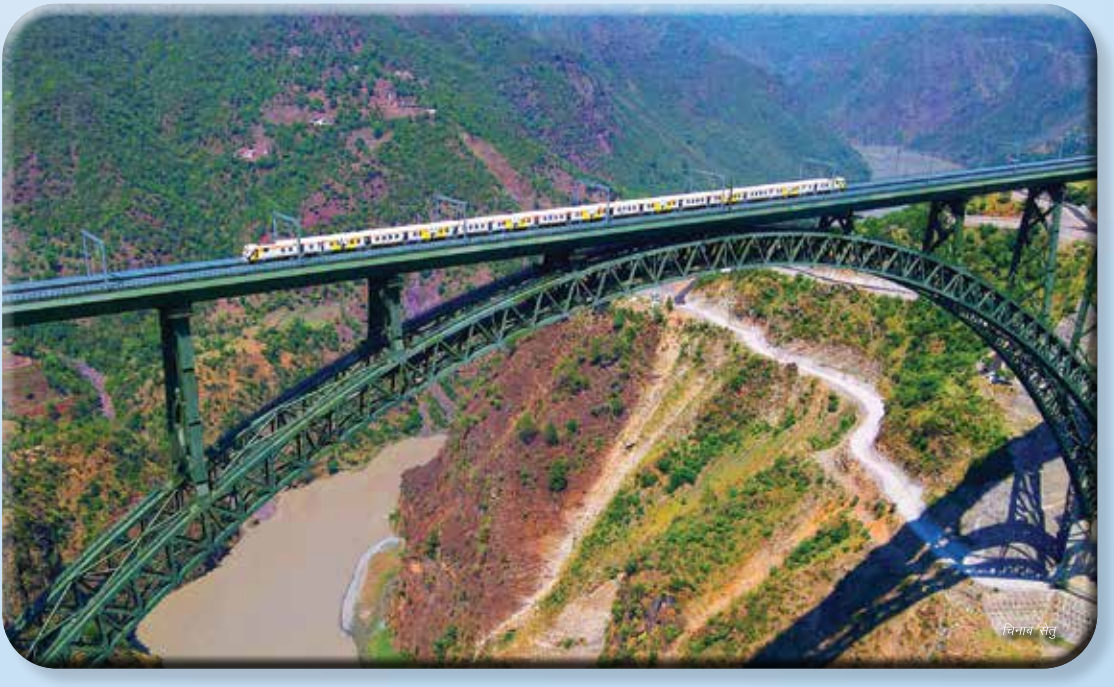
भारतीय रेल वार्षिकी 2024-25



विनाय सेतु



डब्ल्यूएजी 9 विद्युत इंजन



डब्ल्यूएजी 12 बी विद्युत इंजन

भारतीय रेल

वार्षिकी
2024-25

सत्यमेव जयते

भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

विषय-सूची

1.	प्रमुख आंकड़े	3
2.	अन्य महत्वपूर्ण आंकड़े	4
3.	कुछ चुनिंदा वित्तीय अनुपात	7
4.	आर्थिक समीक्षा	9
5.	योजना	21
6.	यात्री व्यवसाय	23
7.	माल यातायात परिचालन	39
8.	परिसम्पत्तियों का उपयोग	48
9.	संरक्षा	54
10.	नेटवर्क	61
11.	रेलपथ और पुल	64
12.	विद्युतीकरण	77
13.	सिगनल और दूरसंचार	81
14.	चल स्टॉक	87
15.	कर्षण	91
16.	कार्मिक	96
17.	वित्त	109
18.	सामाजिक सेवा दायित्व	113
19.	अनुसंधान और विकास	117
20.	उपक्रम तथा अन्य संगठन	124
21.	आत्म-निर्भरता	159
22.	सामग्री प्रबंधन	165
23.	सुरक्षा	169
24.	सतर्कता	175
25.	भारतीय रेलों की धरोहर का संरक्षण	177

प्रमुख आंकड़े

		इकाई	2023-24	**2024-25**
संयंत्र और उपस्कर:				
पूंजी निवेश (पूंजी निधि सहित)		करोड़ रु. में	@7,47,592.53	**#9,28,193.72**
कुल निवेश		"	12,18,258.82	**14,72,668.33**
रेल मार्ग की लंबाई		किलोमीटर.	69,181	**69,439**
रेल इंजन		अदद	*15,114	**16,092**
यात्री सेवा वाहन		"	*80,838	**84,238**
अन्य कोचिंग वाहन		"	*13,111	**13,935**
माल डिब्बे		"	*3,28,559	**3,46,366**
रेलवे स्टेशन		"	7,461	**7,469**
परिचालन:				
यात्री:	गाड़ी किलोमीटर	मिलियन	800	**835**
	वाहन किलोमीटर	"	*26,506	**27,437**
माल:	गाड़ी किलोमीटर	"	513	**520**
	माल डिब्बा किलोमीटर	"	23,977	**22,841**
यातायात की मात्रा:				
प्रारंभिक यात्री		मिलियन	6,905	**7,293**
यात्री किलोमीटर		''	1,064,700	**1,132,500**
प्रारंभिक टन:$				
राजस्व अर्जक यातायात		''	1,588.06	**1,614.91**
कुल यातायात (गैर-राजस्व सहित)		''	1,589.95	**1,617.30**
शुद्ध टन किमी$				
राजस्व अर्जक यातायात		''	973,968	**971,085**
कुल यातायात (गैर-राजस्व सहित)		''	974,469	**971,460**
रोजगार और वेतन				
नियमित कर्मचारी		हजार में	1,252	**1,229**
नियमित कर्मचारियों का वेतन बिल		₹ करोड़ में	1,73,640	**1,85,218**
औसत वार्षिक वेतन प्रति नियमित कर्मचारी		₹ यूनिट में	13,86,702	**15,07,075**
वित्तीय परिणाम:				
राजस्व		₹ करोड़ में	2,55,272.63	**2,65,113.61**
व्यय		''	2,50,893.61	**2,60,768.89**
विविध लेन-देन		''	(-)1,119.34	**(-)1,684.44**
शुद्ध राजस्व (लाभांश पूर्व)		''	3,259.68	**2,660.28**
पूंजी पर प्रतिफल की दर		प्रतिशत	0.44	**0.29**
पूंजी पर लाभांश**		₹ करोड़ में	0.00	**0.00**
कमी (–)/वृद्धि (+)		''	3,259.68	**2,660.28**

@ इसमें पूंजी निधि से निवेश (₹53,449.91करोड़) शामिल है।
इसमें पूंजी निधि से निवेश (₹53,449.91करोड़) शामिल है।
$ इसमें कोंकण रेलवे शामिल नहीं है।
* संशोधित
** 2017-18 से कोई लाभांश देय नहीं।

अन्य महत्वपूर्ण आंकड़े

क्र.सं.	मद	इकाई	2023-24	**2024-25**
I	**रेल नेटवर्क**			
1	मार्ग किलोमीटर			
	(i) बड़ी लाइन	कि.मी.	66,820	**67,372**
	(ii) मीटर लाइन	"	1,159	**894**
	(iii) छोटी लाइन	"	1,202	**1,173**
	जोड़ (सभी आमान)	"	69,181	**69,439**
2	चालित रेलपथ किलोमीटर (सभी आमानों का जोड़)	"	1,09,748	**1,11,641**
3	रेलपथ किलोमीटरों का जोड़ (सभी आमानों का जोड़)	"	1,35,207	**1,37,522**
4	विद्युतीकृत मार्ग किलोमीटर (सभी आमानों का जोड़)	"	62,253	**65,510**
II	**चल स्टॉक**	(यूनिट में)		
1	रेलइंजनों की संख्या	"		
	(i) भाप	"	38	**34**
	(ii) डीजल	"	*4,401	**4,296**
	(iii) बिजली	"	10,675	**11,762**
	जोड़	"	*15,114	**16,092**
2	मालडिब्बों की संख्या	"	*3,28,559	**3,46,366**
3	सवारीडिब्बों की संख्या -	(यूनिट में)		
	(i) यात्री सवारी डिब्बे (डीईएमयू/डीएचएमयू सहित)	"	*68,031	**70,969**
	(ii) अन्य सवारी वाहन	"	*13,111	**13,935**
	(iii) ईएमयू और मेमू कोच	"	*12,798	**13,263**
	(iv) रेल कारें	"	*9	**6**
	जोड़	"	*93,949	**98,173**
III	**रेलइंजन उपयोग**			
1	कर्षण प्रयास प्रति रेलइंजन			
	(i) बड़ी लाइन	कि.ग्रा.	43,380	**44,418**
	(ii) मीटर लाइन	"	15,987	**15,804**
2	सकल टन किलोमीटर (रेलइंजन के भार और विभागीय को छोड़कर) प्रति किलोग्राम कर्षण प्रयास			
	(i) बड़ी लाइन	कि.मी.	3,551	**3,196**
	(ii) मीटर लाइन	"	168	**142**
3	रेलइंजन किलोमीटर प्रति दिन प्रति प्रयुक्त रेलइंजन (यात्री) (बड़ी लाइन)			
	(i) डीजल	कि.मी.	768	**759**
	(ii) बिजली	"	823	**756**

क्र.सं.	मद	इकाई	2023-24	**2024-25**
4	रेलइंजन किलोमीटर प्रति दिन प्रति प्रयुक्त रेलइंजन (माल) (बड़ी लाइन)			
	(i) डीजल	कि.मी.	450	**475**
	(ii) बिजली	”	309	**282**
5	शुद्ध टन किलोमीटर प्रति रेलइंजन घंटा (बड़ी लाइन) सभी कर्षण		*14,007	**12,779**
6	रेलइंजनों का निष्प्रभावी प्रतिशत (बड़ी लाइन)	प्रतिशत		
	(i) डीजल	”	*11.90	**10.32**
	(ii) बिजली	”	*5.34	**5.99**
IV	**मालडिब्बा उपयोग**			
1	आठपहिया के मामले-में मालडिब्बा किलोमीटर	मिलियन	23,977	**22,841**
2	कुल ढुलाई क्षमता (सभी आमान)	मिलियन टन	*19.65	**21.05**
3	औसत ढुलाईवहन क्षमता - मालडिब्बा	टन		
	(i) बड़ी लाइन	”	62.9	**63.9**
	(ii) मीटर लाइन	”	*32.3	**40.4**
4	मालडिब्बा फेरा (दिनों में) (बड़ी लाइन)	दिनों में	5.11	**5.48**
5	मालडिब्बा किलोमीटर प्रति मालडिब्बा प्रति दिन (बड़ी लाइन)	कि.मी.	192.0	**176.0**
6	शुद्ध टन किलोमीटर प्रति मालडिब्बा प्रति दिन (बड़ी लाइन)	कि.मी.	7,851	**7,292**
7	मालडिब्बों का निष्प्रभावी प्रतिशत (बड़ी लाइन)	प्रतिशत	*2.45	**2.88**
V	**सवारी डिब्बा उपयोग**			
1	वाहन किलोमीटर (विभागीय/रेल कार आदि को छोड़कर)	मिलियन		
	(i) उपनगरीय (ईएमयू)	”	2,234	**2,272**
	(ii) अनुपनगरीय	”	*24,272	**25,165**
	जोड़	”	26,506	**27,437**
2	वाहन किलोमीटर प्रति वाहन दिन (बड़ी लाइन)	कि.मी.	*493	**488**
3	सवारी डिब्बों का निष्प्रभावी प्रतिशत (बड़ी लाइन) (यात्री सवारीडिब्बे)	प्रतिशत	*5.11	**5.42**
VI	**रेलगाड़ी उपयोग**			
क.	**यात्री रेलगाड़ी कार्यनिष्पादन**			
1	प्रतिदिन चलाई जा रही यात्री रेलगाड़ियों की संख्या	अदद	13,198	**13,940**
2	यात्री रेलगाड़ी किलोमीटर	मिलियन	800	**835**
ख.	**माल रेलगाड़ी कार्यनिष्पादन**			
1	प्रतिदिन चलाई जा रही मालगाड़ियों की संख्या	अदद	11,724	**11,631**
2	माल रेलगाड़ी किलोमीटर	मिलियन	513	**520**
3	सभी मालगाड़ियों की औसत गति (बड़ी लाइन)			
	(i) डीजल	कि.मी./घंटा	27.3	**26.4**
	(ii) बिजली	”	24.1	**23.1**
	(iii) सभी कर्षण	”	25.0	**23.4**
4	मालगाड़ियों का औसत शुद्ध भार (बड़ी लाइन) (सभी कर्षण)	टन	1,899	**1,869**
5	मालगाड़ियों का औसत सकल भार (बड़ी लाइन) (सभी कर्षण)	टन	*3,160	**3,031**

क्र.सं.	मद	इकाई	2023-24	**2024-25**
VII	**यातायात की मात्रा**			
क.	**यात्री यातायात (उपनगरीय + अनुपनगरीय)**			
1	प्रारंभिक यात्री	मिलियन	6,905	**7,293**
2	यात्री किलोमीटर	मिलियन	1,064,700	**1,132,500**
3	औसत गमन-दूरी	कि.मी.	154.20	**155.30**
4	यात्री आय	₹ करोड़ में	70,693.32	**75,367.52**
5	औसत दर प्रति यात्री किलोमीटर	पैसे	66.40	**66.55**
6	ढोए गए यात्रियों की संख्या प्रतिदिन	मिलियन	18.87	**19.98**
ख.	**माल यातायात (राजस्व)**			
1	प्रारंभकि टन	मिलियन	1,588.06	**1,614.91**
2	गमन-दूरी (प्रारंभिक)	कि.मी.	613	**601**
3	मालभाड़ा आय विलंब शुल्क/घाट शुल्क को छोड़कर	₹ करोड़ में	1,65,880.58	**1,68,323.61**
4	माल भाड़ा टन किलोमीटर	मिलियन	973,968	**971,085**
5	औसत दर प्रति शुद्ध टन किलोमीटर	पैसे	170.31	**173.34**
6	आय प्रति मिलियन टन	₹ करोड़ में	104.45	**104.23**
7	ढोया गया माल प्रति दिन (गैर-राजस्व सहित)	मिलियन टन	4.34	**4.43**
VIII	**रेलगाड़ी दुर्घटनाएं (कोंकण रेल निगम लिमिटेड को छोड़कर)**	**अदद**	40	**31**
1	रेलगाड़ी टक्कर	”	6	**3**
2	रेलगाड़ी का पटरी से उतरना	”	25	**24**
3	रेल फाटक	”	0	**1**
4	रेलगाड़ियों में आग लगना	”	9	**3**
5	विविध		0	**0**
6	दुर्घटना प्रति मिलियन रेलगाड़ी किलोमीटर		0.03	**0.03**
IX	**घनत्व**			
1	शुद्ध टन किलोमीटर प्रति मार्ग किलोमीटर (बड़ी लाइन)	कि.मी.	14.58	**14.41**
2	यात्री किलोमीटर प्रति मार्ग किलोमीटर (बड़ी लाइन)	”	15.93	**16.80**
3	सकल टन किलोमीटर प्रति मार्ग किलोमीटर (बड़ी लाइन)	”	*38.84	**38.26**
X	**रेलइंजन द्वारा ईंधन/बिजली की खपत**			
	(i) डीजल	मिलियन लीटर	*1,212.65	**977.11**
	(ii) बिजली	मिलियन केडब्ल्यूएच	*23,310.74	**25,385.86**

* संशोधित

कुछ चुनिंदा वित्तीय अनुपात

क्र.सं.	मद	इकाई	2023-24	2024-25
(क)	**वित्तीय अनुपात**			
1.	परिचालन अनुपात	प्रतिशत	98.43	**98.22**
2.	पूंजी पर प्रतिफल की दर	प्रतिशत	0.44	**0.29**
3.	भारतीय रेल का संचालन अनुपात	प्रतिशत	91.31	**91.60**
4.	राजसहायता के साथ परिचालन अनुपात (लागत पुनर्प्राप्ति)	प्रतिशत	81.10	**81.70**
5.	कोचिंग (यात्री) और सामान (माल) के लिए परिचालन अनुपात			
	i. सामान	प्रतिशत	67.55	**71.29**
	ii. कोचिंग	प्रतिशत	177.69	**171.53**
6.	साधारण संचालन व्यय के प्रतिशत के रूप में और सकल प्राप्तियों के प्रतिशत के रूप में ऋण अदायगी।			
	i. साधारण संचालन व्यय के प्रतिशत के रूप में ऋण अदायगी	प्रतिशत	19.70	**20.40**
	ii. सकल प्राप्तियों के प्रतिशत के रूप में ऋण अदायगी	प्रतिशत	14.70	**15.40**
7.	पूंजी व्यय से राजस्व अनुपात - पूंजी व्यय (आंतरिक सृजन से)/राजस्व	प्रतिशत	1.20	**0.80**
(ख)	**आय/लब्धि अनुपात (संविभाजित आय के आधार पर)**			
1.	यात्री लब्धि/यात्री किलोमीटर	पैसे में	66.40	**66.55**
2.	माल लब्धि/शुद्ध टन किलोमीटर	पैसे में	170.31	**173.34**
(ग)	**उत्पादकता सूचकांक**			
1.	कर्मचारी उत्पादकता		8,48,391	**8,66,631**
2.	अवसंरचना उत्पादकता		78,57,124	**77,44,801**
(घ)	**परिसंपत्ति उपयोग**			
1.	परिसंपत्तियों का उपयोग			
	i. शुद्ध टन किलोमीटर प्रति मालडिब्बा प्रति दिन - (बड़ी लाइन)	किमी	7,851	**7,292**
	ii. मालडिब्बा किलोमीटर प्रति मालडिब्बा दिन - (बड़ी लाइन)	किमी	192.00	**176.00**
	iii. मालडिब्बा फेरा - बड़ी लाइन	दिनों में	5.11	**5.48**
	iv. औसत भार प्रति मालडिब्बा - बड़ी लाइन	टन	65.00	**68.00**
(ङ)	**परिचालन सूचकांक**			
1.	मालगाड़ियों की औसत गति - (बड़ी लाइन) - सभी कर्षण	किमी/घंटा	25.00	**23.4**

क्र.सं.	मद	इकाई	2023-24	2024-25
2.	चल स्टॉक का निष्प्रभावी प्रतिशत - (बड़ी लाइन)			
	i. डीजल रेलइंजन	प्रतिशत	11.40	**10.32**
	ii. बिजली रेलइंजन	प्रतिशत	5.49	**5.99**
	iii. ईएमयू कोच	प्रतिशत	8.48	**9.37**
	iv. यात्री सवारी डिब्बे	प्रतिशत	4.84	**5.42**
	v. अन्य कोचिंग वाहन	प्रतिशत	7.39	**7.94**
	vi. मालडिब्बे	प्रतिशत	2.46	**2.88**
3.	विनिर्दिष्ट ईंधन खपत (खपत प्रति 1000 सकल टन किलोमीटर) - (बड़ी लाइन)			
	i. यात्री सेवा डीजल	किलो लीटर	3.42	**1.88**
	ii. माल सेवाएं डीजल	किलो लीटर	1.98	**1.46**
4.	विनिर्दिष्ट बिजली खपत (खपत प्रति 1000 सकल टन किलोमीटर) - (बड़ी लाइन)			
	i. यात्री सेवा - बिजली	किलो वाट घंटा	19.10	**18.70**
	ii. माल सेवाएं - बिजली	किलो वाट घंटा	6.19	**6.50**
5.	समयपालन सूचकांक - समयपालन (मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियां) - (बड़ी लाइन)	प्रतिशत	73.62	**77.12**
6.	दुर्घटना प्रति मिलियन रेलगाड़ी किलोमीटर		0.03	**0.03**

*संशोधित



पीर पंजाल सुरंग, जम्मू और कश्मीर

आर्थिक समीक्षा

समष्टि-आर्थिक परिणाम:

कई प्रतिकूल परिस्थितियों के दौरान वैश्विक विकास को स्थायित्व प्रदान करने की चुनौती के बावजूद, भारतीय अर्थव्यवस्था 2024-25 के दौरान सुदृढ़ बनी रही, जिसमें ठोस समष्टि-आर्थिक आधार, अग्रसक्रिय नीतिगत उपायों और सरकार द्वारा निरंतर किए गए पूंजीगत व्यय का प्रमुख योगदान रहा। वास्तविक सकल घरेलू उत्पाद की वृद्धि पिछले वर्ष के 9.2 प्रतिशत की उल्लेखनीय वृद्धि की तुलना में 2024-25 में घटकर 6.5 प्रतिशत रह गई। बहरहाल, विकसित भारत के लक्ष्य के प्रति अपनी प्रतिबद्धता के साथ भारत अपने ठोस समष्टि-आर्थिक आधार पर सबसे तेजी से बढ़ती प्रमुख अर्थव्यवस्था के रूप में तैयार है।

उपभोग मांग में सुधार, सकल घरेलू उत्पाद की गणना की व्यय पद्धति से प्राप्त शुद्ध निर्यात, प्रगतिशील सेवा क्षेत्र और आपूर्ति पक्ष पर कृषि उत्पादन में सुधार द्वारा आर्थिक गतिविधि में योगदान किया गया था। राजकोषीय मोर्चे पर, केंद्र सरकार द्वारा व्यय की गुणवत्ता पर बल देते हुए राजकोषीय घाटा कम करने की दिशा में अपने प्रयासों को जारी रखा गया, जिसमें उत्फुल्ल कर राजस्व का योगदान महत्वपूर्ण था। पर्याप्त विदेशी मुद्रा भंडार के कारण पूंजी प्रवाह में उतार-चढ़ाव होने के बावजूद विदेश व्यापार क्षेत्र में स्थिरता बनी रही।

अंतर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष के विश्व आर्थिक परिदृश्य (4 अप्रैल, 2025) के अनुसार, 2025 में वैश्विक अर्थव्यवस्था की विकास दर न केवल 3.7 प्रतिशत के अपने ऐतिहासिक औसत (2000-19) से गिरने की आशंका है, बल्कि 2024 में 3.3 प्रतिशत की विकास दर से भी नीचे गिरने की आशंका है। वैश्विक विकास दर गिरकर 2025 में 2.8 प्रतिशत और 2026 में 3 प्रतिशत होने का अनुमान है, जो जनवरी 2025 में दोनों वर्षों के लिए किए गए 3.3 प्रतिशत के पूर्वानुमानों से कम है। लंबे समय तक अभूतपूर्व आघातों को सहन करने के बाद, वैश्विक अर्थव्यवस्था सतत व कम विकास दर के साथ स्थिर होती हुई। प्रतीत हुई बहरहाल, परिदृश्य बदल चुका है क्योंकि विश्व भर की सरकारें नीतिगत प्राथमिकताओं को पुर्नव्यवस्थित कर रही हैं और अनिश्चितताएं पहले की तुलना में काफी बढ़ गई हैं। विश्व आर्थिक परिदृश्य के अनुसार, इस महत्वपूर्ण परिस्थिति में, देशों को एक स्थिर और विश्वसनीय व्यापार वातावरण को बढ़ावा देने और अंतरराष्ट्रीय सहयोग, ऋण पुनर्गठन को सुकर बनाने और साझा चुनौतियों का समाधान करने के लिए रचनात्मक रूप से कार्य करना चाहिए। साथ ही, घरेलू नीति और संरचनात्मक असंतुलन को दूर करने की आवश्यकता है। यह अंतर्देशीय और अंतर्राष्ट्रीय दोनों क्षेत्रों में आर्थिक स्थिरता प्राप्त करने में सहायता करेगा। इसमें आर्थिक विकास को गति देने, राजकोषीय घाटे को कम करने और स्वास्थ्य देखभाल संबंधी नीतियों को लागू करने तथा श्रम बल में वृद्ध व्यक्तियों और महिलाओं की भागीदारी को बढ़ाने की आवश्यकता पर बल दिया गया है।

भारत के लिए, अप्रैल 2025 के विश्व आर्थिक परिदृश्य में विकास का अनुमान 6.2 प्रतिशत है, जो अपेक्षाकृत अधिक स्थिर है, जिसमें विशेष रूप से ग्रामीण क्षेत्रों में निजी उपभोग का योगदान है, लेकिन जनवरी 2025 के विश्व आर्थिक परिदृश्य की तुलना में इसकी दर 0.3 प्रतिशत कम है। यह बढ़ते व्यापारिक तनाव और वैश्विक अनिश्चितता के कारण है। चीन की सकल घरेलू उत्पाद वृद्धि दर को 2025 और 2026 में संशोधित करके 4 प्रतिशत कर दिया गया है, जबकि जनवरी में दोनों वर्षों के लिए पूर्वानुमान क्रमशः 4.6 प्रतिशत और 4.5 प्रतिशत थे। यह हाल ही में लगाए गए प्रशुल्कों के प्रभाव को दर्शाता है, जिसने 2024 से मिली सुदृढ़ आर्थिक गति और बजट में किए गए राजकोषीय विस्तार के सकारात्मक प्रभाव को संतुलित (कमज़ोर) कर दिया है। लंबे समय तक व्यापार नीति की अनिश्चितता और अब लगाए गए प्रशुल्कों के कारण 2026 में इसकी विकास दर के अनुमान को संशोधित करके कम कर दिया गया है।

सकल घरेलू उत्पाद में वृद्धिः भारत

स्थिर (2011-12) मूल्यों पर सकल घरेलू उत्पाद या वर्ष 2024-25 में वास्तविक सकल घरेलू उत्पाद 187.97 लाख करोड़ रुपए होने का अनुमान था, जबकि वर्ष 2023-24 का वास्तविक सकल घरेलू उत्पाद 176.51 लाख करोड़ रुपए था। 2023-24 के दौरान वास्तविक सकल घरेलू उत्पाद में वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि दर 9.2 प्रतिशत से घटकर 2024-25 में 6.5 प्रतिशत रह गई (तालिका 1)।

तालिका 1: 2011-12 के स्थिर मूल्यों पर सकल घरेलू उत्पाद और सकल मूल्य संवर्धन (करोड़ रु. में)

	2020-21	2021-22	2022-23 प्र. अ.	2023-24 प्र. सं. अ.	**2024-25** **(अ. अ.)**
स्थिर मूल्यों पर सकल घरेलू उत्पाद	1,36,94,869 (-5.8)	1,50,21,846 (9.7)	16164913 (7.6)	1,76,50,591 (9.2)	**1,87,96,955** **(6.5)**
आधार मूल्यों पर सकल मूल्य संवर्धन	1,26,87,345 (-4.1)	1,38,76,840 (9.4)	1,48,78,028 (7.2)	1,61,51,477 (8.6)	**1,71,87,446** **(6.4)**

स्रोतः राष्ट्रीय सांख्यिकीय कार्यालय, सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय, 30 मई, 2025 की प्रेस विज्ञप्ति
अ.अ.: अनंतिम अनुमान
प्र.सं.अ.: प्रथम संशोधित अनुमान
प्र.अ. : प्रथम अनुमान
नोटः पूर्ववर्ती वर्ष की तुलना में वृद्धि दर कोष्ठकों में उल्लिखित है।

2024-25 के लिए स्थिर (2011-12) मूल्यों पर सकल घरेलू उत्पाद की गणना करने के उत्पादन या आपूर्ति पक्ष विधि को दर्शाने वाले वास्तविक सकल मूल्य संवर्धन का अनुमान ₹171.87 लाख करोड़ (अनंतिम अनुमान) है, जबकि वर्ष 2023-24 के लिए यह ₹161.51 लाख करोड़ (प्रथम संशोधित अनुमान) था, इस प्रकार वर्ष 2024-25 में वर्ष-दर-वर्ष 6.4 प्रतिशत की वृद्धि दर दर्ज की गई है, जबकि वर्ष 2023-24 में यह 8.6 प्रतिशत थी (तालिका 1)।

पिछले वर्ष के उच्च आधार प्रभाव की तुलना में विभिन्न क्षेत्रों में विकास की गति स्थिर बनी रही। पिछले वर्ष की तुलना में 2011-12 के मूल्यों पर, 2024-25 (अ. अ.) में सकल मूल्य संवर्धन में कृषि, वानिकी और मत्स्यपालन क्षेत्रों की वृद्धि दर रिकॉर्ड खाद्यान्न उत्पादन के कारण 4.6 प्रतिशत रही, जबकि पिछले वर्ष पहले यह 2.7 प्रतिशत थी। औद्योगिक क्षेत्र की वृद्धि दर पिछले वर्ष की तुलना में धीमी रही जिसका मुख्य कारण यह था कि विनिर्माण क्षेत्र के सकल मूल्य संवर्धन घटकों की वृद्धि दर केवल 4.5% रही जो दर्शाता है कि बाजार में माँग कमजोर रही। खनन और उत्खनन जैसे उद्योग के अन्य उप क्षेत्रों का सकल मूल्य संवर्धन विस्तारित मानसून के कारण घटकर 2.7 प्रतिशत रह गया, औसत से अधिक मानसून और अपेक्षाकृत हल्की सर्दियों के कारण बिजली की मांग कम होने के कारण बिजली का सकल मूल्य संवर्धन मध्यम स्तर पर 5.9 प्रतिशत रहा। निर्माण क्षेत्र में सुदृढ़ निष्पादन के कारण वृद्धि दर 9.4 प्रतिशत रही। सेवा क्षेत्र की प्रगति में सार्वजनिक क्षेत्र अग्रणी रहा। इसके घटक लोक प्रशासन, रक्षा एवं अन्य सेवाओं में 8.9 प्रतिशत की उत्फुल्ल वृद्धि देखी गई, इसके बाद वित्तीय, स्थावर संपदा तथा व्यावसायिक सेवाओं में 7.2 प्रतिशत की वृद्धि देखी गई और व्यापार, होटल, परिवहन, संचार व प्रसारण से संबंधित सेवाओं में 6.1 प्रतिशत की अपेक्षाकृत धीमी वृद्धि देखी गई (तालिका 2)।

तालिका 2: 2011-12 के आधार मूल्यों पर सकल मूल्य संवर्धन में क्षेत्र-वार वृद्धि (%)

	2022-23 (प्र. अ.)	2023-24 प्र. सं. अ.	**2024-25 (अ. अ)**
I. कृषि, वानिकी एवं मत्स्यपालन	6.3	2.7	**4.6**
II. उद्योग			
खनन एवं उत्खनन	3.4	3.2	**2.7**
विनिर्माण	-1.7	12.3	**4.5**
बिजली, गैस, जल आपूर्ति एवं अन्य उपयोगी सेवाएं	10.8	8.6	**5.9**
निर्माण	9.1	10.4	**9.4**
III. सेवाएं			
व्यापार, होटल, परिवहन, संचार एवं प्रसारण से संबंधित सेवाएं	12.3	7.5	**6.1**
वित्तीय, स्थावर संपदा और व्यावसायिक सेवाएं	10.8	10.3	**7.2**
लोक प्रशासन, रक्षा और अन्य सेवाएं	6.7	8.8	**8.9**
आधार मूल्य पर सकल मूल्य संवर्धन	7.2	8.6	**6.4**

स्रोत: राष्ट्रीय सांख्यिकीय कार्यालय, सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय, 30 मई 2025 की प्रेस विज्ञप्ति
अ. अ.: अनंतिम अनुमान
प्र. सं. अ.: प्रथम संशोधित अनुमान
प्र. अ.: प्रथम अनुमान

प्रमुख परिवहन सेवाओं रेलवे बनाम सड़क का सकल मूल्य संवर्धन

सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय द्वारा प्रकाशित राष्ट्रीय लेखा सांख्यिकी 2025 में प्रमुख

परिवहन सेवाओं जैसे रेलवे और सड़क के लिए एक वर्ष के अंतराल के साथ क्षेत्रीय सकल मूल्य संवर्धन पर अलग-अलग अनुमान प्रस्तुत किए गए हैं। पिछले दो वर्षों के लिए उपलब्ध आंकड़ों के आधार पर स्थिर मूल्यों (2011-12 के मूल्यों) पर सकल मूल्य संवर्धन की वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि दर से पता चलता है कि 2023-24 में रेलवे का अनुमानित सकल मूल्य संवर्धन ₹1,01,345 करोड़ था, जो पिछले वर्ष की तुलना में 8.2 प्रतिशत अधिक था, जबकि 2023-24 में सड़क का अनुमानित सकल मूल्य संवर्धन 4,62,922 करोड़ रुपए था, जो इसके पिछले वर्ष की तुलना में 3.7 प्रतिशत अधिक था। वास्तव में, रेलवे के सकल मूल्य संवर्धन में 8.2 प्रतिशत की वृद्धि दर संदर्भाधीन समयावधि के दौरान अर्थव्यवस्था के सभी क्षेत्रों के कुल सकल मूल्य संवर्धन में 8.6 प्रतिशत वृद्धि के साथ तुलनीय है।

वर्तमान मूल्यों पर, रेल सेवाओं का सकल मूल्य संवर्धन 2023-24 में कुल सकल मूल्य संवर्धन का 0.7 प्रतिशत था, जबकि सड़क का सकल मूल्य संवर्धन, कुल सकल मूल्य संवर्धन का 2.8 प्रतिशत था।

कृषि

2024-25 के लिए खाद्यान्न के उत्पादन के तीसरे अग्रिम अनुमानों के अनुसार, 2024-25 में खाद्यान्न का उत्पादन 353.96 मिलियन टन होने का अनुमान है। यह 2023-24 के दौरान 332.30 मिलियन टन की तुलना में 21.66 मिलियन टन अधिक है। गेहूं, चावल, दाल और मोटे अनाज सहित खाद्यान्न के घटकों ने पिछले वर्ष की तुलना में 2024-25 में उत्पादन में वृद्धि दर्ज की (तालिका 3)। पर्याप्त जलाशय स्तर और मौसम की अनुकूल परिस्थितियों से खाद्यान्न उत्पादन में रिकॉर्ड वृद्धि देखी गई। सरकार द्वारा शुरू किए गए डिजिटल कृषि मिशन का उद्देश्य किसानों को पारदर्शी, कुशल, आसान और शीघ्र सेवा प्रदान करना है। इससे भारत के कृषि क्षेत्र की उत्पादकता और संधारणीयता भी बढ़ेगी। इसके अलावा, सरकार जलवायु परिवर्तन के प्रति सहनशीलता बढ़ाने और कृषि क्षेत्र में फसल उपज को बढ़ाने के लिए विभिन्न योजनाओं के माध्यम से गुणवत्तापूर्ण बीज उत्पादन और वितरण को बढ़ावा दे रही है।

तालिका 3: चुनिंदा कृषि पण्यों की उपज (मिलियन टन में)

मदें	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	**2024-25**
खाद्यान्न	310.74	315.62	329.69	332.30	**353.96**
गेहूं	109.59	107.74	110.55	113.29	**117.51**
चावल	124.37	129.47	135.76	137.83	**149.07**
मोटा अनाज	51.32	51.10	57.32	56.94	**62.14**
दलहन	25.46	27.30	26.06	24.25	**25.24**

स्रोत: कृषि एवं किसान कल्याण विभाग, 28.05.2025 की स्थिति के अनुसार, 2024-25 के लिए खाद्यान्न उत्पादन का तृतीय अग्रिम अनुमान।

उद्योग

राष्ट्रीय सांख्यिकी कार्यालय के राष्ट्रीय लेखा आंकड़ों के अनुसार, औद्योगिक उत्पादन सूचकांक (आईआईपी), जिसमें मुख्य रूप से खनन, विनिर्माण और बिजली शामिल हैं, पिछले वर्ष 2023-24 की 5.9 प्रतिशत की वृद्धि दर की तुलना में घटकर 2024-25 में 4 प्रतिशत हो गया। यह खनन, विनिर्माण और बिजली सहित औद्योगिक उत्पादन सूचकांक के घटकों में संकुचन के कारण है। खनन क्षेत्र की वृद्धि दर जो 2023-24 में 7.5 प्रतिशत थी, 2024-25 में घटकर 3 प्रतिशत हो गई और विनिर्माण क्षेत्र की वृद्धि दर 2023-24 में 5.5 प्रतिशत से घटकर 2024-25 में 4.1 प्रतिशत हो गई। बिजली समूह में, वृद्धि दर 2023-24 में 7.1 प्रतिशत की तुलना में 2024-25 में घटकर 5.2 प्रतिशत हो गई (तालिका 4)।

तालिका 4: औद्योगिक उत्पादन सूचकांक के आधार पर औद्योगिक क्षेत्र की क्षेत्रक वृद्धि दरें

(प्रतिशत) (आधार: 2011-12 = 100)

उद्योग समूह	भारिता	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	**2024-25**
सामान्य सूचकांक	100.00	-8.4	11.4	5.2	5.9	**4.0**
खनन	14.3725	-7.8	12.2	5.8	7.5	**3.0**
विनिर्माण	77.6332	-9.6	11.8	4.7	5.5	**4.1**
बिजली	7.99432	-0.5	7.9	8.9	7.1	**5.2**

स्रोत: राष्ट्रीय सांख्यिकी कार्यालय, सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय, प्रेस विज्ञप्ति दिनांक 28 मई, 2025
नोट: वृद्धि की गणना पिछले वर्ष की तदनुरूपी अवधि की तुलना में की गई है।

औद्योगिक वर्गीकरण के उपयोग-आधारित सूचकांक के अनुसार, प्राथमिक वस्तुओं के लिए औद्योगिक उत्पादन सूचकांक की वार्षिक वृद्धि दर 2023-24 में 6.1 प्रतिशत से घटकर 2024-25 में 3.9 प्रतिशत रह गई। पूंजीगत वस्तुओं के लिए औद्योगिक उत्पादन सूचकांक की वार्षिक वृद्धि दर वर्ष 2023-24 में 6.3 प्रतिशत से घटकर वर्ष 2024-25 में 5.6 प्रतिशत रह गई। मध्यवर्ती वस्तुओं में 2023-24 में 5.3 प्रतिशत की तुलना में 2024-25 में 4.3 प्रतिशत की वृद्धि दर देखी गई। अवसंरचना/निर्माण वस्तुओं की वृद्धि दर 2023-24 में 9.7 प्रतिशत की तुलना में 2024-25 में 6.7 प्रतिशत थी। उपभोक्ता टिकाऊ वस्तुओं की वृद्धि दर 2023-24 में 3.6 प्रतिशत की तुलना में 2024-25 में 7.9 प्रतिशत थी। उपभोक्ता गैर-टिकाऊ वस्तुओं के लिए, वृद्धि दर 2023-24 में 4.1 प्रतिशत की तुलना में 2024-25 में घटकर (-)1.5 प्रतिशत हो गई।

अवसंरचना उद्योग:

औद्योगिक उत्पादन सूचकांक में शामिल मदों में 40.27 प्रतिशत भार वाले 8 प्रमुख अवसंरचना सहायक उद्योगों (जिनमें कोयला, कच्चा तेल, प्राकृतिक गैस, पेट्रोलियम रिफाइनरी उत्पाद, उर्वरक, तैयार कार्बन स्टील, सीमेंट और बिजली शामिल हैं) का सूचकांक 2023-24 में 7.6 प्रतिशत की तुलना में 2024-25 में घटकर 4.5 प्रतिशत हो गया। इस्पात और सीमेंट ने क्रमश: 6.9 प्रतिशत और 6.3 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि दर दर्ज की, जो 2024-25 में सर्वोत्तम निष्पादन करने वाले अवसंरचना उद्योग थे। कच्चे तेल और प्राकृतिक गैस की कीमतों में वृद्धि से निष्पादन में कमी आई तथा वृद्धि दर क्रमश: (-)2.2 प्रतिशत और (-)1.2 प्रतिशत रही। पिछले वर्ष की तुलना में 2024-25 में कोयले और इस्पात की वृद्धि में गिरावट चिंताजनक है (तालिका 5)।

तालिका 5: आठ प्रमुख उद्योगों के सूचकांक में वृद्धि (प्रतिशत) (आधार:2011-12=100)

क्षेत्र	भारिता	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	**2024-25**
कोयला	10.3335	-1.9	8.5	14.8	11.8	**5.1**
कच्चा तेल	8.9833	-5.2	-2.6	-1.7	0.6	**-2.2**
प्राकृतिक गैस	6.8768	-8.2	19.2	1.6	6.1	**-1.2**
रिफाइनरी उत्पाद	28.0376	-11.2	8.9	4.8	3.6	**2.8**
उर्वरक	2.6276	1.7	0.7	11.3	3.7	**2.9**
इस्पात	17.9166	-8.7	16.9	9.3	12.5	**6.9**
सीमेंट	5.3720	-10.8	20.8	8.7	8.9	**6.3**
बिजली	19.8530	-0.5	8.0	8.9	7.1	**5.2**
समग्र	100.00	-6.4	10.4	7.8	7.6	**4.5**

स्रोत: आर्थिक सलाहकार का कार्यालय, उद्योग और आंतरिक व्यापार संवर्धन विभाग, प्रेस विज्ञप्ति दिनांक 20 मई, 2025

राजकोषीय परिणाम

केंद्र सरकार के प्रमुख राजकोषीय संकेतक तालिका 6 में दिखाए गए हैं। 2023-24 की तुलना में 2024-25 (अनंतिम वास्तविक) में व्यय के बजट अनुमानों की तुलना से पता चलता है कि 2023-24 में सकल राजकोषीय घाटा सकल घरेलू उत्पाद का 5.6 प्रतिशत था, जिसे पिछले वर्ष की तुलना में 2024-25 में 0.8 प्रतिशत कम कर लिया गया है। केंद्र सरकार ने कर से प्राप्त राजस्व और विवेकपूर्ण व्यय प्रबंधन द्वारा राजकोषीय घाटा कम करने हेतु अपने प्रयासों को जारी रखा। केंद्र सरकार का कुल व्यय पिछले वर्ष की तुलना में 2024-25 में 0.9 प्रतिशत घटकर सकल घरेलू उत्पाद का 14.08 प्रतिशत होने की संभावना है। 2024-25 में, राजस्व व्यय 2023-24 के स्तर से 0.9 प्रतिशत कम हो गया तथा पूंजीगत व्यय पिछले वर्ष की तुलना में लगभग 3.2 प्रतिशत पर स्थिर रहा। 2019-20 के बाद से, केंद्र के पूंजीगत व्यय में लगातार बढ़ोतरी हुई है। पूंजीगत व्यय पर आधारित निवेश कार्यनीति में अवसंरचना पर अधिक बल दिया जाता है, जिसका मध्यावधि विकास पर व्यापक प्रभाव पड़ता है। 2024-25 में सकल कर राजस्व, सकल घरेलू उत्पाद के 11.5 प्रतिशत पर सुदृढ़ रहा।

तालिका 6: केन्द्र सरकार के राजस्व एवं व्यय घटक (सकल घरेलू उत्पाद के प्रतिशत के रूप में)

	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	**2024-25 (अ.वा.)**
राजस्व प्राप्तियां	8.2	9.2	8.8	9.2	**9.18**
सकल कर राजस्व	10.2	11.5	11.3	11.7	**11.48**
कुल व्यय	17.7	16.1	15.6	15.0	**14.08**
राजस्व व्यय	15.5	13.6	12.8	11.8	**10.90**
पूंजी व्यय	2.1	2.5	2.7	3.2	**3.18**
ब्याज संदाय	3.4	3.4	3.4	3.6	**3.38**
प्रमुख राजसहायताएं	3.6	1.9	2.0	1.4	**1.17**
राजस्व घाटा	7.3	4.4	4.0	2.6	**1.71**
राजकोषीय घाटा	9.2	6.7	6.4	5.6	**4.77**
प्राथमिक घाटा	5.7	3.3	3.0	2.0	**1.39**

स्रोत: आर्थिक सर्वेक्षण 2024-25
2024-25 के आंकडे महालेखानियंत्रक के कार्यालय के मासिक लेखों से लिए गए हैं।
अ.वा.:अनंतिम वास्तविक, ब. अ.: बजट अनुमान

मुद्रास्फीति

2023-24 में सभी पण्यों के लिए थोक मूल्य सूचकांक औसतन (-)0.72 प्रतिशत था, जो 2024-25 में बढ़कर 2.31 प्रतिशत हो गया। यह मुख्यत: प्राथमिक वस्तुओं की मुद्रास्फीति में वृद्धि के कारण था, जो वर्ष 2023-24 में 3.51 प्रतिशत से बढ़कर 2024-25 में 5.19 प्रतिशत हो गई और साथ ही, विनिर्मित उत्पादों की मुद्रास्फीति 2023-24 में (-)1.68 प्रतिशत से बढ़कर 1.71 प्रतिशत हो गई, जबकि ईंधन और विद्युत समूह के अंतर्गत पिछले वर्ष के (-)4.70 प्रतिशत की तुलना में (-)1.32 प्रतिशत पर अपस्फीति प्रवृत्ति देखी गई (तालिका 7)।

तालिका 7: थोक मूल्य सूचकांक के आधार पर वार्षिक मुद्रास्फीति दर (प्रतिशत) (आधार: 2011-12=100)

वस्तुएं/समूह	भारिता (%)	अप्रैल-मार्च (औसत)	
		2023-24	**2024-25**
सभी पण्य	100	-0.72	**2.31**
1. प्रमुख वस्तुएं	22.61756	3.51	**5.19**
2. ईंधन और विद्युत समूह	13.15190	-4.70	**-1.32**
3. विनिर्मित उत्पाद	64.23054	-1.68	**1.71**

स्त्रोत: आर्थिक सलाहकार कार्यालय, उद्योग और आंतरिक व्यापार संवर्धन विभाग द्वारा जारी आधारभूत डेटा से अनुमानित

थोक मूल्य सूचकांक द्वारा मापी गई मुद्रास्फीति मुख्य रूप से खाद्य मुद्रास्फीति में वृद्धि और वैश्विक धातुओं और खनिजों के मूल्यों की निरंतरता के कारण बढ़ी। प्राथमिक वस्तुओं में मुद्रास्फीति मौसम संबंधी बाधाओं के कारण खाद्य के मूल्यों की वृद्धि पर आधारित थी। इसके विपरीत, ईंधन और विद्युत क्षेत्र में अपस्फीति दर्ज की गई, जो कि वर्ष 2024-25 के दौरान औसतन (-)1.3 प्रतिशत थी, और वैश्विक ऊर्जा मूल्यों में कमी को दर्शाती है। विनिर्मित उत्पादों में मुद्रास्फीति खाद्य उत्पादों तथा अलौह तथा मूल्यवान धातुओं के कारण हुई।

हेडलाइन मुद्रास्फीति पिछले वर्ष के 5.4 प्रतिशत से वर्ष 2024-25 के दौरान औसतन 4.6 प्रतिशत तक कम हो गई, जो कोर मुद्रास्फीति (खाद्य और ईंधन को छोड़कर सीपीआई) के कम होकर 3.5 प्रतिशत होने और ईंधन में 2.5 प्रतिशत की अपस्फीति होने पर आधारित है। कोर मुद्रास्फीति में कमी वस्तुओं और सेवाओं में व्यापक-आधार पर रही। वर्ष की दूसरी छमाही में मुख्य मुद्रास्फीति दर में वृद्धि मुख्य रूप से सोने की अंतरराष्ट्रीय कीमतों में वृद्धि के आधार पर थी।

बाह्य क्षेत्र:

विदेशी व्यापार

वर्ष 2024-25 में निर्यात की वृद्धि दर में (-)26.25 प्रतिशत की और अधिक गिरावट देखी गई, जबकि 2023-24 में यह वृद्धि दर (-)3.21 प्रतिशत थी। 2024-25 में आयात में (-)19.46 प्रतिशत की गिरावट दर्ज की गई, जबकि 2023-24 में यह वृद्धि दर (-)4.85 प्रतिशत थी। तदनुसार, व्यापार शेष जो 2023-24 में (-)244.90 बिलियन अमरीकी डॉलर था, 2024-25 में बेहतर होकर (-)227.23 बिलियन अमरीकी डॉलर पर पहुँच गया। बाह्य क्षेत्रों में, माल व्यापार घाटे की भरपाई सुदृढ़ सेवा निर्यात और स्थिर

अंतर्प्रवाह धन प्रेषण द्वारा की गई, जिससे चालू खाता घाटा (सीएडी) जीडीपी के 1.3 प्रतिशत स्थायी स्तर पर रहा (तालिका 8 और 9)।

वर्ष 2024-25 में तेल निर्यात में 24.73 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि दर दर्ज की गई, जबकि वर्ष 2023-24 में यह (-)13.60 प्रतिशत और 2022-23 में 44.45 प्रतिशत थी। वर्ष 2024-25 में गैर-तेल निर्यात में (-)5.98 प्रतिशत की वृद्धि दर देखी गई, जबकि पिछले वर्ष यह (-)0.17 प्रतिशत और 2022-23 में (-)0.24 प्रतिशत थी। 2024-25 में तेल आयात में (-)3.43 प्रतिशत की वृद्धि दर देखी गई, जबकि पिछले वर्षों में यह (-)14.23 प्रतिशत और 2022-23 में 29.62 प्रतिशत थी। वर्ष 2024-25 में गैर-तेल आयात में (-)7.80 प्रतिशत की वृद्धि दर देखी गई, जबकि पिछले वर्ष यह (-)1.75 प्रतिशत और 2022-23 में 12.03 प्रतिशत थी।

तालिका 8: निर्यात, आयात और व्यापार घाटा (बिलियन अमरीकी डॉलर में)

मद	2023-2024	वृद्धि* (%)	2024-2025 (अनंतिम)	वृद्धि* (%)
निर्यात	441.44	-3.21	**325.54**	**-26.25**
आयात	686.34	-4.85	**552.77**	**-19.46**
व्यापार शेष#	-244.90		**-227.23**	

स्रोत: भारतीय रिजर्व बैंक की वार्षिक रिपोर्ट 2024-25 दिनांक 29 मई, 2025
निर्यात से आयात घटाकर
* पिछले वर्ष की तुलना में

चालू खाता घाटा:

तालिका 9: चालू खाता शेष (बिलियन अमरीकी डॉलर में)

वर्ष	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25
व्यापार शेष	-102.15	-189.46	-265.29	-244.90	**-227.23**
शुद्ध अदृश्य प्राप्तियां	126.07	150.69	198.24	218.78	**190.13**
चालू खाता शेष	23.91	-38.77	-67.06	-26.12	**-37.10**
सकल घरेलू उत्पाद के अनुपात के रूप में चालू खाता शेष (%)	0.9	-1.2	-2.0	-0.7	**-1.3(अ.)**

स्रोत: भारतीय रिजर्व बैंक की वार्षिक रिपोर्ट दिनांक 29 मई, 2025
अ.: अनंतिम

विदेशी पूंजी अंतर्प्रवाह:

वर्ष के दौरान पूँजी प्रवाह में अस्थिरता देखी गई। शुद्ध विदेशी प्रत्यक्ष निवेश (एफडीआई) 2023-24 में 10.13 बिलियन अमेरिकी डॉलर से घटकर 2024-25 में 1.56 बिलियन अमेरिकी डॉलर हो गया। शुद्ध पोर्टफोलियो निवेश 2024-25 में 9.42 बिलियन अमेरिकी डॉलर रह गया, जबकि पिछले वर्ष यह 44.08 बिलियन अमेरिकी डॉलर था (तालिका 10)।

क्षेत्र-वार संरचना से पता चलता है कि वर्ष 2024-25 के दौरान भारत में वित्तीय सेवाओं, कंप्यूटर संबंधी सेवाओं, संचार सेवाओं और व्यावसायिक सेवाओं सहित सेवा क्षेत्र में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश इक्विटी की प्रमुख हिस्सेदारी हुई, जिनमें विनिर्माण, खुदरा और थोक व्यापार, बिजली और अन्य ऊर्जा तथा शिक्षा, अनुसंधान और विकास क्षेत्र शामिल थे। वैश्विक स्तर पर, वर्ष 2024-25 के दौरान प्रत्यक्ष विदेशी निवेश बाजार के अनुसार, घोषित ग्रीनफील्ड एफडीआई पूँजी निवेश के मामले में भारत को अमेरिका, फ्रांस और यू.के. के बाद चौथा स्थान प्राप्त हुआ।

इक्विटी बाजार में एफपीआई अंतर्प्रवाह मुख्य रूप से वित्तीय सेवाओं, ऑटोमोबाइल, उपभोक्ता संबंधी उत्पाद, रसायन और निर्माण सामग्री क्षेत्रों में दर्ज किए गए।

तालिका 10: शुद्ध प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफडीआई) और शुद्ध पोर्टफोलियो निवेश (अमरीकी बिलियन डॉलर में)

वर्ष	शुद्ध प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफडीआई)	शुद्ध पोर्टफोलियो निवेश
2020-21	43.96	36.14
2021-22	38.59	-16.78
2022-23	27.99	-5.15
2023-24	10.13	44.08
2024-25 (अ.)	**1.56**	**9.42**

स्रोत: भारतीय रिजर्व बैंक वार्षिक रिपोर्ट दिनांक 29 मई 2025.
(अ.): अनंतिम

विदेशी मुद्रा भंडार एवं विनिमय दर:

विदेशी मुद्रा भंडार में 668.3 बिलियन अमरीकी डॉलर (मार्च 2025 अंत तक) पर पर्याप्त भंडार के रूप में एक सुदृढ़ सुरक्षा देखी गई, जिसमें मदों के 11 महीनों के आयात शामिल थे, जिससे बाह्य वित्तपोषण आवश्यकताओं और प्रतिकूल वैश्विक प्रभावों को कम करने में सहायता मिली। दिसंबर 2024 के अंत तक, विदेशी मुद्रा भंडार अल्पकालिक बाह्य ऋण (शेष परिपक्वता अवधि) से दो गुना से अधिक थे।

एच1:2024-25 के दौरान भारतीय रुपया स्थिर रहने के पश्चात, दूसरी छमाही में प्रतिकूल बाह्य झटकों और स्पिलओवर के बीच दबाव में आ गया और वर्ष के अंत में यह 2.4 प्रतिशत की कमी के साथ बंद हुआ। पहली तिमाही के दौरान, कच्चे तेल की कीमतों में गिरावट और शुद्ध विदेशी पोर्टफोलियो निवेश अंतर्प्रवाहों के कारण और अमरीकी डॉलर के सूचकांक में वृद्धि तथा कठिन अमरीकी राजकोषीय ब्याज प्राप्तियों के कारण भारतीय रुपए के संबंध में सीमित दायरे के भीतर कारोबार हुआ। कुल मिलाकर, जून 2024 के अंत तक भारतीय रुपए की दर लगभग स्थिर होकर ₹83.38 प्रति अमेरिकी डॉलर पर बंद हुई। दूसरी तिमाही में भारतीय रुपए की दर ₹83.79 प्रति अमेरिकी डॉलर पर बंद हुई, जो जून 2024 के अंत तक के स्तर से 0.5 प्रतिशत कम थी। तीसरी तिमाही में भारतीय रुपए की दर ₹85.62 प्रति अमेरिकी डॉलर पर बंद हुई, जो सितंबर 2024 के अंत तक के स्तर से 2.1 प्रतिशत कम थी। 28 मार्च, 2025 को चौथी तिमाही में भारतीय रुपए की दर ₹85.46 प्रति अमेरिकी डॉलर पर बंद हुई, जो दिसंबर 2024 के अंत तक के स्तर से 0.2 प्रतिशत अधिक थी।

भारतीय रेल का पूंजीगत व्यय और पूंजी निर्माण

पिछले कुछ वर्षों में रेलवे के पूंजीगत व्यय में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। रेलवे पर पूंजीगत व्यय पिछले पांच वर्षों में 130 प्रतिशत बढ़कर 2020-21 में 1.09 लाख करोड़ रुपए से 2024-25 में 2.52 लाख करोड़ रुपए हो गया है। मौजूदा कीमतों पर सकल घरेलू उत्पाद के प्रतिशत के संदर्भ में, रेलवे का पूंजीगत व्यय 2020-21 में 0.55 प्रतिशत से बढ़कर 2024-25 में 0.76 प्रतिशत हो गया है। उपयोग के उद्योग और प्रमुख परिवहन सेवाओं जैसे रेलवे और सड़कों द्वारा भारतीय अर्थव्यवस्था के सकल पूंजी निर्माण के रुझान, निरपेक्ष रूप से तालिका 11 में एक वर्ष के अंतराल के साथ दिखाए गए हैं।

तालिका 11: उपयोग के उद्योग और प्रमुख परिवहन सेवाओं द्वारा सकल पूंजी निर्माण (वर्तमान मूल्यों पर) (करोड़ ₹ में)

	2020-21	2021-22	2022-23	**2023-24**
सकल पूंजी निर्माण	54,63,457	71,93,484	86,95,888	**96,24,795**
रेलवे	56,033	1,32,125	1,81,516	**2,63,723**
सड़क	82,467	1,93,351	1,88,000	**3,02,966**

स्रोत: सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय, राष्ट्रीय लेखा सांख्यिकी 2025 (विवरणी 7.2)

नोट: 2024-25 के लिए सकल पूंजी निर्माण डेटा उपलब्ध नहीं है।

वर्ष 2023-24 में, वर्तमान कीमतों पर, उपयोग के उद्योग के अनुसार रेलवे के सकल पूंजी निर्माण का भाग कुल सकल पूंजी निर्माण में 2.7 प्रतिशत था, जबकि वर्ष 2019-20 में यह 1.7 प्रतिशत था। तुलनात्मक रूप में, उपयोग के उद्योग के अनुसार कुल सकल पूंजी निर्माण में सड़कों का भाग 3.1 प्रतिशत दर्ज किया गया, जो कि वर्ष 2019-20 के समान था।

भारतीय रेल द्वारा ढोए गए प्रमुख पण्य:

नीचे दी गई तालिका में पिछले 5 वर्षों के दौरान भारतीय रेल द्वारा किए गए कुल उत्पादन और ढोए गए कुछ प्रमुख पण्यों के आयात के प्रतिशत को दर्शाया गया है।

तालिका 12: भारतीय रेल द्वारा ढोए गए चुनिंदा प्रमुख पण्यों के आयात सहित कुल उत्पादन का प्रतिशत

	कोयला	लौह अयस्क	सीमेंट	खाद्यान्न	उर्वरक	पेट्रोलियम तेल एवं स्नेहक उत्पाद
2020-21	58.18	78.57	39.83	20.05	84.44	15.35
2021-22	66.15	64.50	37.87	23.04	79.54	15.16
2022-23	64.31	61.67	36.60	21.33	83.70	15.50
2023-24 (सं.)	62.33	64.24	35.57	15.25	86.61	15.36
2024-25 (अ.)	**63.66**	**60.22**	**32.78**	**13.73**	**88.04**	**15.00**

(अ.): अनंतिम (सं.): संशोधित

स्रोत: विभिन्न केन्द्रीय मंत्रालयों/विभागों से प्राप्त उत्पादन और आयात संबंधी आंकड़े तथा रेल मंत्रालय के आर्थिक एवं सांख्यिकी निदेशालय से प्राप्त रेलवे लदान संबंधी आंकड़े।

चुनिंदा आर्थिक सूचक:

पिछले पांच वर्षों (2020-21 से 2024-25) के रुझानों में कुछ आर्थिक सूचकांकों जैसे शुद्ध राष्ट्रीय आय, प्रति व्यक्ति आय, रेलवे में पूंजी निर्माण, विदेशी व्यापार का मूल्य, कृषि उत्पादन के सूचकांक, पण्यों का थोक मूल्य सूचकांक, रेलवे द्वारा उपयोग किए जाने वाले महत्वपूर्ण पण्यों का थोक मूल्य सूचकांक और औद्योगिक श्रमिकों के लिए उपभोक्ता मूल्य सूचकांक तालिका 13 में दिए गए हैं।

तालिका 13: चुनिंदा आर्थिक सूचक

	मदें	इकाई/आधार	2020-21	2021-22	2022-23 प्रथम अनुमान	2023-24 प्रथम सं अं.	**2024-25 (अनंतिम अनुमान)**
I.	**(क) शुद्ध राष्ट्रीय आय**						
	(i) वर्ष 2011-12 के मूल्यों पर	₹ करोड़	1,16,61,217	1,28,72,132	1,38,51,412	1,51,75,671	**1,61,51,199**
	(ii) वर्तमान मूल्यों पर	₹ करोड़	1,72,46,821	2,06,52,786	2,33,90,925	2,63,50,374	**2,89,09,595**
	(ख) प्रति व्यक्ति आय						
	(i) वर्ष 2011-12 के मूल्यों पर	(रूपयों में)	86,034	94,054	1,00,163	1,08,786	**1,14,710**
	(ii) वर्तमान मूल्यों पर	(रूपयों में)	1,27,244	1,50,906	1,69,145	1,88,892	**2,05,324**
II.	**सकल पूंजी निर्माण**						
	रेलवे		2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	**2024-25**
	(i) वर्ष 2011-12 के मूल्यों पर	₹ करोड़	42,275	93,249	1,21,345	1,73,077	उपलब्ध नहीं
	(ii) वर्तमान मूल्यों पर	₹ करोड़	56,033	1,32,125	1,81,516	2,63,723	उपलब्ध नहीं
	स्रोत: सकल पूँजी निर्माण के लिए राष्ट्रीय सांख्यिकी कार्यालय (एनएसओ), सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय, प्रेस नोट दिनांक 28 फरवरी 2025 और राष्ट्रीय आय डेटा के लिए 30 मई 2025 का प्रेस नोट।						
	अ.अ.: अनंतिम अनुमान						
III.	**विदेशी व्यापार:**						
	(क) निर्यात का अधिमान	₹ करोड़	21,59,043	31,47,021	36,21,550	36,18,952	**37,01,907**
	आयात का अधिमान	₹ करोड़	29,15,958	45,72,775	57,49,801	56,16,042	**60,99,261**
	(ख) निर्यात का अधिमान	मिलियन अमरीकी डालर	2,91,808	4,22,004	4,51,070	4,37,072	**4,37,512**
	आयात का अधिमान	मिलियन अमरीकी डालर	3,94,436	6,13,052	7,15,969	6,78,215	**7,21,320**
	स्रोत: वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय, वाणिज्य विभाग, निर्यात आयात डाटा बैंक दिनांक 06.08.2025						
IV.	**कृषि उत्पादन सूचकांक (त्रैवार्षिक समाप्ति 2007-08=100)**						
		भार	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	**2024-25**
	(क) सभी फसलें	(100.00)	154.1	158.0	165.2	162.1	**167.5**
	(ख) खाद्यान्न	(50.7)	147.0	150.2	154.6	154.1	**163.3**
	(ग) गैर-खाद्यान्न	(49.3)	161.3	166.1	176.0	170.2	**171.9**
	स्रोत: सांख्यिकी हैंडबुक (2024-25), भारतीय रिजर्व बैंक दिनांक 29 अगस्त, 2025						
V.	**कृषि उत्पादन सूचकांक (2011-12=100) (संचयी सूचकांक-अप्रैल-मार्च)**						
		भार	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	**2024-25**
	(क) सामान्य सूचकांक	(100.0)	118.1	131.6	138.5	146.7	**152.6**
	(ख) खनन	(14.3725)	101.0	113.3	119.9	128.9	**132.8**
	(ग) विनिर्माण	(77.6332)	117.2	131.0	137.1	144.7	**150.6**
	(घ) विद्युत	(7.9943)	157.6	170.1	185.2	198.3	**208.6**
	स्रोत: एनएसओ, सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय, 2023-24 और 2024-25 के लिए 28 मई, 2025, 2022-23 के लिए 12 जून 2024 और 2020-21 एवं 2021-22 के लिए 10 जून 2022 की प्रेस विज्ञप्ति।						

		भार	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25
VI.	**थोक मूल्य सूचकांक (भार सहित वित्त वर्ष में औसत) (आधार 2011-12=100)**						
(क)	सभी पण्य	(100.00)	123.4	139.4	152.5	151.4	**154.9**
(ख)	प्रमुख मदें	(22.62)	145.7	160.7	176.8	183.0	**192.5**
(ग)	ईंधन एवं बिजली	(13.15)	94.0	124.6	159.5	152.0	**150.0**
(घ)	विनिर्मित उत्पाद	(64.23)	121.5	135.0	142.6	140.2	**142.6**
VII.	**रेलों द्वारा प्रयुक्त महत्वपूर्ण पण्यों के थोक मूल्य सूचकांक (भार सहित) (आधार 2011-12 = 100)**						
(क)	गैर-कोकिंग कोयला	(1.40)	119.3	119.8	119.8	124.8	**125.8**
(ख)	खनिज तेल	(7.95)	79.2	126.2	172.9	159.0	**156.2**
(ग)	विद्युत	(3.06)	109.6	117.4	143.3	145.0	**144.1**
(घ)	मूल धातुओं का विनिर्माण	(9.65)	111.4	140.1	148.7	141.0	**139.7**
(i)	इस्पात निर्माण में इनपुट	(1.41)	109.2	150.8	159.7	140.3	**133.6**
(ii)	फेरोक्रोम	(0.11)	122.6	169.9	181.3	177.3	**174.1**
(iii)	फेरोमैंगनीज	(0.03)	116.3	153.7	141.3	127.9	**132.6**
(iv)	फेरोसिलिकॉन	(0.02)	98.8	127.9	144.5	126.3	**120.0**
(v)	अन्य लौह मिश्र धातुएं	(0.03)	117.7	141.7	131.5	116.6	**122.5**
(vi)	अलौह धातुओं का विनिर्माण	(1.69)	112.3	139.7	145.9	144.8	**157.4**
(ङ)	विद्युत उपकरणों का विनिर्माण	(2.93)	113.6	122.3	128.8	131.4	**133.7**
(च)	रसायनों और रासायनिक उत्पादों का विनिर्माण	(6.47)	118.2	133.5	145.4	136.9	**136.5**
(छ)	अधात्विक खनिज उत्पादों का विनिर्माण	(3.20)	117.6	123.7	133.7	134.7	**131.5**
(ज)	सूती रंगे हुए/प्रिंटेड वस्त्र	(0.05)	128.8	133.9	150.3	146.4	**146.4**
(झ)	चीरी हुई/ पुनः चीरी हुई लकड़ी/ लकड़ी के फट्टे	(0.05)	117.0	128.3	143.0	138.6	**140.3**
(ञ)	सीमेंट, चूना और प्लास्टर का विनिर्माण	(1.64)	120.9	126.4	137.2	137.3	**130.4**
(ट)	स्नेहक	(0.29)	137.2	162.0	180.0	189.7	**190.2**
(ठ)	उच्च गति डीजल	(3.10)	80.2	128.2	191.4	171.9	**166.0**
VIII.	**उपभोक्ता मूल्य सूचकांक (औद्योगिक श्रमिक) (2020-21 से 2024-25 तक आधार 2016=100)**		118	124	131	138	**143**

स्रोत: आर्थिक सलाहकार कार्यालय, उद्योग और आंतरिक व्यापार संवर्धन विभाग से डब्ल्यूपीआई आंकड़े और भारतीय रिजर्व बैंक की सांख्यिकी हैंडबुक, दिनांक 29 अगस्त, 2025 से सीपीआई डाटा लिए गए हैं।

योजना

वर्ष 2024-25 में निम्नलिखित परिसंपत्तियों का अधिग्रहण किया गया:

क्र.सं.	शीर्ष	संख्या
1	माल डिब्बे (बीएलसी + निजी माल डिब्बे)	41,929
2	व्यापार सहित रेल इंजन	1,681
3	सवारी डिब्बे जिनमें शामिल हैं	7,237
	(i) ईएमयू	600
	(ii) मेमू	316

इसके अलावा, निम्नलिखित निर्माण-कार्य पूरे किए गए:-

क्र.सं.	शीर्ष	कि.मी. में
1	नई लाइनें	1,105
2	मीटर/छोटी लाइन से बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन	166
3	दोहरी/बहुल लाइनें	1,977
4	मार्ग विद्युतीकरण	2,701
5	रेलपथ नवीकरण (प्राथमिक और द्वितीयक नवीकरण, दोनों)	6,851

2023-24 की तुलना में 2024-25 के लिए योजना आबंटन (संशोधित अनुमान) और वास्तविक शुद्ध व्यय इस प्रकार थे:-

(₹ करोड़ में)

क्र.सं.	योजना शीर्ष	2023-24		2024-25	
		आबंटन (सं.अ.)	वास्तविक शुद्ध व्यय	आबंटन (सं.अ.)	वास्तविक शुद्ध व्यय
सिविल इंजीनियरी					
1	नई लाइन (निर्माण)	34,410.00	33,575.45	**31,458.83**	**33,304.67**
2	आमान परिवर्तन	4,278.54	4,356.95	**4,536.45**	**5,101.60**
3	दोहरीकरण	35,046.03	36,714.88	**31,031.86**	**32,658.02**
4	यातायात सुविधाएं - यार्ड संरचना में परिवर्तन और अन्य	7,808.62	7,372.77	**8,598.50**	**7,329.87**
5	सड़क संरक्षा कार्य - समपार	551.53	564.54	**710.00**	**598.76**
6	सड़क संरक्षा कार्य - रोड उपरि/ निचले सड़क पुल	6,297.42	6,096.25	**7,474.27**	**7,047.88**
7	रेलपथ नवीकरण	16,826.36	15,907.60	**22,669.05**	**21,060.95**
8	पुल, सुरंग और पहुंच मार्ग संबंधी कार्य	1,999.63	1,902.16	**2,129.54**	**2,155.86**
9	कर्मचारी कल्याण	732.62	667.76	**737.04**	**722.52**
10	नई लाइनें (निर्माण) लाभांश मुक्त परियोजनाएं	-	-	**-**	**-**
	जोड़	1,07,950.75	1,07,158.36	**1,09,345.54**	**1,09,980.13**
यांत्रिक					
1	चल स्टॉक	50,324.87	53,443.04	**58,851.70**	**59,989.27**
2	पट्टे पर दी गई परिसंपत्तियां - पूंजी घटक का भुगतान	21,300.00	20,741.37	**24,920.00**	**22,699.42**
3	मशीन और संयंत्र	467.71	514.37	**436.29**	**435.07**
4	उत्पादन इकाइयों सहित कारखाने	3,457.80	4,513.70	**4,546.00**	**3,988.57**
	जोड़	75,550.38	79,212.48	**88,753.99**	**87,112.33**

विद्युत इंजीनियरिंग					
1	विद्युतीकरण परियोजनाएं	8,360.72	5,720.96	**6072.30**	**4,225.83**
2	टीआरडी को छोड़कर कर्षण वितरण कार्यों सहित अन्य विद्युत कार्य	1545.20	1,428.43	**1632.92**	**1,555.41**
	जोड़	9,905.92	7,149.39	**7,705.22**	**5,781.24**
सिग्नल एवं दूरसंचार					
1	सिगनल एवं दूरसंचार संबंधी कार्य	3,580.85	3,748.38	**6,006.05**	**5,562.21**
	जोड़	3,580.85	3,748.38	**6,006.05**	**5,562.21**
अन्य					
1	कंप्यूटरीकरण	690.48	480.89	**308.62**	**360.99**
2	रेल अनुसंधान	66.52	28.34	**63.64**	**42.44**
3	उपयोगकर्ता सुविधाएं	9,618.21	8,120.49	**12,993.97**	**13,024.11**
4	सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों/ संयुक्त उद्यमों/विशेष प्रयोजन योजना आदि में निवेश (सरकारी एवं गैर-सरकारी)	32,869.83	31,909.37	**27,948.07**	**25,740.82**
5	अन्य विनिर्दिष्ट कार्य	850.97	794.36	**1,135.61**	**1,150.68**
6	प्रशिक्षण/मानव संसाधन विकास	242.12	101.93	**197.42**	**152.76**
7	वस्तु सूचियां	250.00	2,406.77	**250.00**	**1,759.45**
8	महानगर परिवहन परियोजनाएं	4,600.88	4,480.81	**3,940.12**	**3,644.62**
9	बजटेतर संसाधन (भागीदारी)	17,000.00	-	**10,000.00**	**-**
10	क्रेडिट या वसूली	(-)2,976.91	-	**(-)3,448.25**	**-**
	जोड़	63,212.10	48,322.96	**56,837.45**	**45,875.87**
	कुल जोड़	2,60,200.00	@2,45,591.57	**2,65,200.00**	**#2,54,311.78**

वास्तविक शुद्ध व्यय

@ वर्ष 2023-24 के दौरान बजटेतर संसाधन (सार्वजनिक निजी भागीदारी) के अंतर्गत ₹16,625.36 करोड़ के वास्तविक व्यय को छोड़कर।

\# 2024-25 के दौरान बजटेतर संसाधन (सार्वजनिक निजी भागीदारी) के तहत ₹15,048.85 करोड़ के वास्तविक व्यय को छोड़कर।

उत्पादकता:

निम्नांकित सारणी साधन-सामग्री की तुलना में यातायात निर्गत की वृद्धि के सूचकों को दर्शाती है।

यातायात निर्गत की वृद्धि और साधन-सामग्री के सूचक (1950-51=100)

वर्ष	यातायात निर्गत सूचक		निवेश साधन-सामग्री सूचक				
	माल यातायात (शुद्ध टन किलोमीटर) (राजस्व + गैर-राजस्व)	यात्री यातायात (अनुपनगरीय यात्री किलोमीटर)	मालडिब्बा क्षमता	यात्री सवारीडिब्बे	मार्ग कि.मी.	चालित रेलपथ कि.मी.	रेल इंजनों का कर्षण प्रयास
1950-51	100	100	100	100	100	100	100
1960-61	199	110	152	154	105	107	144
1970-71	289	159	226	188	112	121	178
1980-81	359	279	269	210	114	128	201
1990-91	550	394	278	219	116	133	192
2000-01	715	614	246	254	118	138	233
2010-11	1,420	403	294	344	120	147	343
2020-21	1,632	335	430	448	127	170	561
2022-23	2,176	1,408	452	493	128	180	652
2023-24	2,209	1,578	*475	*500	129	185	725
2024-25	**2,202**	**1,686**	**508**	**522**	**130**	**188**	**791**

*संशोधित

यात्री व्यवसाय

भारतीय रेल देश में आमतौर पर उपयोग किया जाने वाला सार्वजनिक परिवहन का साधन है। वर्ष 2024-25 के दौरान, इसने 7,293 मिलियन यात्रियों को उनके गंतव्यों तक पहुंचाया, जबकि वर्ष 2023-24 में यह संख्या 6,905 मिलियन यात्री थी। यात्री किलोमीटर, जिसकी गणना प्रत्येक श्रेणी के मामले में माध्य किलोमीटर दूरी से यात्राओं की संख्या को गुणा करके की जाती है, जो 1,133 बिलियन था, जबकि पिछले वर्ष यह 1,065 बिलियन था। वर्ष 2023-24 की तुलना में यात्री आय में ₹4,674.19 करोड़ (6.61%) की वृद्धि हुई।

1950-51 से यात्री यातायात का रूझान नीचे दर्शाया गया है:

तालिका I - प्रारंभिक यात्रियों की संख्या

(मिलियन में)

वर्ष	उपनगरीय (सभी श्रेणियां)	अनुपनगरीय				कुल जोड़
		उच्च श्रेणी	द्वितीय श्रेणी		कुल अनुपनगरीय	
			मेल/एक्सप्रेस#	साधारण	जोड़	
1950-51	412	25	52	795	847	872	1,284
1960-61	680	15	96	803	899	914	1,594
1970-71	1,219	16	155	1,041	1,196	1,212	2,431
1980-81	2,000	11	260	1,342	1,602	1,613	3,613
1990-91	2,259	19	357	1,223	1,580	1,599	3,858
2000-01	2,861	40	472	1,460	1,932	1,972	4,833
2010-11	4,061	100	1,046	2,444	3,490	3,590	7,651
2020-21	917	49	224	60	284	333	1,250
2022-23	3,792	268	1,695	640	2,336	2,604	6,396
2023-24	3,981	319	1,871	734	2,605	2,924	6,905
2024-25	**4,112**	**362**	**1,630**	**1,189**	**2,819**	**3,181**	**7,293**

स्लीपर श्रेणी भी शामिल है।

तालिका II - यात्री किलोमीटर

(मिलियन में)

वर्ष	उपनगरीय (सभी श्रेणियां)	अनुपनगरीय				कुल जोड़
		उच्च श्रेणी	द्वितीय श्रेणी		कुल अनुपनगरीय	
			मेल/एक्सप्रेस#	साधारण	जोड़	
1950-51	6,551	3,790	12,537	43,639	56,176	59,966	66,517
1960-61	11,770	3,454	22,251	40,190	62,441	65,895	77,665
1970-71	22,984	4,394	37,856	52,886	90,742	95,136	118,120
1980-81	41,086	5,140	86,712	75,620	162,332	167,472	208,558
1990-91	59,578	8,712	138,054	89,300	227,354	236,066	295,644
2000-01	88,872	26,315	222,568	119,267	341,835	368,150	457,022
2010-11	137,127	62,203	500,631	278,547	779,178	841,381	978,508
2020-21	30,075	42,685	153,910	4,456	158,366	201,051	231,126
2022-23	114,350	203,298	603,982	37,289	641,271	844,569	958,919
2023-24	118,506	236,771	665,844	43,578	709,422	946,193	1,064,700
2024-25	**121,687**	**261,743**	**670,077**	**78,993**	**749,070**	**1,010,813**	**1,132,500**

स्लीपर श्रेणी भी शामिल है।

तालिका III - औसत गमन दूरी

(किलोमीटर में)

वर्ष	उपनगरीय (सभी श्रेणियां)	अनुपनगरीय				कुल जोड़
		उच्च श्रेणी	द्वितीय श्रेणी		कुल अनुपनगरीय	
			मेल/ एक्सप्रेस#	साधारण	जोड़	
1950-51	15.9	151.6	241.1	54.9	66.3	68.8	51.8
1960-61	17.3	203.3	232.4	50.0	69.5	72.1	48.7
1970-71	18.9	274.6	244.2	50.8	75.9	78.5	48.6
1980-81	20.5	484.0	333.3	56.4	101.3	103.9	57.7
1990-91	26.4	462.8	386.5	73.0	143.9	147.6	76.6
2000-01	31.1	659.3	471.3	81.7	176.9	186.7	94.6
2010-11	33.8	623.1	478.5	114.0	223.2	234.4	127.9
2020-21	32.8	876.3	687.0	73.8	556.8	603.5	184.8
2021-22	32.2	772.9	435.1	58.4	336.3	385.5	167.7
2022-23	30.2	758.4	356.3	58.2	274.6	324.4	149.9
2023-24	29.8	742.5	355.9	59.3	272.3	323.6	154.2
2024-25	**29.6**	**723.2**	**411.0**	**66.4**	**265.7**	**317.8**	**155.3**

स्लीपर श्रेणी भी शामिल है।

तालिका IV - कुल यातायात - यात्रियों की संख्या से समानुपात (प्रतिशत)

	1960-61	1970-71	1980-81	1990-91	2000-01	2010-11	2020-21	2023-24	**2024-25**
अनुपनगरीय:									
द्वितीय श्रेणी साधारण	50.38	42.82	37.14	31.70	30.20	31.95	4.82	10.63	**16.30**
द्वितीय श्रेणी मेल/ एक्सप्रेस#	6.02	6.38	7.20	9.26	9.77	13.67	17.92	27.09	**22.35**
उच्च श्रेणी	0.94	0.66	0.30	0.49	0.83	1.30	3.90	4.62	**4.96**
जोड़	57.34	49.86	44.64	41.45	40.80	46.92	26.64	42.34	**43.62**
उपनगरीय (सभी श्रेणियां)	42.66	50.14	55.36	58.55	59.20	53.08	73.36	57.66	**56.38**
कुल जोड़	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

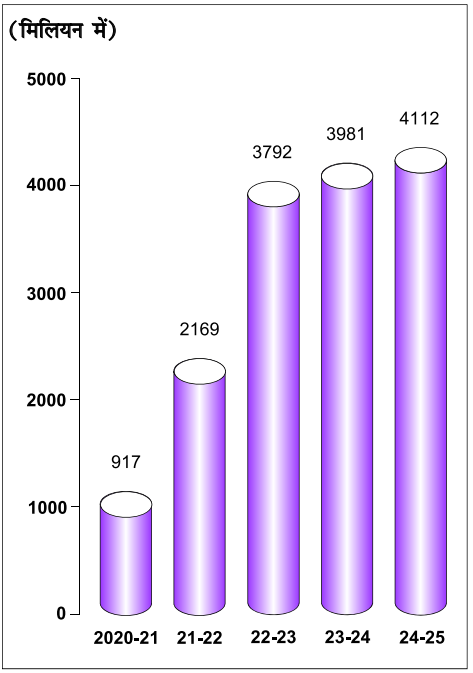
स्लीपर श्रेणी भी शामिल है।

तालिका V - कुल यातायात - यात्री किलोमीटर से समानुपात (प्रतिशत)

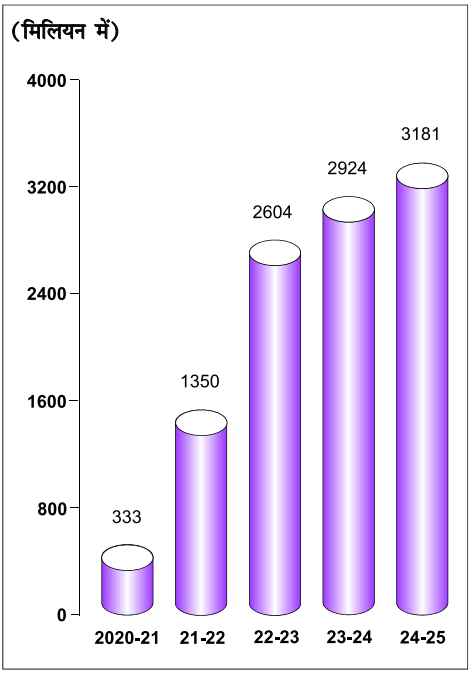
	1960-61	1970-71	1980-81	1990-91	2000-01	2010-11	2020-21	2023-24	**2024-25**
अनुपनगरीय:									
द्वितीय श्रेणी साधारण	51.75	44.77	36.26	30.20	26.10	28.47	1.93	4.09	**6.98**
द्वितीय श्रेणी मेल/ एक्सप्रेस#	28.65	32.05	41.58	46.70	48.70	51.16	66.59	62.54	**59.17**
उच्च श्रेणी	4.45	3.72	2.46	2.95	5.75	6.36	18.47	22.24	**23.11**
जोड़	84.85	80.54	80.30	79.85	80.55	85.99	86.99	88.87	**89.26**
उपनगरीय (सभी श्रेणियां)	15.15	19.46	19.70	20.15	19.45	14.01	13.01	11.13	**10.74**
कुल जोड़	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

स्लीपर श्रेणी भी शामिल है।

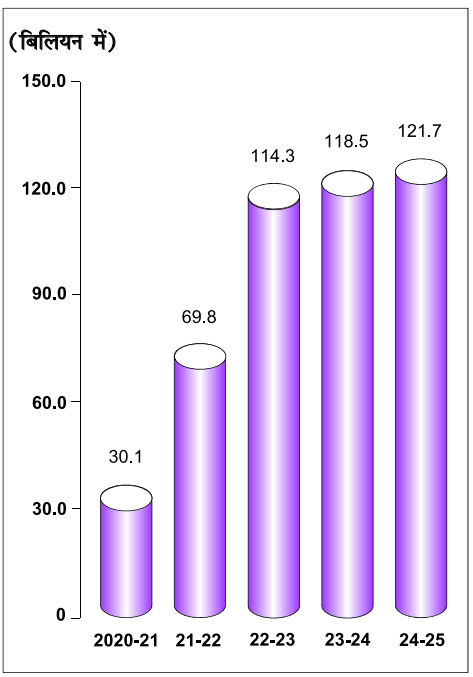
प्रारंभिक यात्री
उपनगरीय



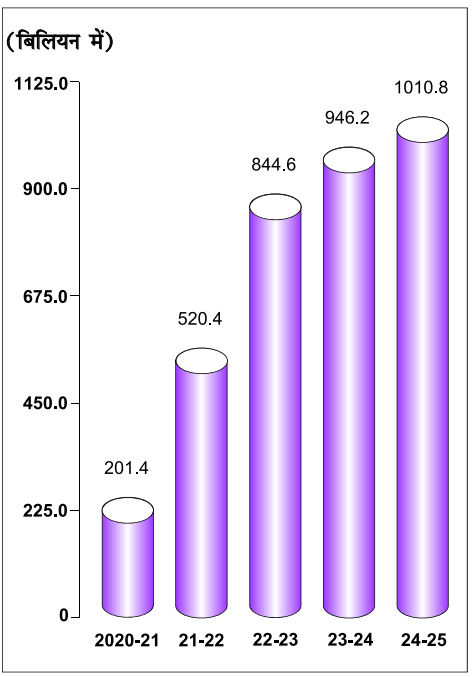
प्रारंभिक यात्री
अनुपनगरीय



यात्री किलोमीटर
उपनगरीय



यात्री किलोमीटर
अनुपनगरीय



तालिका VI - प्रतिदिन चालित पैसेंजर रेलगाड़ियों की संख्या

रेलगाड़ी का प्रकार	बड़ी लाइन		मीटर लाइन		जोड़ (छोटी लाइन सहित)	
	2023-24	**2024-25**	2023-24	**2024-25**	2023-24	**2024-25**
ईएमयू	5,774	**6,089**	-	**0**	5,774	**6,089**
मेल/एक्सप्रेस	4,111	**4,287**	-	**0**	4,111	**4,287**
साधारण पैसेंजर रेलगाड़ियां और मिश्रत रेलगाड़ियां	3,267	**3,518**	28	**24**	3,313	**3,564**
जोड़	**13,152**	**13,894**	**28**	**24**	**13,198**	**13,940**

तालिका VII - हाल्ट सहित कुल औसत गति (किलोमीटर/घंटा)

रेलगाड़ी का प्रकार	बड़ी लाइन	
	2023-24	**2024-25**
ईएमयू	37.8	**38.2**
मेल/एक्सप्रेस	51.1	**51.7**
साधारण पैसेंजर रेलगाड़ियां (मिश्रत सहित)	37.1	**37.5**

नोट: उपरोक्त तालिकाओं (I-VII) में दर्शाए गए सभी आंकड़ों में मेट्रो रेलवे, कोलकाता के आंकड़े शामिल हैं।

यात्री राजस्व:

वर्ष 2024-25 में यात्री आय ₹75,367.52 करोड़ थी। यह 2023-24 में आय से ₹4,674.19 करोड़ (6.61%) अधिक है। उपनगरीय यातायात ने कुल आय में 4.02% का अंशदान किया। शेष 95.98% आय अनुपनगरीय यात्रियों से हुई। द्वितीय और स्लीपर श्रेणी मेल/एक्सप्रेस यात्रियों से हुई आय कुल यात्री आय का 39.61% थी।

वर्ष 2023-24 और 2024-25 के दौरान विभिन्न श्रेणियों के लिए प्रति यात्री किलोमीटर आय के मामले में यात्री राजस्व निम्नानुसार था:

(पैसों में)

क्षेत्रक	2023-24	**2024-25**
अनुपनगरीय:		
उच्च श्रेणी	154.91	**156.29**
द्वितीय श्रेणी - मेल/एक्सप्रेस (स्लीपर श्रेणी सहित)	45.56	**44.55**
द्वितीय श्रेणी-साधारण	18.85	**20.02**
अनुपनगरीय (सभी श्रेणियां)	71.69	**71.57**
उपनगरीय (सभी श्रेणियां)	24.15	**24.88**
सकल औसत	66.40	**66.55**

2024-25 में यात्रियों की संख्या और यात्री किलोमीटर के तदनुरूप विभिन्न श्रेणियों में यात्री राजस्व नीचे दर्शाया गया है:

क्षेत्रक	यात्रियों की संख्या		यात्री किलोमीटर		राजस्व	
	मिलियन	प्रतिशत	मिलियन	प्रतिशत	₹ करोड़ में	प्रतिशत
अनुपनगरीय:						
उच्च श्रेणी	362	4.96	261,744	23.11	40,907.73	54.28
द्वितीय श्रेणी मेल/एक्सप्रेस#	1,630	22.35	670,077	59.17	29,851.25	39.61
द्वितीय श्रेणी साधारण	1,189	16.30	78,993	6.98	1,581.12	2.10
जोड़	3,181	43.62	1,010,813	89.26	72,340.10	95.98
उपनगरीय (सभी श्रेणियां)	4,112	56.38	121,687	10.74	3,027.42	4.02
कुल जोड़	**7,293**	**100.00**	**1,132,500**	**100.00**	**75,367.52**	**100.00**

स्लीपर श्रेणी भी शामिल है।

यात्री सेवाएं:

कुछ चुनिंदा वर्षों के लिए यातायात घनत्व के साथ रेलगाड़ी किलोमीटर और वाहन किलोमीटर इस प्रकार थे:

वर्ष	उपनगरीय (ईएमयू)		अनुपनगरीय		रेलगाड़ी किलोमीटर प्रति चालित रेलपथ किलोमीटर प्रति दिन	
	रेलगाड़ी किलोमीटर (मिलियन)	वाहन किलोमीटर (मिलियन)	रेलगाड़ी किलोमीटर+ (मिलियन)	वाहन किलोमीटर@ (मिलियन)	उपनगरीय (ईएमयू)	अनुपनगरीय+
1950-51	9.28	119.8	154	2,678	27.9	7.1
1960-61	14.05	196.8	190	3,594	28.7	8.2
1970-71	23.05	369.4	225	4,636	30.1	8.6
1980-81	35.55	601.5	258	5,582	36.6	9.7
1990-91	48.37	840.7	316	7,739	40.0	11.5
2000-01	56.04	1,029.5	397	11,035	47.1	13.8
2010-11	73.25	1,438.5	582	18,207	46.7	19.2
2020-21	37.90	880.0	207	7,178	20.1	5.9
2022-23	89.09	2,160	662	21,690	38.5	18.1
2023-24	91.68	2,234	708	*24,272	37.1	18.8
2024-25	**91.19**	**2,272**	**744**	**25,165**	**37.5**	**19.4**

@ मेनलाइन ईएमयू, डीईएमयू, डीएचएमयू और ईएमयू से इतर अन्य उपनगरीय सेवाएं शामिल हैं, लेकिन रेल कारों/बस और विभागीय को छोड़कर।
+ विभागीय को छोड़कर लेकिन रेल कार/बस, एमईएमयू, डीईएमयू और डीएचएमयू सेवाएं शामिल हैं।
* संशोधित

यात्री सेवा में सुधार:

वर्ष 2024-25 के दौरान भारतीय रेल द्वारा नई गाड़ियों की शुरुआत की गई, उनका चालन-क्षेत्र बढ़ाया गया और मौजूदा रेलगाड़ियों के फेरों में वृद्धि की गई, जैसा कि नीचे दिया गया है:

	रेलगाड़ियां शुरू की गई	चालन-क्षेत्र बढ़ाए गए	फेरे बढ़ाए गए	जोड़
अनुपनगरीय	121	78	16	215
उपनगरीय	13	42	06	61
कुल	**134**	**120**	**22**	**276**

(एकल रेलगाड़ी)

बिना टिकट यात्रा:

वर्ष 2024-25 के दौरान बिना टिकट/अनियमित यात्रा (बुक नहीं किए सामान की ढुलाई सहित) के विरुद्ध 5.09 लाख जांचें को गईं। बिना टिकट/अनियमित यात्रा/बुक नहीं किए गए सामान के लगभग 310.27 लाख मामलों का पता लगाया गया और इस मद में ₹1,780.76 करोड़ वसूल किए गए।

यात्री किराया:

1. वर्ष 2024-25 में यात्री किराए में कोई वृद्धि नहीं हुई थी।

2. अनुपनगरीय खंड पर नई शुरू की गई पूर्ण रूप से वातानुकूलित अनारक्षित सेवाओं "नमो भारत रैपिड रेल" का किराया ₹1.20 प्रति किलोमीटर तय किया गया है और न्यूनतम प्रभार्य किराया जीएसटी सहित ₹30 होगा।

ग्राहक सेवाएं:

रेल मंत्रालय ने दीर्घकालिक दृष्टिकोण के साथ सतत् आधार पर रेलवे स्टेशनों के विकास की संकल्पना से अमृत भारत स्टेशन योजना की शुरुआत की गई है। इसमें प्रत्येक रेलवे स्टेशन की आवश्यकता को देखते हुए स्टेशनों पर स्टेशन तक पहुंच, परिचलन क्षेत्र, प्रतीक्षालय, शौचालय, आवश्यकता के अनसार लिफ्ट/एस्केलेटर, प्लेटफॉर्म की सतह में सुधार और प्लेटफॉर्म के ऊपर कवर, स्वच्छता, नि:शुल्क वाई-फाई, 'एक स्टेशन एक उत्पाद' जैसी योजनाओं द्वारा स्थानीय उत्पादों के लिए कियोस्क, बेहतर यात्री सूचना प्रणाली, एक्जीक्यूटिव लाउंज, व्यावसायिक बैठकों के लिए निर्दिष्ट स्थान, लैंडस्केपिंग आदि जैसी सुविधाओं में सुधार लाने के लिए मास्टर प्लान तैयार करना और उनका चरणबद्ध कार्यान्वयन शामिल करना है। इस योजना में आवश्यकतानुसार, चरणबद्ध रूप से एवं यथा व्यवहार्य स्टेशन भवन में सुधार, शहर के दोनों छोरों के साथ स्टेशन को एकीकृत करने, मल्टीमोडाल एकीकरण, दिव्यांगजनों के लिए सुविधाएं, स्थायी और पर्यावरण अनुकूल समाधान, गिट्ली रहित रेल पथों का प्रावधान आदि और दीर्घावधि में स्टेशन पर सिटी सेन्टरों के निर्माण की भी परिकल्पना की गई है। अब तक, इस योजना के तहत 1337 स्टेशनों को अमृत स्टेशन के रूप में विकसित करने के लिए चिह्नित किया गया है। अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत रेलवे स्टेशनों पर विकास कार्य अच्छी गति से शुरू किया गया है। दिनांक 31.03.2025 तक 105 स्टेशनों के कार्य पूरे हो चुके हैं।

वर्ष 2024-25 के दौरान योजना शीर्ष-53 "ग्राहक सुविधाएं" के तहत आबंटन ₹12,994 करोड़ (संशोधित अनुमान) था।

वर्ष 2024-25 के दौरान, भारतीय रेल पर 291 ऊपरी पैदल पुलों का निर्माण किया गया।

वर्ष 2024-25 के दौरान, 233 रेलवे स्टेशनों पर वाटर कूलर मुहैया कराए गए, 67 रेलवे स्टेशनों को विद्युतीकृत किया गया और रेलवे स्टेशनों पर 367 लिफ्ट और 191 एस्केलेटर मुहैया कराए गए।

यात्री आरक्षण प्रणाली:

वर्ष 2014 में क्रिस द्वारा विकसित और कमीशन की गई आईआरसीटीसी की नेक्स्ट जेनरेशन ई-टिकटिंग प्रणाली भारत में आरक्षित रेल टिकटों की बुकिंग को साध्य बनाती है। इसके शुरु किए जाने के बाद से, प्रणाली का निरंतर उन्नयन किया गया है और अब प्रति मिनट 30,000 से अधिक टिकट बुकिंग को संभालने में सक्षम है।

टिकट यात्री आरक्षण प्रणाली काउंटरों के साथ-साथ इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन की वेबसाइट, रेल कनेक्ट मोबाइल ऐप (एंड्रॉयड और आईओएस) और रेल वन मोबाइल ऐप (एंड्रॉयड और आईओएस) सहित कई ऑनलाइन चौनलों के माध्यम से बुक किए जा सकते हैं। वर्ष 2024-25 के दौरान, यात्री आरक्षण प्रणाली में प्रति दिन औसतन 16.05 लाख टिकट बुक किए गए थे, जिसमें ऑनलाइन प्लेटफॉर्म के माध्यम से 86.4% से अधिक बुकिंग की गई थी।

ई-टिकटिंग पारिस्थितिकी तंत्र एक सुदृढ़, मल्टी-गेटवे भुगतान प्रणाली द्वारा समर्थित है जो नेट बैंकिंग, क्रेडिट/डेबिट कार्ड, वॉलेट, भीम और यूपीआई जैसे विभिन्न विकल्प प्रदान करती है। अंतर्राष्ट्रीय उपयोगकर्ता भी विदेशी क्रेडिट कार्ड का उपयोग करके टिकट बुक कर सकते हैं। यात्री आरक्षण प्रणाली काउंटरों पर, पीओएस टर्मिनलों और यूपीआई सहित डिजिटल भुगतान सुविधाएं उपलब्ध हैं, जो सभी बुकिंग चौनलों में एक सहज और आधुनिक भुगतान अनुभव सुनिश्चित करती हैं।

मोबाइल फोन द्वारा अनारक्षित टिकट:

यात्री मोबाइल फोन पर पूरी भारतीय रेल के रेलवे स्टेशनों की किसी भी जोड़ी के बीच अनारक्षित टिकट बुक कर सकते हैं। मोबाइल फोन पर कागजरहित टिकट जेनरेट होते हैं और उनमें एक क्यूआर कोड सन्निहित होता है। इस ऐप का उपयोग करके यात्री अपने यात्रा, सीजन या प्लेटफॉर्म टिकट और अभिवर्धित सुपरफास्ट अधिभार टिकट भी बुक कर सकते हैं। टिकटिंग क्षेत्र में रेलवे स्टेशन परिसर के अंदर स्टेशन क्यूआर कोड स्कैन करने और कागजरहित टिकट (यात्रा/प्लेटफॉर्म) बुक करने की सुविधा सुलभ कराई गई है। 16 क्षेत्रीय रेलों और कोंकण रेल निगम लिमिटिड में 5,687 रेलवे स्टेशनों पर क्यूआर कोडिड टिकट क्रियान्वित किए गए हैं। यूटीएस मोबाइल ऐप में "नेक्स्ट ट्रेन" का विकल्प भी सुलभ कराया गया है, जो रेलवे स्टेशनों की चुनिंदा जोड़ियों के बीच अगले 4 घंटे में चलने वाली रेलगाड़ी को दिखाता है। यात्री ई-वॉलेट (आर-वॉलेट सहित), यूपीआई, क्रेडिट कार्ड, डेबिट कार्ड, नेट बैंकिंग का उपयोग करके भुगतान कर सकते हें। हॉल्ट स्टेशनों पर भी मोबाइल ऐप पर यूटीएस के माध्यम से बुकिंग की जा सकती है। यात्री आर-वॉलेट के माध्यम से टिकटों की बुकिंग में 3% बोनस का लाभ उठा सकते हैं।

भारतीय रेल ने रेल वन ऐप का बीटा संस्करण लॉन्च किया है, जिसके माध्यम से यात्री अनारक्षित टिकट (यात्रा और मौसम), प्लेटफॉर्म टिकट, आरक्षित टिकटों के साथ-साथ रेलगाड़ी पूछताछ, पीएनआर पूछताछ, टीडीआर फाइल, यात्री शिकायतें, खाना ऑर्डर करना आदि की अन्य सुविधाओं को बुक कर सकते हैं।

मोबाइल यूटीएस:

मोबाइल यूटीएस अनारक्षित टिकट जारी करने के लिए एक सुवाह्य टिकट समाधान है। मोबाइल यूटीएस डिवाइस (एंड्रॉड फोन और ब्लूट्थ प्रिंटर) को आसानी से एक स्थान से दूसरे स्थान पर ले जाया जा सकता है। फोन और प्रिंटर की बैटरी 6 से 8 घंटे तक चल सकती है। मोबाइल यूटीएस एप्लिकेशन कनेक्टेड (जीपीआरएस या वाईफाई) मोड में कार्य कर सकता है। हावड़ा स्टेशन पर पार्किंग टिकट वितरण के लिए एम-यूटीएस संस्थापित किए गए हैं। यात्रियों की सुविधा के लिए यूपीआई क्यूआर की स्कैनिंग के माध्यम से भुगतान करने के लिए इसे और बेहतर बनाया गया है। दक्षिण रेलवे में हॉल्ट स्टेशनों के लिए एम-यूटीएस के माध्यम से यूटीएस टिकटों की बुकिंग के लिए पायलट परियोजना शुरू की गई है। 13 क्षेत्रीय रेलों के 99 स्टेशनों पर कुल 426 एम-यूटीएस टर्मिनल परिचालित हैं।

स्वचल टिकट विक्रय मशीन:

स्वचल टिकट विक्रय मशीन, यात्री द्वारा परिचालित टिकट विक्रय मशीन हैं। ये मशीनें अनारक्षित टिकट जारी करती हैं और भुगतान के लिए यूपीआई भुगतान, आर-वॉलेट के साथ-साथ स्मार्ट कार्डों को भी स्वीकार करती हैं। स्वचल टिकट विक्रय मशीनें यात्रा और प्लेटफॉर्म टिकट जारी करने, मोबाइल पेपर टिकटों की छपाई, सीजन टिकटों के नवीकरण, स्मार्ट कार्डों के टॉप-अप और रेलवे स्टेशनों की चुनिंदा जोड़ियों के बीच 2 घंटे के भीतर रेलगाड़ी की उपलब्धता देखने की सुविधाएँ सुलभ कराती हैं। स्वचल टिकट विक्रय मशीनों में 2 क्लिक में शीर्ष 30 विक्रय स्थलों के लिए टिकट तेजी से बुक करने की सुविधा भी है, इस प्रकार व्यस्ततम समय के दौरान रेलवे स्टेशनों पर यूटीएस काउंटरों पर कतार को कम करती है। एसबीआई और पेटीएम डायनेमिक यूपीआई क्यूआर कोड द्वारा स्वचल टिकट विक्रय मशीनों में टिकटें बुक करने और स्मार्ट कार्ड को रिचार्ज करने की सुविधा भी सुलभ कराई गई है जहां यात्री किसी भी यूपीआई एनेब्ल्ड पेमेंट ऐप द्वारा क्यूआर कोड स्कैन कर सकते हैं और भुगतान कर सकते हैं।

यूटीएस काउंटरों पर डिजिटल भुगतान:

यूटीएस काउंटर क्यूआर डिस्प्ले उपकरणों से लैस हैं, जिससे यात्री यूपीआई क्यूआर कोड स्कैन करके किसी भी यूपीआई-इनेबल्ड ऐप के माध्यम से भुगतान कर सकते हैं। यह क्यूआर आधारित भुगतान सुविधा भारतीय रेल और केआरसीएल में लागू की गई है।

रेल उपयोगकर्ताओं की सुविधाएं:

विभिन्न स्तरों पर रेल उपयोगकर्ता परामर्शदाती समितियाँ रेल उपयोगकर्ताओं के लिए सेवाओं में सुधार हेतु प्रबंधक-वर्ग और रेल उपयोगकर्ताओं के बीच औपचारिक परामर्श के अवसर सुलभ कराती हैं। मंडल रेल उपयोगकर्ता परामर्श समितियां, क्षेत्रीय रेल उपयोगकर्ता परामर्श समितियां, कोंकण रेल उपयोगकर्ता परामर्श समिति, मेट्रो रेल उपयोगकर्ता परामर्श समिति, उपनगरीय रेल उपयोगकर्ता परामर्श समितियां और स्टेशन परामर्श समितियां रेल प्रशासन के लिए उपयोगी सूचना सुलभ कराती हैं।

मंडल रेल उपयोगकर्ता परामर्श समितियों का 16.08.2024 से 15.08.2026 तक दो वर्ष के कार्यकाल के लिए पुनर्गठन किया गया है। क्षेत्रीय रेल उपयोगकर्ता परामर्श समितियों, कोंकण रेल उपयोगकर्ता परामर्श समिति और मेट्रो रेल उपयोगकर्ता परामर्श समिति का 01.10.2024 से 30.09.2026 तक दो वर्ष के कार्यकाल के लिए पुनर्गठन किया गया है। उपनगरीय रेल उपयोगकर्ता परामर्श समितियों और स्टेशन परामर्श समितियों का गठन स्वयं क्षेत्रीय रेलों द्वारा किया जाता है।

1. अर्ध-उच्च गति वंदे भारत रेलगाड़ी सेट का प्रारंभ:

भारतीय रेल ने यात्री गाड़ी की रेल यात्रा को पूर्णत: नया रूप देने की परिकल्पना की है। नवीनतम विश्व स्तरीय चल स्टॉक तकनीक और बेहतर यात्री सुविधाओं को शामिल करके प्रत्येक प्रकार के यात्री चल स्टॉक का उन्नयन किया जा रहा है ताकि रेल यात्रा को सुरक्षित, विश्वसनीय, तीव्र और अद्वितीय यात्रा अनुभव वाला बनाया जा सके। भारतीय रेल ने वंदे-भारत गाड़ी सेटों को चरणबद्ध तरीके से शामिल करने की योजना बनाई है।

वर्तमान में, भारतीय रेल पर 88 वंदे भारत चेयर कार गाड़ियां सेवित हैं, जो निम्नानुसार हैं:

क. 2019 से नई दिल्ली - वाराणसी और नई दिल्ली - श्री माता वैष्णो देवी कटरा के बीच दो वंदे भारत गाड़ी सेवाएं चल रही हैं।

ख. 2022-23 में उन्नत संरक्षा सुविधाओं, बेहतर सवारी सूचकांक और यात्री सुविधाओं वाली 12 नई वंदे भारत रेलगाड़ियों के नए और बेहतर संस्करण का विनिर्माण किया गया है।

ग. 2023-24 में उन्नत संरक्षा सुविधाओं, बेहतर सवारी सूचकांक और यात्री सुविधाओं से युक्त 51 नई वंदे भारत रेलगाड़ियों का विनिर्माण किया गया है।

घ. 2024-25 में उन्नत संरक्षा सुविधाओं, बेहतर सवारी सूचकांक और यात्री सुविधाओं वाली 23 नई वंदे भारत रेलगाड़ियों का विनिर्माण किया गया है।

2. वंदे भारत स्लीपर गाड़ियां:

क. भारतीय रेल ने वंदे भारत स्लीपर रेलगाड़ी का विनिर्माण शुरु किया है जिसकी संकल्पना लंबी और मध्यम दूरी की अंतर-राज्य यात्रा के लिए की गई है।

ख. वर्तमान में, 10 वंदे भारत स्लीपर रेलगाड़ियों (16-कार) का विनिर्माण भारतीय रेल उत्पादन इकाइयों (अर्थात् सडिका) द्वारा किए जाने की योजना है। पहले प्रोटोटाइप रेक का विनिर्माण किया गया है और इसे कमीशन किया जा रहा है।

ग. इसके अलावा, सडिका, चेन्नै में 24-कार संरूपण वाले वंदे भारत सलीपर के 50 रेकों के विनिर्माण की परिकल्पना की गई है।

घ. वंदे भारत स्लीपर रेलगाड़ियों की प्रमुख विशेषताएं हैं:

- वंदे भारत चेयर कार की सभी विशेषताएं।
- बेहतर टक्कर-रोधन।

- बी.यू, के बीच अर्ध-स्थायी/अर्थ-स्वचालित कपलर को व्यवस्था।
- विश्व स्तरीय मानकों के अनुरूप साज-सज्जा, डिजाइन, सुविधाएं आदि।
- विमान की तरह विश्वस्तरीय शौचालय/कोच पैनल।

3. अमृत भारत गाड़ियां:

क. भारतीय रेल ने पूरी तरह से अवातानुकूलित अमृत भारत रेलगाड़ियों की शुरुआत की है, जिसमें वर्तमान में 11 सामान्य श्रेणी के सवारी डिब्बे, 8 शयनयान श्रेणी के सवारी डिब्बे, 1 रसोईयान और 2 सामान-सह-दिव्यांगजन सवारी डिब्बे शामिल हैं। इन रेलगाड़ियों को अवातानुकूलित खंड के यात्रियों को विश्व स्तरीय आधुनिक और आरामदायक रेल यात्रा अनुभव प्रदान करके आम जनता की जरूरतों को पूरा करने के लिए डिजाइन और विनिर्मित किया गया है।

ख. दिनांक 30.12.2023 से नियमित सेवा में अवातानुकूलित अमृत भारत एक्सप्रेस के दो रेक लगाए गए।

ग. सौंदर्ययोध और यात्री अनुभव को और बेहतर बनाने के लिए अतिरिक्त सुविधाओं के साथ 100 और अमृत भारत रेलगाड़ियों के उत्पादन की परिकल्पना की गई है।

घ. उच्च गति और उन्नत संरक्षा मानक इन रेलगाड़ियों की पहचान हैं, जिनमें बेहतर विशेषताएं और सुविधाएं निम्नलिखित हैं:

- वंदे भारत स्लीपर की तरह उन्नत रूप और अनुभूति वाली सीटें और शायिकाओं की बेहतर साज-सज्जा।
- झटका मुक्त सेमी-ऑटोमेटिक कपलर।
- क्रैश ट्यूब के प्रावधान से सवारी डिब्बों में बेहतर क्रैशवर्दीनैस।
- सभी सवारी डिब्बों और सामान कक्ष में सीसीटीवी प्रणाली।
- शौचालयों का बेहतर डिजाइन।
- शायिकाओं पर आसानी से चढ़ने के लिए सीढ़ी की बेहतर डिजाइन।
- बेहतर एलईडी लाइट फिटिंग और चार्जिंग सॉकेट।
- ईपी सहायता प्राप्त ब्रेकिंग प्रणाली का प्रावधान।
- शौचालयों और इलेक्ट्रिकल क्यूबिकल्स में एरोसोल आधारित अग्निशमन प्रणाली।
- यूएसबी टाइप-ए और टाइप-सी मोबाइल चार्जिंग सॉकेट।
- यात्री और गार्ड/रेलगाड़ी प्रबंधक के बीच पारस्परिक संप्रेषण के लिए आपातकालीन टॉक-बैक प्रणाली।
- उन्नत तापन क्षमता वाला अवातानुकूलित रसोईयान।
- आसानी से जोड़ने और अलग करने के लिए त्वरित मोचन प्रणाली वाले पूर्ण रूप से सीलबंद गैंगवे।

ङ. भारतीय रेल ने मिश्रित वातानुकूलित/अवातानुकूलित सवारी डिब्बों के साथ अमृत भारत रेक के उत्पादन की भी परिकल्पना की है।

4. नमो भारत रैपिड रेल:

क. वंदे भारत रेलगाड़ियों की विशेषताओं का उपयोग करके, अंत: नगरीय उपनगरीय और क्षेत्रीय दैनिक यात्रियों की कम दूरी की यात्रा के अनुभव को बेहतर बनाने हेतु नमो भारत रैपिड रेल शुरू की गई है।

ख. नमो भारत रैपिड रेल की प्रमुख विशेषताएं निम्नानुसार हैं:

- केंद्रीय रूप से नियंत्रित डबल लीफ ऑटोमेटिक स्लाइडिंग दरवाजे
- संरक्षा और यात्री निगरानी के लिए सीसीटीवी
- गद्देदार सीटें और सीलबंद लचीले गैंगवे वाले मॉड्यूलर इंटीरियर
- इमरजेंसी टॉक सिस्टम
- ऊर्जा कुशल प्रकाश व्यवस्था के साथ निरंतर एलईडी प्रकाश व्यवस्था
- वैक्यूम इवैक्यूशन वाले एफआरपी मॉड्यूलर शौचालय
- ड्राइवर कैब एसी सहित पूर्णतया वातानुकूलित गाड़ियां

ग. वर्तमान में, भारतीय रेल नेटवर्क पर 4 नमो भारत रैपिड रेल सेवाएँ चालू हैं।

5. विस्टाडोम सवारी डिब्बे:

विस्टाडोम सवारी डिब्बे ज्यादा चौड़ी खिड़कियों के साथ-साथ छत में पारदर्शी सेक्शनों से विशालदर्शी दृश्य दिखाते हैं, इस प्रकार यात्री को उन स्थानों की प्राकृतिक सुंदरता का आनंद ले पाते हैं जहां से वे गुजरते हैं। 31.03.2025 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में 124 विस्टाडोम सवारी डिब्बे उपलब्ध हैं।

6. हाइड्रोजन गाड़ी सेट:

हाइड्रोजन ईंधन सेल का उपयोग करते हुए हाइड्रोजन पावर रेलगाड़ी के विकास हेतु पायलट आधार पर एक परियोजना शुरू की गई है। यह रेलगाड़ी भारतीय रेल द्वारा स्वदेशी रूप से विकसित दुनिया की सबसे शक्तिशाली हाइड्रोजन रेलगाड़ी होगी, जिसकी क्षमता 2400 किलोवाट होगी और इसमें 10 सवारी डिब्बे होंगे। यह गाड़ी भारतीय रेल में हाइड्रोजन प्रौद्योगिकी के उपयोग को दर्शाएगी।

7. पूर्णतया एल.एच.बी. को अपनाना:

रेल मंत्रालय ने एल.एच.बी. रेलडिब्बों का बड़े पैमाने पर विस्तार करने का निर्णय लिया हैं, जो एंटी क्लाइम्बिंग व्यवस्था, विफलता सूचक प्रणाली के साथ एयर सस्पेंशन (द्वितीयक) और कम संक्षारक काय जैसी विशेषताओं के साथ तकनीकी दृष्टि से बेहतर हैं। पारंपरिक सडिका रेलडिब्बों की तुलना में यह सवारी डिब्बे बेहतर आराम मुहैया कराते हैं और अधिक सुंदर हैं। अप्रैल 2018 से भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयों में अब केवल एल.एच.बी. रेलडिब्बों का उत्पादन हो रहा है। पारंपरिक सडिका सवारी से चलने वाली गाड़ियों

को चरणबद्ध तरीके से एलएचबी सवारी डिब्बों से बदला जा रहा है। 31.03.2025 की स्थिति के अनुसार कुल लगभग 1496 अदद रेकों को एलएचबी सवारी डिब्बों रेकों से बदल दिया गया है। 2024-25 में, 111 सडिका रेकों को एलएचबी रेकों में परिवर्तित किया गया है।

8. सवारी डिब्बों में जैव शौचालय:

भारतीय रेल ने "स्वच्छ भारत अभियान" के भाग के रूप में अपने सभी सवारी डिब्बों में जैव शौचालय लगाने/संस्थापित करने का कार्य पूरा कर लिया है। इससे यह सुनिश्चित हो गया है कि रेलडिब्बों से रेलपथ पर मानव अपशिष्ट न गिरे। इस प्रयास के फलस्वरूप, प्रतिदिन लगभग 2,74,000 लीटर अपशिष्ट जल और प्रतिदिन 3,980 टन मलमूत्र को पटरियों पर गिरने से रोका जा रहा है।

जैव शौचालयों की व्यवस्था को वर्ष 2004-2014 में 9,587 सवारी डिब्बों से बढ़ाकर वर्ष 2014-2025 (30.06.2025 तक) में 3,33,191 सवारी डिब्बे कर दिया गया है। उत्पादन इकाइयों से निकलने वाले सभी नवनिर्मित सवारी डिब्बों में जैव शौचालय उपलब्ध कराए जा रहे हैं।

9. सवारी डिब्बों में संरक्षा को बेहतर बनाने पर फोकस:

भारतीय रेल यात्रियों की संरक्षा और विश्वसनीयता का अतिरिक्त सुदृढ़ीकरण करने के लिए नीचे बताए गए कदम उठा रही है:

क. वातानुकूलित सवारी डिब्बों में अग्नि एवं धूम्र संसूचन प्रणाली की व्यवस्था:

चालित रेलगाड़ियों में अग्नि संरक्षा को बेहतर बनाने के उद्देश्य से, सभी नवनिर्मित वातानुकूलित सवारी डिब्बों में स्वचालित अग्नि एवं धूम्र संसूचन प्रणाली लगाई जा रही है। साथ ही, परिचालित सवारी डिब्बे में रेट्रो-फिटमेंट का कार्य भी प्रगति में है। सभी वातानुकूल सवारी डिब्बों में अग्नि एवं धूम्र संसूचन प्रणाली संस्थापित की जा चुकी है।

ख. सभी सवारी डिब्बों में अग्निशामक यंत्रों की व्यवस्था:

सभी वातानुकूलित, अवातानुकूलित डिब्बों में अग्निशामक यंत्र लगाए गए हैं और नव निर्मित डिब्बों में भी उपलब्ध कराए जा रहे हैं।

ग. रसोई यानों और पावर कारों में अग्नि संसूचन एवं शमन प्रणालियों की व्यवस्था:

सभी पेंट्री कारों और पावर कारों को अग्नि संसूचन एवं शमन प्रणालियों से लैस किया गया है और इसे उत्पादन इकाइयों से तैयार किए जा रहे नए सवारी डिब्बों में भी संस्थापित किया जा रहा है।

घ. डेमू में अग्नि एवं धूम्र संसूचन प्रणाली की व्यवस्था:

भारतीय रेल के बेड़े में परिचालित डेमू रेक के डीपीसी सवारी डिब्बे अग्नि एवं धूम्र संसूचन प्रणाली से लैस हो रहे हैं। डेमू के 268 डीपीसी सवारी डिब्बों को अग्नि एवं धूम्र संसूचन प्रणाली से सुसज्जित किया गया है।

10. एनएमजीएच/एनएमजीएचएस सवारी डिब्बे शुरु करना:

भारतीय रेल पर ऑटोमोबाइल ले जाने वाले वाहनों की मांग में वृद्धि हुई है। तदनुसार, ऑटोमोबाइल आवाजाही के यातायात को अपनी ओर आकर्षित करने के लिए, एनएमजी/एनएमजीएच/एनएमजीएचएस सवारी डिब्बों की व्यवस्था की गई है।

इसके अलावा, 110 किमी प्रति घंटे की उच्च गति क्षमता वाले एनएमजीएच/एनएमजीएचएस सवारी डिब्बों और साइड एंट्री के प्रावधान के साथ एनएमजीएचएस सवारी डिब्बे भी त्वरित परिवहन और लदान में आसानी की सुविधा के लिए मुहैया कराए गए हैं।

11. अन्य पहलें:

क. **तेजी से पानी भरने की सुविधाओं को** निर्धारित ठहरावों में रेलगाड़ियों में तेजी से पानी भरने के लिए प्रदान की जा रही हैं। ये सुविधाएं यात्रा के दौरान सवारी डिब्बों में पर्याप्त पानी की उपलब्ध ता सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक हैं। वर्तमान में, इस सुविधा को संस्थापित करने के लिए लगभग 287 स्थानों को चिह्नित किया गया है और 145 स्थानों पर इसे कार्यात्मक बनाया गया है और अधिक स्थान संस्थापना/योजना के अधीन हैं।

ख. सवारी डिब्बों के बाहरी हिस्से को अधिक प्रभावी ढंग से और कुशलता से साफ करने के लिए क्षेत्रीय रेलों पर **स्वचालित सवारी डिब्बा धुलाई संयंत्र** संस्थापित किए गए हैं। मशीनीकृत सफाई के लाभों के अलावा, एकीकृत संयंत्र के माध्यम से पानी की बर्बादी को रोकने और पानी को पुनर्चक्रण करने से सीधी पानी की खपत भी कम होती है। ये स्वचालित सवारी डिब्बा धुलाई संयंत्र 82 स्थानों पर कार्य कर रहे हैं।

ग. सवारी डिब्बों में **आईओटी आधारित जल स्तर संकेतक** चालू सवारी डिब्बों के जल स्तर की निगरानी करके और सवारी डिब्बों में टैंकों में पानी की अनुपलब्धता के कारण यात्री असुविधा को कम करने के लिए यात्रियों को आराम प्रदान करता है। ये प्रणालियाँ अगले वाटरिंग स्टेशन को कम पानी के स्तर वाले पानी के डिब्बों के लिए पहले से योजना बनाने में सक्षम बनाती हैं और इस प्रकार यात्री शिकायतों को कम करती हैं। वर्तमान में, भारतीय रेल पर 1,518 प्रणालियां (1,314 सवारी डिब्बों में) संस्थापित की गई हैं और संस्थापित की सुविधा के लिए 40,000 सवारी डिब्बों के लिए स्वीकृति प्रदान की गई है।

घ. भारतीय रेल पर वंदे भारत रेलगाड़ियों में मार्ग संबंधी दोषों का समाधान और रिपोर्ट किए गए मुद्दों की वास्तविक समय की निगरानी और परेशानियों के लिए **एक एकीकृत कमांड और नियंत्रण केंद्र** विकसित किया गया है। यह केंद्र सडिका चेन्नै में चालू है।

ङ. रेलगाड़ी के चलने के दौरान फ्लैंज वियर, ट्रेड वियर, व्हील डायमीटर आदि जैसे विभिन्न व्हील मापदंडों को मापने के लिए **व्हील प्रोफाइल मापन प्रणाली** संस्थापित की जा रही है। ये प्रणालियाँ कैप्चर किए गए डेटा का विश्लेषण करेंगी और एक उपयुक्त इंटरफेस के माध्यम से अनुरक्षण कर्मचारियों को वास्तविक समय की प्रतिक्रिया प्रदान करेंगी। यह सुनिश्चित करेगा कि पिटलाइन

पर सवारी डिब्बे/माल डिब्बे मुहैया कराने से पहले अनुरक्षण के लिए उचित योजना बनाई गई है, जो विश्वसनीयता के स्तर को बढ़ाने में मदद करती है।

12. यात्री डिब्बों में दिव्यांगजनों के लिए सुविधाएं:

- भारतीय रेल में लिंक हॉफमैन बुश और सवारी डिब्बा कारखाना दोनों सवारी डिब्बों के साथ चलने वाली लगभग सभी मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों अंत में एलएसएलआरडी/ एसएलआरडी (द्वितीय श्रेणी सह सामान सह गार्ड वैन और दिव्यांग अनुकूल कपार्टमेंट) में दिव्यांगजनों के लिए निर्धारित एक अलग डिब्बे की सुविधा प्रदान की गई है। इन सवारी डिब्बों में चौड़े प्रवेश द्वार, चौड़ी शायिकाएं, चौड़े डिब्बे, चौड़े दरवाजों के साथ बड़ा शौचालय, व्हील चेयर पार्किंग क्षेत्र आदि होते हैं। शौचालयों के अंदर, सहारे के लिए साइड की दीवारों पर अतिरिक्त ग्रैब रेल और उचित ऊंचाई पर वॉश बेसिन और दर्पण भी उपलब्ध हैं। यह भी प्रयास किया जाता है कि प्रत्येक मेल/एक्सप्रेस गाड़ी में कम से कम एक ऐसा सवारी डिब्बा उपलब्ध हो।
- इसके अतिरिक्त, दृष्टिबाधित यात्रियों की सुविधा के लिए सभी नव-निर्मित सवारी डिब्बों में एकीकृत ब्रेल साइनेज अर्थात् ब्रेल लिपि के साथ लगाए गए साइनेज भी उपलब्ध कराए गए हैं। इसके अलावा, मौजूदा सवारी डिब्बों में भी चरणबद्ध तरीके से इनका रेट्रो-फिटमेंट किया जा रहा है।
- दिव्यांगजनों की जरूरतों को ध्यान में रखते हुए अत्याधुनिक वंदे भारत ट्रेनसेट भी डिजाइन किए गए हैं। वंदे भारत ट्रेनसेट के पहले और आखिरी सवारी डिब्बों में चौड़े प्रवेश द्वार, पार्किंग व्यवस्था और आसानी से चलने के लिए स्थान सहित व्हील चेयर के लिए विशेष प्रावधान है। इन सवारी डिब्बों के शौचालय दिव्यांगजनों के अनुकूल हैं, जिनमें अतिरिक्त ग्रैब हैंडल, चौड़ा स्थान आदि की व्यवस्था है। वंदे भारत ट्रेनसेट में सभी महत्वपूर्ण निर्देश और सीट संख्या भी ब्रेल साइनेज के साथ दिए गए हैं।

रेलगाड़ियों में साफ-सफाई:

- रेलगाड़ियों की स्वच्छता और हाउसकीपिंग सतत् प्रक्रिया है तथा भारतीय रेल गाड़ियों और स्टेशनों का उचित अनुरक्षण और स्वच्छता बनाए रखने का हर संभव प्रयास करती है।
- लगभग 215 सवारी डिब्बा डिपुओं में पेशेवर एजेंसियों द्वारा सवारी डिब्बों की यंत्रीकृत सफाई की जा रही है। इस उद्देश्य के लिए उच्च दबाव वाले जेट क्लीनर, फ्लोर स्क्रबर, गीले और सूखे वैक्यूम क्लीनर आदि जेसी मशीनें कार्य में लगाई गई हैं।
- वर्तमान में, रेलगाड़ियों से मानव अपशिष्ट के सीधे गिरने से रोकने के लिए शौचालय से सुसज्जित प्रमुख लाइन की सभी यात्री वहन गाड़ियों के सवारी डिब्बों में जैव-शौचालयों का प्रावधान किया गया है, जिसके परिणामस्वरूप प्लेटफॉर्म और स्टेशन की स्वच्छता स्तर में सुधार हुआ है।
- रेलगाड़ियों के चालन के दौरान सवारी डिब्बों के शौचालयों, दरवाजों, गलियारों और यात्री डिब्बों की सफाई करने के लिए राजधानी, शताब्दी और अन्य महत्वपूर्ण लंबी दूरी की मेल/एक्सप्रेस सहित लगभग 1350 जोड़ी रेलगाड़ियों में ऑन बोर्ड हाउसकीपिंग सर्विस सुलभ कराई गई है।

- भारतीय रेल पर लगभग 42 क्लीन ट्रेन स्टेशन उपलब्ध कराए गए हैं ताकि निर्धारित स्टेशनों पर मार्ग में उनके ठहराव के दौरान शौचालयों की सफाई सहित चिह्नित रेलगाड़ियों में सीमित मशीनीकृत सफाई की जा सके।

- सवारी डिब्बों के बाहरी हिस्से की अधिक प्रभावी और कुशल स्वच्छता के लिए जल पुनर्चक्रण सुविधा सहित लगभग 70 प्रमुख डिपो में स्वचालित सवारी डिब्बा धुलाई संयंत्र (एसीडब्ल्यूपी) स्थापित किए गए हैं साथ ही जल पुनर्चक्रण सुविधा द्वारा जल की सीधी आवश्यकता को कम किया जा सके।

- रसोई यान सहित सभी वातानूकुलित, आरक्षित और अनारक्षित अवातानुकूलित सवारी डिब्बों में कीट एवं कृतक नियंत्रण का कार्य पेशेवर एजेंसियों द्वारा किया जा रहा है।

- भारतीय रेल पर स्वच्छ भारत अभियान और स्वच्छता अभियानों के तहत विशेष स्वच्छता अभियान नियमित रूप से आयोजित किए जाते हैं जिनका एकमात्र उद्देश्य रेलवे स्टेशनों और रेलगाड़ियों के स्वच्छता मानकों में महत्वपूर्ण और स्थायी सुधार लाना है।

- रेलगाड़ियों की स्वच्छता, जिसमें शौचालय और स्नानागार शामिल हैं, का वरिष्ठ अधिकारियों द्वारा बार-बार औचक निरीक्षण किया जाता है।

- ओबीएचएस रेलगाड़ियों में सभी अवातानुकूलित शयनयान सवारी डिब्बों में लिक्विड हैंडवाश उपलब्ध कराए गए हैं।

खानपान सुविधाएं:

रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर जारी खानपान नीति के अनुसार रेलगाड़ियों और स्टेशनों पर यात्रा करने वाले यात्रियों को खानपान सेवाएं प्रदान की जाती हैं। भारतीय रेल यात्रियों को अच्छी गुणवत्ता और साफ-सुथरा भोजन प्रदान करने के लिए निरंतर प्रयासरत है। तद्नुसार, इन सेवाओं को बेहतर बनाने के लिए आवश्यक कदम उठाए जाते हैं।

यात्रियों को पेंट्री कारों (574 जोड़ी रेलगाड़ियों), ट्रेन साइड वेंडिंग (701 जोड़ी रेलगाड़ियों) और ई-रूट स्टेशनों पर स्थैतिक इकाइयों के माध्यम से खानपान सेवाएं प्रदान की जाती हैं।

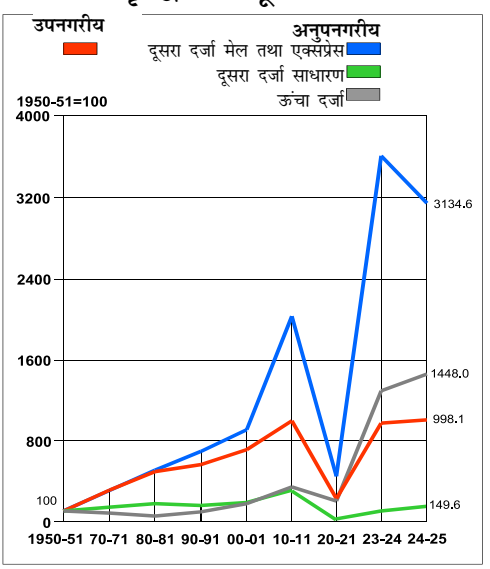
इसके अलावा, रेलगाड़ियों में यात्रा करने वाले यात्री ई-कैटरिंग सेवाओं के माध्यम से अपनी पसंद का भोजन प्राप्त कर सकते हैं, जो 424 स्टेशनों पर उपलब्ध हैं।

स्थैतिक खानपान इकाइयों में भारतीय रेल की 548 प्रमुख स्थैतिक इकाइयां (फूड प्लाजा, फास्ट फूड यूनिट, जन आहार, सेल किचन, बेस किचन, रिफ्रेशमेंट रूम और स्वचालित वेंडिंग मशीन) और 9,213 लघु स्थैतिक इकाइयां (सभी स्टॉल और ट्रॉली) शामिल हैं। इसके अलावा, यात्रियों की यात्रा की आवश्यकता की वस्तुओं की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए स्टेशनों पर 2,881 वाटर वेंडिंग मशीन, 1,870 बहुउद्देश्यीय स्टॉल, 18 बुकस्टॉल, 28 विविध/क्यूरियो स्टॉल और 03 विशेष केमिस्ट स्टॉल हैं।

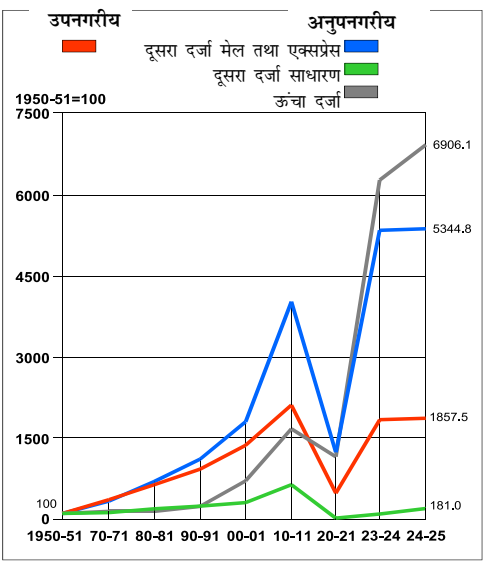
भारतीय रेल पर खानपान सेवाओं में उल्लेखनीय सुधार लाने के लिए वर्ष 2024-25 के लिए कई पहल की गई हैं, जो निम्नानुसार हैं:

- नियमित अंतराल पर खानपान सेवाओं की तृतीय पक्ष लेखापरीक्षा और ठेकेदारों के साथ उनके निष्कर्षों पर चर्चा।
- निर्दिष्ट बेस किचन से भोजन की आपूर्ति।
- चिह्नित स्थानों पर आधुनिक बेस किचन की शुरुआत।
- भोजन तैयार करने की बेहतर निगरानी के लिए बेस किचन में सीसीटीवी कैमरे संस्थापित करना।
- खाद्य संरक्षा और स्वच्छता कार्यों की निगरानी के लिए बेस किचन में खाद्य संरक्षा पर्यवेक्षकों की तैनाती।
- गाड़ियों में ऑन-बोर्ड आईआरसीटीसी पर्यवेक्षकों की तैनाती।
- खाद्य पैकेटों पर क्यूआर कोड की शुरूआत करना, जिसमें रसोई का नाम, पैकेजिंग की तिथि आदि जैसे विवरण प्रदर्शित हों।
- बेस किचन और रसोई यान में नियमित रूप से गहन सफाई और आवधिक रूप से कीट नियंत्रण।
- खाद्य संरक्षा मानकों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए प्रत्येक खानपान इकाई के नामित खाद्य संरक्षा अधिकारियों से भारतीय खाद्य संरक्षा और मानक प्राधिकरण (एफएसएसएआई) का प्रमाणन अनिवार्य कर दिया गया है।
- गाड़ियों में भोजन की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए निरीक्षण और निगरानी प्रक्रिया के एक भाग के रूप में नियमित रूप से खाद्य नमूना प्राप्त करना।
- खाद्य सुरक्षा अधिकारियों सहित रेलवे/इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉरपोरेशन के अधिकारियों द्वारा नियमित और औचक निरीक्षण।

प्रारंभिक यात्रियों में वृद्धि का सूचकांक



यात्री कि.मी. में वृद्धि का सूचकांक



माल यातायात परिचालन

वर्ष 2024-25 के दौरान राजस्व उपार्जक माल यातायात 1,614.91 मिलियन टन था। वर्ष के दौरान अर्जित शुद्ध टन किलोमीटर 971 बिलियन था। गैर-राजस्व यातायात सहित कुल लदान और माल निपज क्रमशः 1,617.30 मिलियन टन और 971 बिलियन शुद्ध टन किलोमीटर थे। राजस्व अर्जक यातायात का पण्य-वार लदान इस प्रकार था:

पण्य समूह	ढोया गया टन* (मिलियन में)		पिछले वर्ष की तुलना में शुद्ध कमीबेशी	कुल का प्रतिशत
	2023-24	**2024-25**		
कोयला				
i) इस्पात संयंत्रों के लिए	62.75	**62.40**	-0.35	3.86
ii) वाशरी के लिए	0.00	**0.00**	0.00	0.00
iii) ताप विद्युतघरों के लिए	606.52	**627.31**	20.79	38.84
iv) अन्य सार्वजनिक उपयोगकर्ताओं के लिए	117.57	**132.18**	14.61	8.18
जोड़	786.84	**821.89**	35.05	50.89
लौह अयस्क को छोड़कर इस्पात संयंत्रों के लिए कच्चा माल	29.17	**29.14**	-0.03	1.80
कच्चा लोहा और तैयार इस्पात				
i) इस्पात संयंत्रों से	34.75	**33.28**	-1.47	2.06
ii) अन्य स्थानों से	41.01	**38.98**	-2.03	2.41
जोड़	75.76	**72.26**	-3.51	4.47
लौह अयस्क				
i) निर्यात के लिए	17.93	**10.35**	-7.58	0.64
ii) इस्पात संयंत्रों के लिए	88.81	**90.43**	1.62	5.60
iii) अन्य देशीय उपयोगकर्ताओं के लिए	74.20	**77.35**	3.15	4.79
जोड़	180.94	**178.12**	-2.82	11.03
सीमेंट	152.72	**149.53**	-3.19	9.26
खाद्यान्न	51.44	**49.77**	-1.67	3.08
उर्वरक	58.92	**59.71**	0.79	3.70
खनिज तेल (पेतेस्ने)	49.88	**50.27**	0.39	3.11
कंटेनर सेवाएं				
i) देशीय कंटेनर	20.98	**25.10**	4.12	1.55
ii) निर्यात-आयात कंटेनर	63.78	**63.32**	-0.46	3.92
जोड़	84.76	**88.42**	3.66	5.48
शेष अन्य वस्तुएं	117.63	**115.80**	-1.83	7.17
जोड़	1,588.06	**1,614.91**	26.85	100.00

*कोंकण रेल में लदान को छोड़कर।

निम्नांकित सारणियां पिछले वर्षों के दौरान माल यातायात की वृद्धि को दर्शाती हैं:

I. राजस्व अर्जक माल यातायात (कोंकण रेल को छोड़कर):

वर्ष	टन (मिलियन)	सूचकांक (1950-51 =100)	शुद्ध टन किलोमीटर (मिलियन)	सूचकांक (1950-51 =100)	गमन दूरी (किलोमीटर)	सूचकांक (1950-51 =100)
1950-51	73.20	100.00	37,565	100.00	513	100.00
1960-61	119.80	163.70	72,333	192.60	603	117.60
1970-71	167.90	229.40	110,696	294.70	659	128.50
1980-81	195.90	267.60	147,652	393.10	754	147.00
1990-91	318.40	435.00	235,785	627.70	741	144.40
2000-01	473.50	646.90	312,371	831.50	660	128.70
2010-11	921.73	1,259.20	625,723	1,665.71	679	132.40
2020-21	1,230.94	1,681.61	719,762	1,916.04	585	114.04
2022-23	1,509.10	2,061.61	959,566	2,554.42	636	123.98
2023-24	1,588.06	2,169.48	973,968	2,592.75	613	119.49
2024-25	**1,614.91**	**2,206.16**	**971,085**	**2,585.08**	**601**	**117.15**

II. पिछले चार वर्षों में थोक पण्यों का संचलन:

क्र. सं.	पण्य समूह	2021-22		2022-23		2023-24		**2024-25**	
		मिलियन टन	प्रतिशत	मिलियन टन	प्रतिशत	मिलियन टन	प्रतिशत	मिलियन टन	प्रतिशत
1.	कोयला	652.80	46.11	727.24	48.19	786.84	49.55	821.89	50.89
2.	खाद्यान्न	73.38	5.18	70.92	4.70	51.44	3.24	49.77	3.08
3.	लोहा और इस्पात	68.50	4.84	69.87	4.63	75.77	4.77	72.26	4.47
4.	लौह अयस्क	168.36	11.89	160.14	10.61	180.95	11.39	178.12	11.03
5.	सीमेंट	137.19	9.69	143.93	9.54	152.72	9.62	149.53	9.26
6.	खनिज तेल	44.46	3.14	48.22	3.20	49.88	3.14	50.27	3.11
7.	उर्वरक (रासायनिक खाद)	49.18	3.47	56.34	3.73	58.92	3.71	59.71	3.70
8.	चूना-पत्थर और डोलोमाइट	36.47	2.58	36.09	2.39	38.06	2.40	39.30	2.43
9.	पत्थर (जिप्सम सहित), संगमरमर को छोड़कर	24.20	1.71	28.53	1.89	23.26	1.47	20.99	1.30
10.	नमक	8.03	0.57	8.84	0.59	8.40	0.53	9.17	0.57
11.	चीनी	5.88	0.42	5.81	0.39	2.91	0.18	2.81	0.17
	जोड़	**1,268.45**	**89.60**	**1,355.93**	**89.85**	**1,429.15**	**90.00**	**1453.82**	**90.01**
12.	उपरोक्त के अलावा अन्य पण्य	147.42	10.40	153.17	10.15	158.91	10.00	161.09	9.99
	कुल जोड़	**1,415.87**	**100.00**	**1,509.10**	**100.00**	**1,588.06**	**100.00**	**1614.91**	**100.00**

III. मालगाड़ी किलोमीटर और मालडिब्बा किलोमीटर:

वर्ष	मालगाड़ी किलोमीटर		मालडिब्बा किलोमीटर @ (चौपहिया यूनिटों के मामले में)	
	जोड़ (मिलियन)	प्रति चालित रेलपथ किलोमीटर प्रति दिन	जोड़ (मिलियन)	जोड़ से लदान का प्रतिशत
1950-51	112	5.2	4,370	70.7
1960-61	161	6.9	7,507	70.5
1970-71	202	7.7	10,999	69.7
1980-81	199	7.2	12,165	69.5
1990-91	245	8.5	19,230	65.5
2000-01	261	8.7	27,654	60.9
2010-11	368	11.6	17,749	66.5
2020-21	418	11.6	19,020	62.4
2022-23	554	14.2	25,526	62.5
2023-24	513	12.8	23,977	*62.5
2024-25	**520**	**12.7**	**22,841**	**62.1**

@ 2010-11 के बाद 8 पहिया वाहनों के हिसाब से आंकड़े
* संशोधित

IV. प्रारंभिक टन, शुद्ध टन किलोमीटर और 2024-25 में थोक पण्यों से आय:

क्र.सं.	पण्य समूह	प्रारंभिक टन		शुद्ध टन किलोमीटर		आय	
		मिलियन में	कुल से प्रतिशत	मिलियन में	कुल से प्रतिशत	करोड़ ₹ में	कुल से प्रतिशत
1.	कुल कोयला	821.89	50.89	437,099	45.01	86,989.28	51.68
2.	खाद्यान्न	49.77	3.08	63,800	6.57	7,646.79	4.54
3.	लोहा और इस्पात	72.26	4.47	67,433	6.94	11,591.22	6.89
4.	लौह अयस्क	178.12	11.03	59,338	6.11	12,455.71	7.40
5.	सीमेंट	149.53	9.26	85,540	8.81	13,020.52	7.74
6.	खनिज तेल	50.27	3.11	35,413	3.65	6,791.93	4.04
7.	रासायनिक खाद	59.71	3.70	52,665	5.42	7,436.50	4.42
8.	चूना-पत्थर और डोलोमाइट	39.30	2.43	20,662	2.13	3,454.91	2.05
9.	संगमरमर एवं जिप्सम से इतर पत्थर	15.72	0.97	6,112	0.63	1,203.32	0.71
10.	नमक	9.17	0.57	13,261	1.37	1,245.37	0.74
11.	चीनी	2.81	0.17	6,584	0.68	671.29	0.40
	जोड़	**1448.55**	**89.68**	**847,907**	**87.32**	**152,506.84**	**90.61**
12.	उपर्युक्त से इतर अन्य पण्य	166.36	10.32	123,178	12.68	15,816.77	9.39
	कुल जोड़	**1,614.91**	**100.00**	**971,085**	**100.00**	**168,323.61**	**100.00**

V. पिछले चार वर्षों के दौरान माल परिचालन के कुछ चुनिंदा कुशलता सूचकांक:

			2021-22	2022-23	2023-24	**2024-25**
शुद्ध टन किलोमीटर प्रति मालडिब्बा प्रतिदिन@		बला	8,363	8,670	7,851	**7,292**
मालडिब्बा किलोमीटर प्रति मालडिब्बा प्रतिदिन@		बला	211.0	223.0	192.0	**176.0**
शुद्ध टन किलोमीटर प्रति रेलइंजन घंटा	डीजल	बला	10,561	9,969	*10,388	**8,070**
	विद्युत	बला	15,869	15,484	*15,559	**14,266**
लाइन पर प्रति रेलइंजन दिन शुद्ध टन किलोमीटर	डीजल	बला	2,61,932	1,36,952	*1,23,625	**1,07,910**
	विद्युत	बला	3,81,507	2,45,859	*2,22,425	**2,04,599**

@ 2010-11 के बाद 8 पहिया वाहनों के हिसाब से आँकड़े
* संशोधित

VI. 2024-25 में टन भार, आय और शुद्ध टन किलोमीटर में 30 चुनिंदा पण्यों का हिस्सा:

क्र.सं.	पण्य समूह	प्रारंभिक टन		आमदनी		शुद्ध टन किमी	
		हजार में	कुल से प्रतिशत	करोड़ ₹ में	कुल से प्रतिशत	मिलियन में	कुल से प्रतिशत
1.	कुल कोयला	821,889	50.89	86,989.28	51.68	437,099	45.01
2.	लौह अयस्क	178,123	11.03	12,455.71	7..40	59,338	6.11
3.	सीमेंट	149,532	9.26	13,020.52	7.74	85,540	8.81
4.	लोहा और इस्पात	72,260	4.47	11,591.22	6.89	67,434	6.94
5.	कुल निर्यात-आयात कंटेनर	63,319	3.92	5,529.23	3.28	47,469	4.89
6.	रासायनिक खाद	59,707	3.70	7,436.50	4.42	52,665	5.42
7.	खाद्यान्न	50,275	3.11	6,791.93	4.04	35,413	3.65
8.	खनिज तेल	49,766	3.08	7,646.79	4.54	63,800	6.57
9.	चूना-पत्थर और डोलोमाइट	39,303	2.43	3,454.91	2.05	20,662	2.13
10.	सामान्य सेवा मालडिब्बों में ढोया गया रेल सामग्री परेषण	30,127	1.87	1,700.87	1.01	7,853	0.81
11.	कुल देशीय कंटेनर	25,097	1.55	3,260.36	1.94	30,752	3.17
12.	पत्थर, संगमरमर एवं जिप्सम से इतर	15,723	0.97	1,203.32	0.71	6,112	0.63
13.	पटसन निर्मित	9,949	0.62	643.72	0.38	5,906	0.61
14.	मैंगनीज और लोहे से इतर अन्य अयस्क	9,385	0.58	744.30	0.44	3,064	0.32
15.	नमक	9,171	0.57	1,245.38	0.74	13,261	1.37
16.	अलौह धातु	7,736	0.48	935.50	0.56	4,376	0.45
17.	जिप्सम	5,272	0.33	658.61	0.39	3,980	0.41
18.	चीनी	2,811	0.17	671.29	0.40	6,584	0.68
19.	चूना	2,804	0.17	555.77	0.33	3,757	0.39

क्र.सं.	पण्य समूह	प्रारंभिक टन		आमदनी		शुद्ध टन किमी	
		हजार में	कुल से प्रतिशत	करोड़ ₹ में	कुल से प्रतिशत	मिलियन में	कुल से प्रतिशत
20.	मैंगनीज अयस्क	1,572	0.10	153.46	0.09	836	0.09
21.	खाद्य आपूर्ति	1,566	0.10	216.44	0.13	2,051	0.21
22.	खाद्य तेल	1,250	0.08	156.83	0.09	1,806	0.19
23.	काली मिर्च	889	0.06	182.52	0.11	1,899	0.20
24.	बालू	705	0.04	119.14	0.07	1,029	0.11
25.	कास्टिक सोडा	666	0.04	94.20	0.06	596	0.06
26.	निर्मित सीमेंट	520	0.03	64.07	0.04	477	0.05
27.	बांस	332	0.02	44.43	0.03	577	0.06
28.	ताजे फल एवं सब्जी	302	0.02	39.36	0.02	533	0.05
29.	अनगढ लकड़ी (जलाऊ लकड़ी से इतर)	283	0.02	14.58	0.01	135	0.01
30	सूखी घास	202	0.01	47.28	0.03	536	0.06

मालभाड़ा संरचना

1. वर्ष 2024-25 में मालभाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई।

2. नई प्रोत्साहन योजनाएँ:

   (i) जिसके तहत रेल परिवहन के दोनों अलग-अलग चरणों को एक मानकर रेल-समुद्री-रेल पद्धति से परिवहन किए जाने वाले घरेलू कोयले को टेलीस्कोपिक दर लाभ प्रदान करने के लिए रेल-समुद्री-रेल नीति जारी की गई है।

   (ii) कंटेनर में परिवहन के लिए कॉइल रूप में स्टेनलेस स्टील की अधिसूचना रद्द की गई है।

3. माल दर सूची में नए पण्यों को शामिल करना:

   i. फॉस्फोजिप्सम

   ii. पॉलीहैलाइट (सभी प्रकार)

   iii. सल्फर लेपित यूरिया

   iv. प्लास्टिक अपशिष्ट

   v. आरयूएफ पिच

   vi. अमोनियम बाइकार्बोनेट खाद्य ग्रेड

   vii. पोटेशियम सल्फेट आदि।

4. रेलवे के मॉडल शेयर को बढ़ाने हेतु क्षेत्रीय पहल:

   (i) कंटेनरयुक्त टाइल यातायात के लिए माल ढुलाई प्रोत्साहन: गंतव्य से मोरबी क्लस्टर में लौटने

वाले खाली कंटेनरों से लदे सपाट मालडिब्बों की ढुलाई शुल्क पर 50% की रियायत लागू होगी। रेकों को खाली या मिश्रित संरचना में लौटने की अनुमति है।

(ii) **पूर्वोत्तर क्षेत्र में बाँस यातायात को बढ़ावा:** पूर्वोत्तर सीमा रेलवे से आने वाले ढके हुए मालडिब्बों में बाँस यातायात को व्यस्त मौसम शुल्क (बीएससी) की रियायत दी गई है।

5. विभिन्न प्रोत्साहन योजनाओं की वैधता बढ़ा दी गई है, जिसमें पारंपरिक खाली प्रवाह दिशा में लदान किए गए माल यातायात के लिए पारंपरिक खाली प्रवाह दिशा योजना (टीईएफडी), खुले और सपाट मालडिब्बों में लदान किए गए बैग वाले माल पर रियायत, नमक यातायात के लिए श्रेणीबद्ध रियायत, पूर्वोत्तर राज्यों से/के लिए बुक किए गए यातायात पर 6% रियायत, कम गमन दूरी रियायत, स्टेशन से स्टेशन दर नीति, सामान्य कंटेनरों में परिवहन किए जाने पर थोक सीमेंट (खुले रूप में सीमेंट) के लिए विशेष ढुलाई दर, डीएफसीसीआईएल पर 0-25 टी के नए वजन स्लैब में रो-रो यातायात के लिए विशेष दरें, मेरी-गो-राउंड (एमजीआर) प्रणाली, कार्गो एग्रीगेटर परिवहन उत्पाद नीति, छोटे कार्गो आकार के लिए परिवहन उत्पाद जैसे मिनी रेक, श्रेणीवार गाड़ी लदान दर पर दो बिंदु/बहु बिंदु रेक, फ्लाई ऐश यातायात पर रियायत आदि शामिल हैं।

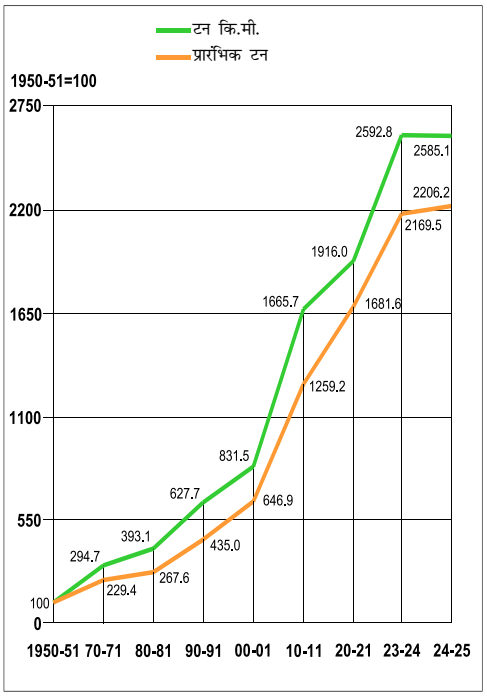
माल विपणन:

1. **गति शक्ति मल्टी मोडाल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी):** दिनांक 15.12.2021 को भारतीय रेल ने नई 'गति शक्ति मल्टी मोडाल कार्गो टर्मिनल' नीति का शुभारंभ किया था। इस नीति का उद्देश्य रेल कार्गो की सम्हलाई के लिए अतिरिक्त टर्मिनलों के विकास में उद्योग जगत से निवेश को बढ़ावा देना है। इन टर्मिनलों का गैर-रेल भूमि के साथ-साथ अंशत: या पूर्णत: रेल भूमि पर निर्माण किया जा रहा है। गति शक्ति मल्टी मोडाल कार्गो टर्मिनल नीति के लोकार्पण के बाद सभी नए टर्मिनलों को गति शक्ति मल्टी मोडाल कार्गो टर्मिनल के रूप में चालू किया जा रहा है।

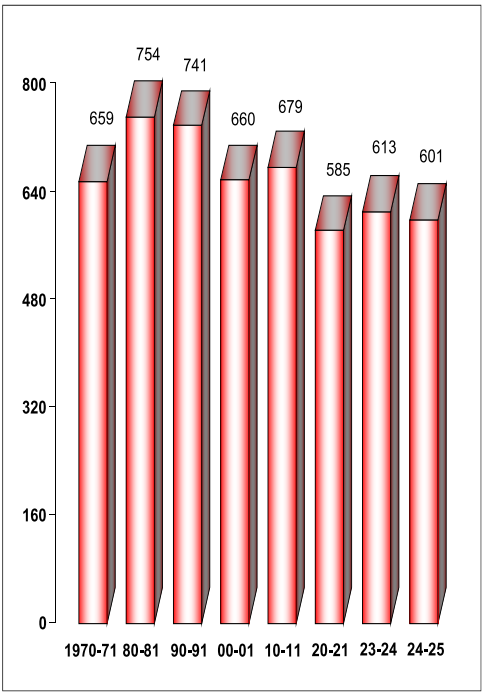
2. **एक्सक्लूसिव कंटेनर टर्मिनल (ईसीआरटी):** कंटेनर परिचालकों को यातायात बढ़ाने के लिए प्रोत्साहित करने हेतु, 'एक्सक्लूसिव कंटेनर टर्मिनल (ईसीआरटी)' के संबंध में नीतिगत दिशानिर्देश जारी किए गए हैं, जिसके अंतर्गत जोन को किसी मौजूदा गुड्स शेड/किसी नए टर्मिनल को ईसीआरटी घोषित करने का अधिकार दिया गया है। ऐसे टर्मिनल पर प्रति टीईयू प्रति दिन के आधार पर कंटेनर भंडारण शुल्क लगाया जाएगा। एकत्रीकरण को बढ़ावा देने के उद्देश्य से ऐसे टर्मिनलों के लिए हब और स्पोक संचालन की अनुमति दी जाएगी।

3. **'संयुक्त पार्सल उत्पाद और रैपिड कार्गो सेवा (जेपीपी-आरसीएस)':** नीति में एकल-वाणिज्य और एफएमसीजी उत्पादों पर ध्यान केंद्रित किया गया है, जिसमें रियल टाइम ट्रैकिंग सुविधाओं के साथ घर-घर माल पहुँचाने का लाभ शामिल है। इस योजना के तहत, 'वर्चुअल एग्रीगेशन प्लेटफॉर्म के माध्यम से संयुक्त पार्सल उत्पाद और रैपिड कार्गो सेवाओं में पार्सल स्थान की ऑनलाइन बुकिंग का प्रावधान किया गया है। वर्ष 2024-25 के दौरान, सूरत-नारायणपुर अनंत, रेणिगुंटा-निजामुद्दीन,

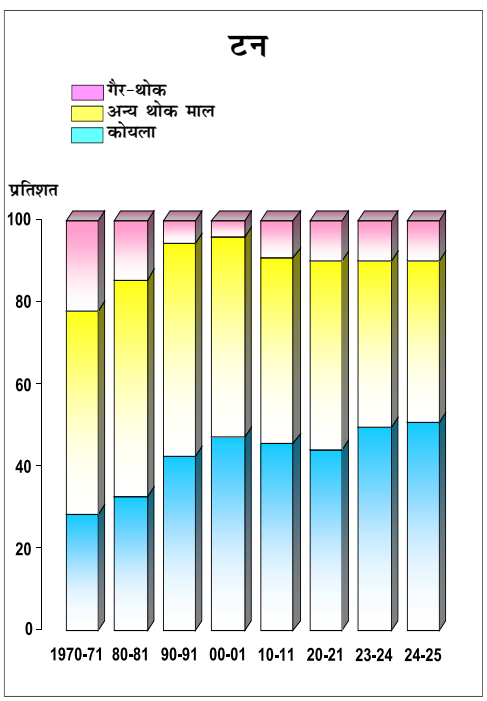
माल यातायात में वृद्धि का सूचकांक
(राजस्व यातायात)

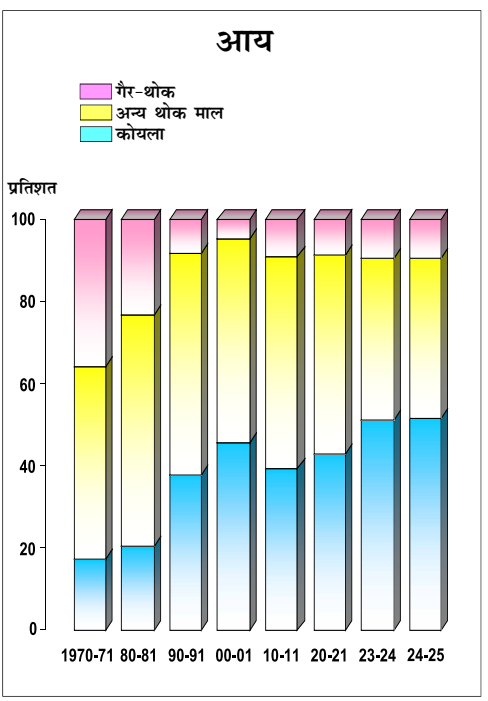


माल यातायात की औसत गमन दूरी (कि.मी.)
(राजस्व यातायात)



माल यातायात में थोक वस्तुओं का भाग





तुगलकाबाद-यशवंतपुर और भिवंडी- संकराइल के बीच संयुक्त पार्सल उत्पाद और रैपिड कार्गो सेवाओं की चार जोड़ी सेवाएँ चालू थीं।

4. **पार्सल वैन के रूप में मानित बीसीएन मालडिब्बे:** ग्राहकों की माँग को पूरा करने और निष्क्रिय बीसीएन और बीसीएनए मालडिब्बों (पार्सल वैन के रूप में मानित) के कवर्ड स्टॉक का लाभ उठाने के दोहरे उद्देश्य की प्राप्ति हेतु, दिनांक 16.12.2024 को एक नई नीति शुरू की गई है, ताकि पार्सल यातायात, विशेष रूप से एफएमसीजी/एफएमसीडी और अन्य व्हाइट गुड्स (जो आमतौर पर अधिक स्थान घेरते हो) उन्हें इन स्टॉक में (पार्सल वैन की कमी होने पर) पी-स्केल पर कम वहन क्षमता (14 टन) पर लदान किया जा सके। इससे गृहोपयोगी वस्तुओं के रूप में अतिरिक्त पार्सल यातायात आने की उम्मीद है।

5. **निजी निवेश आमंत्रित करके माल यातायात के लिए रेकों की अधिप्राप्ति:**

क. सामान्य प्रयोज्य माल डिब्बा निवेश योजना: अंतिम उपयोगकर्ताओं, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों, पत्तन स्वामियों, संभार-तंत्र प्रदाताओं और खान मालिकों द्वारा सामान्य प्रयोज्य मालडिब्बों की अधिप्राप्ति के लिए निवेश की अनुमति देना। यह योजना पात्र निवेशकों को इन रेकों में किसी भी पण्य की ढुलाई करने हेतु किसी भी वांछित सर्किट (सर्किटों) में सामान्य प्रयोज्य माल डिब्बों के न्यूनतम एक रेक में निवेश करने की अनुमति देती है।

ख. उदारीकृत विशेष मालगाड़ी ऑपरेटर योजना: इस नीति का उद्देश्य रेल यातायात के जिस आधार को बढ़ाने के लिए उच्च क्षमता और विशेष प्रयोजन माल डिब्बों में अपारंपरिक यातायात के परिवहन में रेलवे की हिस्सेदारी को बढ़ाना है। यह नीति संभार-तंत्र सेवा प्रदाताओं या विनिर्माताओं को रेलवे और स्वयं दोनों पक्षों हेतु लाभकारी स्थिति का सृजन करने के लिए माल डिब्बों में निवेश करने और चयनित पण्य के रेल परिवहन की श्रेष्ठताओं का उपयोग करने का अवसर देती है। यह अंतिम उपयोगकर्ताओं के लिए उनके पण्यों के साथ-साथ तीसरे पक्ष के पण्यों का परिवहन करके उनके चल स्टॉक का बेहतर उपयोग करने के अवसर का भी सृजन करती है।

ग. ऑटोमोबाइल फ्रेट ट्रेन ऑपरेटर (एएफटीओ) योजना: ऑटोमोबाइल फ्रेट ट्रेन ऑपरेटर योजना ऑटोमोबाइल के परिवहन के लिए निजी पार्टियों द्वारा विशेष प्रयोजन रेकों के प्रापण और परिचालन की अनुमति देती है।

घ. माल डिब्बा पट्टा योजना: इस योजना ने भारतीय रेल में रेल माल डिब्बों को पट्टे पर देने की अवधारणा को शुरू किया था। इस योजना का लक्ष्य सार्वजनिक निजी भागीदारी द्वारा कंटेनरों के संचलन हेतु सामान्य प्रयोज्य माल डिब्बों, विशेष प्रयोज्य मालडिब्बों और माल डिब्बों के रेकों को शामिल करना है।

ङ. तेल क्षेत्रों के लिए मालडिब्बा निवेश योजना: पेट्रोलियम उद्योग को बीटीपीएन मालडिब्बों में निवेश के लिए प्रोत्साहित करने हेतु, तेल क्षेत्रों के लिए मालडिब्बा निवेश योजना पर नीति दिनांक

07.03.2025 को तैयार की गई है। इस नीति का उद्देश्य रेल अवसंरचना में उद्योग भागीदारी को प्रोत्साहित करने की भारत सरकार की नीति के अनुरूप पेट्रोलियम उद्योग को बीटीपीएन मालडिब्बों में निवेश के लिए प्रोत्साहित करना और हितधारकों के साथ भारतीय रेल के दीर्घकालिक संबंध विकसित करना है।

दावे:

भारतीय रेल ने माल/पार्सल/सामान के लिए दावा प्रतिकर के रूप में पिछले वर्ष 2023-24 के दौरान ₹8.03 करोड़ की तुलना में वित्त वर्ष 2024-25 के दौरान ₹4.98 करोड़ का भुगतान किया। पिछली पांच अवधियों में दावों के निपटान की प्रवृत्ति का विवरण निम्नानुसार है:

वर्ष	प्राप्त दावों की संख्या	भुगतान किए दावों की संख्या	भुगतान की गयी क्षतिपूर्ति की सकल राशि (₹ करोड़ में)
2020-21	3,845	266	84.01
2021-22	3,401	194	28.63
2022-23	3,584	104	11.44
2023-24	3,102	151	8.03
2024-25	**3,732**	**78**	**4.98**



कोयले का लदान

परिसंपत्तियों का उपयोग

पिछले वर्षों के दौरान भारतीय रेल के परिचालनिक कार्यनिष्पादन के कुछ प्रमुख कुशलता सूचक निम्नांकित तालिकाओं में दिए गए हैं:

क. उपयोग में प्रति रेलइंजन प्रति दिन रेलइंजन किलोमीटर:

(i) माल:

वर्ष	बड़ी लाइन			मीटर लाइन		
	भाप	डीज़ल	बिजली	भाप	डीज़ल	बिजली
1950-51	150	-	191	140	-	98
1960-61	155	300	156	140	273	171
1970-71	121	347	316	133	280	245
1980-81	89	303	274	107	276	206
1990-91	52	445	398	88	399	224
2000-01	-	398	450	18	345	203
2010-11	-	384	478	-	102	-
2020-21	-	420	526	-	-	-
2022-23	-	501	419	-	-	-
2023-24	-	450	309	-	-	-
2024-25	**-**	**475**	**282**	**-**	**-**	**-**

(ii) यात्री:

वर्ष	बड़ी लाइन			मीटर लाइन		
	भाप	डीज़ल	बिजली	भाप	डीज़ल	बिजली
1950-51	249	-	397	211	-	130
1960-61	274	250	363	220	274	177
1970-71	250	669	437	228	383	376
1980-81	210	610	453	199	541	405
1990-91	189	673	482	185	569	382
2000-01	-	577	542	36	447	385
2010-11	-	594	671	34	390	-
2020-21	-	493	678	30	7	-
2022-23	-	752	857	30	163	-
2023-24	-	768	823	29	149	-
2024-25	**-**	**759**	**756**	**33**	**136**	**-**

नोट:- 1981-82 से डीजल तथा बिजली रेलइंजनों के संकलन की प्रयुक्त पद्धति में परिवर्तन के कारण उससे पहले के वर्षों के आंकड़ों की सही-सही तुलना नहीं की जा सकती है।

ख. सकल टन किलोमीटर (रेलइंजन के वजन और विभागीय यातायात को छोड़कर) प्रति किलोग्राम कर्षण प्रयास:

वर्ष	बड़ी लाइन	मीटर लाइन
1950-51	1,525	1,191
1960-61	1,864	1,444
1970-71	2,147	1,714
1980-81	2,372	1,708
1990-91	3,873	2,263
2000-01	4,498	1,628
2020-21	2,713	32
2022-23	3,882	243
2023-24	3,551	168
2024-25	**3,196**	**142**

ग. घनत्व:

शुद्ध टन किलोमीटर, यात्री किलोमीटर और सकल टन किलोमीटर प्रति मार्ग किलोमीटर एवं प्रति चालित रेलपथ किलोमीटर यातायात घनत्व निम्नांकित दो सारणियों में दिए गए हैं:-

(मिलियन)

वर्ष	शुद्ध टन किलोमीटर प्रति मार्ग किलोमीटर		यात्री किलोमीटर प्रति मार्ग किलोमीटर		सकल टन किलोमीटर प्रति मार्ग किलोमीटर	
	बड़ी लाइन	मीटर लाइन	बड़ी लाइन	मीटर लाइन	बड़ी लाइन	मीटर लाइन
1950-51	1.50	0.25	1.77	0.85	5.24	1.20
1960-61	2.76	0.54	2.03	0.89	8.32	2.18
1970-71	3.61	0.81	2.88	1.25	10.38	2.87
1980-81	4.34	0.80	5.15	1.72	12.55	2.76
1990-91	6.30	0.97	7.12	1.97	18.13	3.17
2000-01	6.96	0.24	9.49	2.08	21.95	1.79
2010-11	11.35	0.09	17.36	2.91	31.88	1.37
2020-21	11.18	-	3.59	0.07	23.17	0.02
2022-23	14.55	-	14.53	0.24	38.31	0.25
2023-24	14.58	-	15.93	*0.33	*38.84	*0.22
2024-25	**14.41**	**-**	**16.80**	**0.30**	**38.26**	**0.24**

* संशोधित

(मिलियन)

वर्ष	शुद्ध टन किलोमीटर प्रति चालित रेलपथ किलोमीटर		यात्री किलोमीटर प्रति चालित रेलपथ किलोमीटर		सकल टन किलोमीटर प्रति चालित रेलपथ किलोमीटर	
	बड़ी लाइन	मीटर लाइन	बड़ी लाइन	मीटर लाइन	बड़ी लाइन	मीटर लाइन
1950-51	1.23	0.24	1.45	0.85	4.29	1.19
1960-61	2.19	0.54	1.61	0.87	6.59	2.15
1970-71	2.60	0.79	2.07	1.22	7.49	2.87
1980-81	3.06	0.76	3.63	1.64	8.84	2.63
1990-91	4.41	0.92	4.98	1.87	12.67	3.01
2000-01	4.93	0.24	6.73	2.03	15.55	1.75
2010-11	8.08	0.09	12.37	2.75	22.72	1.29
2020-21	7.40	-	2.37	0.07	15.34	0.02
2022-23	9.24	-	9.23	0.25	24.32	0.25
2023-24	*9.07	-	9.91	0.32	*24.17	*0.22
2024-25	**8.86**	**-**	**10.33**	**0.29**	**23.53**	**0.23**

* संशोधित

घ. सवारी डिब्बा उपयोग:

वर्ष 2024-25 में, बड़ी लाइन पर वाहन किलोमीटर प्रति वाहन दिन 488 था और मीटर लाइन पर 61 था।

वर्ष	वाहन किलोमीटर प्रति वाहन दिन	
	बड़ी लाइन	मीटर लाइन
1950-51	264	204
1960-61	252	177
1970-71	282	191
1980-81	314	186
1990-91	408	254
2000-01	461	269
2010-11	529	203
2020-21	185	3
2022-23	470	27
2023-24	*493	*45
2024-25	**488**	**61**

* संशोधित

ङ औसत मालगाड़ी भार:

वर्ष 2024-25 में बड़ी लाइन पर प्रति रेलगाड़ी औसत शुद्ध भार 1,869 टन था। बड़ी लाइन पर प्रति रेलगाड़ी औसत सकल भार 3,031 टन था।

वर्ष	औसत गाड़ी भार (टन)			
	शुद्ध भार		सकल भार (रेल इंजन के भार सहित)	
	बड़ी लाइन	मीटर लाइन	बड़ी लाइन	मीटर लाइन
1950-51	489	185	1,068	435
1960-61	656	298	1,354	648
1970-71	737	378	1,507	753
1980-81	884	487	1,721	871
1990-91	1,079	562	2,122	962
2000-01	1,233	414	2,533	806
2010-11	1,702	488	3,063	902
2020-21	1,738	-	2,925	-
2022-23	1,738	-	2,918	-
2023-24	1,899	-	*3,160	-
2024-25	**1,869**	**-**	**3,031**	**-**

* संशोधित

च. माल गाड़ी की औसत गति (कि.मी./घंटा):

पिछले वर्षों के दौरान माल गाड़ियों की कर्षण-वार तथा आमान-वार औसत गति निम्नलिखित सारणी में दर्शाई गई है :-

वर्ष	बड़ी लाइन			मीटर लाइन
	डीजल	बिजली	सभी कर्षण	सभी कर्षण
1950-51	-	20.8	17.4	15.0
1960-61	22.2	19.5	16.1	13.7
1970-71	22.9	25.2	17.9	14.7
1980-81	21.3	22.8	19.7	15.1
1990-91	22.6	23.1	22.7	17.6
2000-01	22.4	25.4	24.1	19.6
2010-11	23.5	27.0	25.6	14.7
2020-21	40.6	45.8	43.2	-
2022-23	31.2	30.7	30.8	-
2023-24	27.3	24.1	25.0	-
2024-25	**26.4**	**23.1**	**23.4**	**-**

छ. प्रति इंजन घंटा और प्रति माल गाड़ी घंटा शुद्ध टन कि.मी.:

2024-25 के दौरान, प्रति इंजन घंटे के हिसाब से बड़ी लाइन पर शुद्ध टन किलोमीटर 12,779 था। बड़ी लाइन पर माल गाड़ी घंटे के हिसाब से शुद्ध टन किलोमीटर 43,467 था।

नीचे दी गई सारणी में चयनित वर्षों में इन सूचकांकों द्वारा आकलित इकाई उत्पादन को दर्शाती है:

वर्ष	प्रति इंजन घंटा प्रति शुद्ध टन कि.मी.		प्रति माल गाड़ी घंटा शुद्ध टन कि.मी.	
	बड़ी लाइन	मीटर लाइन	बड़ी लाइन	मीटर लाइन
1950-51	3,283	1,238	8,590	2,884
1960-61	4,170	1,766	10,808	4,232
1970-71	4,904	2,525	13,492	5,824
1980-81	6,295	3,345	17,677	7,562
1990-91	10,393	5,027	24,787	10,551
2000-01	12,850	3,773	29,752	8,539
2010-11	20,805	2,407	43,905	5,523
2020-21	13,693	-	74,021	-
2022-23	13,650	-	52,815	-
2023-24	*14,007	-	46,163	-
2024-25	**12,779**	**-**	**43,467**	**-**

* संशोधित

ज. माल डिब्बों का उपयोग:

2024-25 में बड़ी लाइन पर एक मालडिब्बे ने औसतन 171 किलोमीटर प्रति दिन की दूरी तय की। 2024-25 में बड़ी लाइन पर शुद्ध टन किलोमीटर प्रति मालडिब्बा प्रति दिन 7,292 था। बड़ी लाइन पर मालडिब्बा क्षमता का शुद्ध टन किलोमीटर प्रति वर्ष प्रति टन 41,632 था। मालडिब्बा उपयोग के ये सूचकांक नीचे दिए गए हैं:

(चौपहिया के मामले में)

वर्ष	शुद्ध टन किलोमीटर प्रति टन मालडिब्बा क्षमता प्रति दिन		मालडिब्बा किलोमीटर प्रति मालडिब्बा प्रति दिन		शुद्ध टन किलोमीटर प्रति मालडिब्बा प्रति दिन	
	बड़ी लाइन	मीटर लाइन	बड़ी लाइन	मीटर लाइन	बड़ी लाइन	मीटर लाइन
1950-51	11,833	9,021	62.3	50.2	710	304
1960-61	16,558	10,125	76.9	51.6	998	405
1970-71	15,117	12,583	73.4	58.4	908	524
1980-81	16,285	11,013	73.4	47.3	986	522
1990-91	23,418	18,629	110.5	69.7	1,407	810
2000-01	33,289	7,981	179.0	43.8	2,042	394
2010-11 +	57,953	7,300	262.1	31.6	9,247	663
2020-21	40,216	-	170.1	-	6,861	-
2022-23	41,776	-	223.0	-	8,670	-
2023-24	*42,334	-	192.0	-	7,851	-
2024-25	**41,632**	**-**	**176.0**		**7,292**	

(+) 2010-11 के बाद से 08 पहिया वाहनों के मामले में।

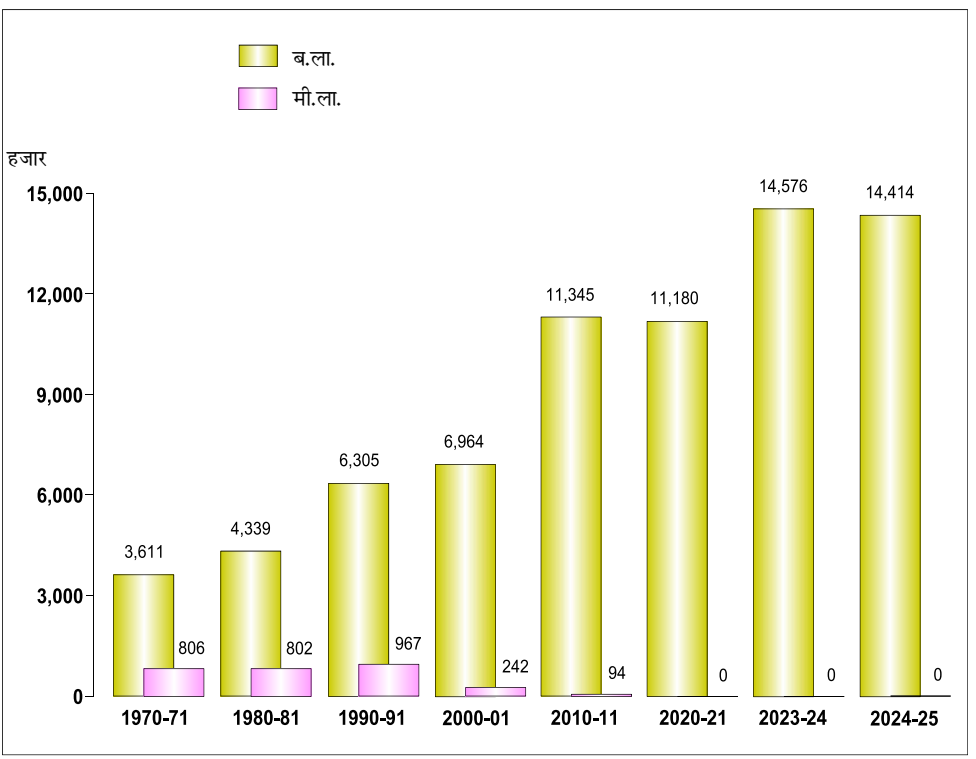
*संशोधित

झ. मालडिब्बा फेरा (दिनों में):

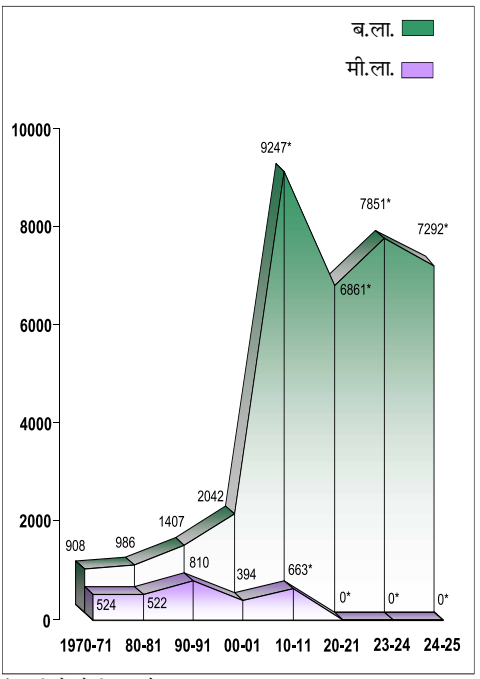
मालडिब्बों का फेरा समय, जो परिचालनिक आवर्तन समय का द्योतक है, निम्नांकित सारणी में दिया गया है:

वर्ष	बड़ी लाइन
1950-51	11.0
1960-61	11.2
1970-71	13.3
1980-81	15.2
1990-91	11.5
2000-01	7.50
2010-11	4.97
2020-21	5.43
2022-23	4.70
2023-24	5.11
2024-25	**5.48**

प्रतिवर्ष प्रति मार्ग कि.मी. शुद्ध टन किलोमीटर

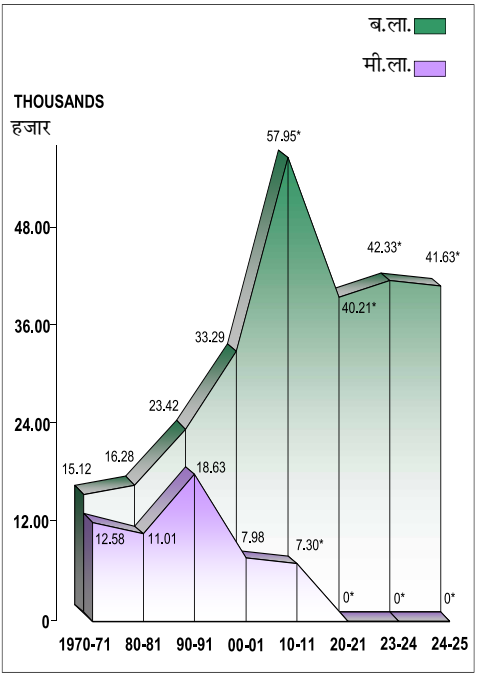


शुद्ध टन कि.मी.
प्रति माल डिब्बा प्रतिदिन



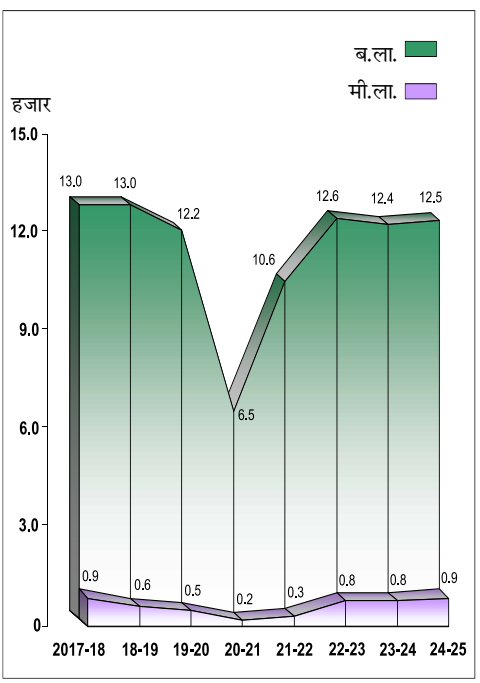
*8 पहियों के हिसाब से

शुद्ध टन कि.मी.
माल डिब्बा क्षमता प्रति वर्ष प्रति टन

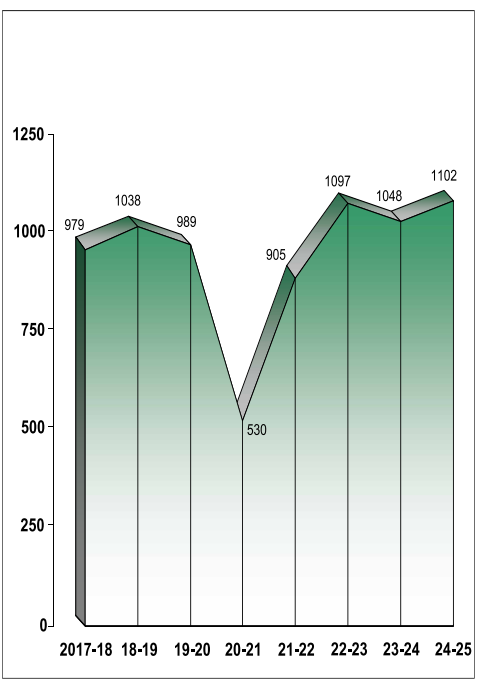


*8 पहियों के हिसाब से

गाड़ी कि.मी. प्रति रनिंग रेलपथ कि.मी.



प्रति कर्मचारी गाड़ी कि.मी.



संरक्षा

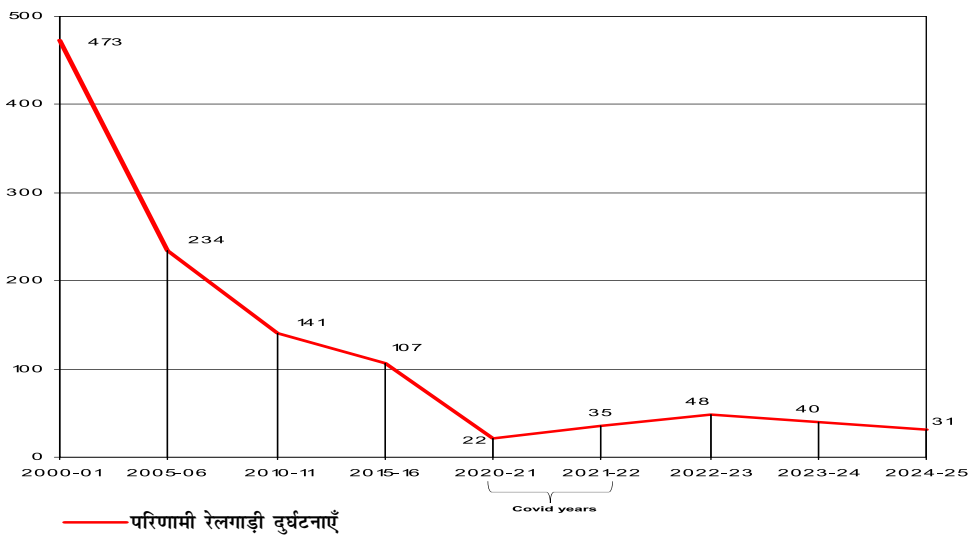
दुर्घटनाएं:

वर्ष 2023-24 के दौरान 40 दुर्घटनाओं की तुलना में वर्ष 2024-25 में 31 परिणामी रेलगाड़ी दुर्घटनाएं हुई। भारतीय रेल पर दुर्घटना प्रति मिलियन गाड़ी किलोमीटर, जो संरक्षा का एक महत्वपूर्ण सूचकांक है, पिछले वित्त वर्ष 2023-24 की तुलना में वर्ष 2024-25 में 0.03 के समान स्तर पर रहा। पिछले पांच वर्षों के दौरान कोंकण रेलवे सहित परिणामी रेलगाड़ी दुर्घटनाओं की तुलनात्मक स्थिति निम्नानुसार है:

वर्ष	टक्कर	गाड़ी का पटरी से उतरना	रेल फाटक पर दुर्घटनाएं	रेलगाड़ियों में आग लगने की दुर्घटनाएं	विविध दुर्घटनाएँ	कुल	दुर्घटना प्रति मिलियन गाड़ी किलोमीटर
2020-21	1	17	1	3	0	22	0.03
2021-22	2	27	1	4	1	35	0.03
2022-23	6	36	1	4	1	48	0.03
2023-24	6	25	0	9	0	40	0.03
2024-25	**3**	**24**	**1**	**3**	**0**	**31**	**0.03**

रेलगाड़ी दुर्घटनाओं के कारण:

2024-25 के दौरान भारतीय रेल पर हुई 31 परिणामी रेलगाड़ी दुर्घटनाओं में से, 27 मानव चूक के कारण हुई। इन 31 परिणामी रेलगाड़ी दुर्घटनाओं में 22 दुर्घटनाएं रेल कर्मचारियों की गलती के कारण, 6 रेल कर्मचारियों से इतर व्यक्तियों के कारण, 2 दुर्घटनाएं आकस्मिक कारणों से हुई थीं और 1 दुर्घटना तोड़फोड़ के कारण हुई थी।



रेल संपत्ति को क्षति

वर्ष 2023-24 और 2024-25 के दौरान परिणामी रेलगाड़ी दुर्घटनाओं के कारण रेल संपत्ति को हुई क्षति की लागत और पारगामी संचार में व्यवधान की अवधि इस प्रकार है:

वर्ष	क्षति की लागत (लाख रुपए में)		पारगामी संचार में व्यवधान (घंटों में)
	चल स्टॉक	रेलपथ	
2023-24	14,430.87	569.90	486.16
2024-25*	**10,533.43**	**5,170.34**	**484.40**

*अनंतिम

प्रतिकर:

वर्ष 2024-25 के दौरान रेलगाड़ी दुर्घटनाओं में यात्रियों की मृत्यु/घायल होने पर भारतीय रेल अधिनियम 1989 की धारा 124 के तहत निकट संबंधियों/पीड़ितों को प्रतिकर के रूप में ₹1,008.61* लाख (लगभग) की राशि का भुगतान किया गया जबकि वर्ष 2023-24 के दौरान ₹2711.36* लाख (लगभग) का भुगतान किया गया था। वर्ष के दौरान प्रदत्त प्रतिकर राशि उस वर्ष के दौरान निपटाए गए मामलों की संख्या और किए गए भुगतान से संबंधित होती है और इसका उस वर्ष के दौरान हुई दुर्घटनाओं से संबंधित होना आवश्यक नहीं है।

(कोंकण रेलवे और मेट्रो रेल, कोलकाता को छोड़कर)*

राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष:

राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष को पूंजीगत व्यय के भाग के रूप में ₹1 लाख करोड़ की कॉपर्स निधि और ₹20,000 करोड़ के वार्षिक परिव्यय के साथ वर्ष 2017-18 में शुरु किया गया था। इस निधि के अंतर्गत शुरू की गई परियोजनाएं रेलपथ नवीकरण, पुलों, सिगनल प्रणाली, चल स्टॉक और संरक्षा कार्यों से जुड़े कर्मचारियों हेतु प्रशिक्षण एवं सुविधाओं से संबंधित हैं। राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष से अधिकांश व्यय इंजीनियरी और सिगनल-प्रणाली कार्यों और संरक्षा कार्य से जुड़ी यात्री सुविधा मदों पर किया गया है। सकल बजटीय सहायता, आंतरिक सृजन और अन्यों से सतत और सुनिश्चित वित्तपोषण के साथ, संरक्षा संबंधी कार्यों को प्राथमिकता दी गई है और पर्याप्त वित्तपोषण से यह सुनिश्चित किया गया है कि इन कार्यों को प्राथमिकता के अनुसार निष्पादित किया जाए। वर्ष 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष से निर्माण-कार्यों पर ₹1.08 लाख करोड़ का सकल व्यय उपगत किया गया था।

भारत सरकार ने सकल बजटीय सहायता से ₹45,000 करोड़ के अंशदान के साथ राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष की वैधता अवधि को 2021-22 से आगे पांच वर्ष के लिए बढ़ा दिया है। राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष के अंतर्गत वर्ष 2022-23 में ₹13,894.84 करोड़, वर्ष 2023-24 में ₹12,805.69 करोड़ तथा वर्ष 2024-25 में 12728.35 करोड़ का व्यय किया गया था। बजट अनुमान 2025-26 में, इस कोष के अंतर्गत ₹12,800 करोड़ का प्रावधान किया गया है।

संरक्षा को बेहतर बनाने के लिए उपाय:

- **संरक्षा पर फोकस:** मानवीय चूकों के कारण होने वाली दुर्घटनाओं का न्यूनीकरण करने के उद्देश्य से, मानव संसाधनों के कौशलों का उन्नयन करने के साथ-साथ मानव पर निर्भरता को कम करने हेतु नवीन प्रौद्योगिकियों की शुरुआत, अनुरक्षण का यांत्रिकीकरण, खराबियों का शीघ्र पता लगाना आदि पर ध्यान केंद्रित करते हुए बहुआयामी दृष्टिकोण दुर्घटना की रोकथाम करने के प्रमुख कारक थे।
- **आवधिक संरक्षा लेखापरीक्षा:** क्षेत्रीय रेलों की बहु-विभागीय टीमों द्वारा विभिन्न मंडलों की आवधिक संरक्षा लेखापरीक्षाओं के साथ-साथ अंतर-रेलवे संरक्षा लेखापरीक्षाएं नियमित रूप से की जाती हैं। वर्ष 2024-25 के दौरान, 95 आंतरिक संरक्षा लेखापरीक्षाएं और 36 अंतर-रेलवे संरक्षा लेखापरीक्षाएं की गई।
- **प्रशिक्षण सुविधाएं:** वर्ष 2024-25 के दौरान, 1,88,723 अराजपत्रित कर्मचारियों को पुनश्चर्या प्रशिक्षण दिया गया।

रेलगाड़ी टक्कर के परिवर्जन के उपाय:

कवच एक स्वदेशी रूप से विकसित स्वचालित रेलगाड़ी सुरक्षा (एटीपी) प्रणाली है। कवच एक अत्यधिक प्रौद्योगिकी प्रधान प्रणाली है, जिसके लिए सर्वोच्च स्तर का संरक्षा प्रमाणन अपेक्षित होता है। यदि लोको पायलट ब्रेक लगाने में विफल रहता है तो कवच स्वचालित ब्रेक लगाकर लोको पायलट को निर्दिष्ट गति सीमा के भीतर रेलगाड़ी चलाने में सहायता करता है और यह खराब मौसम के दौरान रेलगाड़ी को संरक्षित ढंग से चलाने में भी सहायता करता है।

अब तक, कवच को दक्षिण मध्य रेलवे और उत्तर मध्य रेलवे के 1,548 मार्ग किलोमीटर पर संस्थापित किया गया है। दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा गलियारों (लगभग 3,000 मार्ग किलोमीटर) के लिए कवच संबंधी कार्य प्रगति पर हैं।

कवच के कार्यान्वयन के अगले चरण की योजना निम्नानुसार है:

क. 10,000 रेल इंजनों में इसकी संस्थापना हेतु परियोजना को अंतिम रूप दे दिया गया है।

ख. भारतीय रेल के सभी स्वर्णिम चतुर्भुज रेलमार्गों, स्वर्णिम विकर्ण रेलमार्गों, उच्च घनत्व नेटवर्कों और चिह्नित रेलखंडों पर लगभग 15,000 मार्ग किलोमीटर के लिए कवच के रेलपथ साइड कार्यों के लिए बोलियां आमंत्रित की गई हैं।

रेलगाड़ी का पटरी से उतरने का न्यूनीकरण करने के लिए उपाय:

रेलगाड़ी के पटरी से उतरने का परिवर्जन करने के लिए, किए गए उपाय अर्थात रेलपथ नवीकरण, रेलपथ उन्नयन, पुल तथा पुल निरीक्षण एवं प्रबंध प्रणाली इस पुस्तक के **पृष्ठ सं. 72 पर 'रेलपथ एवं पुल'** अध्याय के अंतर्गत संक्षेप में बताए गए हैं।

रेल सवारी डिब्बों की संरक्षा और विश्वसनीयता को सुदृढ़ करने के लिए किए गए उपाय:

रेल सवारी डिब्बों की संरक्षा और विश्वसनीयता को सुदृढ़ करने के लिए किए गए उपाय, अर्थात

सेमी-हाई स्पीड वंदे भारत ट्रेनसेट, वंदे भारत स्लीपर रेलगाड़ियों, अमृत भारत रेलगाड़ियों, नमो भारत रैपिड रेल, विस्टाडोम सवारी डिब्बों, हाइड्रोजन ट्रेनसेट, एलएचबी सवारी डिब्बों में पूर्ण स्विचओवर, सवारी डिब्बों में जैव-शौचालय, सवारी डिब्बों में संरक्षा में सुधार पर ध्यान केंद्रित करना, एनएमजीएच/एनएमजीएचएस सवारी डिब्बों की शुरुआत, सवारी डिब्बों में दिव्यांगजनों के लिए सुविधाएं और अन्य पहलकदमियां इस पुस्तक के **पृष्ठ संख्या 31 पर** अध्याय **'यात्री संव्यवहार'** में संक्षेप में बताए गए हैं।

ईएमयू, मेमू और कोलकाता मेट्रो में अलार्म प्रणाली के साथ स्वचालित धूम्र एवं अग्नि संसूचन प्रणाली का प्रावधान:

भारतीय रेल में ईएमयू/मेमू रेलगाड़ियों में अग्नि संरक्षा को बेहतर बनाने के दृष्टिकोण से, पारंपरिक ईएमयू/मेमू में एयरोसोल आधारित अग्निशमन प्रणाली और 3-फेज ईएमयू/मेमू में अग्नि अलार्म एवं एयरोसोल आधारित अग्निशमन प्रणाली प्रदान करने का निर्णय लिया गया है। 2024-25 के दौरान, भारतीय रेल पर 88 ईएमयू रेक और 202 मेमू रेकों में स्वचालित धूम्र एवं अग्नि संसूचन प्रणाली से सुसज्जित किया गया है। 22 ईएमयू और 97 मेमू रेकों को भी एयरोसोल आधारित अग्निशमन प्रणाली से सुसज्जित किया गया है। भारतीय रेल में यह कार्य करने के लिए पर्याप्त सक्षम प्रावधान किए गए हैं।

रेल सवारी डिब्बों की संरक्षा और विश्वसनीयता को मजबूत करने के लिए किए गए उपाय:

भारतीय रेल ने रेल सवारी डिब्बों की संरक्षा और विश्वसनीयता को और अधिक सुदृढ़ करने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए हैं:

I) **सवारी डिब्बों के इलेक्ट्रिक पैनल में एयरोसोल आधारित अग्निशमन प्रणाली का प्रावधान:** चलती रेलगाड़ियों में अग्नि संरक्षा को बेहतर बनाने के उद्देश्य से, उत्पादन इकाइयों और क्षेत्रीय रेलों को सवारी डिब्बों के इलेक्ट्रिक पैनलों में एयरोसोल आधारित अग्निशमन प्रणाली संस्थापित करने के अनुदेश दिए गए हैं। भारतीय रेल में इस कार्य के लिए पर्याप्त सक्षम प्रावधान किए गए हैं। इलेक्ट्रिक पैनलों में एयरोसोल अग्निशमन प्रणाली युक्त सवारी डिब्बों का विवरण निम्नलिखित है:

एयरोसोल आधारित अग्निशमन प्रणाली की उपलब्धता की स्थिति

सवारी डिब्बों का प्रकार	वातानुकूलित सवारी डिब्बे	अवातानुकूलित सवारी डिब्बे	ईएमयू	मेमू	कुल
सवारी डिब्बों की संख्या	18,043	2,732	261	1,164	22,200

II) **रेल फाटकों पर दुर्घटनाओं पर अंकुश लगाने के उपाय**

- **रेल फाटकों का अंतर्पाशन:** 31.03.2025 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल ने रेल फाटकों पर संरक्षा का संवर्धन करने के लिए 11,094 रेल फाटकों पर सिगनलों के साथ अंतर्पाशित कर दिया गया हैं।

- **रेल फाटक पर स्लाइडिंग बूम:** विशेषकर उपनगरीय क्षेत्रों में सड़क वाहनों द्वारा रेल फाटक क्षतिग्रस्त होने पर रेलगाड़ी सेवाओं में होने वाले व्यवधान को कम करने में अंतर्पाशित स्लाइडिंग बूम की व्यवस्था बहुत कारगर सिद्ध हुई है। स्लाइडिंग बूम अंतर्पाशन की व्यवस्था के साथ, सिगनल-प्रणाली रेलगाड़ी परिचालन पर कम से कम प्रभाव के साथ सामान्य ढंग से कार्य करना जारी रखती है। 31.03.2025 की स्थिति के अनुसार, 8,155 अदद व्यस्त अंतर्पाशित रेल फाटकों पर लिफ्टिंग बैरियरों के साथ-साथ स्लाइडिंग बूम उपलब्ध करा दिए गए हैं, और आगे भी व्यस्त फाटकों पर भी उत्तरोत्तर रूप से स्लाइडिंग बूम उपलब्ध कराए जा रहे हैं।

- **समपार:** समपारों का उद्देश्य विशिष्ट निबंधन एवं शर्तों द्वारा शासित विनियमित तरीके से यातायात के सुचारू चालन की सुविधा प्रदान करना है। 01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में रेल फाटकों की स्थिति निम्नानुसार है:

रेल फाटकों की कुल संख्या	:	**16,940**
चौकीदार वाले रेल फाटकों की संख्या	:	16,499 (97%)
बिना चौकादार वाले रेल फाटकों की संख्या	:	441 (3%)

भारतीय रेल ने सड़क उपयोगकर्ताओं और रेलगाड़ी यात्रियों की संरक्षा के लिए रेल फाटकों को उत्तरोत्तर रूप से समाप्त करने का निर्णय लिया है। वर्ष 2024-25 के दौरान, चौकीदार वाले 808 अदद रेल फाटकों को समाप्त कर दिया गया है। दिनांक 31.01.2019 की स्थिति के अनुसार, बड़ी लाइन पर सभी बिना चौकादार वाले रेल फाटकों को पहले ही समाप्त कर दिया गया है।

- **ऊपरी/निचले सड़क पुल:** रेलगाड़ी परिचालन की संरक्षा में सुधार करने और सड़क उपयोगकर्ताओं को होने वाली असुविधा को कम करने के लिए, यातायात की मात्रा के आधार पर चरणबद्ध तरीके से ऊपरी/निचले सड़क पुलों/भूमिगत पैदल पार पथों द्वारा रेल फाटकों को प्रतिस्थापित किया जा रहा है।

  वर्ष 2024-25 के दौरान, भारतीय रेल में लागत भागीदारी, रेलवे की लागत/सुविधा संकर्म, निक्षेप/निर्माण, संचालन और हस्तांतरण शर्तों के अंतर्गत तथा भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा 299 ऊपरी सड़क पुलों और 964 निचले सड़क पुलों/भूमिगत पैदल पार पथों का निर्माण किया गया है।

III. अन्य प्रशासनिक उपाय

गाड़ी परिचालन में संरक्षा बढ़ाने के लिए सरकार द्वारा निम्नलिखित उपाय किए गए हैं

- **रोलिंग ब्लॉक की अवधारणा-** दिनांक 30.11.2023 की राजपत्र अधिसूचना द्वारा भारतीय रेल (चालित लाइन) सामान्य नियमों में रोलिंग ब्लॉक का सिद्धांत प्रारंभ किया गया है, जिसमें परिसंपत्तियों के एकीकृत अनुरक्षण/मरम्मत/प्रतिस्थापन के कार्य की चलायमान आधार पर 52 सप्ताह पहले योजना बनाई जाती है और योजना के अनुसार निष्पादन किया जाता है।

- **बोर्ड के शीर्ष स्तर पर संरक्षा निष्पादन की निरंतर समीक्षा** - शीर्ष स्तर पर बोर्ड बैठक की कार्यसूची में पहली मद के रूप में संरक्षा निष्पादन की निरपवाद रूप से समीक्षा की जाती है। सभी दुर्घटनाओं का विस्तृत विश्लेषण किया जाता है ताकि शोधक उपाय शुरू किए जा सकें।

- **क्षेत्रीय रेलों के साथ संरक्षा समीक्षा बैठकें:** अध्यक्ष और बोर्ड सदस्यों द्वारा उनके दौरों के दौरान वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से क्षेत्रीय रेलों के महाप्रबंधकों और प्रमुख विभागाध्यक्षों के साथ संरक्षा समीक्षा बैठकें की जा रही हैं।

- **गहन रात्रिकालीन फुटप्लेट निरीक्षण:** फील्ड में अधिकारियों तथा पर्यवेक्षकों के स्तर पर गहन फुटप्लेट निरीक्षण किए गए हैं।

- **नियमित संरक्षा अभियान और जागरूकता अभियान:** हाल की रेल दुर्घटनाओं से सीखे गए सबकों को शामिल करते हुए समय-समय पर संरक्षा अभियान और जागरूकता अभियान चलाए गए हैं ताकि भविष्य में इसी तरह की दुर्घटनाओं की रोकथाम की जा सके।

आपदा प्रबंधन योजना और मानक कार्यपद्धतियां:

आपदा प्रबंधन अधिनियम 2005 के उपबंधों के अनुसार, रेल मंत्रालय ने एक व्यापक आपदा प्रबंधन योजना तैयार की है। सभी क्षेत्रीय रेलों और मंडलों ने भी इस संरचना के अंतर्गत अपनी आपदा प्रबंधन योजना तैयार कर ली है।

आपदा प्रबंधन योजना आपदा प्रबंधन के आपदा जोखिम न्यूनीकरण, प्रशमन, तत्परता, प्रत्युत्तर, समुत्थान और वापस बेहतर पुनर्निर्माण जैसे सभी पहलुओं को अंतर्विष्ट करते हुए एक व्यवस्थित रूपरेखा प्रदान करती है। यह स्पष्ट रूप से हितधारकों की भूमिकाओं और जिम्मेदारियों को रेखांकित करती है ताकि आपातकालीन परिस्थितियों में संसाधनों को शीघ्र जुटाया जा सके और प्रभावी समन्वय सुनिश्चित किया जा सके।

इसके अतिरिक्त, रेल डिब्बों में आग की रोकथाम और आग से निपटने के लिए विस्तृत मानक कार्यपद्धतियां तैयार की गई हैं, जिसका उद्देश्य जीवन और रेल संपत्ति की हानि को रोकना है। रेल दुर्घटनाओं का प्रबंधन करने के लिए एक समर्पित प्रोटोकॉल भी स्थापित किया गया है ताकि त्वरित और प्रभावी प्रतिक्रिया सुनिश्चित की जा सके।

पूर्वाभ्यास तथा व्यावहारिक प्रशिक्षण:

वित्त वर्ष 2024-25 के दौरान, भारतीय रेल ने राष्ट्रीय आपदा मोचन बल के सहयोग से 71 स्थानों पर व्यापक आपदा प्रबंधन अभ्यास किए, जिनमें सभी क्षेत्रीय रेलों के प्रत्येक मंडल के साथ-साथ कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड भी शामिल था।

इसके अलावा, क्षेत्रीय रेलों ने प्रत्येक मंडल में त्रैमासिक पूर्वाभ्यास आयोजित किए, जिनमें प्रमुख रेलवे संसाधनों जैसे कि दुर्घटना राहत रेलगाड़ियां, दुर्घटना राहत चिकित्सा वाहन, ब्रेकडाउन क्रेनें और अन्य विशेषीकृत उपकरण तैनात किए गए। इन अभ्यासों का उद्देश्य तत्परता, समन्वय और प्रतिक्रिया क्षमताओं का कठोर परीक्षण करना था।

बचाव संबंधी गहन प्रशिक्षण:

भारतीय रेल आपदा प्रबंधन संस्थान, बेंगलुरु ने सितंबर 2024 में रेल सुरक्षा बल कर्मियों के लिए विशिष्ट तीन-सप्ताह का पाठ्यक्रम 'बचाव संबंधी गहन प्रशिक्षण' आयोजित किया। इस कार्यक्रम में विभिन्न बटालियनों के 19 राष्ट्रीय आपदा मोचन बल कर्मचारी, विभिन्न क्षेत्रीय रेलों से 32 रेल सुरक्षा बल कर्मी और उत्तर रेलवे के चार तकनीशियन भी शामिल हुए।

इस पाठ्यक्रम में सैद्धांतिक और व्यावहारिक मॉड्यूल को एकीकृत किया गया, जिसमें उन्नत आपदा प्रबंधन उपकरणों, कोल्ड-कटिंग उपकरण और आधुनिक अग्निशमन प्रौद्योगिकियों का उपयोग शामिल था- इसमें संवर्धित और आभासी वास्तविकता सिमुलेशन भी शामिल थे। प्रशिक्षण में विभिन्न परिदृश्यों का अनुकरण करते हुए व्यावहारिक अभ्यास भी शामिल थे, जैसे:

- टेढ़े-मेढ़े सवारी डिब्बे से घायल यात्रियों को बचाना,
- पुल जैसी ऊँची संरचनाओं से बचाना, और
- सुरंगों के अंदर सवारी डिब्बों से बचाना।

क्षमता निर्माण और ज्ञान साझाकरण:

आईआरआईडीएम, बेंगलुरु, राष्ट्रीय आपदा प्रबंधन संस्थान (एनआईडीएम), नई दिल्ली के सहयोग से, भारतीय रेल के सेवारत अधिकारियों के लिए घटना प्रतिक्रिया और आपदा प्रबंधन योजना पर एक वार्षिक प्रशिक्षण पाठ्यक्रम आयोजित करता है। यह कार्यक्रम प्रतिभागियों को नीतिगत संरचना और वैश्विक स्तर पर सर्वोत्तम प्रक्रियाओं की व्यापक समझ प्रदान करता है, जिससे उनके कार्यनीतिक परिप्रेक्ष्य को व्यापक बनाया जा सके।

इसके अलावा, आईआरआईडीएम ने रेलवे से संबंधित आपदाओं के प्रबंधन के लिए संस्थागत क्षमता को सुदृढ़ करने के उद्देश्य से विशेष प्रशिक्षण कार्यक्रमों की एक श्रृंखला का आयोजन किया। 2024-25 के दौरान, कुल 2,028 रेल कर्मियों और 294 रेल अधिकारियों ने आईआरआईडीएम की पहलकदमियों के माध्यम से सफलतापूर्वक प्रशिक्षण प्राप्त किया।

नेटवर्क

भारतीय रेल, 31.03.2025 की स्थिति के अनुसार, 69,439 मार्ग किलोमीटर की मार्ग लंबाई के साथ विश्व का एक सर्वाधिक विशाल रेल नेटवर्क है। इन 69,439 मार्ग किलोमीटर में बड़ी लाइन 67,372 मार्ग किलोमीटर (97.02%), मीटर लाइन 894 मार्ग किलोमीटर (1.29%) और छोटी लाइन 1,173 मार्ग किलोमीटर (1.69%) है। स्वतंत्रता के बाद इसकी मार्ग लंबाई, चालित और रेलपथ किलोमीटर की वृद्धि इस प्रकार है:

वर्ष	मार्ग किलोमीटर	चालित रेलपथ किलोमीटर	कुल रेलपथ किलोमीटर
1950-51	53,596	59,315	77,609
1960-61	56,247	63,602	83,706
1970-71	59,790	71,669	98,546
1980-81	61,240	75,860	1,04,480
1990-91	62,367	78,607	1,08,858
2000-01	63,028	81,865	1,08,706
2010-11	64,173	87,114	1,14,037
2020-21	68,103	1,00,866	1,26,611
2022-23	68,584	1,06,493	1,32,310
2023-24	69,181	1,09,748	1,35,207
2024-25	**69,439**	**1,11,641**	**1,37,522**

क्षेत्रीय रेलें/मुख्यालय	मार्ग किलोमीटर	चालित रेलपथ किलोमीटर	कुल रेलपथ किलोमीटर
मध्य, मुंबई	4,353	7,723	9,969
पूर्व, कोलकाता	2,855	6,172	7,738
पूर्व मध्य, हाजीपुर	4,400	7,235	9,518
पूर्व तट, भुवनेश्वर	3,162	5,850	7,273
उत्तर, नई दिल्ली	7,477	10,877	14,165
उत्तर मध्य, इलाहाबाद	3,518	5,899	7,249
पूर्वोत्तर, गोरखपुर	3,494	5,527	5,751
पूर्वोत्तर सीमा, मालीगांव, (गुवाहाटी)	4,412	5,409	7,223
उत्तर पश्चिम, जयपुर	5,613	8,039	8,471

दक्षिण, चेन्नई	5,104	7,776	9,520
दक्षिण मध्य, सिकंदराबाद	6,637	10,380	12,646
दक्षिण पूर्व, कोलकाता	2,749	5,873	6,752
दक्षिण पूर्व मध्य, बिलासपुर	2,448	4,394	5,561
दक्षिण पश्चिम, हुबली	3,711	5,415	6,685
पश्चिम, मुंबई	6,284	9,023	11,288
पश्चिम मध्य, जबलपुर	3,177	5,960	7,581
मेट्रो रेल, कोलकाता	45	89	132
जोड़	**69,439**	**1,11,641**	**1,37,522**

राज्य-वार मार्ग किलोमीटर/चालित रेलपथ किलोमीटर/कुल रेलपथ किलोमीटर:

निम्नांकित सारणी वर्ष 2024-25 के अंत में विभिन्न राज्यों/केंद्र-शासित क्षेत्रों में रेल लाइनों के मार्ग किलोमीटर, चालित रेलपथ किलोमीटर और कुल रेलपथ किलोमीटर को दर्शाती है।

राज्य/केन्द्र-शासित क्षेत्र	मार्ग किलोमीटर	चालित रेलपथ किलोमीटर	कुल रेलपथ किलोमीटर
आंध्र प्रदेश	4,039	7,078	8,855
अरुणाचल प्रदेश	12	12	27
असम	2,571	3,153	4,199
बिहार	4,015	6,175	7,431
छतीसगढ़	1,239	2,505	3,177
गोवा	69	96	119
गुजरात	5,051	6,761	8,391
हरियाणा	1,789	2,718	3,229
हिमाचल प्रदेश	312	317	380
झारखंड	2,652	4,953	6,250
कर्नाटक	3,672	5,522	6,868
केरल	1,048	1,766	2,126
मध्य प्रदेश	5,299	9,131	11,195
महाराष्ट्र	5,915	9,917	12,717
मणिपुर	56	56	70
मेघालय	9	9	13
मिजोरम	18	18	25
नागालैंड	40	40	59
ओडिशा	3,076	5,785	6,892

राज्य/केन्द्र-शासित क्षेत्र	मार्ग किलोमीटर	चालित रेलपथ किलोमीटर	कुल रेलपथ किलोमीटर
पंजाब	2,265	2,910	3,669
राजस्थान	6,036	8,799	9,841
तमिलनाडु	4,050	5,866	7,204
तेलंगाना	2,015	3,160	3,879
त्रिपुरा	265	265	337
उत्तराखंड	346	452	527
उत्तर प्रदेश	8,821	14,751	17,925
पश्चिम बंगाल	4,172	8,593	10,698
केंद्र-शासित क्षेत्र			
चंडीगढ़	16	18	103
दिल्ली	188	355	694
जम्मू और कश्मीर	360	435	593
पांडिचेरी	23	25	29
जोड़	**69,439**	**1,11,641**	**1,37,522**

नोट: शेष राज्यों/केंद्र-शासित क्षेत्रों में कोई रेल लाइन नहीं है।

भारतीय रेल 170 वर्ष से अधिक पुराने अपने इतिहास के साथ, रेल मंत्रालय के अधीन भारत सरकार के सरकारी स्वामित्व वाली जनोपयोगी सेवा है।

भारतीय रेल ने अपने विशाल नेटवर्क पर यात्री तथा माल यातायात का परिवहन करते हुए राष्ट्रीय सार्वजनिक परिवहन साधन के रूप में भारत के सामाजिक तथा आर्थिक विकास में सदैव मुख्य भूमिका निभाई है। यह करोड़ों यात्रियों के लिए परिवहन का सस्ता एवं सुलभ साधन है। भारतीय रेल का थोक माल यातायात जैसे अयस्क एवं खनिज, लोहा एवं इस्पात, सीमेंट, खनिज तेल, खाद्यान्न एवं उर्वरक, कंटेनरीकृत कार्गो, आदि के वाहक, कृषि, उद्योग तथा जन साधारण के लिए महत्व में सर्वविदित है। वर्ष 2024-25 के दौरान भारतीय रेल ने प्रति दिन 19.98 मिलियन यात्रियों तथा 4.43 मिलियन टन माल यातायात की ढुलाई की है।

रेल मंत्रालय के रूप में कार्य करने वाली भारतीय रेल की अध्यक्षता रेल मंत्री करते हैं। इस विशालकाय उद्यम का प्रबंधन करने शीर्ष निकाय की अध्यक्षता अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड द्वारा की जाती है। रेलवे बोर्ड के सदस्यों में, सदस्य (वित्त), सदस्य (अवसंरचना), सदस्य (कर्षण एवं चल स्टॉक) और सदस्य (परिचालन एवं व्यावसायिक विकास) शामिल हैं, जो अपने संबंधित कार्य क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करते हैं। भारतीय रेल को प्रशासनिक प्रयोजनों के लिए 17 क्षेत्रीय रेलों में विभाजित किया गया है, प्रत्येक की अध्यक्षता एक महाप्रबंधक द्वारा की जाती है। क्षेत्रीय रेलों को आगे अपेक्षाकृत अधिक लघु परिचालन इकाइयों में विभाजित किया गया है, जिन्हें मंडल कहा जाता है। इस समय भारतीय रेल में 69 कार्यशील मंडल हैं, प्रत्येक एक मंडल रेल प्रबंधक के अधीन है। इसके अलावा, वहां अनेक उत्पादन इकाइयां, प्रशिक्षण संस्थान, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम तथा अन्य कार्यालय हैं जो रेलवे बोर्ड के नियंत्रण के अंतर्गत कार्य करते हैं।

रेलपथ और पुल

दिनांक 31.3.2025 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में		(किलोमीटर में)
(i) मार्ग लंबाई	–	69,439
(ii) चालित रेलपथ लंबाई		1,11,641
(iii) कुल रेलपथ	–	1,37,522
वर्ष 2024-25 के दौरान निम्नलिखित कार्य किए गए:		
(i) रेलपथ नवीकरण	–	6,851
(ii) नई लाइन का निर्माण	–	1,105
(iii) मीटर लाइन/छोटी लाइन से बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन	–	166
(iv) इकहरी से दोहरी लाइन में परिवर्तन	–	1,977

नई लाइनें:

2024-25 के दौरान, निम्नलिखित रेलखंडों पर कुल 1,105 किलोमीटर नई लाइनों का निर्माण पूरा किया गया है:

रेलवे	परियोजना	कमीशन किए गए रेलखंड	किमी.
मध्य	उरण बीपीसीएल, एलपीजी संयंत्र, उरण, नवी मुंबई में रेलपथ पुनर्निर्माण कार्य	उरण बीपीसीएल, एलपीजी संयंत्र, उरण, नवी मुंबई में रेलपथ पुनर्निर्माण कार्य	1
	अहमदनगर- बीड-परली नई लाइन	अमलनेर – इगांवड़ी	32.93
	अहमदनगर- बीड-परली नई लाइन	इगांवड़ी – राजुरी	25
	अहमदनगर- बीड-परली नई लाइन	राजुरी – बीड	10
पूर्व	मेजिया डीवीसी प्रायोरिटी-1	मेजिया डीवीसी प्रायोरिटी -2	12.4
	तारकेश्वर-बिष्णुपुर नई लाइन	मयनापुर – बरोगोपिनाथपुर	7.7
	तारकेश्वर-बिष्णुपुर नई लाइन	बरोगोपिनाथपुर – जयरामबती	7.159
पूर्व मध्य	उत्तरी उरीमारी रेलवे साइडिंग (टेकऑफ से साइलो तक)	उत्तरी उरीमारी रेलवे साइडिंग (टेकऑफ से साइलो तक)	8
	हिंदुस्तान उर्वरक एंड रसायन लिमिटेड बरौनी के लिए साइडिंग	हिंदुस्तान उर्वरक एंड रसायन लिमिटेड बरौनी के लिए साइडिंग	2.4
	हाजीपुर-सगौली नई लाइन	वैशाली-पारू खास	16
	बीआरबीसीएल नबीनगर	बीआरबीसीएल नबीनगर	9.1
	हाजीपुर-सगौली	पारू खास -देवरिया	13
	बनादाग रैपिड लोडिंग साइडिंग	बनादाग रैपिड लोडिंग साइडिंग	2.8
	निगाही आरओआर	निगाही आरओआर	0.77
	जयंत चरण-II साइलो साइडिंग	जयंत चरण-II साइलो साइडिंग	1.3
	तीसरा सिलो दुधिचुआ साइडिंग	तीसरा सिलो दुधिचुआ साइडिंग	1.14
	अररिया-सुपौल नई लाइन	सुपौल-पीपरा	22

रेलवे	परियोजना	कमीशन किए गए रेलखंड	किमी.
पूर्व तट	तालचेर-बिमलगढ़ नई लाइन	सुनाखणी-समल खंड।	10
	खुर्दा - बलांगीर नई लाइन	सोनपुर-पुरूणापाणी-झारमुण्डा	30
	खुर्दा - बलांगीर नई लाइन	झारमुण्डा-बौद्ध	16.27
	खुर्दा रोड - बलांगीर नई लाइन	बौद्ध-चम्पापुर-पुरुणाकटक	27.14
	सरला परियोजना (माल ढुलाई अनुरक्षण सुविधा)	सरला परियोजना (माल ढुलाई अनुरक्षण सुविधा)	2.4
	टाटा स्टील - कलिंगनगर में रेल संपर्कता नेटवर्क का विस्तार	टाटा स्टील - कलिंगनगर में रेल संपर्कता नेटवर्क का विस्तार	5
	बांशपानी में रेलवे साइडिंग	बांशपानी में रेलवे साइडिंग	2.2
उत्तर	एनटीपीसी उंचाहार	एनटीपीसी उंचाहार	2.2
	यूएसबीआरएल	संगलदान-रियासी	46
	देवबंद-रुड़की नई लाइन	देवबंद-बनहेडा खास	10
	यूएसबीआरएल	कटरा-रियासी	17
	भानुपली - बिलासपुर - बेरी	श्री आनंदपुर साहिब-नंगल डैम	3.2
उत्तर मध्य	घाटमपुर एनयूपीपीएल	घाटमपुर साइडिंग	8
	जवाहर पुर टीपीपी, जेवीयूएनएल, एटा भाग -1	जवाहर पुर टीपीपी, जेवीयूएनएल, एटा भाग -2	20.4
	जवाहर पुर टीपीपी जेवीयूएनएल एटा	जवाहर पुर टीपीपी जेवीयूएनएल एटा	4
	ओबरा सी साइडिंग	ओबरा सी साइडिंग	2.1
	हरदुआगंज टीपीपी साइडिंग	हरदुआगंज टीपीपी साइडिंग	3.5
	जवाहर पुर टीपीपी, जेवीयूएनएल, एटा भाग-II (अवा गढ़ स्टेशन)	जवाहर पुर टीपीपी, जेवीयूएनएल, एटा भाग-II (अवा गढ़ स्टेशन)	2
	पनकी टीपीपी साइडिंग	पनकी टीपीपी साइडिंग	3
	खुर्जा एसटीपीपी	खुर्जा एसटीपीपी	6.48
पूर्वोत्तर सीमा	अररिया - गलगलिया नई लाइन	ठाकुरगंज-पावाखाली	22
	अगरतला - अखौरा नई लाइन	निश्चिन्तपुर यार्ड - अगरतला	4
	बइरबी-सायरंग	बइरबी - हरतकी	16.25
	अररिया - गलगलिया नई लाइन	अररिया कोर्ट से रहमतपुर और अररिया आर. एस. से रहमतपुर तक वाई संपर्कता।	8.24
	दीमापुर-कोहिमा नई लाइन	शोखुवि-मॉलवॉम	15.4
उत्तर पश्चिम	समर्पित परीक्षण रेलपथ	जाबदीनगर- नावा और गुदा लूप	7
	सूरतगढ़ ताप विद्युत संयंत्र	एसटीपीएस में 10 लाइनें	14.5
	समर्पित परीक्षण रेलपथ	समर्पित परीक्षण रेलपथ	12
दक्षिण	पांबन पुल	पांबन पुल	3.96

रेलवे	परियोजना	कमीशन किए गए रेलखंड	किमी.
दक्षिण मध्य	बीपीसीएल, कृष्णापट्टणम नेल्लूर में साइडिंग का निर्माण	बीपीसीएल, कृष्णापट्टणम नेल्लूर में साइडिंग का निर्माण	1.2
	यादाद्री थर्मल पावर स्टेशन (वाईटीपीएस) स्टेज-I	यादाद्री थर्मल पावर स्टेशन (वाईटीपीएस) स्टेज-I	10.68
	नडिकुडि - श्रीकालहस्ती (एनएल)	दरसी - मल्लवरम	15.71
दक्षिण पूर्व	वाई कर्व का स्थानांतरण	वाई कर्व का स्थानांतरण	8.5
	राउरकेला इस्पात संयंत्र (आरएसपी) के नए हॉट स्ट्रिप मिल का रेल लॉजिस्टिक पैकेज।	राउरकेला इस्पात संयंत्र (आरएसपी) के नए हॉट स्ट्रिप मिल का रेल लॉजिस्टिक पैकेज।	5.3
	सरडेगा आरएलएस संपर्कता	सरडेगा आरएलएस संपर्कता	2.58
	गेवरा लक्ष्मण रेलवे साइडिंग	गेवरा लक्ष्मण रेलवे साइडिंग	2.8
	एनटीपीसी लारा एसटीपीपी	एनटीपीसी लारा एसटीपीपी	22
	छाल साइडिंग	छाल साइडिंग	1.2
	एनटीपीसी लारा एसटीपीपी	एनटीपीसी लारा एसटीपीपी	46
	दीपका साइलो साइडिंग	दीपिका साइलो साइडिंग	2.7
	सीपत सिलो साइडिंग	सीपत सिलो साइडिंग	0.78
	एनटीपीसी मौदा स्टेज-II	एनटीपीसी मौदा स्टेज-II	3
	कुसमुंडा कनेक्टिविटी	कुसमुंडा कनेक्टिविटी	1.67
	गेवरा लक्ष्मण रेलवे साइडिंग चरण-II	गेवरा लक्ष्मण रेलवे साइडिंग चरण-II	2.12
	तल्लापल्ली खदानों के साथ एनटीपीसी लारा - कोतरलिया स्टेशन की संपर्कता	तल्लापल्ली खदानों के साथ एनटीपीसी लारा - कोतरलिया स्टेशन की संपर्कता	6.5
	नवा रायपुर में रेलवे साइडिंग	नवा रायपुर में रेलवे साइडिंग	2.78
दक्षिण पश्चिम	बागलकोट - कुडची नई लाइन	खज्जिडोणी-लोकापुर	7.3
	गदग वाडी नई लाइन	लींगनबंडी - कुष्टगी	9.94
	कडूरू - चिक्कमगलूरू - बेलुरू न्यू नई लाइन	चिक्कमगलूरू - हादीहल्ली	9.07
पश्चिम	एमएमएलपी वडोदरा में डीएफसी संपर्कता	एमएमएलपी वडोदरा में डीएफसी संपर्कता	1.3
पश्चिम मध्य	रामगंज मण्डी - भोपाल नई लाइन	घाटोली-नयागांव	15
	ललितपुर - सिंगरौली नई लाइन	सतना बरेठिया	19
	रामगंज मण्डी - भोपाल नई लाइन	नयागांव-खिलचीपुर	22.33
	रामगंज मण्डी - भोपाल नई लाइन	संत हिरदारम नगर और झरखेड़ा	20.5
	ललितपुर - सिंगरौली नई लाइन	गोविन्दगढ़ - बघवार	14
डीएफसी	डब्ल्यूडीएफसी	सानन्द-मकरपुरा	276
	डब्ल्यूडीएफसी	पालघर-वैतरना	78
	जोड़		**1,105**

आमान परिवर्तन:

2024-25 के दौरान 166 किलोमीटर रेलपथ को मीटर लाइन/छोटी लाइन से बड़ी लाइन में बदला गया था, जैसा कि नीचे दर्शाया गया है:-

रेलवे	परियोजना	कमीशन किए गए रेलखंड	कि.मी.
उत्तर मध्य	ग्वालियर - श्योपुर कलाँ आमान परिवर्तन	कैलारस - सबलगढ़	28.66
दक्षिण पूर्व मध्य	केन्द्री - धमतरी आमान परिवर्तन	अभनपुर - राजिम	16.6
पश्चिम	भुज - नलिया आमान परिवर्तन	देशलपुर - सणोसरा	25.5
	भुज - नलिया आमान परिवर्तन	सणोसरा - कोठार	30.1
	भुज - नलिया	कोठार - नलिया	17.5
	कलोल - कडी - कटोसन	कलोल - कडी	26.3
	कलोल - कडी - कटोसन आमान परिवर्तन	कलोल - अनखोल	11
	रतलाम - महू - खंडवा - अकोला	डीएडीएन-पातालपानी	5.5
	महू - खंडवा - अकोला आमान परिवर्तन	सनावद -ओंकारेश्वर	5
	जोड़		**166**

दोहरीकरण:

2024-25 के दौरान 1,977 किलोमीटर दोहरी/बहुल लाइनों का कार्य पूरा किया गया, जैसा कि विवरण में नीचे दिया गया है:

रेलवे	परियोजना	कमीशन किए गए रेलखंड	कि.मी.
मध्य	पुणे - मिरज दोहरीकरण	जरंडेश्वर - सतारा	7.6
	वर्धा - बल्हारशाह तीसरी लाइन	हिंगणघाट - नागरी	16.44
	दौंड - मनमाड दोहरीकरण	पुणतांबा - कान्हेगांव खंड	8.7
	पुणे - मिरज दोहरीकरण	वाठार - पलशी	9.4
	दौंड - मनमाड दोहरीकरण	पढेगांव - राहुरी	14.4
	पुणे - मिरज दोहरीकरण	शिरवडे - कराड - शेणोली	21.56
	वर्धा - बल्हारशाह तीसरी लाइन	नागरी - चिकनी रोड	12.26
	वधा - बल्हारशाह तीसरी लाइन	माजरी - भांदक - तडाली	19.13
	इटारसी- नागपुर तीसरी लाइन	भारतवाड़ा - गोधनी	6.26
	मनमाड- जलगांव तीसरी लाइन	चालीसगांव - पाचोरा	44.94
	दौंड- मनमाड दोहरीकरण	दौंड - काष्टी	10.37
	नागपुर - वर्धा तीसरी लाइन और चौथी लाइन	सिंदी - सेलू	37.02
	दौंड- मनमाड दोहरीकरण	राहुरी - वाम्बोरी	13.21
	पुणे- मिरज दोहरीकरण	शिंदवणे - आंबले	9.45
	इटारसी- नागपुर तीसरी लाइन	गोधनी - नागपुर	5.4
	दौंड- मनमाड दोहरीकरण	अकोलनेर - अहमदनगर -निंबलक	18.81

रेलवे	परियोजना	कमीशन किए गए रेलखंड	कि.मी.
पूर्व मध्य	सगौली- वाल्मीकिनगर दोहरीकरण	नरकटियागंज - चमुआ	8
	मुजफ्फरपुर-सगौली दोहरीकरण	पिपराहाँ - महवल	16
	मुजफ्फरपुर-सगौली	बापू धाम - सेमरा	11.4
	सगौली - वाल्मीकिनगर	कुमारबाग - चनपटिया	7.8
	पतरातू - सोननगर तीसरी लाइन	जपला - नबी नगर	15.8
	सगौली - वाल्मीकिनगर दोहरीकरण	हरिनगर - भैरोंगंज	8
	किऊल - गया दोहरीकरण	वारिसली गंज - नवादा	19.3
	सगौली - वाल्मीकिनगर दोहरीकरण	चनपटिया - साठी	9
	बख्तियारपुर फ्लाईओवर	बख्तियारपुर फ्लाईओवर	4.2
	करौटा पतनेर-मनकठा सतही त्रिभुज	करौटा पतनेर - अशोक धाम	8
	खड़गपुर - आदित्यपुर तीसरी लाइन	आदित्यपुर यार्ड	3.4
	दरभंगा बाईपास लाइन जो दरभंगा यार्ड को छोड़कर, शिशो हॉल्ट और काकरघाट्टी को जोड़ती है।	दरभंगा बाईपास	9
	करैला रोड - शक्तिनगर दोहरीकरण	अनपरा रोड - अनपरा खंड	4.81
	पतरातू - सोननगर तीसरी लाइन	रीचुघुटा - बेंदी	20.55
	मुजफ्फरपुर-सगौली दोहरीकरण	कपरपुरा - पिपराहाँ	9.97
	ललितग्राम बाइपास	ललितग्राम बाइपास	1.57
	किऊल- गया दोहरीकरण	नवादा - तिलैया	17.32
	पतरातू - सोननगर तीसरी लाइन	सिगसिगी - ऊँटारी रोड	10.47
	गर्वा रोड आरओआर	गर्वा रोड आरओआर	4.12
	सगौली- वाल्मीकिनगर	कुमारबाग - बेतिया	9
	रमना-सिंगरौली दोहरीकरण	ओबरा डैम - फफरा कुन्ड	5.95
पूर्व तट	विजयनगरम- टिटलागढ़ तीसरी लाइन	दहीखालु - लांजीगड़ रोड़	25.4
	कोरापुट- सिंगापूर	लक्ष्मीपुर रोड ख्र सिंगाराम - टिकरी	23
	सलगाँव- बुढापंक तीसरी और चौथी लाइन	ढेंकानाल - सदाशिब पुर -हिंदोल	40.62
	किरंडुल - जगदलपुर दोहरीकरण	दंतेवाड़ा - कमलुर	14.65
	किरंडुल - जगदलपुर खंड	बचेली - किरंडुल	9.14
	कोट्टावलसा - कोरापुट	दार्लिपुट - गोरपुर	12.65
	भद्रक- निर्गुण्डि तीसरी लाइन	रानीताल लिंक जंक्शन केबिन - भद्रक	5
	विजयनगरम- टिटलागढ़ तीसरी लाइन	दहीखालु - मुनिगुड़ा - भीषमकटक	30.15
	सलगाँव- बुढापंक तीसरी और चौथी लाइन	हिंदोल रोड - मेरामण्डली	27.28
	कोट्टावलसा-कोरापुट	दार्लिपुट - पाडूआ	9.8
	कोरापुट - सिंगापूर	बैगुडा - काकिरिगुमा	12.39
	भद्रक - निर्गुण्डि तीसरी लाइन	जाजपुर-क्योंझर रोड- बैतरणी रोड़	11.6

रेलवे	परियोजना	कमीशन किए गए रेलखंड	कि.मी.
उत्तर	राजपुरा- बठिंडा दोहरीकरण	हडियाया – लैहरा मुहब्बत	33.5
	पलवल पृथला कॉर्ड लाइन	पलवल – पृथला	10
	जंघई – फाफामऊ दोहरीकरण	जंघई – बरिया राम – उग्रसेनपुर	17.1
	जंघई – फाफामऊ दोहरीकरण	उग्रसेनपुर – फाफामऊ जंक्शन	32.09
	जंघई – प्रतापगढ़ – अमेठी दोहरीकरण	प्रतापगढ़ – गौरा	23.71
उत्तर मध्य	झांसी – खैरार – मानिकपुर दोहरीकरण	महोबा – कुलपहाड़	21.44
	मथुरा – झांसी तीसरी लाइन	हेतमपुर – धौलपुर	13.56
	झांसी – मथुरा तीसरी लाइन	मथुरा – बाद	9.9
	झांसी – खैरार दोहरीकरण	टेहरका – मऊरानीपुर	22
	भीमसेन – खैरार दोहरीकरण	रागौल – यमुना साउथ बैंक	28
	मथुरा – झांसी तीसरी लाइन	आंतरी – संदलपुर	6.56
	दैलवारा – बिरारी कॉर्ड लाइन	दैलवारा – बिरारी कॉर्ड लाइन	7.55
	प्रयागराज – डीडीयू तीसरी लाइन	करछना – भीरपुर	10
	मथुरा-झांसी तीसरी लाइन	ग्वालियर – संदलपुर	16.03
	झांसी – खैरार – मानिकपुर दोहरीकरण	कुलपहाड़ – बेला ताल	9.07
पूर्वोत्तर	ऐशबाग – मानक नगर	ऐशबाग – मानक नगर बाई पास	3.8
	भटनी-औंड़िहार दोहरीकरण	बेलथरा रोड – कीड़िहरापुर	14
	गोंडा – बुढ़वल तीसरी लाइन	गोंडा कचहरी – करनैलगंज	26
	मऊ – शाहगंज दोहरीकरण	खोरासन रोड – शाहगंज खंड	21.5
	वाराणसी – प्रयागराज दोहरीकरण	इलाहाबाद सिटी – इलाहाबाद जंक्शन	2.27
	वाराणसी – प्रयागराज दोहरीकरण	झूँसी – प्रयागराज रामबाग – प्रयागराज जंक्शन	7.33
	भटनी-औंड़िहार दोहरीकरण	दुल्लहपुर – सादात	18.26
	मऊ – शाहगंज दोहरीकरण	फरिहा – खोरासन रोड खंड	20.01
पूर्वोत्तर सीमा	न्यू बंगाईगांव – रंगिया – अगथोरी	बरपेटा – पाठशाला	21.3
	न्यू बंगाईगांव – गोलपाड़ा – कामाख्या दोहरीकरण	चयगांव – मिर्जा	15
	बंगाईगांव – कामाख्या दोहरीकरण	सरभोग – बरपेटा	8
	न्यू बंगाईगांव – रंगिया – अगथोरी	नलबाड़ी – बाइहाटा यूपी लाइन	31.78
उत्तर पश्चिम	फुलेरा – डेगाना दोहरीकरण	गोविन्दी मारवाड़ – नावा सिटी	9
	रतनगढ़ – चुरू दोहरीकरण	रतनगढ़ – मोलीसर	19
दक्षिण	चेन्नै कडर्क्कै – चेन्नै एगुंबूर	चौथी लाइन के लिए स्थायी पथांतरण	0.5
	चेन्नै कडर्क्कै – चेन्नै एगुंबूर चौथी लाइन	चेन्नै कडर्क्कै – चेन्नै एगुंबूर	4.3

रेलवे	परियोजना	कमीशन किए गए रेलखंड	कि.मी.
दक्षिण मध्य	काजीपेट – बल्हारशाह तीसरी लाइन	रेचनी रोड – आसिफाबाद	19
	काजीपेट – विजयवाड़ा तीसरी लाइन	पंदिल्लपल्ली – बोना कालू	21
	काजीपेट – विजयवाड़ा तीसरी लाइन	एर्रुपालेम – मधिरा	15.44
	गुंटूर – गुंटकल दोहरीकरण	गिद्दलूर – दिगुवमेट्टा	12
	काजीपेट – बल्हारशाह तीसरी लाइन	आरयूआर के साथ हसनपर्ती और काजीपेट के बीच वारंगल – काजीपेट – हसनपर्ती चौहरीकरण	37.02
	गुंटूर – गुंटकल दोहरीकरण	बुग्गनिपल्ले – क्रिष्णम्मा कोना – पान्यम	19.03
	काजीपेट – विजयवाड़ा तीसरी लाइन	बोना कालू – मोटूमारी	10.91
	काजीपेट – विजयवाड़ा तीसरी लाइन	खम्मम – पंदिल्लपल्ली	9.6
दक्षिण पूर्व	नारायणगढ़ – भद्रक तीसरी लाइन	नारायणगढ़- बेलदा	12.4
	रांची – बन्डामुन्डा दोहरीकरण	कुरकुरा – कानारोवां	24
	हटिया – बन्डामुन्डा दोहरीकरण	बांगुरकेला – नवेगांव	12.5
	नारायणगढ़ – भद्रक तीसरी लाइन	बेलदा – दांतन	16.4
	बन्डामुन्डा – राउरकेला चौथी लाइन	बन्डामुन्डा – राउरकेला	9.3
	हटिया – बन्डामुन्डा दोहरीकरण	परबाटोनिया – ओड़गा	7.9
	हटिया – बन्डामुन्डा दोहरीकरण	लिंक सी केबिन – डुमेत्रा	5.38
	पुरुलिया – कोटशिला दोहरीकरण	पुरुलिया – कोटशिला दोहरीकरण	36.2
	सांकराईल – सांतरागाछी	सांकराईल – सांतरागाछी	8.6
दक्षिण पूर्व मध्य	झारसुगुड़ा – बिलासपुर चौथी लाइन	गतौरा – बिलासपुर	8
	राजनांदगांव–कलमना तीसरी लाइन	पानियाजोब – बोरतलाव	8
	अनुपूर – कटनी तीसरी लाइन	बधवाबारा – घुनघुटी	13
	राजनांदगांव–कलमना तीसरी लाइन	कलमना – कामटी खंड	8
	अनुपूर – कटनी तीसरी लाइन	घुनघुटी – मुदरिया – बीरसिंहपुर	16.3
	राजनांदगांव–कलमना तीसरी लाइन	सालेकसा – धानौली	7
	झारसुगुड़ा – बिलासपुर चौथी लाइन	भूपदेवपुर – रॉबर्टसन	9.3
	अनुपूर – कटनी तीसरी लाइन	उमरिया – लोरहा	10
	अनुपूर – कटनी तीसरी लाइन	चंदिया – विलायतकलां	9.5
	राजनांदगांव–कलमना तीसरी लाइन	गोंदिया – गंगाझरी	13.75
	राजनांदगांव–कलमना तीसरी लाइन	गोंदिया–डव्वा जंक्शन बरास्ता आरओआर	13.5
	झारसुगुड़ा – बिलासपुर चौथी लाइन	जामगा – कोतरलिया	8.4
	झारसुगुड़ा – बिलासपुर चौथी लाइन	कोतरलिया – रायगढ़	11.8
	झारसुगुड़ा – बिलासपुर चौथी लाइन	रायगढ़ – किरोड़ीमल नगर	5.3
	झारसुगुड़ा – बिलासपुर चौथी लाइन	किरोड़ीमल नगर – भूपदेवपुर	10.1
	राजनांदगांव–कलमना तीसरी लाइन	गुदमा – गोंदिया	10
	अनुपूर – कटनी तीसरी लाइन	बीरसिंहपुर – नवरोजाबाद – करकेली – उमरिया	30

रेलवे	परियोजना	कमीशन किए गए रेलखंड	कि.मी.
दक्षिण पश्चिम	होसपेटे-तिनाईघाट दोहरीकरण	माजोर्डा – कनसोलिम	4.4
	होटगी – कुडगि – गदग दोहरीकरण	मुगलोली – जड़ामकुंटी	12.2
	होसपेटे- वास्को डी गामा दोहरीकरण	तिनाईघाट – डस्की	9.5
	पेनुकोंडा ख्र धर्मवरम दोहरीकरण	पेनुकोंडा – मक्काजिपल्ली	12
पश्चिम	इंदौर ख्र खांडवा आमान परिवर्तन	राऊ – डॉ. अंबेडकर नगर	11.4
	राजकोट – कानालुस दोहरीकरण	राजकोट – पड़धरी	25
	आनंद – गोधरा दोहरीकरण	ओड – ठासरा	22.2
	महेसाणा – पालनपुर दोहरीकरण	धारेवाड़ा – कमली	10.6
	रतलाम – नीमच दोहरीकरण	नाम्ली ख्र बड़ायला चौरासी	11.2
	रतलाम – नीमच दोहरीकरण	नीमच – हरकियखाल	13
	महेसाणा – पालनपुर दोहरीकरण	कमली – भांडु मोटीदाउ	18.89
	एमयूटीपी II	कांदिवली – राम मंदिर	4.5
	आनंद – गोधरा दोहरीकरण	ठासरा – सेवलिया यूपी लाइन	13
	आनंद – गोधरा दोहरीकरण	वावडी खुर्द – गोधरा जंक्शन	6.44
	रतलाम – नीमच दोहरीकरण	हरकियाखल – मल्हारगढ़	13
	राजकोट – कानालुस दोहरीकरण	पड़धरी – हड़मतिया	15
	आनंद – गोधरा दोहरीकरण	सेवलिया – वावडी खुर्द	21
	रतलाम – नीमच दोहरीकरण	बड़ायला चौरासी – जावरा – ढोढर	25
पश्चिम मध्य	कटनी-सिंगरौली दोहरीकरण	विजयसोता – ब्योहारी	30.1
	बीना – कटनी तीसरी लाइन	हरदुआ – नया मझगवां फाटक	12
	बीना – कटनी तीसरी लाइन	गणेशगंज – पथरिया	13
	कोटा – बीना दोहरीकरण	मालखेड़ी – महादेवखेड़ी	6.9
	कटनी – सिंगरौली दोहरीकरण	जोबा – मड़वासग्राम	7.6
	बीना – कटनी तीसरी लाइन	दमोह – असलाना	14
	बीना – कटनी तीसरी लाइन	गिरवर – गणेशगंज	13.7
	कुल		**1,977**

आमान-वार विवरण:

यद्यपि कुल मार्ग किलोमीटर में 97.02% बड़ी लाइन है, परन्तु इसने ही 100% माल यातायात निपज (शुद्ध टन किलोमीटर) और 99.97% यात्री यातायात निपज (यात्री किलोमीटर) का सृजन किया है।

दिनांक 31.03.2025 की स्थिति के अनुसार, प्रत्येक आमान पर दोहरी/बहुल लाइनों, इकहरी लाइन तथा विद्युतीकृत मार्ग की लम्बाई नीचे दी गई है:

आमान	इकहरी लाइन			दोहरी/बहुलाइन			कुल योग
	विद्युतीकृत	अविद्युतीकृत	कुल	विद्युतीकृत	अविद्युतीकृत	कुल	
बड़ी (1676 मिमी)	33,787	1,644	35,431	31,723	218	31,941	67,372
मीटर (1000 मिमी)	-	894	894	-	-	-	1,159
छोटी (762 मिमी/ 610 मिमी)	-	1,173	1,173	-	-	-	1,173
जोड़	**33,787**	**3,711**	**37,498**	**31,723**	**218**	**31,941**	**69,439**
कुल मार्ग किलोमीटर का %	**-**	**-**	**54.00**	**-**	**-**	**46.00**	**100.00**

लगभग सभी दोहरी/बहुल लाइन और विद्युतीकृत मार्ग रेलखंड बड़ी लाइन हैं। मीटर लाइन और छोटी लाइन अधिकांशत: इकहरी लाइन एवं अविद्युतीकृत रेलखंड हैं। वर्ष 1950-51 और 2024-25 के बीच, बड़ी लाइन पर यातायात घनत्व (दस लाख सकल टन किलोमीटर प्रति चालित रेलपथ किलोमीटर) 4.29 से बढ़कर 23.53 हो गया है।

रेल मिलिंग मशीन:

रेल मिलिंग मशीन एक विशेष प्रयोजन की मशीन है, जिसे उन स्थानों पर लगाया जाता है जहां रेल हेड से अधिक सामग्री हटाने की आवश्यकता होती है, जैसे कि स्कैबिंग स्थान, रिसेप्शन सिगनलों के पीछे के स्थान, कम वेल्ड वाले हिस्से आदि। यह रेल को सेवा जारी रखने में मदद करता है, जिसे अन्यथा बदलना पड़ता। रेल मिलिंग मशीन को पहली बार भारतीय रेल नेटवर्क पर उपरोक्त स्थानों पर रेल सतह को सुधारने के लिए लागू किया गया है:-

रेलपथ नवीकरण और अनुरक्षण:

वर्ष 2024-25 के दौरान, संपूर्ण रेलपथ नवीकरण इकाइयों में 6,851 किलोमीटर का रेलपथ नवीकरण किया गया है। रेलपथ नवीकरण और तत्संबंधी उपगत व्यय का वर्ष-वार विवरण इस प्रकार है:-

वर्ष	सकल व्यय (करोड़ रु. में)	किया गया रेलपथ नवीकरण (कि.मी. में)
2023-24	17,850	5,950
2024-25	**23,433**	**6,851**

एक संपूर्ण रेलपथ नवीकरण इकाई में एक किलोमीटर संपूर्ण पटरी नवीकरण (0.5 संपूर्ण रेलपथ नवीकरण इकाई) और एक किलोमीटर संपूर्ण स्लीपर नवीकरण (0.5 संपूर्ण रेलपथ नवीकरण इकाई) शामिल होता है।

रेलपथ उन्नयन:

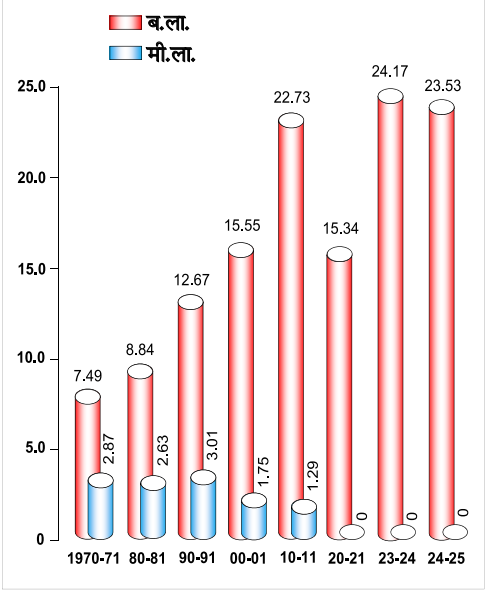
रेलपथ, रेल यातायात को ले जाने के लिए रेल प्रणाली की आधारभूत अवसंरचना है और रेल वाहनों की आवाजाही के लिए निरंतर, सुरक्षित और सुचारू मार्ग प्रदान करता है। भारतीय रेल के तेजी से बढ़ते यातायात, उच्चतर गति और भारी धुरा भार परिचालन ने रेलपथ संरचना का उन्नयन करना आवश्यक बनाया है।

भारतीय रेल ने रेलपथ को उन्नत करने के लिए कई उपाय किए हैं, जिनमें आधुनिक रेलपथ घटकों के उपयोग सहित 60 किग्रा, 90 यूटीएस पटरियों, आधुनिक इलास्टिक फास्टनिंग सहित चौड़े बेस प्री-स्ट्रेस्ड कंक्रीट (पीएससी) स्लीपर आदि शामिल है। पीएससी स्लीपर्स पर पंख के आकार के टर्नआउट्स मोटी वेब स्विच और वेल्डेबल सीएमएस क्रॉसिंग्स के साथ बिछाए जा रहे हैं। गर्डर ब्रिज पर स्टील चौनल और एच-बीम स्लीपर्स लगाए जाते हैं और रेल नवीनीकरण के लिए 260 मीटर लंबे रेल पैनल का उपयोग किया जाता है ताकि वेल्ड-जॉइंट्स को कम किया जा सके। रेलपथ अवसंरचना के प्रमुख क्षेत्रों को सुदृढ़ बनाने के लिए, परंपरागत स्विच एक्सपैंशन जॉइंट (एसईजे) के स्थान पर मोटे वेब स्विच एक्सपैंशन जॉइंट (टीडब्ल्यूएसईजे), परंपरागत थर्मिट वेल्ड के स्थान पर मोबाइल फ्लैश बट वेल्डिंग, चरणबद्ध ऐरे तकनीक द्वारा रेल और वेल्ड का उन्नत यूएसएफडी परीक्षण तकनीक आदि को व्यापक रूप से अपनाया जा रहा है। रेलपथ नवीनीकरण/ प्रतिस्थापन में यांत्रिकीकरण रेलपथ रिलेइंग गाड़ियों, पॉइंट्स और क्रॉसिंग बदलने वाली मशीनें, रेलपथ बिछाने वाले उपकरण आदि का उपयोग करके किया जा रहा है।

एकीकृत रेलपथ निगरानी प्रणाली (आईटीएमएस) और दोलन निगरानी प्रणाली (ओएमएस) परियोजना का इष्टतमीकृत अनुरक्षण संबंधी आवश्यकताओं का निर्धारण करने के लिए व्यापक स्वास्थ्य मूल्यांकन के लिए एक क्षेत्र है। रेलपथ अनुरक्षण के लिए उन्नत आधुनिक मशीनों जैसे उच्च उत्पादन वाले टैम्पर्स, उच्च उत्पादन वाले बैलास्ट क्लीनिंग मशीन और रेल ग्राइंडिंग मशीन आदि को उन्नत उत्पादन और संरक्षा तथा गतिशीलता में वृद्धि के लिए किया जाता है। रेलों/वेल्डों की जाँच के लिए स्वचलित अल्ट्रासोनिक रेल परीक्षण कार (एसपीयूआरटी) और रेल-सह सड़क वाहन (आरसीआरवी) आधारित यूएसएफडी प्रणाली का उपयोग अग्रिम संरक्षा उपायों के लिए किया जाता है। सटीक अनुरक्षण इनपुट और नियमित निगरानी को सक्षम करने

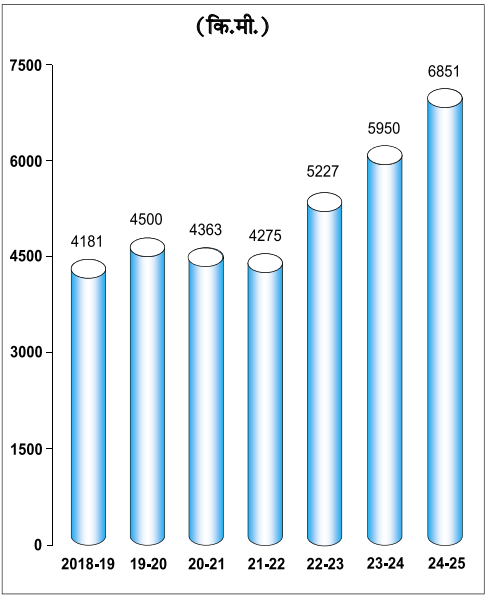
यातायात घनत्व

मिलियन सकल टन कि.मी.
प्रति चालित रेलपथ कि.मी.



रेलपथ नवीकरण

प्रतिवर्ष



के लिए, रेलपथ संबंधित रिकॉर्ड के एकीकरण और डेटा एनालिटिक्स के लिए वेब सक्षम रेलपथ प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) को अपनाया गया है।

पुल:

दिनांक 01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में 1,68,845 पुल हैं जिनमें से 756 महत्वपूर्ण पुल, 13,815 बड़े पुल और 1,54,274 छोटे पुल हैं। वर्ष 2024-25 के दौरान, रेलगाड़ी परिचालन की संरक्षा का संवर्धन करने के लिए 2,643 पुलों का सुदृढ़ीकरण/पुर्नस्थापन/पुनर्निर्माण किया गया है।

पुल निरीक्षण एवं प्रबंधन प्रणाली:

आधुनिक पुल निरीक्षण तकनीक अपनाई गई है, जिसमें ड्रोन द्वारा निरीक्षण, जल के भीतर निरीक्षण, जल स्तर प्रणाली की सहायता से जल स्तर की निगरानी, नदी तल की 3डी स्कैनिंग आदि शामिल हैं।

समपार:

समपार, विनिर्दिष्ट नियमों एवं शर्तों द्वारा शासित विनियमित विधि से यातायात का सुचारू चालन साध्य बनाने के लिए होते हैं। 01.04.2025 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में समपारों की स्थिति इस प्रकार है:



हाथरस सिटी रेलवे स्टेशन में उपरि पैदल पुल

समपारों की कुल संख्या	:	16,940
चौकीदार वाले रेल समपारों की संख्या	:	16,499 (97%)
बिना चौकीदार वाले समपारों की संख्या	:	441 (3%)

भारतीय रेल द्वारा सड़क उपयोगकर्ताओं और रेल यात्रियों की संरक्षा के लिए समपारों को उत्तरोतर समाप्त करने का विनिश्चय किया गया है। वर्ष 2024-25 के दौरान, 808 अदद चौकीदार वाले समपारों को समाप्त किया जा चुका है। 31.01.2019 तक, बड़ी लाइन पर बिना चौकीदार वाले सभी समपारों को समाप्त किया जा चुका है।

ऊपरी/निचले सड़क पुल:

रेलगाड़ी परिचालन की संरक्षा में सुधार लाने और सड़क उपयोगकर्ताओं के लिए असुविधा को कम करने के लिए रेल फाटकों को यातायात की मात्रा के आधार पर चरणबद्ध ढंग से ऊपरी/निचले सड़क पुल/ सब-वे से बदला जा रहा है।

वर्ष 2024-25 के दौरान, भारतीय रेल में सर्वत्र लागत में भागीदारी, रेल लागत/समायोजन कार्य, निक्षेप/ बीओटी शर्तों के अंतर्गत और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा 299 ऊपरी सड़क पुल और 964 निचला सड़क पुल/ सब-वे का निर्माण किया गया है।

भूमि प्रबंधन:

दिनांक 31.03.2025 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल का 4.99 लाख हेक्टेयर भूमि पर स्वामित्व था, जिसमें से लगभग 85% भूमि रेलों के परिचालनिक और सम्बद्ध उपयोगों के अधीन है जैसे नई लाइनें बिछाना, दोहरीकरण, आमान परिवर्तन, रेलपथ, रेलवे स्टेशन, कारखाने, कर्मचारी कॉलोनियां आदि।

इस भूमि का विवरण इस प्रकार है:

क्र.सं.	विवरण	क्षेत्रफल (लाख हेक्टेयर में)
1.	रेलवे स्टेशन, कालोनियों आदि सहित रेलपथ तथा संरचनाएं	3.86
2.	वनरोपण	0.24
3.	'अधिक अनाज उगाओ' योजना	0.01
4.	वाणिज्यिक कार्यों के लिए लाइसेंस	0.04
5.	मत्स्यपालन जैसे अन्य उपयोग	0.12
6.	अतिक्रमण	0.01
7.	खाली भूमि	0.71
	जोड़	**4.99**

भावी रेल नेटवर्क के विकास के लिए विभिन्न अवसंरचनात्मक सुविधाओं का सृजन मुख्यत: खाली भूमि की उपलब्धता पर निर्भर करता है। अत: भारतीय रेल की भूमि उपयोग संबंधी नीति का मुख्य उद्देश्य रेल भूमि का संरक्षण और सार्थक अंतरिम उपयोग है। खाली रेल भूमि को कार्गो टर्मिनलों, कार्गो संबंधी गतिविधियों जैसे गोदामों, नवीकरणीय ऊर्जा और जनोपयोगी सेवाओं हेतु अवसंरचना के लिए उपयोग की अनुमति दी जा सकती है।

वर्ष 2024-25 के दौरान रेलवे ने 78.32 लाख पेड़ों का सामूहिक वृक्षारोपण किया। इसके अलावा, रेलवे अधिक से अधिक पेड़ लगाने के सभी प्रयास कर रही है।

इसके अलावा, 'अधिक अनाज उगाओ' योजना के अंतर्गत सब्जियां, फसलें आदि उगाने के लिए समूह 'ग' और 'घ' कोटि के रेल कर्मचारियों को रेल भूमि का लाइसेंस भी दिया जाता है।

रेलवे ने ऐसी भूमि का, जिसका निकट भविष्य में इस्तेमाल की आवश्यकता नहीं है, वाणिज्यिक इस्तेमाल भी शुरू किया है। रेल मंत्रालय के नियंत्रण के अधीन रेल भूमि/वायु स्थान के वाणिज्यिक विकास से संबंधित सभी कार्यों को शुरू करने के लिए, रेल अधिनियम 1989 में एक संशोधन द्वारा रेल मंत्रालय के अंतर्गत रेल भूमि विकास प्राधिकरण की स्थापना की गई है। दिनांक 31.03.2025 की स्थिति के अनुसार, कुल 1,397.66 हेक्टेयर (लगभग) (व्यवसायिक विकास हेतु 660.53 हेक्टेयर और कॉलोनी पुनर्विकास हेतु 737.12 हेक्टेयर) के 156 स्थानों को व्यवसायिक विकास के लिए और 118 स्थानों को कालोनी पुनर्विकास के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपा गया है। तदनुसार, रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा इन स्थानों का विकास करने हेतु आवश्यक कार्रवाई की जा रही है।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण को खाली रेल भूमि का वाणिज्यिक विकास के साथ-साथ बहुकार्य परिसर विकसित करने की कार्य भी समनुदिष्ट किया गया है। दिनांक 31.03.2025 की स्थिति के अनुसार, कुल 64 स्थल रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपी गई हैं, जिनमें से 15 को पहले ही सफलतापूर्वक पूरा किया जा चुका है और कमीशन कर दिया गया है। इसके अलावा, इस समय इरकॉन 24 बहु-कार्य परिसरों का प्रबंधन कर रहा है।



मोबाइल रेल ग्राइडिंग मशीन

विद्युतीकरण

भारतीय रेल की मिशन 100% विद्युतीकरण नीति को देश के संपूर्ण ऊर्जा क्षेत्र के लिए महत्वपूर्ण माना जाता है। शुरुआत में सरकार ने कच्चे तेल के आयात को कम करने और विदेशी मुद्रा भुगतान की बचत करने के लिए रेल विद्युतीकरण की दर को बढ़ाया था। बहरहाल, अब इस तथ्य को अधिकाधिक स्वीकार किया जा रहा है कि इससे महत्वपूर्ण पर्यावरणीय लाभ होंगे। कार्यनिष्पादन के मामले में, विद्युत कर्षण उपयोगकर्ताओं को बेहतर गुणवत्ता वाली सेवा उपलब्ध कराता है। बिजली रेलइंजनों की उच्चतर शक्ति माल और यात्री रेलगाड़ियों, दोनों की औसत गति और लदान को बढ़ाती है, जो रेलवे को आधुनिक बनाने और आर्थिक विकास के लिए समर्थन प्रदान करने के विशालकाय अवसर में परिणत होता है। रेल विद्युतीकरण देश के लिए परिवहन का पर्यावरण अनुकूल, हरित एवं स्वच्छ साधन सुलभ कराएगा और कार्बन फुटप्रिंट को कम करेगा।

लंबे समय से रेलवे को अधिकांशतः कोयला और डीजल ईंधन द्वारा चलाया जाता था, लेकिन 1947 में स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद से विद्युतीकरण निरंतर बढ़ रहा है, लेकिन पिछले दस वर्षों में विलक्षण कायापलट देखने को मिला है। तब से, वितरण पर ध्यान केंद्रित किया गया है और अधिकांश मार्गों का विद्युतीकरण कर दिया गया है।

मार्च, 2025 तक भारतीय रेल में 65,510 मार्ग किलोमीटर तक विद्युतीकरण कर दिया गया है जिसमें कोंकण रेल शामिल नहीं है। यह कुल बड़ी लाइन रेल नेटवर्क का 97.24% है।

II. रेल विद्युतीकरण की प्रगतिः

(क) स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात विद्युतीकरण की प्रगति नीचे सारणीबद्ध है:

वर्ष	संचयी विद्युतीकृत (मार्ग कि.मी.)
1951	388
1961	748
1971	3,706
1981	5,345
1991	9,968
2001	14,856
2011	19,607
2021	45,772
2023	58,074
2024	62,253
2025	**65,510**

(ख) वर्ष 2024-25 के दौरान कुल 2,701 मार्ग किलोमीटर का विद्युतीकरण किया गया है।

III. विद्युतीकृत रेलखण्ड (2024-25 में)

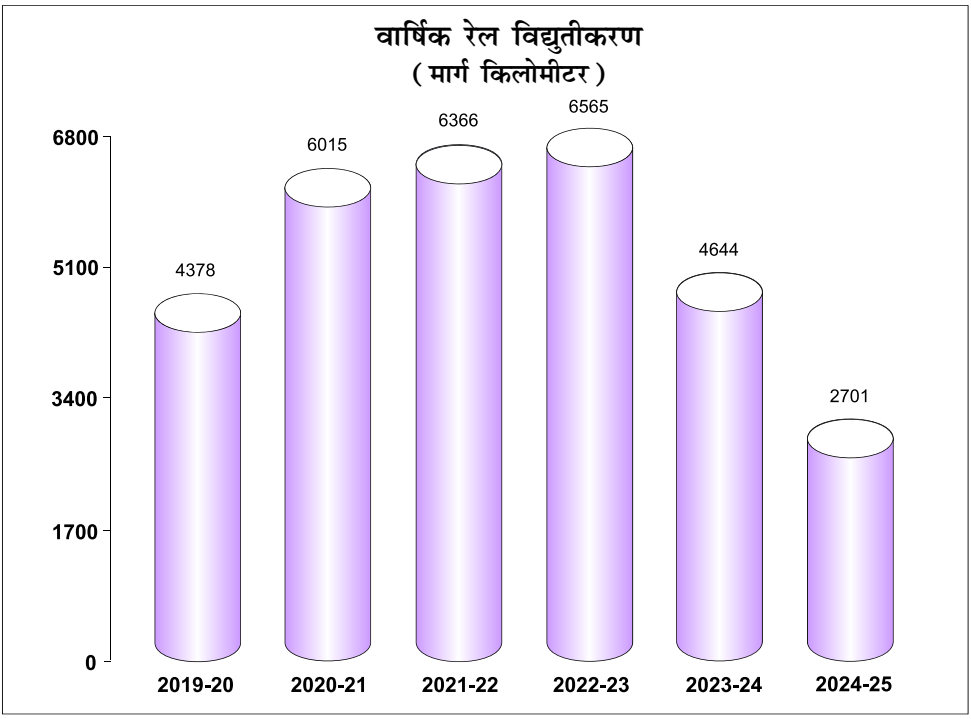
क्र.सं.	रेलखंड	रेलवे	राज्य	मार्ग कि.मी.
1	वर्धा - देवली - कलंब नई लाइन	मध्य	महाराष्ट्र	40
2	आष्टी - अमलनेर	मध्य	महाराष्ट्र	33
3	हरलाटांड़ - हँसडीहा	पूर्व	झारखंड	19
4	कृष्णनगर - आमघाटा	पूर्व	पश्चिम बंगाल	8
5	मयनापुर - बरोगोपिनाथपुर नई लाइन	पूर्व	पश्चिम बंगाल	8
6	सोनपुर - पुरणाकटक नई लाइन	पूर्व तट	ओडिशा	74
7	तालचेर रोड - कामालांग नई लाइन	पूर्व तट	ओडिशा	5
8	समल - पराबिल नई लाइन	पूर्व तट	ओडिशा	6
9	वैशाली - देवरिया नई लाइन	पूर्व मध्य	बिहार	29
10	करनौती - बख्तियारपुर नई लाइन	पूर्व मध्य	बिहार	5
11	शिशो - काकरघाटी	पूर्व मध्य	बिहार	10
12	झंझारपुर - लौकहा	पूर्व मध्य	बिहार	43
13	खगड़िया - अलौली	पूर्व मध्य	बिहार	19
14	पलवल - न्यू पृथला	उत्तर	हरियाणा	11
15	संगलदान - श्री माता वैष्णो देवी कटड़ा	उत्तर	जम्मू और कश्मीर	63
16	देवबंद - रुड़की नई लाइन	उत्तर	उत्तराखंड	31
17	जौरा अलापुर - कैलारस आमान परिवर्तन	उत्तर मध्य	मध्य प्रदेश	13
18	दैलवारा - न्यू ललितपुर टाउन	उत्तर मध्य	मध्य प्रदेश	8
19	ऐशबाग - मानक नगर नई लाइन	पूर्वोत्तर	उत्तर प्रदेश	5
20	कटखल - बइरबी	पूर्वोत्तर सीमा	असम और मिजोरम	86
21	फरकाटिंग - शिमलगुड़ी - डिब्रुगढ़ और मरियानी - सिनामारा - जोरहाट टाउन	पूर्वोत्तर सीमा	असम	227
22	माईबांग - न्यू हाफलोंग	पूर्वोत्तर सीमा	असम	34
23	शिमलगुड़ी - दुलियाजान	पूर्वोत्तर सीमा	असम	86
24	बालिपारा - भालुक पोंग	पूर्वोत्तर सीमा	असम	34
25	ढेकीयाजुली - रंगापाड़ा - डेकारगाँव	पूर्वोत्तर सीमा	असम	46
26	रंगापाड़ा - हारमती - नाहरलगुन और हारमती - उत्तर लखिमपुर - धमलगांव	पूर्वोत्तर सीमा	असम और अरुणाचल प्रदेश	304
27	न्यू तिनसुकिया - डिब्रुगढ़	पूर्वोत्तर सीमा	असम	42
28	निश्चिन्तपुर - अगरतला - सबरूम	पूर्वोत्तर सीमा	त्रिपुरा	118
29	न्यू कोचबिहार - गोलकगंज - धुबड़ी और न्यू कोचबिहार- बामनहाट	पूर्वोत्तर सीमा	असम और पश्चिम बंगाल	173
30	मयनागुड़ि - न्यू माल	पूर्वोत्तर सीमा	पश्चिम बंगाल	41
31	बिछीवाड़ा - हिम्मत नगर	उत्तर पश्चिम	गुजरात और राजस्थान	70
32	सरूपसर - अनूपगढ़	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	56
33	जैसलमेर - आशापुरा गोमट	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	104
34	फुलेरा - मकराना	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	64

क्र.सं.	रेलखंड	रेलवे	राज्य	मार्ग कि.मी.
35	थईयात हमीरा – सानू	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	56
36	तिरुवारूर – अगस्तियंपल्लि	दक्षिण	तमिलनाडु	63
37	वालाजा रोड – राणिप्पेट्टे नई लाइन	दक्षिण	तमिलनाडु	5
38	खानापुर – ताज सुलतानपुर	दक्षिण मध्य	कर्नाटक	97
39	अक्कन्नपेट – मेढक	दक्षिण मध्य	तेलंगाना	17
40	भानुप्रतापपुर – ताड़ोकी – अंतागढ़	दक्षिण पूर्व मध्य	छत्तीसगढ़	44
41	अभनपुर – राजिम आमान परिवर्तन	दक्षिण पूर्व मध्य	छत्तीसगढ़	16
42	केसल रॉक – करंजोल	दक्षिण पश्चिम	गोवा	7
43	मिरज – कुडची	दक्षिण पश्चिम	कर्नाटक	30
44	सकलेशपुर – दोणिगाल	दक्षिण पश्चिम	कर्नाटक	9
45	सुब्रह्मण्य रोड – शिरिवागिलु	दक्षिण पश्चिम	कर्नाटक	14
46	भेस्तान – वैतरना	पश्चिम	गुजरात और महाराष्ट्र	197
47	वेरावल – सोमनाथ	पश्चिम	गुजरात	2
48	असारवा – हिम्मत नगर	पश्चिम	गुजरात	86
49	मोरैया – भीमनाथ	पश्चिम	गुजरात	105
50	रीवा – गोविंदगढ़ नई लाइन	पश्चिम मध्य	मध्य प्रदेश	20
51	सतना – बरेठिया नई लाइन	पश्चिम मध्य	मध्य प्रदेश	18
	जोड़			2,701

IV. 2024-25 के दौरान पूरी की गई महत्वपूर्ण विद्युतीकरण परियोजनाएं

क्र.सं.	रेलखंड	रेलवे	राज्य	मार्ग कि.मी.
1	शाखा लाइनों सहित रंगिया जं. – रंगापाड़ा – हारमती – नाहरलगुन	पूर्वोत्तर सीमा	अरुणाचल प्रदेश और असम	339
2	न्यू माल जं. – चांगराबान्धा, न्यू चागराबान्धा– न्यू कोचबिहार, न्यू कोचबिहार – बामनहाट, न्यू कोचबिहार – फकिराग्राम – धुबड़ी सहित न्यू जलपाईगुड़ी – न्यू माल जं. – अलीपुरद्वार –सामुकतला और अलीपुरद्वार – न्यू कोचबिहार	पूर्वोत्तर सीमा	असम और पश्चिम बंगाल	506
3	सरूपसर – अनूपगढ़ सहित हनुमानगढ़ – श्री गंगानगर – सरूपसर – सूरतगढ़	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	281
4	फलोदी – जैसलमेर सहित सूरत गढ़ फलोदी – भीलड़ी	उत्तर पश्चिम	राजस्थान और गुजरात	902
5	बीकानेर – मेड़ता – जोधपुर और मेड़ता – फुलेरा	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	424
6	उदयपुर सिटी – हिम्मत नगर	उत्तर पश्चिम	गुजरात	210
7	पीपाड़ रोड – बिलाड़ा, मकराना – परबतसर और मेड़ता रोड – मेड़ता सिटी सहित थईयात हमीरा – सानू	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	136

क्र.सं.	रेलखंड	रेलवे	राज्य	मार्ग कि.मी.
8	तिरुतुरैपूडी - अगस्तियंपल्लि	दक्षिण	तमिलनाडु	37
9	मिरज - लोंडा	दक्षिण पश्चिम	कर्नाटक	189
10	जेतलसर - वाँसजालिया सहित राजकोट - जेतलसर - वेरावल - सोमनाथ	पश्चिम	गुजरात	278





पश्चिम रेलवे के बड़ी लाइन नेटवर्क पर 100% विद्युतीकरण कार्य पूरा किया गया

सिगनल एवं दूरसंचार

सिगनल प्रणाली:

रेलगाड़ी परिचालन में संरक्षा का संवर्धन करने और इसे कुशल बनाने के लिए रंगीन रोशनी वाले बहु संकेती सिगनलों के साथ पैनल अंतर्पाशन/रूट रिले अंतर्पाशन/इलेक्ट्रॉनिक अंतर्पाशन से युक्त आधुनिक सिगनल प्रणालियां उत्तरोत्तर उपलब्ध कराई जा रही हैं। अभी तक भारतीय रेल में 6,628 रेलवे स्टेशनों (बड़ी लाइन के लगभग 99.7% रेलवे स्टेशनों को शामिल करते हुए) पर अप्रचलित बहु-केबिन यांत्रिक सिगनल प्रणालियों को बदलकर ऐसी प्रणालियां उपलब्ध कराई जा चुकी हैं, इस प्रकार इसके परिचालन में अंतर्ग्रस्त परिचालन लागत को यथेष्ट बनाने के साथ-साथ मानव हस्तक्षेप का न्यूनीकरण करके संरक्षा का संवर्धन किया गया है।

2016 में भारतीय रेल ने भविष्य में सभी प्रतिष्ठानों में इलेक्ट्रॉनिक अंतर्पाशन उपलब्ध कराने का सैद्धांतिक निर्णय लिया था। 31.03.2025 की स्थिति के अनुसार, 21 यांत्रिक सिगनल प्रणाली वाले रेलवे स्टेशनों सहित 6,649 अंतर्पाशित रेलवे स्टेशनों में से 3,691 रेलवे स्टेशनों पर इलेक्ट्रॉनिक अंतर्पाशन प्रणाली उपलब्ध कराई जा चुकी है।

संपूर्ण रेलपथ परिपथन: रेलपथ उपयोग सत्यापन सुनिश्चित करने के लिए, 31.03.2025 तक ए, बी, सी, डी स्पेशल और ई स्पेशल मार्ग को शामिल करते हुए लगभग 35,909 स्थलों पर रेलपथ परिपथन पूरा किया जा चुका है। भारतीय रेल में कुल 6,635 रेलवे स्टेशनों (99.78%) पर संपूर्ण रेलपथ परिपथन उपलब्ध करा दिया गया है।

धुरा गणक द्वारा द्वारा ब्लॉक जांच: संरक्षा और रेलवे स्टेशन पर रेलगाड़ी के पूर्ण आगमन का उन्नत गतिशील स्वचल सत्यापन का संवर्धन करने के लिए, कांटों एवं सिगनलों का केंद्रीकृत परिचालन रखने वाले रेलवे स्टेशनों पर धुरा गणक द्वारा ब्लॉक जांच उपलब्ध कराई जा रही है। 31.03.2025 की स्थिति के अनुसार, 6,127 ब्लॉक रेलखंडों पर धुरा गणक द्वारा ब्लॉक जांच उपलब्ध कराई जा चुकी है।

मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल-प्रणाली (आईबीएस) एक ब्लॉक रेलवे स्टेशन के विकास और परिचालन के दौरान अपेक्षित परिचालन जनशक्ति एवं सुविधाओं के रूप में अतिरिक्त पुनरावर्ती राजस्व व्यय के बिना व्यस्त रेलखंडों में लाइन क्षमता का संवर्धन करने में मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल-प्रणाली की व्यवस्था बहुत उपयोगी सिद्ध हुई है। 31.03.2025 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में 780 ब्लॉक रेलखंडों में मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल-प्रणाली उपलब्ध कराई जा चुकी है।

स्वचल ब्लॉक सिगनल-प्रणाली (एबीएस): भारतीय रेल में मौजूदा उच्च घनतव वाले मार्गों पर लाइन क्षमता का संवर्धन और मध्यांतर का न्यूनीकरण करने के लिए, स्वचल ब्लॉक सिगनल-प्रणाली की व्यवस्था द्वारा सिगनल प्रणाली कम लागत का समाधान उपलब्ध कराती है। 31.03.2025

की स्थिति के अनुसार, 5,525 मार्ग किलोमीटर पर स्वचल ब्लॉक सिगनल-प्रणाली उपलब्ध कराई जा चुकी है।

स्वचल रेलगाड़ी रक्षण प्रणाली: कवच स्वदेश में विकसित स्वचालित रेलगाड़ी रक्षण प्रणाली है। कवच अत्यधिक प्रौद्योगिकी प्रधान प्रणाली है, जिसके लिए उच्चतम स्तर के संरक्षा प्रमाणीकरण की आवश्यकता है। यदि लोको पायलट ब्रेक लगाने में विफल रहता है तो कवच स्वचालित ब्रेक लगाकर लोको पायलट को निर्दिष्ट गति सीमा के भीतर रेलगाड़ी चलाने में सहायता करता है तथा खराब मौसम के दौरान रेलगाड़ी को सुरक्षित ढंग से चलाने में भी सहायता करता है।

अब तक कवच को दक्षिण मध्य रेलवे और उत्तर मध्य रेलवे के 1,548 मार्ग किलोमीटर पर लगाया जा चुका है। दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा गलियारों (लगभग 3,000 मार्ग किलोमीटर) के लिए कवच संबंधी कार्य प्रगति पर है।

कवच को कार्यान्वित करने के अगले चरण की योजना निम्नानुसार है:-

क. 10,000 इंजनों में इसे संस्थापित करने की परियोजना को अंतिम रूप दे दिया गया है।

ख. भारतीय रेल के सभी स्वर्णिम चतुर्भुज, स्वर्णिम चतुर्भुज विकर्ण, उच्च घनत्व नेटवर्क मार्गों और चिह्नित खंडों को कवर करते हुए लगभग 15,000 मार्ग कि.मी. के लिए कवच के रेलपथ साइड कार्यों के लिए बोलियां आमंत्रित की गई हैं।

केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण: यह कंप्यूटर आधारित प्रणाली है जो कई रेलवे स्टेशनों को शामिल करने वाले कई सिगनल प्रणाली प्रतिष्ठानों का एक ही स्थल से नियंत्रण और प्रबंधन करना साध्य बनाती है। यह रेल यातायात का केंद्रीकृत रियल टाइम सिमुलेशन भी उपलब्ध कराती है जिससे समयनिष्ठ रेलगाड़ी परिचालन के लिए रियल टाइम यातायात योजना बनाने में सहायता मिलती है। नियंत्रकों द्वारा रियल टाइम के आधार पर सीधे केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण केंद्र से रेलगाड़ी संचलन का प्रबंधन किया जा सकता है।

अलीगढ़-कानपुर मार्ग पर 47 रेलवे स्टेशनों के साथ दोहरी लाइन रेलखंड के 409 मार्ग किलोमीटर को शामिल करने वाले केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण को चालू किया जा चुका है। उत्तर मध्य रेलवे पर टूण्डला-सीटीसी पर 'सीओए' के साथ सीटीसी के इंटरफेसिंग का कार्य चल रहा है। टुण्डला सीटीसी के मामलों का उपयोग करने के आधार पर सीटीसी को तीन और मंडलों पर विस्तार करने की योजना है।

रेलगाड़ी प्रबंधन प्रणाली:- रेलगाड़ी प्रबंधन प्रणाली, मंडल नियंत्रण केंद्र में उपलब्ध कराई गई विशाल स्क्रीन पर रेलगाड़ियों की स्थिति, सभी रेलगाड़ी संचलनों की रियल टाइम स्थिति और शामिल रेलखंड का संपूर्ण दृश्य दर्शाती है। समयपालन रिपोर्ट, रेक और कर्मीदल लिंक, रेलगाड़ी ग्राफ और असामान्य घटना रिपोर्ट नियंत्रण कार्यालय में तैयार की जाती है।

समग्र डिस्प्ले पैनल को, जिसे 'मिमिक इंडिकेशन पैनल' कहा जाता है, एक नजर में प्रणाली की विस्तृत स्थिति दिखाने के लिए डिजाइन किया गया है। यह प्रत्याशा है कि रेलगाड़ी प्रबंधन प्रणाली/ केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण परियोजनाओं के चालू होने के साथ, हमारे नियंत्रक रेलगाड़ी परिचालन कुशलतापूर्वक प्रबंधन करने में सक्षम होंगे। नियंत्रण कार्यालयों में रियल टाइम रेलगाड़ी चालन सूचना उपलब्ध कराने के अलावा, यात्रियों को रेलवे स्टेशनों पर यात्री सूचना प्रणाली के स्वचालित कार्य

द्वारा रेलगाड़ियों के रेलवे स्टेशनों पर सटीक आगमन/प्रस्थान सूचना भी उपलब्ध कराई जाएगी। यह प्रणाली पश्चिम और मध्य रेलवे में मुंबई तथा पूर्व रेल के हावड़ा के उपनगरीय रेलखंडों पर उपलब्ध कराई जा चुकी है। पूर्व तट रेल के खोरधा रोड और पूर्व रेलवे के सियालदह मंडल में समान प्रणाली उपलब्ध कराई जा रही है।

समपार फाटकों का अंतर्पाशन:- 31.03.2025 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल ने समपारों पर संरक्षा का संवर्धन करने के लिए 11,094 समपार फाटकों पर सिगनलों के साथ अंतर्पाशन उपलब्ध करा दिया है।

समपार फाटकों पर स्लाइडिंग बूम:- विशेषकर उपनगरीय क्षेत्रों में सड़क वाहनों द्वारा समपार फाटक क्षतिग्रस्त होने पर रेलगाड़ी सेवाओं में व्यवधान का न्यूनीकरण करने में अंतर्पाशित की गई स्लाइडिंग बूम की व्यवस्था बहुत कारगर सिद्ध हुई है। स्लाइडिंग बूम अंतर्पाशन की व्यवस्था के साथ, सिगनल प्रणाली रेलगाड़ी परिचालन पर न्यूनतम प्रभाव के साथ सामान्य ढंग से कार्य करना जारी रखती है। 31.03.2025 की स्थिति के अनुसार, 8155 अदद व्यस्त अंतर्पाशित समपारों पर लिफ्टिंग बैरियरों के साथ-साथ स्लाइडिंग बूम उपलब्ध करा दिए गए हैं और व्यस्त फाटकों पर भी उत्तरोत्तर उपलब्ध कराए जा रहे हैं।

भारतीय रेल में सिगनल प्रणाली की व्यवस्था में वृद्धि

मद	मार्च, 21	मार्च, 22	मार्च, 23	मार्च, 24	**मार्च, 25**
पैनल अंतर्पाशन (रेलवे स्टेशन)	3,747	3,438	3,134	2,950	**2,751**
रूट रिले अंतर्पाशन (रेलवे स्टेशन)	247	226	217	201	**186**
इलेक्ट्रॉनिक अंतर्पाशन (रेलवे स्टेशन)	2206	2572	3045	3424	**3691**
पैनल अंतर्पाशन/रूट रिले अंतर्पाशन/ इलेक्ट्रॉनिक अंतर्पाशन (रेलवे स्टेशन)	6,200	6,236	6,396	6,575	**6,628**
धुरा गणक द्वारा ब्लॉक जांच (ब्लॉक रेलखंड)	5,805	6,003	6,364	6,058	**6,127**
स्वचल सिगनल-प्रणाली (मार्ग किलोमीटर)	3,447	3,549	3,908	4,431	**5,525**
मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल-प्रणाली (ब्लॉक रेलखंड)	628	666	727	756	**780**
अंतर्पाशित समपार फाटक (अदद)	11,710	10,854	11,079	11,062	**11,094**

आत्मनिर्भरता:

सिगनल प्रणाली कारखाना:- रेल सिगनल प्रणाली संस्थापनाएं रेलगाड़ियों के सुचारू और संरक्षित परिचालन के लिए अनेक विशेषीकृत उपस्करों का उपयोग करती हैं। प्रौद्योगिकी के उन्नयन और सिगनल प्रणाली की विद्युत/इलेक्ट्रॉनिक प्रणाली की ओर बदलाव के साथ इन उपस्करों की मांग बढ़ गई है। इस बढ़ी

हुई मांग को पूरा करने में आत्मनिर्भरता प्राप्त करने के लिए दक्षिण रेल के पोत्तनूर, दक्षिण मध्य रेल के मेट्टुगुडा, पूर्वोत्तर रेल के गोरखपुर, पूर्व रेलवे के हावड़ा, मध्य रेल के भायखला, पश्चिम रेल के साबरमती, दक्षिण पूर्व रेल के खड़गपुर और उत्तर रेल के गाजियाबाद में भारतीय रेल के सिगनल प्रणाली कारखानों में इलेक्ट्रिक पाइंट मशीनों, टोकनरहित ब्लॉक उपकरणों, दोहरी लाइन ब्लॉक उपकरणों, धुरा गणकों, विभिन्न प्रकार के रिले आदि जैसी वस्तुओं का विनिर्माण किया जा रहा है। इन सिगनल प्रणाली एवं दूरसंचार कारखानों का वर्ष-वार उत्पादन निम्नानुसार है:

सिगनल-प्रणाली एवं दूरसंचार कारखानों का वर्ष-वार उत्पादनः-

वर्ष	उत्पादन (रु. करोड़ में)
2020-21	25,041.89
2021-22	31,300.00
2022-23	34,033.42
2023-24	45,771.00
2024-25	**36,769.00**

दूरसंचारः

भारतीय रेल में रेलगाड़ी नियंत्रण, परिचालन और संरक्षा में दूरसंचार महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। भारतीय रेल ने अपनी संचार आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अत्याधुनिक, राष्ट्रव्यापी दूरसंचार नेटवर्क स्थापित किया है। रेलटेल, रेलवे केंद्रीय सरकारी लोक उद्यम, भारतीय रेल दूरसंचार नेटवर्क की अधिशेष क्षमता का सफलतापूर्वक व्यावसायिक दोहन कर रहा है।

मार्च 2025 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल के पास लगभग 66,858 मार्ग किलोमीटर का ऑप्टिकल फाइबर केबल है जो गीगाबाइट्स ट्रैफिक वहन कर रहा है। रेल नियंत्रण संचार भी, जो रेलगाड़ी परिचालन के लिए सारतात्विक है, ऑप्टिकल फाइबर केबल प्रणाली पर कार्य कर रहा है। यह ऑप्टिकल फाइबर केबल नेटवर्क रेलटेल के माध्यम से राष्ट्रीय ज्ञान नेटवर्क के निर्माण में भी महत्वपूर्ण योगदान दे रहा है। रेलटेल रेलवायर ब्रॉडबैंड सेवाएं भी उपलब्ध कराता है।

भारत सरकार की ''डिजिटल इंडिया'' पहल के अनुसरण में, रेलवे 6,115 रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई इंटरनेट सुविधा उपलब्ध करा चुकी है। भारतीय रेल संरक्षा सुनिश्चित करने और रेलगाड़ी परिचालन में विश्वसनीयता का संवर्धन करने के लिए 1.63 लाख वेरी हाई फ्रीक्वेंसी सेटों का भी उपयोग कर रही है।

यात्रियों और परिसरों की सुरक्षा का संवर्धन करने और रेलवे स्टेशन परिसरों में विशेषकर महिलाओं और बच्चों के विरुद्ध अपराध के प्रति एक शक्तिशाली निवारक के रूप में कार्य करने के लिए, भारतीय रेल ने सभी रेलवे स्टेशनों (हाल्ट स्टेशनों को छोडकर सभी कोटियां) पर वीडियो निगरानी प्रणाली उपलब्ध कराने की योजना बनाई है। 31.03.2025 तक 1,113 रेलवे स्टेशनों पर वीडियो निगरानी (सीसीटीवी) प्रणाली

उपलब्ध करा दी गई है। इसके अलावा, रेल कार्यालयों और भारतीय रेल के सभी मंडलो और क्षेत्रीय अस्पतालों में भी सीसीटीवी उपलब्ध कराए गए हैं।

भारतीय रेल के विभिन्न भागों में हाथियों की घुसपैठ लंबे समय से संरक्षा संबंधी चिंता का विषय रही है। इनके परिणामस्वरूप रेलगाड़ियां पटरी से उतर जाती हैं, जिससे वन्य जीवों को हानि पहुंचती है, लोगों की मृत्यु होती है, रेलगाड़ियों के परिचालन में व्यवधान उत्पन्न होता है और भारतीय रेल को भारी नुकसान होता है। ऐसी स्थितियों से निपटने के लिए भारतीय रेल द्वारा विभिन्न निवारक उपाय किए गए हैं। इस संबंध में, विभिन्न क्षेत्रों में हाथियों की घुसपैठ संबंधी चेतावनी देने के लिए अतिरिक्त सहायता उपलब्ध कराने हेतु समर्पित ऑप्टिकल फाइबर केबल आधारित ध्वनिक संवेदन प्रणाली की योजना बनाई गई है, ताकि आवश्यक निवारक कार्रवाई की जा सके और रेलवे के रेलगाड़ी यातायात को एक अभिनव संरक्षा समाधान मुहैया कराया जा सके। अब तक, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में 141 मार्ग किलोमीटर में इसकी व्यवस्था कर दी गई है।

रेलवे को कैप्टिव सचल रेलगाड़ी रेडियो संचार (एमटीआरसी) दूरसंचार के लिए 700 मेगाहर्ट्ज स्पेक्ट्रम में 5 मैगाहर्ट्ज बैंडविथ आबंटित की गई है।

रेलवे ने वॉयस ट्रैफिक के लिए अपना मल्टी प्रोटोकॉल लेवल स्विचिंग आधारित नेक्स्ट जेनरेशन नेटवर्क भी स्थापित किया है। इस नेक्स्ट जेनरेशन नेटवर्क का उपयोग रेलवे के एडमिनिस्ट्रेटिव वॉयस ट्रैफिक को वहन करने वाली 100 एक्सचेंजों से अधिकाधिक इंटरकनेक्ट करने के लिए किया गया है। संरक्षा, विश्वसनीयता और उत्पादकता का संवर्धन करने के लिए संचार को साध्य बनाने हेतु कॉमन यूजर ग्रुप मोबाइल फोन को भी किराये पर लिया गया है। इसके अलावा, रेलवे ने अपने सभी कर्मचारियों के लिए कॉमन यूजर ग्रुप सुविधा का विस्तार करने का निर्णय लिया है।

यात्री आराम सुनिश्चित करने में दूरसंचार भी प्रमुख भूमिका निभाता है। यात्रियों की सुविधा के लिए, 1398 रेलवे स्टेशनों पर रेलगाड़ी सूचना बोर्ड, 6,159 रेलवे स्टेशनों पर जन उद्घोषणा प्रणालियां और 932 रेलवे स्टेशनों पर सवारी डिब्बा मार्गदर्शन प्रणालियां उपलब्ध कराई गई हैं।

भारत सरकार की डिजिटल पहल के भाग के रूप में और डिजिटल अंतराल को पाटने के लिए, 31.03.2025 की स्थिति के अनुसार 6,115 रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई सुविधा उपलब्ध करा दी गई है। भारतीय रेल अपनी कार्यप्रणाली में पारदर्शिता और कार्यकुशलता में सुधार लाने के साथ-साथ कार्यालय में कागज रहित कामकाज के लिए ई-ऑफिस एप्लिकेशन को उत्तरोत्तर क्रियान्वित कर रही है। 31.03.2025 तक, सभी क्षेत्रीय और मंडल मुख्यालयों सहित 236 स्थलों को ई-ऑफिस द्वारा जोड़ा गया है और भारतीय रेल में 1.47 लाख उपयोगकर्ता अकाउंट बनाए जा चुके हैं।

महत्वपूर्ण दूरसंचार परिसंपत्तियां नीचे सारणीबद्ध हैं:

क्र.सं.	संस्थापन	इकाइयां	31.03.2024 की स्थिति के अनुसार	31.03.2025 की स्थिति के अनुसार
1.	ऑप्टिकल फाइबर केबल	मार्ग किलोमीटर	66,179	**66,858**
2.	क्वाड केबल	मार्ग किलोमीटर	65,943	**66,522**
3.	रेलवे टेलीफोन सब्सक्राइबर्स लाइनें	अदद	3,45,374	**3,45,374**
4.	नियंत्रक खंडों की संख्या जिनमें ड्योल टोन मल्टीपल फ्रीक्वेंसी नियंत्रण उपस्कर उपलब्ध कराए गए हैं	अदद	325	**325**
5.	सचल रेलगाड़ी रेडियो संचार प्रणाली (मार्ग किलोमीटर):-			
	क. जीएसएम ® आधारित	मार्ग किलोमीटर	2,340	**2,340**
	ख. टीईटीआरए आधारित	मार्ग किलोमीटर	75.38	**135.85**
6.	जन उद्घोषणा प्रणाली	स्टेशनों की संख्या	5,980	**6,159**
7.	रेलगाड़ी प्रदर्शन बोर्ड	स्टेशनों की संख्या	1,274	**1,398**
8.	सवारी डिब्बा मार्गदर्शन प्रणाली	स्टेशनों की संख्या	756	**932**
9.	वेरी हाई फ्रीक्वेंसी सेट			
	क. 5 वाट सेट (हैंड हेल्ड)	अदद	1,41,726	**1,63,988**
	ख. 25 वाट सेट (रेलवे स्टेशनों पर)	अदद	7,335	**9,345**
10.	वी सैट	अदद	324	**296**
11.	रेलनेट कनेक्शन	अदद	1,70,189	**1,72,383**
12.	यूटीएस/पीआरएस सर्किट	अदद	10,409	**10,447**
13.	एफओआईएस सर्किट	अदद	3,003	**3,184**
14.	एक्सचेंज सर्किट	अदद	1,600	**1,564**
15.	रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई	स्टेशनों की संख्या	6,112	**6,115**
16.	रेलवे स्टेशनों पर सीसीटीवी	स्टेशनों की संख्या	1,001	**1,113**
17.	ई-ऑफिस (स्थलों की संख्या)	स्थलों की संख्या	236	**236**

चल स्टॉक

रेल इंजन:

31 मार्च, 2025 के स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल के रेलइंजन बेड़े में 34 भाप, 4,296 डीजल और 11,762 बिजली रेलइंजन थे। इन रेलइंजनों के औसत कर्षण क्षमता के साथ इनकी कर्षण-वार संख्या इस प्रकार है:

वर्ष	रेल इंजनों की संख्या				प्रति रेल इंजन कर्षण क्षमता (कि.ग्रा. में)	
	भाप	डीज़ल	बिजली	जोड़	बड़ी लाइन	मीटर लाइन
1950-51	8,120	17	72	8,209	12,801	7,497
1960-61	10,312	181	131	10,624	14,733	8,201
1970-71	9,387	1,169	602	11,158	17,303	9,607
1980-81	7,469	2,403	1,036	10,908	19,848	10,429
1990-91	2,915	3,759	1,743	8,417	24,088	12,438
2000-01	54	4,702	2,810	7,566	29,203	18,537
2010-11	43	5,137	4,033	9,213	34,380	18,304
2020-21	39	5,108	7,587	12,734	39,911	16,439
2022-23	39	4,730	9,565	14,334	41,137	15,978
2023-24	38	*4,401	10,675	*15,114	43,380	15,987
2024-25	**34**	**4,296**	**11,762**	**16,092**	**44,418**	**15,804**

*संशोधित

पिछले चार वर्षों के लिए कर्षण-वार, औसत कर्षण क्षमता प्रति रेलइंजन (किलोग्राम) इस प्रकार है:

वर्ष	बड़ी लाइन		मीटर लाइन	
	डीज़ल	बिजली	डीज़ल	बिजली
2020-21	40,246	39,691	19,080	-
2022-23	40,806	41,296	18,964	-
2023-24	41,462	44,147	19,192	-
2024-25	**42,559**	**45,077**	**18,967**	**-**

विभिन्न वर्षों के दौरान समग्र सीट क्षमता सहित यात्री वाहक वाहन और अन्य सवारी वाहनों की उपलब्धता नीचे दर्शाई गई है:-

वर्ष	यात्री सवारी डिब्बे						अन्य कोचिंग वाहन (संख्या+)
	ईएमयू कोच		परंपरागत सवारी डिब्बे		डीएमयू/डीएचएमयू		
	संख्या	क्षमता $	संख्या @	सीटों की क्षमता	संख्या	सीटों की क्षमता	
1950-51	460	87,986	13,109	8,54,678	-	-	6,059
1960-61	846	1,50,854	20,178	12,80,797	-	-	7,415
1970-71	1,750	3,40,541	24,676	15,05,047	-	-	8,719
1980-81	2,625	5,00,607	27,478	16,95,127	-	-	8,230
1990-91	3,142	6,09,042	28,701	18,64,136	-	-	6,668
2000-01	4,526	8,59,701	33,258	23,72,729	142	13,884	4,731
2010-11	7,292	13,64,948	45,082	32,54,555	761	74,097	6,500
2020-21	10,991	19,51,169	58,778	43,00,547	1,965	1,75,534	7,949
2022-23	11,913	17,69,868	64,671	47,71,028	1,711	1,82,746	11,419
2023-24*	12,798	14,69,733	65,518	48,82,227	2,522	2,48,975	13,111
2024-25	**13,263**	**15,43,464**	**68,458**	**51,60,995**	**2,517**	**2,48,531**	**13,935**

$ खड़े होने का स्थान भी शामिल है।
+ सामान यान, डाक यान, पार्सल यान आदि शामिल हैं।
@ रेल कारें शामिल हैं।
*संशोधित

माल डिब्बे:

31 मार्च 2025 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल के मालडिब्बों के बेड़े में 3,46,366 मालडिब्बे थे, जिनमें 81,776 ढके हुए मालडिब्बे, 1,97,397 ऊंचे साइड वाले खुले, 23,744 छोटी साइड वाले खुले, 26,561 अन्य प्रकार के और 16,888 ब्रेक यान/वैभागिक मालडिब्बे थे:

वर्ष	लाइन पर कुल मालडिब्बे (इकाई में)	माल डिब्बों की कुल संख्या का प्रतिशत					
		ढके हुए	खुले ऊंची साइड वाले	खुले छोटी साइड वाले	अन्य प्रकार	विभागीय	जोड़
1950-51	2,05,596	58.9	25.5	3.4	7.2	5.0	100
1960-61	3,07,907	57.3	25.5	2.5	10.6	4.1	100
1970-71	3,83,990	53.4	25.6	1.8	13.0	4.2	100
1980-81	4,00,946	53.3	28.3	3.2	11.8	3.4	100
1990-91	3,46,102	49.1	29.6	3.6	14.4	3.3	100
2000-01	2,22,193	34.1	41.0	3.6	17.5	3.8	100
2010-11	2,29,987	26.6	52.8	3.1	12.0	5.6	100
2020-21	3,02,663	22.3	56.1	8.2	8.1	5.3	100
2022-23	3,15,103	22.8	55.9	7.8	8.1	5.4	100
2023-24	*3,28,559	23.6	56.2	7.4	8.0	4.8	100
2024-25	**3,46,366**	**23.6**	**57.0**	**6.9**	**7.7**	**4.9**	**100**

* संशोधित

बड़ी लाइन और मीटर लाइन पर प्रति मालडिब्बा ढुलाई क्षमता नीचे दर्शाई गई है:

वर्ष	सभी लाइनें		बड़ी लाइन		मीटर लाइन	
	माल डिब्बों की कुल संख्या $ (000)	कुल क्षमता (मिलियन टन में)	संख्या $ (000)	औसत क्षमता (टनों में)	संख्या $ (000)	औसत क्षमता (टनों में)
1950-51	195	4.14	149	22.6	43	17.1
1960-61	295	6.30	207	23.1	83	18.0
1970-71	368	9.35	271	27.8	91	19.1
1980-81	387	11.14	299	30.6	83	23.0
1990-91	335	11.50	276	36.9	55	22.9
2000-01	214	10.19	199	48.7	14	34.4
2010-11	217	12.18	213	56.6	4	33.0
2020-21	287	17.82	286	62.3	0.9	32.2
2022-23	298	18.73	297	62.9	0.8	32.3
2023-24	*313	*19.65	*312	62.9	0.8	*32.3
2024-25	**329**	**21.05**	**329**	**63.9**	**0.7**	**40.4**

$ विभागीय सेवा माल डिब्बों और ब्रेक यानों को छोड़कर
* संशोधित

31.03.2025 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में चालित कुछ प्रमुख प्रकार के मालडिब्बों को नीचे दर्शाया गया है:

माल डिब्बा बेड़े के प्रकार (बड़ी लाइन) (संदर्भ एफएमएम)

माल डिब्बों के प्रकार	उपलब्ध इकाइयां	धुरा भार (टन)	संक्षिप्त विवरण
बीओएक्सएनएचएल/ बीओएक्सएनएचएल25टन	1,08,098	20.6	बोगी खुले वात ब्रेक, स्टेनलेस स्टील मालडिब्बा।
बीओएक्स' एन' /एम1	15,105	23.2	कोयले, लौह अयस्क आदि जैसी थोक वस्तुओं के संचलन के लिए ढलवां इस्पता स्टील बोगी, उच्च तन्य कप्लर्स, शुंडाकार कार्ट्रिज रोलर बेयरिंग, वात ब्रेक इत्यादि के साथ उच्च-पार्श्व बोगी खुला मालडिब्बा।
बीओएक्सएनएचएस/एम1/2	14,337	23.2	बोगी खुला मालडिब्बा, वात ब्रेक, उच्च गति।
बीओएक्सएनएस	7,293	23.2	बोगी खुला मालडिब्बा, वात ब्रेक, उच्च गति।
बीओएक्सएनएलडब्ल्यू/ बीओएक्सएनएलडब्ल्यूएम2	2,253	20.6	बोगी खुला मालडिब्बा, वात ब्रेक, हल्का वजन।
बीओएक्सएनसीआर/ बीओएक्सएनसीआरएम1	442	22.48	बोगी खुला मालडिब्बा, वात ब्रेक, संक्षारण प्रतिरोधी आईआरएस एम: 44 स्टील से निर्मित।
बीओएक्सएनएचए	221	23.17	कोयले के परिवहन के लिए डिजाइन किया गया उच्च-पार्श्व दीवारों के साथ 22 टन धुरा भार, खुली बोगी, वात ब्रेक मालडिब्बा (बोक्सन से बड़ा)।
बीओवाईईएल	984	20.71	22.9 टन के धुरा भार के साथ खनिज/लौह अयस्क की ढुलाई के लिए मानक गोंडोला मालडिब्बा, वात ब्रेक।
बीसीएनएम1/बीसीएनएएम1	33,576	27.20/24.55	बोरीबंद सीमेंट, खाद्यान्न, उर्वरक इत्यादि के परिवहन के लिए बोगी आवृत्त मालडिब्बा, वात ब्रेक, रिपटों से पूर्णत: बंद/वेल्डित निर्माण।
बीसीएनएएचएस/एम1	38,527	27.2	उच्च गति बोगी कैसनब -22 एचएस बोगी के साथ आवृत्त बोगी, वात ब्रेक, पूर्णत: वेल्डित और रिपटों से बंद निर्माण।
बीसीएनएचएल	18,858	20.8	आवृत्त बोगी, वात ब्रेक, सूक्ष्म-मिश्र धातु (स्टेनलेस स्टील मालडिब्बा)

बीओबीआरएनएचएसएम1/ बीओबीआरएनएम1	21,057	25.6/ 26.4	कोयले के लिए खुली बोगी द्रुत निस्सारण वात ब्रेक मालडिब्बा।
बीआरएनएएचएस/ बीआरएनएएम1	6,425	23.54/25.43	बोगी रेल मालडिब्बा भारी, वात ब्रेक, उच्च गति बोगी, रिपट सह वेल्डित निर्माण।
बीओएसटी/एचएस/एम1/2	11,769	25.5	तैयार इस्पात उत्पादों के लिए अधिक लंबा बोक्सनएचएस, वात ब्रेक मालडिब्बा।
बीआरएचएनईएचएस	1,520	26.15	इंजीनियरी विभाग के लिए बोगी रेल मालडिब्बा, वात ब्रेक, उच्च गति कैसनब बोगी।
बीएफएनएस/ बीएफएनएस22.9	1,188	23.6/26.71	तप्त वेल्लित कॉयल्स, पत्तरों, चादरों और गुटकों के लदान के परिवहन हेतु सपाट बोगी, वात ब्रेक, उच्च गति मालडिब्बा।
बीआरएन/बीआरएन22. 9/एम1	6,827	23.54/23.3	बोगी रेल मालडिब्बा भारी, वात ब्रेक।
बीओबीवाईएन/एचएसएम/	8,151	24.9/25.2	बोगी हॉपर, वात ब्रेक, पेंदी निस्सारण मालडिब्बा।
बीओबीवाईएन/एचएसएम/ बीओबीवाईएन22.9	9,179	24.9/25.2	बोगी हॉपर, वात ब्रेक, पेंदी निस्सारण मालडिब्बा।
बीओबीएसएनएम1/ बीओबीएसएनएस	2,500	30.00/28.5	लौह अयस्क के लिए खुली बोगी वात ब्रेक, पार्श्व निस्सारण मालडिब्बा।
बीटीपीएन	13,006	27.00	पेट्रोल, नेप्था, एटीएफ और अन्य पेट्रोलियम उत्पादों जेसे तरल परेषणों के लिए बोगी टंकी मालडिब्बा, वात ब्रेक।
बीटीपीजीएलएन	1,077	41.6	तरल पेट्रोलियम गैस की ढुलाई के लिए बोगी टंकी बैगन, वात ब्रेक।
बीटीएफएलएन	777	41.6	फ्रेमलेस काय के साथ बोगी टंकी मालडिब्बा, वात ब्रेक।
बीएलसीए/बीएलसीएएम/ बीएलसीबी/बीएलसीबीएम	22,582	19.1/ 18.00	निचला प्लेटफार्म कंटेनर सपाट मालडिब्बा, 840 मिलीमीटर पहिया व्यास, एएआर 'ई' प्रकार सेंटर बफर कप्लर और स्लैक लेस ड्रा बार सिस्टम (निजी स्वामित्व)
बीएलएलए/बीएलएलबी	1,607	19.00	कंटेनर सपाट मालडिब्बा, बीएलसीए/बीएलसीबी जैसा, लेकिन 45 फीट के अधिक लंबे प्लेटफॉर्म के साथ। (निजी स्वामित्व)।

मरम्मत और अनुरक्षण:

चल स्टॉक के पूरे बेड़े के लिए मरम्मत एवं अनुरक्षण की सुविधाएं 40 लोको शेड और 297 बड़ी लाइन और 3 मीटर लाइन सवारी एवं माल डिब्बा मरम्मत लाइनें तथा केंद्रीय मरम्मत डिपो द्वारा सुलभ कराई जाती हैं।

वर्ष के दौरान रेल कारखानों में चल स्टॉक के किए गए आवधिक मरम्मत की संख्या नीचे तालिका में दर्शाई गई है:-

चल स्टॉक के प्रकार (बड़ी लाइन + मीटर लाइन)	वर्ष के दौरान किए गए आवधिक ओवरहाल की संख्या (अदद)	
	2023-24	**2024-25**
डीजल रेल इंजन	53	**33**
विद्युत रेल इंजन	445	**440**
सवारी डिब्बे	66,854	**69,459**
माल डिब्बे	29,270	**30,370**

कर्षण

बिजली और डीजल कर्षण भारतीय रेल पर कर्षण के प्रमुख साधन हैं। पिछले कई वर्षों से विभिन्न किस्म के कर्षण द्वारा ढोए गए यात्री और माल यातायात सेवाओं के लिए गाड़ी किलोमीटर और सकल टन किलोमीटर के अनुसार यातायात की हिस्सेदारी को नीचे दी गयी तालिकाओं में दर्शाया गया है:

कर्षण की किस्म के अनुसार गाड़ी किमी का प्रतिशत

वर्ष	यात्री				माल यातायात		
	भाप	डीज़ल@	बिजली		भाप	डीज़ल	बिजली
			इंजन$	ई.एम.यू.#			
1950-51	93	-	2	5	99	-	1
1960-61	91	-	2	7	94	5	1
1970-71	77	7	7	9	46	39	15
1980-81	49	25	14	12	18	62	20
1990-91	21.8	42.4	22.6	13.2	3	60.6	34.4
2000-01	-	56.2	31.2	12.7	-	43.5	56.5
2010-11	-	49.4	36.6	13.9	-	37.5	62.7
2020-21	-	18.9	63.7	17.3	-	27.0	73.0
2022-23	-	20.4	62.7	16.9	-	20.5	79.5
2023-24	-	*15.3	67.2	*17.5	-	19.3	80.7
2024-25	**-**	**11.0**	**70.5**	**18.5**	**-**	**16.8**	**83.2**

@ डीएचएमयू एवं डेमू सहित
$ रेल कार एवं रेल बस सहित
वंदे भारत एवं मेमू सहित
* संशोधित

कर्षण की किस्म के अनुसार सकल टन किलोमीटर का प्रतिशत

वर्ष	यात्री				माल यातायात		
	भाप	डीज़ल@	बिजली		भाप	डीज़ल	बिजली
			इंजन	ई.एम.यू.#			
1950-51	92.4	-	2.8	4.8	98.3	-	1.7
1960-61	91.9	-	2.7	5.4	90.5	8.1	1.4
1970-71	74.1	10.7	8.2	7.0	32.2	47.7	20.1
1980-81	41.2	33.0	17.2	8.6	9.0	67.0	24.0
1990-91	15.1	47.1	29.5	8.3	0.8	57.8	41.4
2000-01	-	52.8	40.2	7.0	-	40.2	59.8
2010-11	-	48.8	44.0	7.2	-	35.7	64.3
2020-21	-	21.2	69.1	9.7	-	25.5	74.5
2022-23	-	19.0	72.4	8.6	-	20.3	79.7
2023-24	-	*13.5	*76.9	*9.6	-	18.4	81.6
2024-25	**-**	**9.0**	**80.4**	**10.6**	**-**	**15.1**	**84.9**

@ डीएचएमयू एवं डेमू शामिल हैं
वंदे भारत एवं मेमू सहित
* संशोधित

विद्युत कर्षण:

विद्युत इंजन उत्पादन:

वर्ष 2024-25 के दौरान, भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयों द्वारा कुल 1,476 विद्युत रेल इंजनों का उत्पादन किया गया है। वर्ष के दौरान, चिरेका, बरेका और परेका ने क्रमशः 700, 472 और 304 तीन फेज ऊर्जा कुशल विद्युत रेल इंजनों का निर्माण किया है। इसके अलावा, एमईएलपीएल ने इस अवधि के दौरान 100 विद्युत रेल इंजनों का निर्माण किया है। 31 मार्च 2025 तक, भारतीय रेल के बेड़े में 12,308 विद्युत रेल इंजन हैं।

अमृत भारत रेलगाड़ियों के लिए विद्युत रेल इंजन:

नई प्रौद्योगिकी की अमृत भारत एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के परिचालन के लिए, चिरेका ने आकर्षक एरोडायनेमिक डिजाइनों वाले डब्ल्यूएपी-5 रेलइंजन विकसित किए हैं, जो 160 कि.मी./घंटा तक की गति से चलने में सक्षम हैं। ये रेलगाड़ियां पुश-पुल मोड में परिचालित की जाती हैं, जिसमें दोनों छोर पर रेलइंजन जुड़े होते हैं जो एक तार संयोजन से जुड़ी नियंत्रण प्रणाली द्वारा नियंत्रित किए जाते हैं। इस व्यवस्था से पीछे के इंजन को आगे वाले इंजन से संचालित किया जा सकता है, जिससे चालक दल की आवश्यकता समाप्त हो जाती है।

सुरक्षित और कुशल संचालन के लिए कवच (टक्करोधी), वास्तविक समय सूचना प्रणाली (आरटीआईएस), क्रू वॉयस एंड वीडियो रिकॉर्डिंग सिस्टम (सीवीवीआरएस), रिमोट मॉनिटरिंग सिस्टम (आरएमएस), ईपी समर्थित ब्रेक प्रणाली तथा सुरक्षित और अधिक कुशल संचालन के लिए वैकल्पिक ड्राइव गियर आदि जैसी आधुनिक प्रणालियां लगाई गई है। 31 मार्च 2025 की स्थिति के अनुसार, तीन जोड़ी अमृत भारत एक्सप्रेस गाड़ियों की नियमित सेवाएं परिचालित की जा रही हैं, जो उच्च गति वाली पैसेंजर रेल प्रौद्योगिकी में भारत की क्षमता को दर्शाती हैं।

ईएफ9के श्रेणी के 9000 अश्व शक्ति मालवाहक विद्युत रेल इंजन:

माल यातायात संचालन की गति और दक्षता बढ़ाने के लिए भारतीय रेल द्वारा शक्तिशाली 9,000 एचपी ईएफ9के विद्युत रेलइंजन का विकास किया गया है। चिरेका द्वारा आरडीएसओ के सहयोग से इन-हाउस निर्मित इस उन्नत मालगाड़ी इंजनों में तीन-फेज प्रणोदन प्रौद्योगिकी है और यह भारी लदान को बेहतर समय सीमा और विश्वसनीयता के साथ ढुलाई हेतु डिजाइन किया गया है।

31 मार्च 2025 की स्थिति के अनुसार, 57 ईएफ9के रेलइंजन संचालित किए जा रहे हैं। यह विकास उच्च अश्वशक्ति रेलइंजन उत्पादन क्षेत्र में भारत की बढ़ती सुदृढ़ता और माल परिवहन के क्षेत्र में आधुनिकीकरण पर ध्यान केंद्रण को दर्शाता है।

ईएफ12के श्रेणी के 12,000 अश्व शक्ति वाले मालवाहक विद्युत इंजन:

तीव्र ढलानों पर भारी ढुलाई संचालन को संभालने में सक्षम रेलइंजन, ईएफ12के विद्युत रेलइंजनों का उत्पादन किया गया है - जो भारत का अब तक का सबसे शक्तिशाली मालगाड़ी इंजन है। चिरेका में निर्मित, यह उच्च शक्ति वाला विद्युत रेल इंजन डब्ल्यूएजी9 का एक जुड़वां लोको संस्करण है, जो 104 टन का उल्लेखनीय ट्रैक्टिव प्रयास और 100 किमी/घंटा की अधिक गति प्रदान करता है।

वर्ष 2024-25 में, चिरेका ने 44 ईएफ12के रेलइंजनों का उत्पादन किया है। अतिरिक्त बैंकिंग इंजन की आवश्यकता के बिना ढलानों को संभालने के लिए डिजाइन किए गए ये शक्तिशाली रेलइंजन मालगाड़ी क्षमता में महत्वपूर्ण प्रगति का प्रतिनिधित्व करते हैं और भारतीय रेल की उन्नत निर्माण क्षमता को दर्शाते हैं।

हरित प्रौद्योगिकी का नया युग-एचओजी विद्युत आपूर्ति:

31 मार्च 2025 तक हेड-ऑन जनरेशन (एचओजी) प्रणाली से सुसज्जित 2,001 विद्युत रेलइंजनों के साथ भारतीय रेल द्वारा अपने पर्यावरण-अनुकूल परिवहन का संचालन किया जा रहा है। यह 2,158 तीन-फेज कोचिंग रेलइंजनों के कुल बेड़े का प्रभावशाली 93% दर्शाता है। एचओजी प्रौद्योगिकी के माध्यम से रेलगाड़ियों में ऑनबोर्ड सेवाओं के लिए सीधे शिरोपरि लाइनों से बिजली आपूर्ति की जा सकती है, जिससे उच्च ध्वनि और प्रदूषण फैलाने वाले डीजल जनरेटर की आवश्यकता समाप्त हो जाती है। इसके परिणामस्वरूप स्वच्छ परिचालन, कार्बन उत्सर्जन में कमी, ईंधन की खपत में कमी और यात्रियों की सुविधा में सुधार होता है।

रिमोट डायग्नोस्टिक सिस्टम:

संरक्षा और विश्वसनीयता बढ़ाने के लिए, भारतीय रेल द्वारा विद्युत रेलइंजनों को ऑनबोर्ड रिमोट डायग्नोस्टिक प्रणाली से सुसज्जित करके सहयोगी आईटी-आधारित समाधानों को अपनाया जा रहा है। भारत सरकार की 'डिजिटल इंडिया' पहल के अनुरूप, ये प्रणाली इंजनों की स्थिति की रियल टाइम में निगरानी करती है, दोषों का पता लगाती है, बेस स्टेशन को वायरलेस चेतावनियों का प्रेषण करती है, और लाइव ट्रैकिंग की सुविधा प्रदान करती है। 31 मार्च 2025 तक, इस प्रणाली को लगभग 600 रेलइंजनों में लगाया जा चुका है। साथ ही, चिरेका ने प्रमुख रेलइंजन मापदंडों की प्रस्तुति हेतु एक वेब पोर्टल विकसित करने की पहल की है और आईआईटी-कानपुर के साथ विभिन्न रेलइंजन उप-प्रणालियों के लिए एआई/एमएल-आधारित चेतावनी मॉडल से संबंधित कार्य किया जा रहा है, ताकि लाइन पर किसी सक्रिय इंजन के वास्तविक रूप में विफल होने से पहले प्रभावी निवारक अनुरक्षण किया जा सके।

इंजन परिसंपत्ति प्रबंधन के लिए सॉफ्टवेयर (एसएलएएम):

भारतीय रेल ने एक सशक्त एप्लिकेशन एसएलएएम (सॉफ्टवेयर फॉर लोको एसेट मैनेजमेंट) का आरंभ किया है जिसे क्रिस द्वारा विकसित किया गया है, ताकि अपने रेलइंजनों के बेड़े के कार्य निष्पादन की केंद्रीकृत निगरानी और प्रबंधन किया जा सके। यह प्रणाली अब देशभर में संचालित है, जिसमें 80 से अधिक लोको शेडों, 70 से अधिक ट्रिप शेड, उत्पादन इकाइयाँ, कारखानों और टीएलसी संगठन शामिल हैं। एसएलएएम एप्लिकेशन रेलइंजन के संचालन की रियल टाइम में निगरानी करने में सक्षम बनाती है, विभागों के बीच डेटा साझा करने की सुविधा प्रदान करती है, मार्गवर्ती अनुरक्षण की योजना बनाने में सहायक है और मरम्मत की अवधि और लागत के मानक तय करती है, जिससे विश्वसनीयता और परिचालनिक दक्षता में सुधार होता है।

इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल की स्वचालित गाड़ी सुरक्षा (एटीपी) प्रणाली 'कवच' के लिए ऑनबोर्ड उपकरणों के कार्यान्वयन की प्रभावी निगरानी इस प्लेटफॉर्म के माध्यम से की जा रही है।

कर्मी दल के लिए सुविधाएँ - रनिंग कक्ष:

चालन संबंधी परिस्थितियों और चालन संबंधी कर्मचारियों के कल्याण को बढ़ावा देने के लिए, भारतीय रेल ने रनिंग कक्ष से संबंधित महत्वपूर्ण सुधार किए हैं, जो आउटस्टेशन कर्मीदल तैनाती स्थानों पर लोको पायलटों के प्रवास के दौरान "होम अवे फ्रॉम होम" के रूप में सेवाएं प्रदान करते हैं। ये रनिंग कक्ष पूर्ण रूप से से कर्मियों की सुविधा और आरोग्य लाभ संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए डिजाइन किए गए हैं, ताकि वे अपने गृह स्टेशन लौटने वाली गाड़ियों पर ड्यूटी शुरू करने से पहले पर्याप्त विश्राम कर सकें। इस नेटवर्क के सभी प्रमुख रनिंग कक्ष (कुल 558) में सुविधाएं बढ़ाने के लिए वातानुकूलन

की सुविधा प्रदान की गई है। स्वच्छ किचन, आरओ पेयजल, साफ शौचालय, धुलाई की मशीनें और इस्त्री की सुविधाएं, योग कक्ष और अन्य सुविधाएँ उपलब्ध कराई गई हैं। ये सुधार एक सुरक्षित, गरिमापूर्ण और सुविधापूर्ण वातावरण सुनिश्चित करते हैं जिससे गाड़ियों के सुरक्षित संचालन के लिए बेहतर विश्राम और सतर्कता को बढ़ावा मिलता है।

डीजल कर्षण

सहायक ऊर्जा इकाई (एपीयू): एपीयू एक स्व-निहित इकाई है जो ईंधन की बचत के लिए डीजल इंजनों में लगाई जाती है, जिसमें बैटरी चार्ज करने के लिए कंप्रेसर और अल्टरनेटर के साथ एक छोटा डीजल इंजन लगा होता है। इसमें नियंत्रण, सहायक उपकरण का अपना सेट होता है और यह डीजल इंजन की मौजूदा नियंत्रण प्रणाली से एकीकृत होता है। एपीयू प्रणाली में, जब इंजन 10 मिनट से अधिक समय तक निष्क्रिय रहता है, तो मुख्य इंजन बंद हो जाता है और छोटा 25 अश्व शक्ति वाला इंजन चालू हो जाता है और यह बैटरियों और एयर ब्रेक पाइपों को चार्ज करता है। एपीयू का डीजल इंजन के मुख्य इंजन द्वारा 25 लीटर की तुलना में प्रति घंटे केवल 3 लीटर डीजल की खपत करता है। केवल ईंधन तेल की बचत के कारण एपीयू से सुसज्जित प्रत्येक लोको से अपेक्षित बचत ₹20 लाख प्रति वर्ष है। इस इकाई को मारहौरा संयंत्र में विनिर्मित सभी नए डीजल इंजनों में भी लगाया गया है। रेलइंजनों में एक एपीयू का लाभ यह है कि यह निष्क्रिय अवधि के दौरान ईंधन की खपत और उत्सर्जन को कम करता है, जिससे परिचालनिक लागत कम हो जाती है और मुख्य इंजन की कार्यात्मक अवधि बढ़ जाती है।

वाबटेक रेलइंजन उत्सर्जन: 757 (डब्ल्यूडीजी4जी और डब्ल्यूडीजी6जी) रेलइंजनों का विनिर्माण अब तक मारहौरा स्थित वाबटेक रेलइंजन इकाई में किया गया है। इस इकाई में कुल 1,000 रेलइंजनों का विनिर्माण किया जाना है। वाबटेक रेलइंजन अंतरराष्ट्रीय रेल संघ (यूआईसी-1) के उत्सर्जन मानकों के अनुरूप है, जो इसे भारत में इन कठोर अंतरराष्ट्रीय मानकों को पूरा करने वाला पहला डीजल इंजन बनाता है। यह महत्वपूर्ण अनुपालन इसके उन्नत जीईवीओ इंजन के द्वारा प्राप्त किया गया है, जिससे इसके पूर्ववर्ती इंजनों की तुलना में काफी अधिक पर्यावरण अनुकूल और ईंधन-कुशल बताया गया है। इन रेलइंजनों में इलेक्ट्रॉनिक ईंधन भराव प्रणाली भी है, जिससे ईंधन कुशलता में सुधार होता है और उत्सर्जन को कम करने में योगदान मिलता है।

भाप रेल इंजन:

भाप इंजन भारतीय रेल की समृद्ध औद्योगिक विरासत के प्रतीक हैं। बीते युगों की इस मजबूत धरोहर की आवाज और गंध प्रमुख पर्यटक आकर्षण हैं। वर्तमान में, भाप इंजन से चलने वाली पर्यटक रेलगाड़ियों को चलाने के लिए निम्नलिखित मार्ग निर्धारित किए गए हैं:

i. दिल्ली कैंट एवं रेवाड़ी तथा गढ़ी हरसरू एवं फारुख नगर (दिल्ली मंडल) के बीच मांग किए जाने पर बड़ी लाइन भाप इंजन सेवा।

ii. दक्षिण रेलवे के चुनिंदा मार्गों पर बड़ी लाइन भाप इंजन पर्यटक स्पेशल गाड़ियां।

iii. दार्जीलिंग हिमालयन रेल (डीएचआर), जो अब अपने 146वें वर्ष में है और यूनेस्को विश्व धरोहर स्थल है, पर छोटी लाइन भाप सेवाएं।

iv. नीलगिरि पर्वतीय रेल (एनएमआर), जो अब अपने 118वें वर्ष में है और यूनेस्को विश्व धरोहर स्थल है, पर छोटी लाइन भाप सेवाएं।

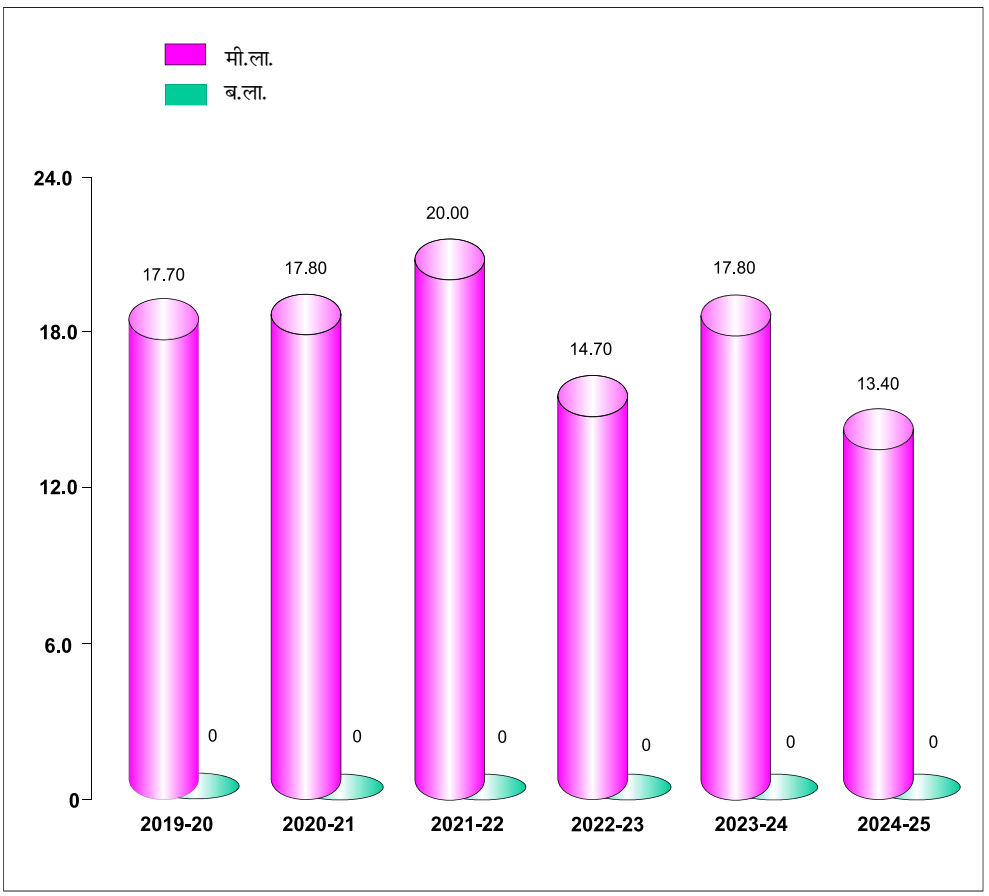
v. कालका-शिमला रेलवे (केएसआर), जो अब अपने 123वें वर्ष में है और यूनेस्को विश्व धरोहर स्थल है, पर छोटी लाइन भाप सेवाएं।

vi. माथेरान लाइट रेलवे (एमएलआर) जो अब अपने 119वें वर्ष में है, पर नेरल-माथेरान, पर छोटी लाइन भाप सेवाएं।

vii. कांगड़ा वैली रेलवे (केवीआर), जो अब अपने 97वें वर्ष में है, पर छोटी लाइन भाप सेवाएं।

2. वाईजी भाप इंजन को सवारी डिब्बा कारखाना (आईसीएफ) द्वारा मरम्मत और संरक्षित किया गया है। इसके अलावा, बनारस रेलइंजन कारखाना (पहले डीएलडब्ल्यू) में भी हरक्यूलिस, मिस मफेट (भारतीय रेल में इस्तेमाल किया जाने वाला अब तक का सबसे छोटा स्टीम इंजन), महालक्ष्मी और कुंदन आदि जैसे प्रतिष्ठित हेरिटेज इंजनों का अनुरक्षण किया जाता है।

ऊर्जा खपत (कोयले के समकक्ष में)
मालगाड़ी सेवाएं
(कोयला कि.ग्राम/1000 जीटीकेएम)



कार्मिक

31.03.2025 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में नियमित कर्मचारियों की संख्या 12,28,992 थी।

निम्नांकित सारणी कुछ चुनिंदा वर्षों के लिए विभिन्न समूहों के अंतर्गत रेल कर्मचारियों की संख्या और उन पर उपगत कुल व्यय को दर्शाती है:

	31 मार्च की स्थिति के अनुसार कर्मचारियों की संख्या@ (हजार में)				कर्मचारियों पर व्यय@ (₹ करोड़ में)
वर्ष	समूह क और ख	समूह ग	समूह घ	जोड़	
1950-51	2.3	223.5	687.8	913.6	113.8
1960-61	4.4	463.1	689.5	1,157.0	205.2
1970-71	8.1	583.2	782.9	1,374.2	459.9
1980-81	11.2	721.1	839.9	1,572.2	1,316.7
1990-91	14.3	891.4	746.1	1,651.8	5,166.3
2000-01	14.8	900.3	630.2	1,545.3	18,841.4
2010-11	16.9	1,079.2	235.9	1,332.0	51,776.6
2020-21	18.6	1,224.2	#	1,242.7	1,39,818.25
2022-23	17.8	1,171.8	#	1,189.6	1,61,418.87
2023-24	17.0	1,235.1	#	1,252.2	1,73,640.00
2024-25	**17.2**	**1,211.8**	**#**	**1,229.0**	**1,85,218.32**

@ 1980-81 के बाद से रेल सुरक्षा विशेष बल के कर्मियों की संख्या और उन पर व्यय शामिल है। ये पूर्ववर्ती वर्षों में शामिल नहीं थे।

\# पूर्ववर्ती समूह घ का 2019-20 से समूह ग में विलय हो गया था।

कर्मचारियों की संख्या (समूह क और ख) कुल कर्मचारी संख्या का 1.40% है, जबकि समूह ग (समूह ग में विलयित समूह घ सहित) 98.60% है। समूह ग के कर्मचारियों में से 1.20 लाख (9.86%) कारखाना कर्मचारी और कारीगर हैं और 10.92 लाख (90.14%) रनिंग कर्मचारी सहित अन्य कोटियों से हैं। रेल सुरक्षा बल/रेल सुरक्षा विशेष बल के कर्मियों की कुल संख्या 62,272 थी।

अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजातियों का प्रतिनिधित्व:

पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2024-25 में भारतीय रेल में (एमटीपी रेलों सहित) अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के कर्मचारियों के प्रतिनिधित्व की स्थिति इस प्रकार है:-

	अनुसूचित जातियों के कर्मचारियों की संख्या		अनुसूचित जनजातियों के कर्मचारियों की संख्या	
	31 मार्च 2024 की स्थिति के अनुसार	**31 मार्च 2025 की स्थिति के अनुसार**	**31 मार्च 2024 की स्थिति के अनुसार**	**31 मार्च 2025 की स्थिति के अनुसार**
समूह क	1,493(14.96%)	**1,482(14.78%)**	809(8.10%)	**781(7.79%)**
समूह ख	1,235(17.52%)	**1,338(18.67%)**	536(7.60%)	**611(8.53%)**
समूह ग#	2,07,674(16.81%)	**2,07,133(17.09%)**	95,769(7.75%)	**94,955(7.84%)**
कुल जोड़	2,10,402(16.80%)	**2,09,953(17.08%)**	97,114(7.76%)	**96,347(7.84%)**

समूह 'ग' जिसमें पूर्व समूह 'घ' शामिल है।

नोट: कोष्ठक में उल्लिखित आंकड़े कर्मचारियों की कुल संख्या से अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के कर्मचारियों का प्रतिशत दर्शाते हैं।

आरक्षण मामलों से निपटने और अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति कर्मचारियों की सेवा संबंधी शिकायतों की पर कार्रवाई करने के लिए मंत्रालय/रेलवे/क्षेत्रीय रेल/मंडल/कारखानों/उत्पादन इकाइयों के स्तर पर एक पूर्णत: समर्पित आरक्षण प्रकोष्ठ मौजूद है।

वेतन बिल:

2024-25 के दौरान पेंशन आदि सहित वेतन बिल पिछले वर्ष की तुलना में ₹1,85,218.32 करोड़ की वृद्धि दर्ज करते हुए ₹11,578.32 करोड़ था। प्रति कर्मचारी औसत वेतन वर्ष 2023-24 में ₹13,86,702 प्रति वर्ष से 8.68% बढ़कर वर्ष 2024-25 में ₹15,07,075 प्रति वर्ष हो गया। साधारण संचालन व्यय (मूल्यह्रास आरक्षित निधि और पेंशन निधि में विनियोग को छोड़कर) से चालित लाइन (पेंशन और उपदान के प्रति संदाय को छोड़कर) कर्मचारी लागत का अनुपात 59% था।

वर्ष 2024-25 में विभिन्न कोटियों के अंतर्गत प्रदत्त प्रति कर्मचारी औसत वार्षिक वेतन (गौण लाभों को छोड़कर) नीचे दिया गया है:

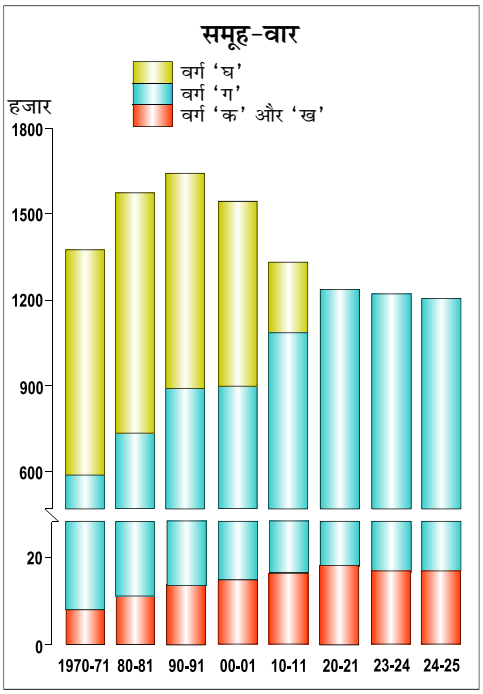
कोटि	समूह क और ख (₹)	समूह ग (₹)	समूह घ (₹)	जोड़ (₹)
कारखाना और कारीगर	-	15,75,488	-	15,75,488
रनिंग*	-	19,98,649	-	19,98,649
अन्य	-	13,80,119	-	13,80,119
जोड़	**36,15,064**	**14,77,172**	**-**	**15,07,075**

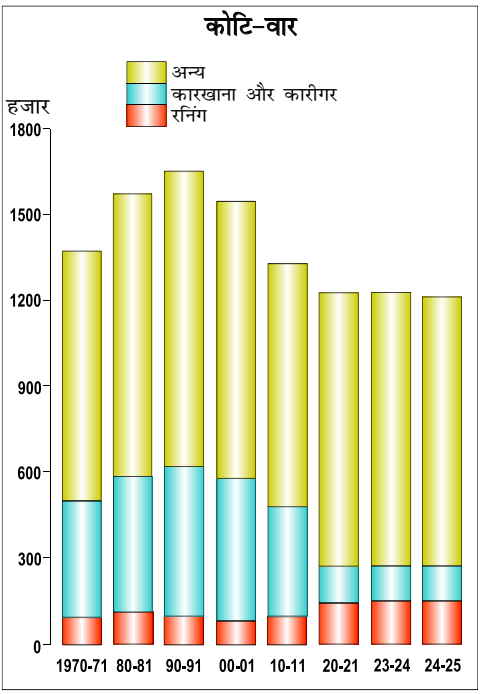
* परिलब्धियों में रनिंग भत्ता शामिल है।

उत्पादकता सम्बद्ध बोनस:

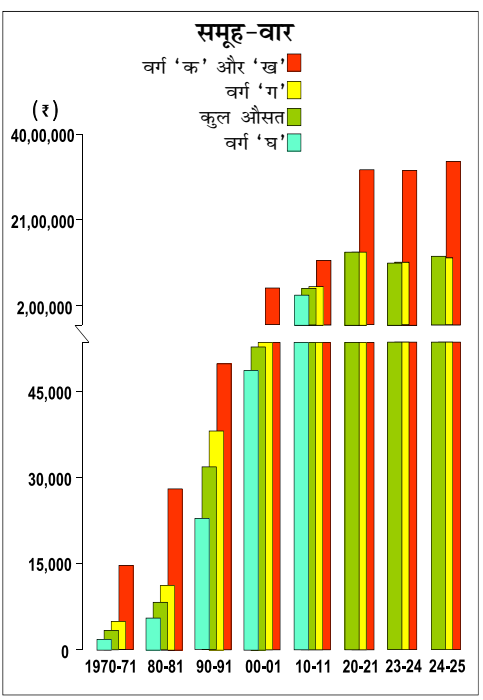
वित्त वर्ष 2024-25 के लिए, भारतीय रेल के सभी अराजपत्रित रेल कर्मचारियों को (रेल सुरक्षा बल/रेल सुरक्षा विशेष बल के कर्मचारियों को छोड़कर) 78 दिन का उत्पादकता सम्बद्ध बोनस स्वीकृत किया गया। इससे लगभग 10,91,146 अराजपत्रित रेल कर्मचारी लाभान्वित हुए। इसके अलावा, इसी वित्त वर्ष 2023-24 के लिए रेल सुरक्षा बल/रेल सुरक्षा विशेष बल के समूह 'ग' के 60,773 कर्मचारियों को 30 (तीस) दिन की परिलब्धियों के समान तदर्थ बोनस स्वीकृत किया गया। उत्पादकता संबद्ध बोनस और तदर्थ बोनस दोनों का भुगतान 7,000 रु. प्रति माह की अधिकतम दर पर किया गया है। उत्पादकता संबद्ध बोनस के लिए लगभग 1,865.68 करोड़ रु. और तदर्थ बोनस के लिए 41.98 करोड़ रु. का वित्तीय निहितार्थ है।

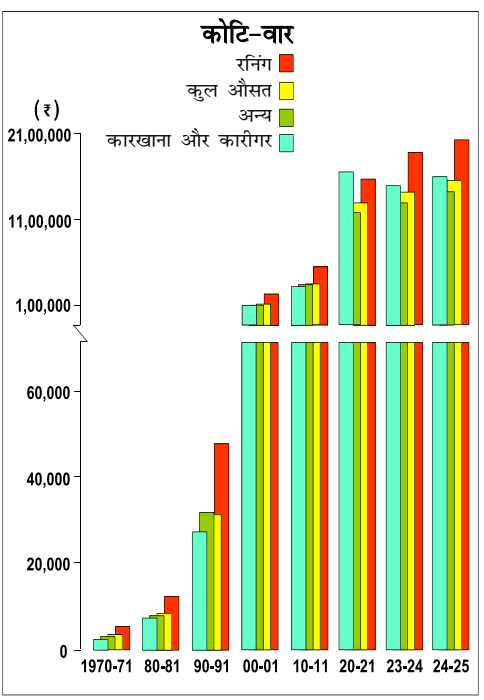
कर्मचारियों की संख्या





प्रति कर्मचारी वार्षिक औसत मजदूरी





मानव संसाधन विकास (एचआरडी) तथा जनशक्ति योजना

भारतीय रेल में मानव संसाधन विकास (एचआरडी) के द्वारा कुशलता, संरक्षा और सेवा संबंधी उत्कृष्टता सुनिश्चित करने के लिए अपने विशाल जनशक्ति के कौशल, ज्ञान और क्षमताओं को बढ़ाने पर केंद्रित किया जा रहा है। संरचित प्रशिक्षण कार्यक्रमों, नेतृत्व विकास और निरंतर सीखने की पहलों के माध्यम से, मानव संसाधन विकास का उद्देश्य संगठनात्मक लक्ष्यों के साथ संरेखित भविष्य की आवश्यकताओं के लिए तत्पर और अभिप्रेरित जनशक्ति का निर्माण करना है।

भारतीय रेल में रेल अधिकारियों की प्रशिक्षण आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए देश भर में 08 केंद्रीकृत प्रशिक्षण संस्थान (सीटीआई) हैं। ये केंद्रीकृत प्रशिक्षण संस्थान, परिवीक्षाधीन प्रशिक्षण प्रदान करने के अलावा, रेलवे अधिकारियों की विभिन्न विशेषीकृत प्रशिक्षण संबंधी आवश्यकताओं को भी पूरा करते हैं। इनमें सेवारत अधिकारियों के लिए सामान्य प्रबंधन, सामरिक प्रबंधन के साथ-साथ कार्यात्मक क्षेत्र पर पाठ्यक्रम संचालित किए जाते हैं। केंद्रीकृत प्रशिक्षण संस्थानों द्वारा भारतीय रेल और भारत में गैर-रेलवे संगठनों के साथ-साथ विदेशों से प्रशिक्षुओं के लिए भी आवश्यकता-आधारित विशेष पाठ्यक्रम भी आयोजित किए जाते हैं जिनकी व्यापक रूप से सराहना की जाती है। इन प्रशिक्षण कार्यक्रमों में उद्देश्य आधारित और पेशेवर दृष्टिकोण के साथ अध्ययन पर बल दिया जाता है। इन-हाउस संकाय के अलावा, व्यवसाय, उद्योग और सरकार में विविध अनुभव वाले बाह्य विशेषज्ञों को बदलती आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए व्यावहारिक समस्याओं के साथ शैक्षणिक अवधारणाओं की संबद्धता के लिए आमंत्रित किया जाता है।

- क्षेत्रीय-रेल और मंडल स्तर पर प्रशिक्षण केंद्रों द्वारा अराजपत्रित कर्मचारियों की प्रशिक्षण संबंधी आवश्यकताओं को ध्यान में रखा जा रहा है। किसी कर्मचारी के कैरियर के विभिन्न चरणों में विशेष रूप से संरक्षा और तकनीकी श्रेणियों से संबंधित कर्मचारियों के लिए अनिवार्य प्रशिक्षण निर्धारित किया गया है। हालांकि, पुनश्चर्या प्रशिक्षण के लिए अतिदेय कर्मचारियों की कुछ श्रेणियों को उक्त प्रशिक्षण पूरा होने तक ड्यूटी से हटा दिया जाता है। छात्रावास में रहन-सहन की अवस्थाओं में सुधार करने, भोजनालय सुविधाएं बेहतर बनाने, मनोरंजक और सांस्कृतिक क्रियाकलापों के लिए सुविधाओं को सुदृढ़ बनाने, प्रशिक्षण से संबंधित कमियों को दूर करने और साथ ही संचालन मॉडलों सहित मॉडल कक्षों, सी-थ्रू मॉडल्स आदि को अपग्रेड करने के निरंतर प्रयास किए जाते हैं।
- भारतीय रेल में बहुविषयक प्रशिक्षण केंद्र भी स्थापित किए गए हैं, जहाँ विभिन्न कार्यात्मक क्षेत्रों के कर्मचारियों को पारस्परिक कार्यात्मक क्षमताओं का प्रशिक्षण प्रदान किए जाते हैं।
- इन-हाउस प्रशिक्षण सुविधाओं के अलावा, रेल कर्मचारियों को भारत और विदेश में अन्य संस्थानों में विशेषीकृत प्रशिक्षण प्रदान किया जाता है। भारतीय रेल के कर्मचारियों को उनके कार्य से संबंधित निर्दिष्ट क्षेत्रों में उच्चतर शैक्षिक अर्हताएं प्राप्त करके अपने ज्ञान और कौशल को बढ़ाने के लिए प्रोत्साहित किया जाता है, जिसके लिए वित्तीय प्रोत्साहन दिया जाता है। प्रशिक्षण के लिए मूलभूत अवसंरचना में सुधार के प्रयास निरंतर जारी हैं। मानव संसाधन योजना प्रणाली को उभरती हुई परिचालनिक और व्यावसायिक आवश्यकताओं के संदर्भ में जनशक्ति की भर्ती को नियंत्रित करने के लिए पुनः डिजाइन किया गया है।

- प्रौद्योगिकीय उन्नयन और रोजगार की बदलती आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए, सभी विभागों के मौजूदा प्रशिक्षण मॉड्यूल की समीक्षा की आवश्यकता थी। अत: यातायात, वाणिज्यिक, इलेक्ट्रिकल, सिविल, मैकेनिकल, सिगनल और दूरसंचार और वित्त जैसे सभी विभागों के मौजूदा प्रशिक्षण मॉड्यूल की समय-समय पर समीक्षा की गई, अद्यतन किया गया और रेलवे की वेबसाइट पर अपलोड किया जाता है। इन प्रशिक्षण मॉड्यूलों को ऑनलाइन मोड में बदल दिया गया है और इन्हें सभी क्षेत्रीय रेलों/उत्पादन इकाइयों में अपलोड और परिपत्रित किया गया है।

भारतीय रेल प्रशिक्षुता प्रशिक्षण प्रतिष्ठान में उपलब्ध प्रशिक्षण सुविधाओं का उपयोग करके प्रशिक्षण संबंधी अवसंरचना स्थापित करने के लिए राजकोष पर कोई अतिरिक्त बोझ डाले बिना उद्योग के लिए कुशल जनशक्ति को विकसित करने के लिए प्रशिक्षुता प्रशिक्षण भी प्रदान करती है। प्रशिक्षुता प्रशिक्षण प्राप्त करने के पश्चात प्रशिक्षुओं को नियमित रोजगार मिलने पर औद्योगिक वातावरण को अपनाने में सुविधा मिल सकती है।

रेल मंत्रालय ने संपूर्ण भारतीय रेल पर सरकार (कार्मिक एवं प्रशिक्षण विभाग) की पहल - "मिशन कर्मयोगी" भी शुरू की है। इस पहल के अंतर्गत, एक ऑनलाइन लर्निंग पोर्टल - आईजीओटी कर्मयोगी प्लेटफॉर्म की परिकल्पना की गई है, जिसमें अपने ऑन-बोर्ड कर्मचारियों को किसी भी समय, कहीं भी नि:शुल्क रूप से कौशल/पुन: कौशल/कौशल उन्नयन हेतु स्व-गतिक्रम मोड में उपलब्ध विभिन्न प्रकार के पाठ्यक्रम मुहैया कराए जाते हैं। इस कार्यक्रम में रेलवे के ऑन-बोर्ड कर्मचारियों की संख्या सबसे अधिक है। रेलवे के विभिन्न आई-जीओटी से संबंधित आंकड़े इस प्रकार हैं:

- ऑन-बोर्ड कर्मचारियों की संख्या - 12,00,176
- कुल अधिगम घंटे - 55,39,068 घंटे
- न्यूनतम 01 पाठ्यक्रम में नामांकित अधिकारियों की संख्या - 5,77,493
- न्यूनतम 01 पाठ्यक्रम पूरा करने वाले अधिकारियों की संख्या - 5,39,521
- प्रारंभ पाठ्यक्रम पूरा करने वाले अधिकारियों की संख्या - 50,379
- कुल पाठ्यक्रम नामांकन - 51,76,362
- पूरे किए गए कुल पाठ्यक्रम - 35,61,328
- आईजीओटी पर रेलवे पाठ्यक्रमों की संख्या - 104

इसके अतिरिक्त, मिशन कर्मयोगी के तहत संपूर्ण भारतीय रेल में राष्ट्रीय अधिगम सप्ताह मनाया गया। राष्ट्रीय अधिगम सप्ताह के आंकड़े निम्नानुसार हैं:

राष्ट्रीय अधिगम सप्ताह (एनएलडब्ल्यू) (19-27.10.2024)

निष्पादन संबंधी संकेतक	एनएलडब्ल्यू से पहले	एनएलडब्ल्यू के पश्चात
ऑन-बोर्ड कर्मचारियों की संख्या	11.21 लाख	11.80 लाख
न्यूनतम 01 पाठ्यक्रम में नामांकित अधिकारियों की संख्या	2.57 लाख	4.81 लाख
कुल पाठ्यक्रम नामांकन	18.60 लाख	37.04 लाख
पूरे किए गए कुल पाठ्यक्रम	11.98 लाख	25.06 लाख

- रेलवे के सक्रिय उपयोगकर्ताओं की संख्या 4.81 लाख से अधिक हो गई, जो एनएलडब्ल्यू से पहले लगभग 2.57 लाख थी।
- एनएलडब्ल्यू के दौरान केवल भारतीय रेल द्वारा ही पाठ्यक्रमों में 15.52 लाख से अधिक नामांकन और 11.02 लाख से अधिक पाठ्यक्रम पूरे किए गए।
- एनएलडब्ल्यू के दौरान लगभग 33% नामांकन और पाठ्यक्रम पूर्णता भारतीय रेल की ओर से की गई।
- उपयोगकर्ताओं में से लगभग 40%, एनएलडब्ल्यू के दौरान न्यूनतम 4 घंटे की अधिगम की सीमा पार करने वाले उपयोगकर्ता, भारतीय रेल से थे।
- शीर्ष 05 मंत्रालयों/विभागों/संगठनों (एमडीओ) में, जिन्होंने कर्मयोगी सप्ताह लक्ष्य पूरा किया, 04 एमडीओ भारतीय रेल से थे, जिसमें उत्तर मध्य रेलवे ने प्रथम, उत्तर पश्चिम रेलवे ने तृतीय, पूर्व रेलवे ने चतुर्थ और पश्चिम रेलवे ने पंचम स्थान प्राप्त किया।
- एनएलडब्ल्यू के दौरान शीर्ष 10 प्रमुख पाठ्यक्रमों में से 02 पाठ्यक्रम भारतीय रेल से थे।
- रेलवे के केंद्रीय प्रशिक्षण संस्थानों/क्षेत्रीय रेलवे प्रशिक्षण संस्थानों द्वारा 60 से अधिक लाइव वेबीनार/सेमिनार आयोजित किए गए।

वर्ष 2024-25 के दौरान प्रशिक्षित किए गए अराजपत्रित कर्मचारियों की संख्या निम्नानुसार है:

अवधि	प्रारंभिक	प्रोन्नयन	पुनश्चर्या	विशेषीकृत	कुल
2024-25	73,733	33,665	1,88,723	1,88,438	4,84,559

इसके अलावा, वित्तीय वर्ष 2024-2025 के दौरान कुल 88,260 रेल कर्मचारियों को योग और सॉफ्ट स्किल्स में प्रशिक्षण दिया गया।

भारतीय रेल में रेलवे भर्ती बोर्ड (आरआरबी) द्वारा की गई भर्ती:

प्रणाली में सुधार के रूप में, रेल मंत्रालय ने वर्ष 2024 से विभिन्न कोटियों के समूह 'ग' पदों के लिए भर्ती हेतु वार्षिक कैलेंडर प्रकाशित करने की प्रणाली शुरू की है। इसके अनुसार, अप्रैल 2024 से दिसंबर 2024 के बीच 54,359 रिक्तियों के लिए छह केंद्रीकृत रोजगार सूचनाएं (सीईएन) प्रकाशित की गई जिनमें कनिष्ठ अभियंता (जेई)/डिपो सामग्री अधीक्षक (डीएमएस)/रासायनिक और धातुकर्म सहायक (सीएमए), पैरामेडिकल श्रेणियाँ, गैर-तकनीकी लोकप्रिय कोटियां (स्नातक), गैर-तकनीकी लोकप्रिय श्रेणियाँ (पूर्व स्नातक), अनुसचिवीय और पृथक कोटियां और लेवल-1 के पदों को भरना शामिल है। इसके अलावा, वर्ष 2025 के वार्षिक कैलेंडर के अनुसार, सहायक लोको पायलट (एएलपी) की 9,970 रिक्तियों के लिए केंद्रीकृत रोजगार सूचना (सीईएन) संख्या 01/2025 मार्च 2025 में प्रकाशित की गई है।

सहायक लोको पायलट (एएलपी), तकनीशियन, जेई/डीएमएस/सीएमए, रे.पु.ब.-उप निरीक्षक और रे.पु.ब.-कॉन्स्टेबल की 45,708 रिक्तियों के लिए प्रथम चरण की कंप्यूटर आधारित परीक्षाएँ (सीबीटी) मार्च 2025 तक पूरी हो चुकी हैं।

पिछले वर्ष 2024-25 के दौरान, विभिन्न समूह 'ग' पदों (लेवल 1 को छोड़कर) के लिए 2,129 (अनंतिम) उम्मीदवारों को पैनलबद्ध किया गया है।

कर्मचारी कल्याण:

भारतीय रेल की कल्याण योजनाओं में शिक्षा, चिकित्सा देखभाल, आवासन, खेलकूद, मनोरंजन और खानपान के क्षेत्रों से संबंधित व्यापक कार्य शामिल हैं।

कर्मचारी हित निधि, रेल कर्मचारियों और उनके परिजनों को शिक्षा, मनोरंजन, चिकित्सा देखभाल, खेलकूद, स्काउट और सांस्कृतिक कार्यकलापों के क्षेत्र में अतिरिक्त सुविधाएं सुलभ कराने के लिए एक महत्वपूर्ण माध्यम है। चिकित्सा की स्वदेशी पद्धतियों अर्थात आयुर्वेदिक और होम्योपैथिक औषधालयों का संचालन इस निधि की सहायता से किया जाता है।

वर्ष 2024-25 के दौरान लगभग 37.11% कर्मचारियों को रेलवे क्वार्टर सुलभ कराए गए हैं। 3,493 कर्मचारी क्वार्टरों को विद्युतीकृत किया गया।

भारतीय रेल में विभिन्न प्रकार की सहकारी समितियां कार्य कर रही हैं। ऐसी समितियों के कार्य बहुराज्य सहकारी समिति अधिनियम, 2002 के द्वारा शासित किए जाते हैं। समितियों के कर्मचारियों के प्रशासनिक, वित्तीय, प्रबंधकीय, नियुक्ति और सेवा संबंधी मामलों पर रेल प्रशासन की कोई अधिकारिता नहीं है। भारतीय रेल स्थापना नियमावली की जिल्द II के अध्याय XXIII के उपबंधों के अनुसार रेलों द्वारा इन सहकारी समितियों को केवल कतिपय सुविधाएं और रियायतें मुहैया कराई जाती हैं। वर्ष 2024-25 के दौरान उपलब्ध रिकॉर्ड के अनुसार भारतीय रेल में 52 थ्रिफ्ट एवं क्रेडिट समितियां, 78 रेल कर्मचारी उपभोक्ता सहकारी समितियां, 05 श्रम सहकारी समितियां तथा 01 रेल कर्मचारी आवासन समितियां कार्यरत हैं।

भारतीय रेल चिकित्सा सेवा

भारतीय रेल चिकित्सा सेवा का गठन मूलत: रेल कर्मचारियों के स्वास्थ्य की देखभाल के लिए किया गया था। इसमें कर्मचारियों के परिवार के सदस्यों, कर्मचारियों के आश्रितों, सेवानिवृत्त कर्मचारियों और उनके परिवार के सदस्यों एवं आश्रितों को पास नियमों के अनुसार चिकित्सा सेवाएं प्रदान की जाती हैं।

2,576 चिकित्सा अधिकारियों और 12,640 पराचिकित्सा कर्मचारियों की स्वीकृत संख्या के साथ यह विश्व की सबसे बड़ी औद्योगिक स्वास्थ्य सेवा है। पूरे देश में फैली हुई 582 स्वास्थ्य इकाइयों में 128 अस्पताल और लगभग 14,000 आंतरिक शय्याओं के साथ यह सेवा वर्ष भर चौबीसों घंटे कार्य करती है। यह लगभग एक करोड़ लाभार्थियों को सेवाएं प्रदान करती है।

चिकित्सा विभाग को पानी की गुणवत्ता की निगरानी करने का कार्य भी सौंपा गया है जबकि पीने के साफ पानी की आपूर्ति रेलवे के इंजीनियरिंग विभाग की जिम्मेदारी है। यह अत्यंत आवश्यक है कि रेलवे द्वारा पीने के पानी को कम से कम उन कारणों की सीमा के भीतर आपूर्ति की जाए जिनके कारण अस्वीकृति हो सकती है, जैसा कि पेय जल एवं स्वच्छता मंत्रालय द्वारा पीने के पानी की एक-समान गुणवत्ता निगरानी

प्रोटोकॉल में परिभाषित किया गया है। यात्रियों को रेलवे स्टेशनों और रेलगाड़ियों में आपूर्ति किए जाने वाले खाद्य पदार्थों की गुणवत्ता और मानकों की निगरानी के लिए रेलवे में खाद्य सुरक्षा अधिकारी हैं, जो भारतीय खाद्य सुरक्षा और मानक प्राधिकरण (एफएसएसएआई) के मानकों के अनुसार खाद्य गुणवत्ता की निगरानी करते हैं। एफएसएसएआई द्वारा कई रेलवे स्टेशनों को 'ईट राइट स्टेशन' के रूप में भी प्रमाणित किया गया है। एफएसएसएआई द्वारा अभी तक, 187 स्टेशनों को 'ईट राइट' की मान्यता दी जा चुकी है।

भारतीय रेल में अस्पतालों के रिकॉर्डों और रोगियों के रिकॉर्डों के प्रबंधन के लिए अस्पताल प्रबंधन सूचना प्रणाली (एचएमआईएस) शुरू की गई है। अब रोगियों को डिजिटल मेडिकल रिकॉर्ड उनके एचएमआईएस ऐप के माध्यम से आसानी से उपलब्ध हैं।

रेल मंत्रालय ने राष्ट्रीय स्वास्थ्य प्राधिकरण (एनएचए) के साथ एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर करके आयुष्मान भारत प्रधानमंत्री-जन आरोग्य योजना (एबी पीएम-जेएवाई) लाभार्थियों को उपचार प्रदान करने के लिए 89 रेलवे अस्पतालों को पैनलबद्ध किया है।

अधिकांश स्पेशलिटी और कुछ सुपर स्पेशलिटी कार्यक्रमों में अत्यंत प्रतिष्ठित डीएनबी कार्यक्रम के लिए तेरह क्षेत्रीय अस्पताल प्रशिक्षण संस्थानों के रूप में कार्य कर रहे हैं।

जगजीवन राम पश्चिम रेलवे क्षेत्रीय अस्पताल, मुंबई और मंडल रेलवे अस्पताल, तिरुवनंतपुरम को राष्ट्रीय अस्पताल मान्यता बोर्ड (एनएबीएच) एंट्री लेवल द्वारा मान्यता दी गई है, जिससे भारतीय रेल के इन अस्पतालों को इस प्रतिष्ठित गुणवत्ता नियंत्रण मान्यता प्राप्त करने में सफलता मिली है। बहुत कम सरकारी अस्पतालों ने यह मान्यता प्राप्त की है। एनएबीएच मान्यता यह इंगित करती है कि अस्पतालों में रोगियों को उच्च स्तर की देखभाल और संरक्षा प्रदान की जा रही हैं, जो एनएबीएच के उच्चतम गुणवत्ता मानकों के अनुरूप है। इसके अलावा, मंडल रेलवे अस्पताल, बेंगलुरु को वर्ष 2024 के लिए अस्पताल क्षेत्र में राष्ट्रीय ऊर्जा संरक्षण पुरस्कार समारोह में मेरिट प्रमाणपत्र से सम्मानित किया गया है। ऊर्जा मंत्रालय द्वारा अस्पताल के ऊर्जा संरक्षण में किए गए प्रयासों के लिए सम्मानित किया गया है।

उत्तर मध्य रेलवे के अंतर्गत प्रयागराज में महाकुंभ मेला 2025 (11 जनवरी से 28 फरवरी) के दौरान, संपूर्ण भारतीय रेल से चिकित्सा अधिकारियों, स्वास्थ्य निरीक्षकों और पराचिकित्सा कर्मियों को तैनात किया गया था। प्रयागराज और वाराणसी दोनों स्थलों पर कई प्राथमिक चिकित्सा बूथ चौबीसों घंटे संचालित किए गए। इस अवधि के दौरान कुल 3,40,569 से अधिक रोगियों का उपचार किया गया।

कार्य-निष्पादन के आंकड़े (2024-2025)

कुल बहिरंग रोगी मामले जिन्हें परिचर्या प्रदान की गई	1,87,54,855
कुल अंतरंग रोग मामले जिन्हें भर्ती किया गया	5,26,735
की गई शल्य चिकित्साओं की कुल संख्या	1,45,213
रुग्णता के कारण नष्ट श्रम दिवसों का प्रतिशत	1.26
नए उम्मीदवारों की संख्या जिनकी आरोग्यता के लिए जांच की गई	20,384
कर्मचारियों की संख्या, जिनकी आवधिक चिकित्सा जांच (पीएमई) की गई	2,85,849
एकत्र किए गए/ दोषपूर्ण पाए गए खाद्य नमूनों की संख्या	4,660/99
अवशिष्ट क्लोरीन परीक्षण/आरोग्यता के लिए पानी के नमूने	12,69,533/11,45,025
जीवाणु परीक्षण/आरोग्यता के लिए पानी के नमूने	82,882 / 79,105
बीमार यात्रियों की संख्या, जिन्हें रेलवे डॉक्टरों द्वारा परिचर्या प्रदान की गई	1,26,827
बच्चों की संख्या, जिन्हें टीका लगाया गया	10,617
स्वास्थ्य आश्वासन कैम्प	14,947
उपरोक्त बहु-उद्देश्य स्वास्थ्य अभियानों में आरोग्यता की जांच किए गए व्यक्तियों की कुल संख्या	6,22,235

भारतीय रेल में महिलाओं के कल्याण पर केंद्रित कार्यकलाप:

भारतीय रेल देशभर में अब तक का सबसे बड़ा सिविल नियोक्ता है। 31 मार्च, 2025 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में 12,28,992 कर्मचारी हैं, जिनमें से 98,956 महिला कर्मचारी हैं। भारतीय रेल में महिलाओं के लिए कई कल्याणकारी उपाय किए गए हैं, जिनमें कर्मचारी कल्याण कोष (एसबीएफ) की विशेष वित्तीय सहायता से सेमिनारों, शिविरों और प्रशिक्षण कार्यक्रमों का नियमित आयोजन करना शामिल है। कर्मचारियों के बच्चों के लिए कार्यस्थलों/कार्यालयों में कई क्रेच शुरू किए गए हैं। महिला कर्मचारियों के लिए चेंजिंग रूम, टिफिन रूम और पृथक विश्राम कक्ष भी बनाए गए हैं।

पेंशन अदालतें:

पेंशन और पेंशनभोगी कल्याण विभाग के निर्देशों के अनुसार, क्षेत्रीय रेलों और उत्पादन इकाइयों को पेंशनभोगियों की शिकायतों की जांच और निपटान करने के लिए पेंशन अदालतें आयोजित करने के अनुदेश जारी किए गए हैं। दिसम्बर, 2024 में आयोजित पेंशन अदालतों के दौरान कुल 3,474 मामलों पर सुनवाई की गई थी।

रेल मंत्री कल्याण एवं राहत कोष:

इस कोष से विपत्ति के समय जैसे प्राकृतिक आपदा, दीर्घकालिक अस्वस्थता, अकस्मात मृत्यु आदि से उत्पन्न स्थिति में रेल कर्मचारियों और उनके परिवारजनों के पात्र मामलों के संबंध में वित्तीय सहायता और राहत प्रदान की जाती है।

रेल विद्यालयः

भारतीय रेल में 1 डिग्री कॉलेज और 68 रेलवे विद्यालयों का संचालन और प्रबंधन किया जाता है। रेलवे भूमि पर 93 केन्द्रीय विद्यालय भी संचालित किए जा रहे हैं, जो इन विद्यालयों के आस-पास रहने वाले विद्यार्थियों की आवश्यकताओं को पूरा करते हैं।

हिंदी का प्रयोग-प्रसार

राजभाषा अधिनियम, 1963 और राजभाषा नियम, 1976 के उपबंधों के अनुसार, भारतीय रेल हिंदी के प्रयोग-प्रसार के लिए लगातार प्रयत्न शील है। 31 मार्च, 2025 के अंत तक अधिसूचित रेल कार्यालयों की संख्या 3,707 है। इन रेल कार्यालयों में हिंदी में प्रवीण कर्मचारियों को राजभाषा नियमों के तहत विनिर्दिष्ट विषयों में शत-प्रतिशत कार्य हिंदी में करने के लिए निर्देश दिए गए हैं। वर्ष 2024-25 में संसदीय राजभाषा समिति की दूसरी उपसमिति द्वारा कुल 27 निरीक्षण किए गए हैं तथा संसदीय समिति द्वारा निरीक्षणों के दौरान इन कार्यालयों में हिंदी के प्रयोग की सराहना की गई है।

रेलवे बोर्ड कार्यालय द्वारा हिंदी में गृह-पत्रिका 'रेल राजभाषा' भी प्रकाशित की जाती है। मार्च 2025 तक, पत्रिका के 140 अंक प्रकाशित किए जा चुके हैं और सभी रेल कार्यालयों में वितरित किए गए हैं।

अन्य गतिविधियांः

रेल कार्यालयों में हिंदी के प्रयोग को बढ़ावा देने के लिए, 281 संहिताएं/नियमावलियां और 6,498 स्टेशन संचालन नियम द्विभाषी रूप में प्रकाशित किए गए हैं। इसके अलावा, रेलवे बोर्ड सहित क्षेत्रीय रेलों और उत्पादन इकाइयों में 22,864 स्थानीय, सांविधिक और मानक फॉर्म द्विभाषी रूप में उपलब्ध कराए गए हैं। वर्तमान में, भारतीय रेल में 939 हिंदी पुस्तकालयों में 17 लाख से अधिक हिंदी पुस्तकें उपलब्ध हैं और अधिकांश पुस्तकालयों के नाम हिंदी के प्रसिद्ध साहित्यकारों के नाम पर रखे गए हैं।

राजभाषा कार्यान्वयन समितियांः

हिंदी के प्रयोग-प्रसार की प्रगति की समीक्षा करने के लिए क्षेत्रीय रेलों, उत्पादन इकाइयों आदि में कुल 1,007 राजभाषा कार्यान्वायन समितियां गठित की गई हैं और इन समितियों की बैठकें नियमित रूप से आयोजित की जा रही हैं। इसके अलावा, रेलवे बोर्ड स्तर पर रेलवे बोर्ड राजभाषा कार्यान्वयन समिति भी गठित की गई है, जिसकी बैठकें नियमित रूप से आयोजित की जाती है।

रेलवे हिंदी सलाहकार समितिः

रेल मंत्रालय एवं क्षेत्रीय रेलों में राजभाषा हिंदी का प्रयोग-प्रसार बढ़ाने के उद्देश्य् से, माननीय रेल मंत्री जी की अध्यक्षता में रेलवे हिंदी सलाहकार समिति गठित की गई है, जिसका मुख्य उद्देश्य हिंदी का प्रयोग-प्रसार बढ़ाने के लिए महत्वपूर्ण सुझाव देना है।

हिंदी के प्रयोग के लिए प्रोत्साहन योजनाएं:

रेल कर्मियों को हिंदी में कार्य करने के लिए प्रोत्साहित करने हेतु विभिन्न प्रोत्साहन योजनाएं लागू की गई हैं। इनमें मुख्यत: कमलापति त्रिपाठी राजभाषा स्वर्ण पदक पुरस्कार योजना, रेल मंत्री राजभाषा रजत पदक पुरस्कार योजना, रेल मंत्री राजभाषा शील्ड/ट्रॉफी और अन्य रनिंग शील्ड पुरस्कार योजना, व्यक्तिगत नकद पुरस्कार योजना, रेल मंत्री हिंदी निबंध पुरस्कार योजना, प्रेमचंद पुरस्कार योजना, मैथिलीशरण गुप्त पुरस्कार योजना, लाल बहादुर शास्त्री तकनीकी मौलिक लेखन पुरस्कार योजना, रेल यात्रा वृतांत पुरस्कार योजना, क्षेत्रीय रेलवे/अखिल भारतीय स्तर पर हिंदी निबंध, हिंदी वाक् तथा हिंदी टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिता तथा अखिल रेल हिंदी नाटयोत्सव प्रतियोगिता शामिल हैं।

20 मार्च, 2025 को रेलवे बोर्ड राजभाषा कार्यान्वयन समिति की बैठक के अवसर पर माननीय अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड द्वारा अधिकारियों को कमलापति त्रिपाठी राजभाषा स्वर्ण पदक, रेल मंत्री राजभाषा रजत पदक तथा रेल मंत्री राजभाषा शील्ड/ट्रॉफी और रनिंग शील्ड पुरस्कार प्रदान किए गए।

18 से 22 जून, 2024 तक क्षेत्रीय रेलवे प्रशिक्षण संस्थान, भुसावल में अखिल भारतीय रेल हिंदी निबंध, हिंदी वाक प्रतियोगिता और हिंदी टिप्पण एवं प्रारूप प्रतियोगिताएं सफलतापूर्वक आयोजित की गई।

प्रधान कार्यपालक निदेशक/औद्योगिक संबंध, कार्यपालक निदेशक/स्थापना (श्रम कानून) और निदेशक/राजभाषा ने 14-15 सितंबर 2024 को 'भारत मंडपम', नई दिल्ली में आयोजित हिंदी दिवस समारोह - 2024 और चौथे अखिल भारतीय राजभाषा सम्मेलन में भाग लिया, जिसमें वर्ष 2023-24 में राजभाषा नीति के सर्वोत्तम रूप से पालन के लिए रेल मंत्रालय को माननीय गृह राज्य मंत्री द्वारा "राजभाषा कीर्ति पुरस्कार" का तृतीय पुरस्कार प्रदान किया गया।

रेल मंत्रालय में 14 से 27 सितंबर, 2024 तक राजभाषा के प्रयोग को प्रोत्साहित करने के लिए हिंदी पखवाड़ा आयोजित किया गया। इसका शुभारंभ 14 और 15 सितंबर, 2024 को नई दिल्ली के भारत मंडपम में चौथे अखिल भारतीय राजभाषा सम्मेलन में भाग लेकर किया गया। इसके पश्चात हिंदी निबंध प्रतियोगिता, हिंदी वाक प्रतियोगिता, हिंदी टिप्पण एवं प्रारूप प्रतियोगिता, काव्याक्षरी प्रतियोगिता, राजभाषा सेमिनार और संगीत संध्या आयोजित की गई।

खेलों में शानदार उपलब्धियाँ:

I. अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर:

- वर्ष 2024 में, 11.04.2024 से 16.04.2024 तक बिशकेक (किर्गिस्तान) में आयोजित सीनियर एशियाई फ्री स्टाइल, ग्रीको रोमन स्टाइल और महिला कुश्ती चौम्पियनशिप में रेलवे के पहलवान, श्री उदित ने रजत पदक जीता और सुश्री अंजू ने भी इस प्रतियोगिता में रजत पदक जीता।

- वर्ष 2024 में, 13.05.2024 से 18.05.2024 तक अस्ताना, कजाकिस्तान में आयोजित एलीट पुरुष और महिला एलोरडा कप अंतर्राष्ट्रीय बॉक्सिंग टूर्नामेंट में रेलवे की मुक्केबाज, सुश्री अनामिका ने रजत पदक प्राप्त किया और श्री अभिषेक यादव ने कांस्य पदक प्राप्त किया।

- 26.06.2024 से 05.07.2024 तक रियाद, सऊदी अरब में आयोजित एशियाई 6 रेड स्नूकर चैंपियनशिप में रेलवे के स्नूकर खिलाड़ी, श्री कमल चावला ने कांस्य पदक जीता।

- 26 जुलाई, 2024 से 11 अगस्त, 2024 तक पेरिस (फ्रांस) में आयोजित XXXIII ग्रीष्मकालीन ओलंपिक में रेलवे के 18 खिलाड़ियों और 02 अधिकारियों ने भाग लिया। भारत की ओर से जीते गए कुल 06 पदकों में 03 पदक रेलवे के खिलाड़ियों ने प्राप्त किए (श्री अमन सहरावत/ पहलवान; श्री अमित रोहितास, हॉकी खिलाड़ी और श्री स्वप्निल कुसाले, निशानेबाज)। इन 03 पदकों के अतिरिक्त, रेलवे के 03 अन्य खिलाड़ी शीर्ष 8 स्थानों पर रहे जिनमें श्री अर्जुन बबूटा ने चौथा स्थान हासिल किया।

- 08.09.2024 से 17.09.2024 तक हुलुनबुइर (चीन) में आयोजित पुरुष एशियाई चैंपियंस ट्रॉफी 2024 में भारतीय हॉकी पुरुष खिलाड़ी, श्री अमित रोहिदास ने देश का प्रतिनिधित्व किया और स्वर्ण पदक जीता।

- 14.09.2024 से 25.09.2024 तक उलनबातर (मंगोलिया) में आयोजित आईबीएसएफ वर्ल्ड 6 रेड स्नूकर चैंम्पियनशिप 2024 में रेलवे के क्यू स्पोर्ट्स खिलाड़ी श्री कमल चावला ने स्वर्ण पदक और श्री मलकीत सिंह ने कांस्य पदक जीता।

- 06.10.2024 से 13.10.2024 तक अस्ताना (कजाकिस्तान) में आयोजित एशियन टेबल चैंम्पियनशिप में टीम इवेंट में रेलवे की टेबल टेनिस खिलाड़ी सुतीर्था मुखर्जी ने कांस्य पदक और महिला डबल्स इवेंट में कांस्य पदक जीता।

- 13.10.2024 से 17.10.2024 तक नई दिल्ली में आयोजित आईएसएसएफ विश्व कप में रेलवे की शूटिंग खिलाड़ी सोनम उत्तम मास्कर ने रजत पदक हासिल किया।

- 01.10.2024 से 05.10.2024 तक सेचेदोनोवा, पोलैंड में आयोजित यूएसआईसी चैंम्पियनशिप (वर्ल्ड रेलवे) में रेलवे की बैडमिंटन (पुरुष एवं महिला) टीम ने भाग लिया। रेलवे की बैडमिंटन (पुरुष एवं महिला) टीम ने चैंम्पियनशिप में खिताब जीता।

- 21.10.2024 से 26.10.2024 तक शेवरिन (जर्मनी) में आयोजित यूएसआईसी (वर्ल्ड रेलवे) वॉलीबॉल चैंपियनशिप में रेलवे की पुरुष वॉलीबॉल टीम ने स्वर्ण पदक जीता।

- 11.11.2024 से 20.11.2024 तक राजगीर (बिहार) में आयोजित महिला एशियाई चैम्पियन ट्रॉफी में रेलवे की महिला हॉकी खिलाड़ी सुश्री पी. सुशीला चानू, सुश्री नेहा, सुश्री मनीषा चौहान, सुश्री

लालरेमसियामी, सुश्री नवनीत कौर, सुश्री संगीता कुमारी, सुश्री सलीमा टेटे और सुश्री प्रीति दूबे ने देश का प्रतिनिधित्व किया और भारतीय महिला हॉकी टीम चैंपियन बनी।

- 20.03.2025 से 23.03.2025 तक अंताल्या में आयोजित एफआईजी एपरेटस वर्ल्ड कप 2025 में रेलवे की जिम्नास्टिक खिलाड़ी सुश्री प्रणति नायक ने टेबल वॉल्ट में कांस्य पदक जीता।
- 25.03.2025 से 30.03.2025 तक अम्मान (जॉर्डन) में आयोजित 2025 सीनियर एशियाई चैंपियनशिप में रेलवे के पहलवानों में श्री उदित ने फ्री स्टाइल में रजत पदक जीता, श्री सुनील कुमार और श्री नितेश ने ग्रीको रोमन स्टाइल में कांस्य पदक जीता, और सुश्री अंतिम ने महिला कुश्ती में कांस्य पदक जीता।

II. राष्ट्रीय स्तर पर:

1 अप्रैल, 2024 से 31 मार्च, 2025 के दौरान, रेलवे की टीमों ने कुल 55 राष्ट्रीय चैंपियनशिप में भाग लिया, जिसमें से रेलवे ने 05 प्रतियोगिताओं में तीसरा स्थान, 11 प्रतियोगिताओं में रनर-अप और 24 चैंपियनशिप में प्रथम स्थान प्राप्त किया।

III. 2024-25 के दौरान निम्नलिखित रेलवे खिलाड़ी राष्ट्रीय खेल पुरस्कारों से सम्मानित किए गए:

क्र.सं.	नाम	खेल	पुरस्कार	रेलवे/उत्पादन इकाई
i.	सुश्री ज्योति येर्राजी	एथलेटिक्स	अर्जुन पुरस्कार	दक्षिण मध्य रेलवे
ii.	सुश्री अन्नू रानी	एथलेटिक्स	अर्जुन पुरस्कार	पटियाला रेल इंजन कारखाना
iii.	सुश्री सलीमा टेटे	हॉकी	अर्जुन पुरस्कार	दक्षिण पूर्व रेलवे
iv.	श्री स्वप्निल सुरेश कुसाले	तीरंदाजी	अर्जुन पुरस्कार	मध्य रेलवे
v.	श्री अमन	कुश्ती	अर्जुन पुरस्कार	उत्तर रेलवे

वित्त

भारतीय रेल का पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2024-25 का वित्तीय परिणाम इस प्रकार है:

(₹ करोड़ में)

	2023-24	2024-25
पूंजीगत निवेश	*6,94,142.62	**8,74,743.81
पूंजी निधि से निवेश	53,449.91	53,449.91
जोड़	7,47,592.53	9,28,193.72
यात्री राजस्व	70,693.32	75,367.52
अन्य कोचिंग यातायात से राजस्व	6,727.25	6,886.77
माल यातायात से राजस्व	1,68,293.29	1,71,163.15
फुटकर राजस्व	9,652.44	11,586.55
सकल राजस्व	2,55,366.30	2,65,003.99
उचंत	(-)93.67	109.62
सकल यातायात प्राप्तियां	2,55,272.63	2,65,113.61
साधारण संचालन व्यय	1,91,093.61	2,00,468.89
मूल्यह्रास आरक्षित निधि में विनियोग	800.00	800.00
पेंशन निधि में विनियोग	59,000.00	59,500.00
कुल संचालन व्यय	2,50,893.61	2,60,768.89
शुद्ध यातायात प्राप्तियां	4,379.02	4,344.72
विविध लेनदेन	(-)1,119.34	(-)1,684.44
शुद्ध राजस्व प्राप्तियां	3,259.68	2,660.28
सामान्य राजस्व को देय लाभांश $	-	-
आधिक्य (+)/कमी (-)	3,259.68	2,660.28
पूंजी निधि से निवेश सहित ब्याजदेय पूंजी से शुद्ध राजस्व का प्रतिशत	0.44	0.29
परिचालन अनुपात (%)	98.43	98.22
ब्याजदेय पूंजी (पूंजी निधि से निवेश सहित) प्रति शुद्ध टन किलोमीटर (पैसे में)	704	871

* महानगर परिवहन परियोजनाओं के ₹22,698.61 करोड़, सर्कुलर रेलों के ₹1,916.20 करोड़, विशेष रेल संरक्षा निधि में ₹11,954.00 करोड़ का विनियोग, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड और अन्य में ₹56,617.40 करोड़ का निवेश, उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला परियोजना में ₹16,026.70 करोड़ का निवेश, राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष में ₹90,000.00 करोड़ का निवेश, रेल संरक्षा निधि में ₹1,07,957.03 करोड़ का निवेश और सॉवरेन ग्रीन फंड में ₹22,717.99 करोड़ का निवेश शामिल नहीं है। उत्पादन इकाइयों के ₹28,507.97 करोड़ शामिल हैं।

** महानगर परिवहन परियोजनाओं के ₹24,355.33 करोड़, सर्कुलर रेलों के ₹1,986.20 करोड़, विशेष रेल संरक्षा निधि में ₹11,954.00 करोड़ का विनियोग, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कारपोरेशन ऑफ इंडिया और अन्य में ₹56,617.40 करोड़ का निवेश, उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला परियोजना में ₹16,026.70 करोड़ का निवेश, राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष में ₹1,00,000.00 करोड़ का निवेश, रेल संरक्षा निधि में ₹1,52,956.76 करोड़ का निवेश और सॉवरेन ग्रीन फंड में ₹37,714.27 करोड़ का निवेश शामिल नहीं है। उत्पादन इकाइयों के ₹30,294.15 करोड़ शामिल हैं।

राजस्व:

माल यातायात से प्राप्त राजस्व, सकल आय का 64.59% है। यात्री यातायात से हुई आय सकल आय का 28.44% थी जिसमें से 4.02% उपनगरीय सेवाओं से, 93.89% लम्बी दूरी की एक्सप्रेस सेवाओं से और 2.10% साधारण श्रेणी के कम दूरी के यातायात से हुई थी। थोक माल यातायात जैसे कोयला, अयस्क, लोहा एवं इस्पात, सीमेंट, खाद्यान्न, उर्वरक, पेट्रोल, तेल एवं स्नेहक उत्पाद, चूना-पत्थर, डोलोमाइट, संगमरमर से इतर पत्थर, नमक और चीनी ने कुल माल यातायात आय में 89.10% का अंशदान किया था, जबकि उपर्युक्त के इतर अन्य पण्यों ने 9.24% का अंशदान किया था। विविध प्राप्तियों जैसे विलंब-शुल्क, स्थान-शुल्क, शंटिंग और साइडिंग प्रभारों आदि ने शेष 1.66% का अंशदान किया था।

तुलन-पत्र:

पिछले वर्ष की तुलना में 31 मार्च, 2025 की स्थिति के अनुसार, तुलन-पत्र का सारांश नीचे दिया गया है:

(₹ करोड़ में)

	31 मार्च 2024 की स्थिति के अनुसार	**31 मार्च 2025 की स्थिति के अनुसार**	**कमी-बेशी**
परिसम्पत्तियां			
ब्लॉक परिसम्पत्तियां	12,18,258.82	**14,72,668.33**	2,54,409.51
केन्द्र सरकार के पास निधियां			
(i) आरक्षित निधियां	5,321.55	**7,033.31**	1,711.76
(ii) बैंक खाते	80,227.94	**82,747.77**	2,519.83
फुटकर देनदार	7,038.98	**7,422.36**	383.38
हस्ते रोकड़	337.58	**328.06**	-9.52
जोड़	13,11,184.87	**15,70,199.83**	2,59,014.95
देयताएं			
इनका निरूपण इस प्रकार है:			
पूंजीगत निवेश	*7,92,657.45	****9,74,985.35**	1,82,327.90
आंतरिक संसाधनों आदि से वित्तपोषित निवेश	4,25,601.38	**4,97,682.98**	72,081.60
जोड़ (i)	12,18,258.82	**14,72,668.33**	2,54,409.50
आरक्षित निधियां	5,321.55	**7,033.31**	1,711.76
जोड़ (ii)	5,321.55	**7,033.31**	1,711.76
बैंक खाते			
(i) भविष्य निधि	38,689.13	**39,003.74**	314.60
(ii) विविध निक्षेप आदि	41,465.42	**43,668.89**	2,203.48
(iii) ऋण और अग्रिम	73.39	**75.14**	1.75
जोड़ (iii)	80,227.94	**82,747.77**	2,519.83
फुटकर लेनदार आदि **(iv)**	7,376.55	**7,750.42**	373.87
जोड़ (i) से (iv)	13,11,184.87	**15,70,199.83**	2,59,014.95

* विशेष रेल संरक्षा निधि में ₹11,954.00 करोड़ का विनियोग, राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष में ₹90,000.00 करोड़ का विनियोग, रेल संरक्षा निधि में ₹1,07,957.03 करोड़ का विनियोग और सॉवरेन ग्रीन फंड में ₹22,717.99 करोड़ का विनियोग शामिल नहीं है।

** विशेष रेल संरक्षा निधि में ₹11,954.00 करोड़ का विनियोग, राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष में ₹1,00,000.00 करोड़ का विनियोग, रेल संरक्षा निधि में ₹1,52,956.76 करोड़ का विनियोग और सॉवरेन ग्रीन फंड में ₹37,714.27 करोड़ का विनियोग शामिल नहीं है।

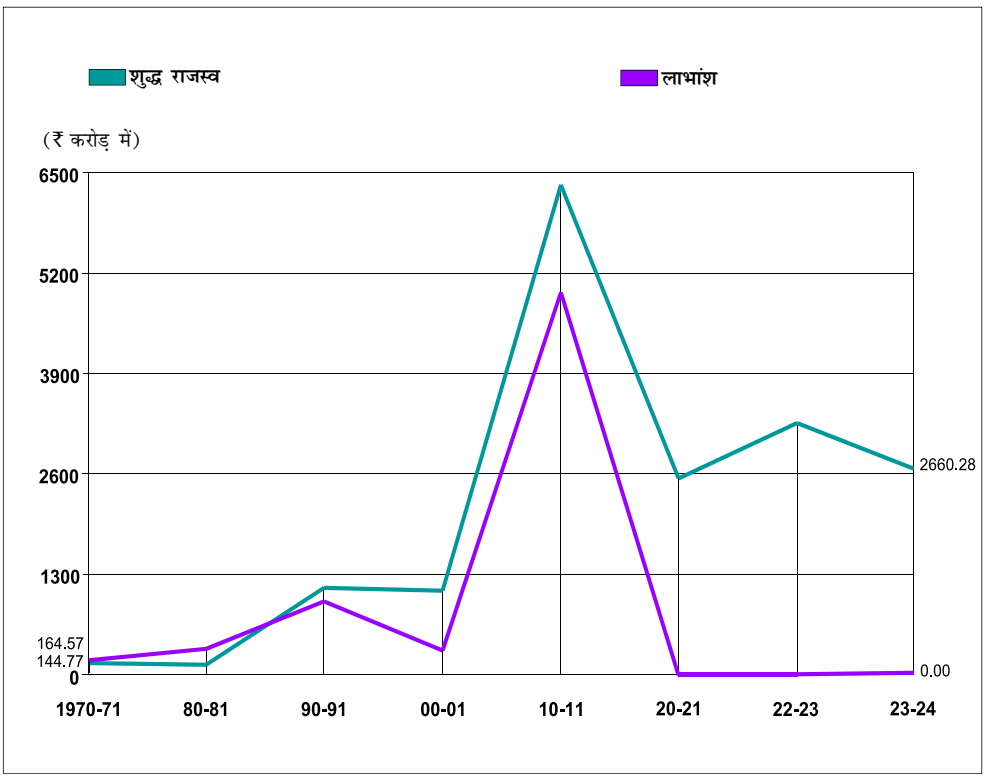
रोकड़ प्रवाहः

	2024-25	(₹ करोड़ में)
नई परिसंपत्तियों का अधिग्रहण और मौजूदा परिसंपत्तियों का प्रतिस्थापनः		
नई परिसंपत्तियों का अधिग्रहण और परिसंपत्तियों के प्रतिस्थापन में सुधार का घटक जैसे परिसंपत्तियों को बदलना	2,54,257.08	**2,54,311.78**
परिसंपत्तियों का समान रूप से प्रतिस्थापन	54.70	
ऋणों पर ब्याज का संदाय, ऋणों की अदायगी और आरक्षित निधियों में वृद्धि/कमी		
विकास निधि के लिए ऋण पर ब्याज का संदाय	0.00	**1,711.69**
विकास निधि के लिए ऋण की अदायगी	0.00	
निधि शेषों में वृद्धि (+) / कमी (-)	1,711.69	
दुर्घटना प्रतिकर के लिए संदाय	0.00	
	जोड़	**2,56,023.47**
इन आवश्यकताओं के लिए वित्त-व्यवस्था निम्नलिखित स्रोतों से की गई थीः		
आंतरिक स्रोतः		
वित्तपोषण के लिए राजस्व/पूंजी से अंशदान और निधि शेषों पर उपचित ब्याज	1,039.32	**73,695.62**
अधिशेष से वित्तपोषित विकास निधि	541.39	
सामान्य राजस्व से वित्तपोषित विकास निधि	0.00	
अधिशेष से वित्तपोषित पूंजी निधि	0.00	
रेल राजस्व से वित्तपोषित पूंजी निधि (भारतीय रेल वित्त निगम पट्टा प्रभारों के पूंजीगत घटक हेतु)	0.00	
अधिशेष से वित्तपोषित रेल संरक्षा निधि	0.00	
सामान्य राजस्व से वित्तपोषित रेल संरक्षा निधि (केंद्रीय सड़क संरक्षा निधि से)	44,999.73	
अधिशेष से वित्तपोषित ऋण अदायगी निधि	0.00	
सामान्य राजस्व से वित्तपोषित विशेष रेल संरक्षा निधि	0.00	
सामान्य राजस्व (पूंजी) से वित्तपोषित राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष	10,000.00	
रेल संरक्षा निधि से वित्तपोषित राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष	0.00	
अधिशेष से वित्तपोषित राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष	2,118.89	
सामान्य राजस्व (पूंजी) से वित्तपोषित सॉवरेन ग्रीन फंड	14,996.29	
चालित लाइन कार्य - राजस्व	0.00	
रोकड़ अधिशेष - कार्यकारी परिणाम		**2,660.28**
विकास निधि में विनियोग		**-541.39**
पूंजी निधि में विनियोग		**0.00**
रेल संरक्षा निधि में विनियोग		**0.00**
राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष में विनियोग		**-2,118.89**
ऋण अदायगी निधि में विनियोग		**0.00**
पूंजी से निवेश		**1,82,327.85**
	जोड़	**2,56,023.47**

संयुक्त निवेश लागत सूचकांक

आधार 2011-12=100	2023-24		2024-25	
क्र.सं.	राजस्व सूचकांक	लागत सूचकांक	राजस्व सूचकांक	लागत सूचकांक
I यूनिट राजस्व				
i. औसत प्राप्ति प्रति यात्री किलोमीटर	232.26		**205.98**	
ii. औसत प्राप्ति प्रति शुद्ध टन किलोमीटर	131.66		**128.16**	
II साधन-सामग्रियों का लागत सूचकांक				
i. श्रम: औसत वार्षिक वेतन प्रति कर्मचारी@		303.9		**330.2**
ii. उच्च गति स्पीड डीजल		171.9		**166.0**
iii. बिजली (रेल कर्षण)		145.0		**144.1**
iv. परिवहन उपस्कर और पुर्जे		128.4		**129.9**
v. अलौह धातु		144.8		**157.4**
vi. विद्युत मशीनरी, उपस्कर और बैटरी		131.4		**133.7**
vii. स्नेहक		189.7		**190.2**
viii. विनिर्मित उत्पाद		140.2		**142.6**
ix. लौह धातु		141.0		**139.7**
साधन-सामग्रियों का समग्र भारित सूचकांक		239.7		**255.1**

शुद्ध राजस्व और लाभांश



सामाजिक सेवा दायित्व

भारतीय रेल, अपेक्षाकृत अधिक व्यापक सामाजिक और राष्ट्रीय हित में, समाज के कमजोर वर्गों को किफायती परिवहन सुविधाएं सुलभ कराने और जनसाधारण के उपभोग के प्रयोजनार्थ अनिवार्य पण्यों के संचलन को साध्य बनाने हेतु कतिपय अलाभप्रद परिचालन करती है। इस कारण उपगत हानि भारतीय रेल के सामाजिक सेवा दायित्व के अंतर्गत आती है।

वर्ष 2024-25 में भारतीय रेल द्वारा वहन किया गया शुद्ध सामाजिक सेवा दायित्व ₹40,921.43 करोड़ आंका गया है, जिसमें कर्मचारी कल्याण लागत (₹10,150.80 करोड़) और कानून एवं व्यवस्था संबंधी लागत (₹7,182.23 करोड़) सम्मिलित नहीं हैं। ये लागतें भारतीय रेल प्रणाली की अर्थक्षमता पर प्रतिकूल प्रभाव डालती हैं।

सामाजिक सेवा दायित्व के घटक:

भारतीय रेल में सामाजिक सेवा दायित्व के मुख्य घटक निम्नलिखित से संबंधित हानियां हैं:

- लागत से कम दर पर अनिवार्य पण्यों की ढुलाई;
- यात्री किरायों में रियायत;
- ईएमयू उपनगरीय सेवाओं पर हानियां;
- अलाभप्रद शाखा लाइनों और गत 15 वर्षों के दौरान यातायात के लिए खोली गई नई लाइनों का परिचालन;
- सामरिक लाइनों का परिचालन;
- यात्री किरायों का लागत से कम कीमत-निर्धारण।

लागत से कम दर पर अनिवार्य पण्यों की ढुलाई के कारण हानि:

भारतीय रेल के सामाजिक सेवा दायित्व के भाग के रूप में, जनसाधारण के उपभोग के कतिपय अनिवार्य पण्यों यथा फल एवं सब्जियां, नमक, चारकोल, बांस आदि के बाजार मूल्य को सीमित रखने के उद्देश्य से उनकी ढुलाई परिचालन लागत से कम दर पर की जाती है। वर्ष 2024-25 में इन पण्यों के संचलन के कारण कुल ₹1,827.02 करोड़ की हानि हुई।

क्र.सं.	पण्य	हानि (₹ करोड़ में)
1	कुल खाद्यान्न	567.15
2	नमक	427.62
3	फ्लाई ऐश	286.27
4	एल.पी.जी.	140.78
5	चीनी और खांड	108.37
6	कुल खाद्य तेल	71.08

क्र.सं.	पण्य	हानि (₹ करोड़ में)
7	खाद्य आपूर्ति	46.58
8	कागज	44.68
9	फल और सब्जियां	25.96
10	बांस	17.48
11	दूध और दुग्ध उत्पाद	15.42
12	कोयला	11.86
13	कुल चारा	8.56
14	विनिर्मित सूती कपड़ा और अन्य सामान	7.19
15	अन्य	48.02
	जोड़	**1,827.02**

वर्ष 2024-25 के लिए ये पण्य कुल शुद्ध टन किलोमीटर राजस्व का लगभग 10.63 प्रतिशत और मालभाड़ा आय का 7.01 प्रतिशत हैं।

यात्री किरायों में रियायत:

वर्ष 2024-25 के दौरान यात्री किरायों में रियायतों के कारण परित्यक्त राजस्व की राशि ₹314.03 करोड़ है।

ईएमयू उपनगरीय सेवाओं पर हानि:

वर्ष 2024-25 के दौरान चेन्नई, कोलकाता, मुंबई और सिकंदराबाद में ईएमयू उपनगरीय सेवाओं की लाभप्रदता के विश्लेषण ने ₹8,279.04 करोड़ की समग्र हानि उजागर की है। अर्थव्यवस्था में व्याप्त मुद्रास्फीति के दबावों के संबंध में यात्री किरायों में वृद्धि न किए जाने के कारण ईएमयू उपनगरीय सेवाओं पर हानि हुई।

अलाभप्रद शाखा लाइनें:

शाखा लाइनों पर आय का संवर्धन करने के संगठित प्रयासों के बावजूद, ऐसी अधिकांश लाइनें वाणिज्यिक दृष्टि से अलाभप्रद बनी हुई हैं। रेल सुधार समिति ने ऐसी 40 लाइनों को बंद करने की सिफारिश की थी, परन्तु ऐसी सेवाओं को हटाने पर प्रबल जन प्रतिरोध तथा राज्य सरकारों के विरोध के कारण अब तक रेलवे द्वारा केवल 15 लाइनों को ही स्थायी रूप से बंद किया जा सका है। वर्ष 2024-25 के लिए मौजूदा 86 अलाभप्रद शाखा लाइनों के वित्तीय परिणामों की समीक्षा से पता चलता है कि इन लाइनों पर ₹4,837.99 करोड़ के मूल निवेश पर वर्ष 2024-25 के दौरान हानि की राशि ₹2,635.06 करोड़ थी।

पिछले 15 वर्षों के दौरान यातायात के लिए खोली गईं नई लाइनें:

रेल अभिसमय समिति ने इस विषय पर अपनी नौवीं रिपोर्ट में उल्लेख किया है कि रेल वित्त की मौजूदा स्थिति और निर्माण की मौजूदा उच्च लागतों के कारण, रेलवे अल्प-विकसित क्षेत्रों में पर्याप्त पूंजी निवेश करने की स्थिति में नहीं है। अत: उन्होंने महसूस किया है कि भूमि नि:शुल्क उपलब्ध कराने और ऐसी

लाइनों के लिए न्यूनतम बीस वर्ष की अवधि के लिए लाभांश भुगतान की छूट देने जैसी राहतें औचित्यपूर्ण हैं।

आवधिक समीक्षाओं से पता चला है कि पिछड़े क्षेत्रों के विकास हेतु रेलवे के सामाजिक सेवा दायित्व के भाग के रूप में वर्ष 2024-25 में जांची गई 13 लाइनों में से अधिकांश लाइनें ऋणात्मक या अलाभप्रद प्रतिफल दिखा रही थीं।

वर्ष 2024-25 के लिए नई लाइनों के वित्तीय परिणाम:

क्र.सं.	शाखा लाइन का नाम	खोलने की तिथि	लागत (₹ करोड़ में)	निवेश पर प्रत्याशित प्रतिफल	निवेश पर वास्तविक प्रतिफल (%)		
				(%)	2022-23	2023-24	**2024-25**
1	अबोहर-फाजिल्का (बड़ी लाइन) 34 किलोमीटर	16.07.2012	232.51	(-) 7.44	(-) 17	(-) 19	**(-) 20**
2	तरन तारण-गोईन्दबाल (बड़ी लाइन) 21.416 किलोमीटर	06.08.2011	81.44	उपलब्ध नहीं	(-) 31	(-) 34	**(-) 36**
3	लुधियाना-साहनेवाल (बडी लाइन) 15.11 किलोमीटर	17.11.2012	294.81	(-)2.26	(-) 6	(-) 7	**(-) 7**
4	उधमपुर-श्री माता वैष्णो देवी कटरा (बड़ी लाइन) 25 किलोमीटर	04.07.2014	1231.09	उपलब्ध नहीं	(-) 2	(-) 3	**(-) 3**
5	बनिहाल-बारामूला (बड़ी लाइन) 13.7 किलोमीटर	26.06.2013	4917.00	(-)1.30	(-) 3	(-) 4	**(-) 4**
6	चुरारू टकराला-अम्ब अंदौरा (बडी लाइन) 11.17 किलोमीटर	2011-12	899.61	0.18	(-) 9	(-) 7	**(-) 6**
7	न्यू मोरिन्डा-साहनेवाल (बडी लाइन) 52.18 किलोमीटर	2013-14	736.75	(-)2.26	(-) 12	(-) 13	**(-) 15**
8	रेवाड़ी-झज्जर-रोहतक (बड़ी लाइन) 81.257 किलोमीटर	08.01.2013	507.44	(-)4.78	(-) 2	(-) 2	**(-) 2**
9	जींद-सोनीपत (बड़ी लाइन) 81 किलोमीटर	26.06.2016	504.58	उपलब्ध नहीं	0	0	**0**
10	दौसा-गंगापुर सिटी (बड़ी लाइन) 94.64 किलोमीटर	16.03.2024	1087.24	उपलब्ध नहीं	0	0	**(-)9.06**
11	कडुरू-चामराजनगर (बड़ी लाइन) 45.12 किलोमीटर	17.11.2013	362.80	उपलब्ध नहीं	0.26	(-)3.33	**(-)1.97**
12	मदुरै-बोडिनायक्कनूर (बड़ी लाइन) 46 किलोमीटर	मई-22	592.90	उपलब्ध नहीं	(-)3.27	(-)4.33	**(-)4.71**
13	तिरुतुरैपुंडी-अगास्तयम्पल्लि (बड़ी लाइन) 46 किलोमीटर	अप्रैल-23	350.00	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	(-)2.81	**(-)3.52**

सामरिक लाइनों का परिचालनः

सामरिक रेल लाइनों की सूची निम्नानुसार है:-

(i) पठानकोट-मुकेरियां (उत्तर रेल)

(ii) रंगापाडा नार्थ लखीमपुर-मुरकोंगसेलेक (पूर्वोत्तर सीमा रेल)

(iii) सिलीगुड़ी-जोगीघोपा जिसमें सिलीगुड़ी-हल्दीबारी (पूर्वोत्तर सीमा रेल) का बड़ी लाइन में परिवर्तन शामिल है

(iv) जैसलमेर-पोखरण (उत्तर पश्चिम रेल)

(v) बठिण्डा-सूरतगढ़ (उत्तर पश्चिम रेल)

(vi) भुज-नलिया (पश्चिम रेल))

वर्ष 2024-25 के दौरान, सामरिक लाइनों के परिचालन के कारण भारतीय रेल को ₹2,812.59 करोड़ की हानि हुई।

यात्री किरायों का लागत से कम कीमत-निर्धारणः

भारतीय रेल, देश का प्रमुख परिवहन साधन होने के नाते सामाजिक सेवा दायित्व को वहन करती है। अपनी सेवाओं के स्वरूप के कारण समाज के सबसे कमजोर वर्ग के लिए किफायती परिवहन समाधान पेश करने के लिए प्रतिबद्ध है। भारतीय रेल की यह मूलभूत विशेषता न केवल आर्थिक और औद्योगिक विकास को बढ़ावा देने में बल्कि जनसाधारण के हित में अपनी परिचालन को लागत से कम दर पर कतिपय सेवाएं सुलभ कराने में भी योगदान करती है। अतः कुल मिलाकर रेलवे को अपनी अर्थक्षमता को बनाए रखने की आवश्यकता और समाज के प्रति अपनी प्रतिबद्धताओं के बीच संतोषप्रद तालमेल स्थापित करना पड़ता है। यह कीमत-निर्धारण और अलाभप्रद परिचालन एवं सेवाओं के उन्मूलन के मामले में भारतीय रेल की वाणिज्यिक स्वतंत्रता पर कतिपय अंकुश लगाता है। वर्ष 2024-25 के दौरान, परिचालन लागत से कम यात्री किरायों (ईएमयू उपनगरीय सेवाओं को छोड़कर) के कारण भारतीय रेल के लिए परिणामी हानि की राशि ₹42,386.72 करोड़ थी।

वर्ष 2024-25 में भारतीय रेल द्वारा वहन किया गया शुद्ध सामाजिक सेवा दायित्व ₹40,921.43 करोड़ आंका गया, जो कुल राजस्व आय का 15.44% और कुल संचालन व्यय का 14.71% है।

अनुसंधान और विकास

रेल मंत्रालय के अधीन अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन (अअमासं), भारतीय रेल का एकमात्र अनुसंधान एवं विकास संगठन है और यह रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय रेलों और उत्पादन इकाइयों के तकनीकी सलाहकार के रूप में कार्य करता है। अअमासं के प्रमुख कार्य इस प्रकार हैं:

- भारतीय रेल में उपयोग के लिए नई प्रौद्योगिकी का विकास, अंगीकरण, आमेलन और आत्मसातकरण।
- उपकरणों और प्रणालियों के नए और उन्नत डिजाइनों का विकास।
- भारतीय रेल में अंगीकरण के लिए मानकों का विकास और निर्धारण।
- भारतीय रेल के लिए सामग्रियों और उत्पादों हेतु विशिष्टियों का विकास।
- चल स्टॉक (मेट्रो स्टॉक सहित), रेलइंजनों, सिगनल व्यवस्था एवं दूरसंचार उपकरण और रेलपथ घटकों की महत्वपूर्ण और संरक्षा संबंधी मदों का निरीक्षण।
- संरक्षा और विश्वसनीयता में सुधार लाने के लिए तकनीकी जाँच, सांविधिक स्वीकृतियां, परीक्षण तथा परामर्श सेवाएँ प्रदान करना।

वित्त वर्ष 2024-25 के दौरान की गई अनुसंधान एवं विकास संबंधी महत्वपूर्ण कार्यकलाप कार्य कलाप हैं-

1. कवच चरण-II का विकास:

कवच प्रणाली भारतीय उद्योग के सहयोग से अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन द्वारा स्वदेश में विकसित स्वचालित गाड़ी सुरक्षा (एटीपी) प्रणाली है और भारतीय रेल में रेलगाड़ी संचालन में संरक्षा के कॉर्पोरेट उद्देश्य के लिए दक्षिण मध्य रेलवे द्वारा इसके परीक्षण की सुविधा प्रदान की गई है। कवच का उद्देश्य गाड़ियों को खतरे का सिगनल (लाल) पार करने से रोकने और टक्कर से बचाकर सुरक्षा प्रदान करना है। यदि चालक गति प्रतिबंधों के अनुसार गाड़ी को नियंत्रित करने में विफल रहता है तो यह गाड़ी की ब्रेक प्रणाली को स्वचालित रूप से सक्रिय कर देता है। 'कवच' प्रणाली संरक्षा प्रामाणिकता स्तर 4 (एसआईएल-4) प्रमाणित सबसे किफायती प्रौद्योगिकियों में से एक है। इससे विदेशी रेलमार्गों के लिए इस स्वदेशी प्रौद्योगिकी के निर्यात की संभावनाएं भी उत्पन्न होती हैं।

कवच संस्करण 4.0 की संशोधित विशिष्टियों को 16 जुलाई 2024 को जारी किया गया और इस प्रणाली को उत्तर रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे, पश्चिम मध्य रेलवे, पश्चिम रेलवे, पूर्व मध्य रेलवे, पूर्व रेलवे के नई दिल्ली-हावड़ा और नई दिल्ली-मुंबई मार्गों पर संस्थापित किया जा रहा है।

कोटा-लाखेरी (पश्चिम मध्य रेलवे), सूरत-वडोदरा (पश्चिम रेलवे) में 160 किलोमीटर प्रति घंटे की गति पर फील्ड परीक्षण किया जा रहा है। पूर्व रेलवे, पश्चिम रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे और पश्चिम मध्य रेलवे में यात्री परीक्षण किए जा रहे हैं।

2. मौजूदा इलेक्ट्रिक पॉइंट मशीन के साथ द्वितीय ड्राइव थिक वेब स्विच का विकास:

स्टॉक और स्विच रेल के बीच न्यूनतम अंतराल बनाए रखने और स्लीपरों की वांछित संख्या तक स्विच रेल की उन्नत सेटिंग के लिए, मौजूदा इलेक्ट्रिक पॉइंट मशीन के साथ थिक वेब स्विच के लिए एसएसडी को प्रतिस्थापित करने वाले द्वितीय ड्राइव/पुल का विकास कार्य प्रगति पर है।

रेलवे बोर्ड ने चार रेलों नामत: उत्तर मध्य रेलवे, उत्तर रेलवे, पश्चिम मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे में 24 सेटों के परीक्षण को अनुमोदित किया है। इनमें से दो सेट उत्तर मध्य रेलवे में संस्थापित किए जा चुके हैं। उत्तर मध्य रेलवे के आगरा मंडल के कीथम स्टेशन पर क्रमश: एक-एक सेट को कमीशन कर दिया गया है।

3. वाटरप्रूफ पॉइंट मशीन:

पारंपरिक पॉइंट मशीन जलमग्न अवस्था में कार्य करने के लिए उपयुक्त नहीं होती और मानसून के दौरान जलभराव वाले क्षेत्रों में कार्य नहीं करती। आईपी-67 पॉइंट मशीन के लिए विशिष्टियां जनवरी 2025 में जारी की गई हैं। इस प्रकार की पॉइंट मशीन की मुख्य विशेषताएँ निम्नानुसार हैं:

- इलेक्ट्रिक पॉइंट मशीन के लिए आईपी67 (जलरोधी और धूलरोधी) सुरक्षा स्तर
- जलमग्न अवस्था में भी सुरक्षित परिचालन
- जलमग्न अवस्था में क्रैंक हैंडल परिचालन
- डिटेक्टर/लॉक स्लाइड, केबल प्रवेश प्वाइंट, विभिन्न प्रवेश प्वाइंट, क्रैंक हैंडल व्यवस्था और मशीन कवर के लिए सीलिंग व्यवस्था प्रदान की गई है।

4. 2400 किलोवाट क्षमता वाली हाइड्रोजन रेलगाड़ी का विकास:

अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन हरित ऊर्जा के लिए राष्ट्रीय महत्व की एक परियोजना पर कार्य कर रहा है। अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन ने 'हाइड्रोजन ईंधन सेल आधारित डीपीआरएस 2400 किलोवाट ट्रेन सेट के विकास' के लिए तकनीकी विशिष्टियां तैयार की हैं। यह रेलगाड़ी उत्तर रेलवे के सोनीपत-जींद खंड के बीच चलेगी। प्रस्तावित संकर विद्युत प्रणाली में, प्राथमिक ऊर्जा स्रोत प्रोटॉन एक्सचेंज मेम्ब्रेन फ्यूल सेल (पीईएमएफसी) है और अधिकतम बिजली की आवश्यकता को पूरा करने के लिए बैटरी बैंक द्वितीयक ऊर्जा स्रोत होगा। रेलगाड़ी के सभी उप-संयोजनों का परीक्षण किया जा चुका है और रेलगाड़ी को सवारी डिब्बा कारखाना/चेन्नई में एकीकृत किया जा रहा है।

5. डेटा लॉगर के माध्यम से प्वाइंट अलार्म जनरेशन प्रणाली का विकास:

इस प्रणाली का उद्देश्य अपेक्षित रिले सर्किट को पूरा किए बिना कांटों के संचालन/संसूचन के मामले में स्टेशन मास्टर और सिगनल एवं दूरसंचार कर्मचारियों को चेतावनी देना है।

6. संरक्षा हेतु टैबलेट-आधारित पीसी टाइप फॉग पायलट सहायता प्रणाली (फॉगपास) का विकास:

टैबलेट पीसी टाइप फॉगपास का उद्देश्य जीपीएस का उपयोग करके लोको पायलट को तत्समय स्थान मार्गदर्शन प्रदान करके कोहरे की परिस्थिति में रेलगाड़ी परिचालन की संरक्षा को बढ़ाना है।

यह प्रणाली कोहरे के कारण दृश्यता कम होने पर भी, भू-चिह्नों, सिगनलों, समपारों, स्टेशनों और मार्ग के किनारे अन्य प्रमुख स्थानों की पहचान करने में सहायता करती है।

7. समर्पित परीक्षण रेलपथ का निर्माण:

उत्तर पश्चिम रेलवे के फुलेरा-मकराना खंड में गुढ़ा और थथाना मीठड़ी स्टेशनों के बीच समर्पित परीक्षण रेलपथ (डीटीटी) का निर्माण किया जा रहा है ताकि नियमित रेलपथ परिचालन में व्यवधान के बिना नए और संशोधित चल स्टॉक के लिए दोलन और निष्पादन परीक्षण किए जा सकें। अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन के तकनीकी मार्गदर्शन में विकसित इस परियोजना में, ओपन लाइन खंडों पर परीक्षण के कारण होने वाली देरी की समस्या को दूर किया जाएगा।

इस परियोजना की मुख्य विशेषताएँ इस प्रकार हैं:

- अंतर्राष्ट्रीय मानक ईएन 14363:2016 के अनुसार परीक्षण।
- 200 किलोमीटर प्रति घंटे तक की उच्च गति के लिए परीक्षण।
- परीक्षणों के लिए रेल संरक्षा आयुक्त की स्वीकृति अपेक्षित नहीं है।
- कम परीक्षण समय: 20-30 दिन की तुलना में 8-12 दिन (लगभग)।
- चल स्टॉक और अवसंरचना के घटकों के लिए त्वरित परीक्षण सुविधा।

8. मेसर्स सीमेंस द्वारा निर्मित 9000 अश्वशक्ति (डी9) इंजनों का निर्माण:

भारतीय रेल और मेसर्स सीमेंस लिमिटेड के बीच सरकारी चल स्टॉक कर्मशाला, दाहोद में विनिर्माण-सह-अनुरक्षण समझौते के माध्यम से 7000 किलोवाट (9000 अश्वशक्ति) के 1200 डी9 विद्युत इंजनों के लिए एक करार पर हस्ताक्षर किए गए हैं और भारतीय रेल के चार नामित सरकारी अनुरक्षण डिपो (विशाखापत्तनम, रायपुर, खड़गपुर और पुणे) में 35 वर्षों तक इन इंजनों का अनुरक्षण किया जाएगा।

9. विद्युत इंजनों में सहायक भार इष्टतमीकरण के माध्यम से ऊर्जा दक्षता:

3-फेज विद्युत माल इंजनों में पुनर्योजी ब्रेकिंग पहले से ही लगभग 15% ऊर्जा बचत में योगदान दे रही है। अब, तापीय मांग के आधार पर सहायक मशीनों के संचालन को विनियमित करके और अधिक ऊर्जा बचत प्राप्त की गई है।

एक संशोधित भार वितरण योजना शुरू की गई है, जिसमें मालगाड़ी के निष्क्रिय होने और वेंटिलेशन

की आवश्यकता न होने पर अनावश्यक सहायक उपकरण स्वचालित रूप से बंद हो जाते हैं और इस योजना को लागू कर दिया गया है।

इस संशोधन के परिणामस्वरूप प्रति रेलइंजन प्रति निष्क्रिय घंटे 140.4 किलोवाट घंटा तक की बचत हो सकती है, जो प्रति रेलइंजन प्रति वर्ष लगभग 28 लाख रुपये के बराबर है। कुल अनुमानित वार्षिक बचत लगभग 1,600 करोड़ रूपये है।

10. एलईडी आधारित ट्विन बीम हेडलाइट्स में सुधार:

भारतीय रेल ने यह रिपोर्ट किया है कि बिजली रेलइंजनों और इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिटों में उपयोग की जा रही एलईडी आधारित ट्विन बीम हेडलाइटों में डिम मोड पर चलने के दौरान अत्यधिक चमक की समस्या सामने आ रही है जब विपरीत दिशा से कोई दूसरी रेलगाड़ी आ रही होती है। डिम मोड में उच्च चमक की समस्या के समाधान हेतु, निम्नलिखित परिवर्तनों के साथ 13.06.2024 को संशोधित विशिष्टियां जारी की गई हैं:

- डिम मोड में लक्स स्तर 2500 लक्स (न्यूनतम)-3000 लक्स (अधिकतम) से घटाकर 900 लक्स (न्यूनतम)-1200 लक्स (अधिकतम) कर दिया गया है।
- एलईडी के लंबे जीवनकाल के लिए प्रोटोटाइप परीक्षण के दौरान एलईडी के जंक्शन तापमान और एलईडी में प्रवाहित विद्युत धारा की जांच की जाती है।

11. भारतीय रेल के चल स्टॉक के लिए आईपी आधारित वीडियो निगरानी प्रणाली:

'भारतीय रेल के चल स्टॉक के लिए आईपी आधारित वीडियो निगरानी प्रणाली' की विशिष्टियों को संशोधित किया गया है। इस प्रणाली की मुख्य विशेषताएं इस प्रकार हैं:

- वीडियो रिकॉर्डर यूनिट (वीआरयू) विशिष्टि को उद्योग मानकों के अनुसार बनाया गया है।
- स्व-निदान सुविधा शामिल की गई है।
- डेटा की पुनर्प्राप्ति के लिए हैंड-हेल्ड टर्मिनल/टैबलेट विशिष्टि को जोड़ा गया है।
- कैमरे के लिए डिफॉगर सुविधा जोड़ी गई है।
- बेहतर विश्वसनीयता के लिए घटकों जैसे एसएसडी, यूएसबी पोर्ट, कैमरों का अंतर्गमन सुरक्षा स्तर, इन्फ्रा-रेड इल्यूमिनेटर रेंज, ऑपरेटिंग तापमान के मानकों में सुधार किया गया है।
- डाउनलोड किए गए वीडियो में वॉटरमार्क, दिनांक और समय, स्थिति आदि की सुविधा और डेटा को अक्षुण्ण बनाए रखने के लिए उपयोगकर्ता प्रमाणीकरण जोड़ा गया है।
- रेलवे चालक सहायता प्रणाली के लिए पृथक रूप से स्वतंत्र परीक्षण हेतु कार्यात्मक आवश्यकताओं को शामिल किया गया है।

12. सुरंगों के लिए एकीकृत संचार प्रणाली (आरडीएसओ/एसपीएन/टीसी/109/2023 संस्करण 1.0):

इस प्रणाली की मुख्य विशेषताएँ इस प्रकार हैं:

- सुरंग के अंदर आपातकालीन संपर्क सेवा की सुविधा जोड़ी गई।

- बेहतर विश्वसनीयता के लिए प्रवेश सुरक्षा स्तर (आईपी65 या उससे बेहतर) शामिल किया गया।
- बेहतर निष्पादन के लिए ऑप्टिकल रेडियो यूनिट को संशोधित करके एनालॉग से डिजिटल किया गया।
- क्षरणी केबल विशिष्टि को संशोधित करके ''अग्निरोधी, कम धुआँ, शून्य हैलोजन'' किया गया।
- 1 ओम की तुलना में बेहतर भूसंपर्कन व्यवस्था जोड़ी गई।
- बेहतर श्रव्य गुणवत्ता के लिए डिजिटल स्पीकर का उपयोग करने के लिए जन उद्घोषणा प्रणाली को संशोधित किया गया।

13. अमृत भारत एक्सप्रेस श्रृंखला का डिजाइन और विकास:

अमृत भारत एक्सप्रेस एक आधुनिक रेलगाड़ी है जिसे एलएचबी प्लेटफॉर्म पर पुश-पुल संचालन के लिए डिजाइन किया गया है और इसमें दोनों सिरों पर इंजन लगे हैं। इसमें द्वितीय श्रेणी सीट, शयनयान और एसएलआरडी जैसे अवातानुकूलित एलएचबी सवारी डिब्बे हैं, जिनकी गति क्षमता 130 किलोमीटर/घंटा है। एलएचबी सवारी डिब्बों में पहली बार, तेजस एक्सप्रेस की तरह अर्ध-स्थायी कपलर और चौड़े सीलबंद गैंगवे का उपयोग किया गया है, जिससे यात्रियों की संरक्षा और आराम में सुधार हुआ है।

उन्नत अमृत भारत 2.0 इसी डिजाइन पर आधारित है जिसमें क्रैश ट्यूबों के साथ एकीकृत स्लैक-फ्री अर्ध-स्वचालित कपलर हैं, जो पुराने कपलरों के 35 किलो जूल की तुलना में 208 किलो जूल ऊर्जा अवशोषण प्रदान करते हैं। इसमें बेहतर नियंत्रण के लिए इलेक्ट्रोन्यूमैटिक सहायक ब्रेकिंग प्रणाली, त्वरित अलग करने योग्य गैंगवे और मॉड्यूलर शौचालयों के साथ बेहतर आंतरिक साज-सज्जा की सुविधा है। यात्रियों को प्रत्येक शायिका के लिए यूएसबी और सी टाइप चार्जिंग पॉइंट की सुविधा मिलती है। आधुनिक खानपान सुविधाओं से सुसज्जित अवातानुकूलित एलएचबी रसोईयान भी पहली बार शुरू किया गया है। ये नवाचार मिलकर भारतीय रेल की अवातानुकूल यात्री सेवाओं में संरक्षा, आराम और दक्षता में अर्थपूर्ण सुधार करते हैं।

14. वंदे भारत एक्सप्रेस (संस्करण 2.0) को परिचालन हेतु सेवा में शामिल करना:

वंदे भारत एक्सप्रेस (संस्करण 2.0) को सफल दोलन और निष्पादन परीक्षणों के बाद सेवा में शामिल किया गया था, जिसमें अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन ने नई बोगी प्रणोदन प्रणाली का डिजाइन सत्यापन और परीक्षण पूरा किया था। इसका विनिर्माण सवारी डिब्बा कारखाना द्वारा किया गया था।

इसकी मुख्य विशेषताएं निम्नानुसार हैं:

- ऊर्जा कुशल हाई स्पीड बोगी डिजाइन के लिए पिछले संस्करण की तुलना में 12% भार इष्टतमीकरण
- सवारी अनुभव में सुधार लाने के लिए अवसंचालित भार में संस्करण 1.0 की तुलना में 8% की कमी
- कम शोर, पटरी व पहिये के कम घिसाव और मोड़ों पर बेहतर परिचालन के लिए मार्गदर्शक कठोरता को इष्टतमीकृत किया गया।
- बेहतर सवारी अनुभव के लिए सस्पेंशन अवयवों को इष्टतमीकृत किया गया है, मल्टी-बॉडी

सिमुलेशन में 2.8 का राइड इंडेक्स प्राप्त किया गया है। उन्नयन क्षमता: भारतीय रेल के रेलपथ पर 200 किलोमीटर प्रति घंटा।

- 160 किलो न्यूटन वायु सस्पेंशन और भार मापन प्रणाली।
- घटकों की श्रांति और सह्यता परीक्षण के माध्यम से सत्यापन परीक्षण के साथ मल्टी-बॉडी सिमुलेशन, एफईएम और मोडल विश्लेषण के साथ डिजाइन तैयार किया गया।

15. एलएचबी और वंदे भारत के लिए सेमी ऑटोमैटिक कपलर:

क्रैश ट्यूब सहित सेमी ऑटोमैटिक कपलर, डिब्बों को स्वचालित रूप से ढिलाई रहित तरीके से जोड़ना और हाथों से डिब्बों को तुरंत अलग करने की सुविधा देता है। यह 208 किलो जूल टक्कर ऊर्जा को अवशोषित करता है, जिससे जैक नाइफिंग (अर्थात् डिब्बों का अचानक मुड़ जाना) और झटके कम होते हैं तथा यात्रा सुगम होती है। संरक्षा और आराम में सुधार के लिए इसे वंदे भारत और एलएचबी सवारी डिब्बों में लगाया जा सकता है।

16. वंदे मेट्रो - अगली पीढ़ी की शहरी रेल:

वंदे मेट्रो को वंदे भारत प्लेटफॉर्म पर 20.32 टन धुरा भार के लिए विकसित किया गया है, जिसकी गति क्षमता अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन द्वारा परीक्षणों के बाद 110 किलोमीटर/घंटा से बढ़ाकर 130 किलोमीटर/घंटा कर दी गई है। इसमें 50% विद्युत ऊर्जा के साथ 12 डिब्बों का समूह है, जिसमें 3,208 यात्रियों (1,150 बैठे हुए + 2,058 खड़े हुए) को समायोजित किया जा सकता है। इस डिजाइन में उपनगरीय और क्षेत्रीय यात्रा के लिए उच्च क्षमता, शीघ्र त्वरण और आधुनिक सुविधाओं को सुनिश्चित किया गया है।

17. वंदे भारत शयनयान - आधुनिक वातानुकूलित शयनयान ट्रेनसेट:

वंदे भारत शयनयान एक 16 डिब्बों वाली वातानुकूलित शयनयान ट्रेन है, जिसे वंदे भारत प्लेटफॉर्म पर 17 टन धुरा भार के साथ 160 किलोमीटर/घंटा की गति के लिए डिजाइन किया गया है। यह शीघ्र त्वरण के लिए 50% विद्युत ऊर्जा के साथ 4 डिब्बों वाली एक बेसिक यूनिट का उपयोग करता है और सभी प्रणोदन उपकरण इसके नीचे लगे होते हैं।

18. कालका-शिमला विस्टाडोम सवारी डिब्बों का आधुनिकीकरण:

छोटी लाइन पर कालका-शिमला सवारी डिब्बों का उन्नयन एक प्रतिष्ठित परियोजना है, जिसमें बोगी, ब्रेक और कपलर जैसी आवश्यक उप-प्रणालियाँ यथावत रखी गई हैं। रेल डिब्बा कारखाना ने पर्यटकों की सुविधा के लिए आधुनिक सुविधाओं से युक्त एक नया छोटी लाइन विस्टाडोम सवारी डिब्बा विनिर्मित किया है। स्टेनलेस स्टील के इस सवारी डिब्बे की गति क्षमता 25 किलोमीटर/घंटा है और मनोरम दृश्यों के लिए इसके किनारों और छत पर बड़ी खिड़कियाँ हैं। इसमें यात्री क्षेत्र और ब्रेकमैन केबिन के बीच आईसी दरवाजे, एक आपातकालीन निकास द्वार और सुरक्षित निकासी के लिए खुलने योग्य चौड़ी खिड़कियाँ शामिल हैं।

19. राष्ट्रीय रेल योजना के अंतर्गत मालगाड़ियों का आधुनिकीकरण:

राष्ट्रीय रेल योजना के अंतर्गत, भारतीय रेल ने बढ़ती यातायात आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए आधुनिक मालगाड़ियों के स्वदेशी विकास का कार्य शुरू किया है।

अधिक ऊँचाई वाला ऑटो-कार कैरियर (एसीटी1)

अधिक ऊँचाई वाला ऑटो-कार कैरियर (एसीटी2)

सपाट बहुउद्देश्यीय माल डिब्बे (एफएमपी)

कॉइल बहुउद्देश्यीय माल डिब्बे (सीएमपी)

परिचालनिक दक्षता: परियोजना 'मिशन रफ्तार': राष्ट्रीय रेल योजना के अंतर्गत, मालगाड़ियों की गति 50 किलोमीटर/घंटा तक बढ़ाने से यातायात में रेलवे की हिस्सेदारी बढ़ेगी। भारतीय रेल ने माल डिब्बों की गति को मानकीकृत और बढ़ाने के लिए मिशन रफ्तार शुरू किया।

20. भारतीय रेल के लिए मास्टर क्लॉक सिस्टम:

भारतीय रेल अपने परिचालनों में समय को समकालिक बनाने के लिए एक जीपीएस/नाविक-आधारित मास्टर क्लॉक सिस्टम विकसित कर रही है, जिससे बेहतर दक्षता और सटीक दुर्घटना जाँच के लिए समयपालन में एकरूपता सुनिश्चित होगी।

21. गति का उन्नयन और 750 वोल्ट डीसी, 3 फेज विद्युत प्रणोदन प्रणाली के साथ 8-सवारी डिब्बों वाले मेट्रो चल स्टॉक (एमआरएस) की शुरुआत।

22. चल स्टॉक का परीक्षण और कार्यक्षेत्र में अभिप्रयोग:

अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन चल स्टॉक की संरक्षा और विश्वसनीयता सुनिश्चित करने के लिए व्यापक परीक्षण और कार्यक्षेत्र में अभिप्रयोग करता है-जैसे दोलन, युग्मक बल, आपातकालीन ब्रेकिंग, निष्पादन, सीओसीआर, दबाव परीक्षण और उच्च कैंट डेफिसिट, लंबी दूरी, मोड़ों पर रेलगाड़ी का घुमाव और टर्नआउट परीक्षण जैसे विशेष परीक्षण। इनमें दोनों नई डिजाइनें और वृहद संशोधन, तेज गति सुनिश्चित करना, अनुरक्षण वाहनों का प्रमाणीकरण और भारतीय रेल में समग्र गतिशीलता को बढ़ाना शामिल है।

उपक्रम तथा अन्य संगठन

रेल मंत्रालय के अंतर्गत कुल 14 सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम और अन्य संगठन कार्यरत हैं, जिनका विवरण नीचे दिया गया है-

क्र.सं.	नाम	निगमित/शुरू किए जाने का वर्ष	मुख्य कार्यक्षेत्र
1	राइट्स	1974	भारत में और भारत से बाहर रेलवे और अन्य क्षेत्रों/उदयोगों से संबंधित सभी प्रकार की परियोजनाओं/प्रणालियों के विकास के लिए इंजीनियरी, तकनीकी एवं परामर्श सेवाएं डिजाइन स्थापित उपलब्ध परिचालनिक, अनुरक्षण और निष्पादन करना।
2	इरकॉन	1976	भारत और विदेश में रेलवे, पुलों, सड़कों, राजमार्गों, औद्योगिक और रिहायशी परिसरों, विमानपत्तनों आदि जैस अवसंरचना के विभिन्न क्षेत्रों में टर्नकी आधार पर अथवा अन्यथा निर्माण गतिविधियों का व्यवसाय करना।
3	क्रिस	1986	क्रिस भारतीय रेल का सूचना प्रौद्योगिकी स्कंध है। यह भारतीय रेल के सभी विभागों के लिए केन्द्रीकृत आईटी प्रणाली को डिजाइन, विकसित, कार्यान्वित तथा अनुरक्षण करता है।
4	भारेविनि	1986	भारतीय रेल के योजना परिव्यय को अंशत: वित्तपोषित कराने के लिए बाजार से धन जुटाना।
5	कॉनकोर	1988	भारत के अंतर्राष्ट्रीय और घरेलू कंटेनर वाले कार्गो और व्यापार के लिए बहु-आयामी संभारतंत्र सहायता मुहैया कराना।
6	केआरसीएल	1990	रेल लाइनों का निर्माण और परिचालन करना, रोड ओवर ब्रिज और रेल लाइन परियोजनाओं का निर्माण करना।
7	आरसीआईएल (रेलटेल)	2000	ऑप्टिकल फाइबर केबल आधारित ब्रॉडबैंड दूरसंचार और मल्टीमीडिया नेटवर्क का देशव्यापी निर्माण करने के लिए भारतीय रेल के पास उपलब्ध अतिरिक्त दूर-संचार क्षमता और मार्गाधिकार का उपयोग करना।
8	आईआरसीटीसी	2001	रेलवे की खान-पान और पर्यटन गतिविधियों का व्यवसाय करना। यह अपनी वेबसाइट द्वारा इंटरनेट टिकटिंग की सुविधा भी प्रदान करता है।
9	केएमआरसीएल	2008	कोलकाता और हावड़ा के जुड़वॉ शहरों को साल्ट लेक से एस्प्लेनेड तक जोड़ने वाले पूर्वी-पश्चिमी मेट्रो गलियारे का कार्यान्वित करना।
10	आरवीएनएल	2003	रेल अवसंरचना क्षमता का निर्माण और संवर्धन करना, परियोजनाओं के सफलतापूर्वक क्रियान्वयन के लिए मुख्यत: बहुपक्षीय/द्विपक्षीय वित्तपोषण एजेंसियों के माध्यम से और घरेलू बाजार से भी संसाधनों को जुटाना।
11	आरएलडीए	2005	भारतीय रेल के लिए गैर-दर सूची उपायों द्वारा राजस्व सृजित करने के उद्देश्य से वाणिज्यिक प्रयोग के लिए खाली रेल भूमि का विकास करना।
12	डीएफसीसीआईएल	2006	गलियारों पर मालगाड़ियों के संचलन के लिए समर्पित रेल माल यातायात गलियारों की योजना बनाना और निर्माण करना।
13	मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड	1999	मुंबई महानगर क्षेत्र में रेल परियोजनाओं की योजना बनाना और क्रियान्वयन करना।
14	बीसीएल	1976 (रेल मंत्रालय में 2010 से)	माल डिब्बों का विनिर्माण, संरचनात्मक विरचन कार्यों का व्यवसाय और ईओटी क्रेनों का विनिर्माण, रेट्रोफिटिंग करना।

रेल इंडिया टेक्निकल एंड इकोनॉमिक सर्विसेज लिमिटेड (राइट्स):

26 अप्रैल, 1974 को राइट्स लिमिटेड, रेल मंत्रालय के अंतर्गत एक नवरत्न केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम का निगमन किया गया था, जो एक बहुविभागी इंजीनियरी और परामर्श संगठन है, परिवहन अवसंरचना और संबद्ध प्रौद्योगिकियों के सभी पहलुओं में संकल्पना से लेकर प्रवर्तन तक व्यापक सेवाएं प्रदान करता है।

राइट्स भारत में परिवहन परामर्श और इंजीनियरी क्षेत्र में अग्रणी संगठन है और रेलवे, राजमार्ग, मेट्रो, विमानपत्तन, पत्तन, रोपवे, सांस्थानिक भवन, पुल, सुरंग, शहरी इंजीनियरी, सतत-सपोषणीयता एवं हरित सचलता, आंतरिक जलमार्ग और नवीकरणीय ऊर्जा जैसे विभिन्न क्षेत्रों में सेवाओं के विविधीकरण और भौगोलिक पहुंच के मामले में विशिष्ट स्थान पर है। यह कंपनी चल स्टॉक उपलब्ध कराने वाली भारतीय रेल की निर्यात शाखा भी है। राइट्स की सफलता 5 दशकों से अधिक पुरानी है और यह एशिया, अफ्रीका, लातिन अमेरिका और मध्य पूर्व क्षेत्रों के 55 से अधिक देशों को सम्मिलित करती है।

सुदृढ़ निष्पादन:

वित्त वर्ष 2024-25 में, राइट्स ने एक प्रमुख परिवहन अवसंरचना परामर्श और इंजीनियरी कंपनी के रूप में अपनी स्थिति को सुदृढ़ बनाया, दीर्घकालिक वित्तीय कार्य-निष्पादन प्रदान किया और भारत एवं विदेशों में बहु-क्षेत्रक परियोजनाओं का कार्यान्वयन किया।

विगत वर्ष में, कंपनी ने ₹2,324 करोड़ का समेकित राजस्व अर्जित किया, जबकि वित्त वर्ष 2024 में यह ₹2,539 करोड़ था। अन्य आमदनी को छोड़कर परिचालन राजस्व ₹2,218 करोड़ रहा, जो वित्त वर्ष 2024 में ₹2,453 करोड़ था। यह गिरावट मुख्यत: दो उच्च-लाभ व्यावसायिक क्षेत्रों - गुणवत्ता आश्वासन और निर्यात — से कम अंशदान के कारण थी, जिससे कुल लाभप्रदता पर प्रभाव पड़ा। कर पूर्व लाभ ₹565 करोड़ था, जबकि वित्त वर्ष 2024 में यह ₹670 करोड़ था, और करोत्तर लाभ ₹424 करोड़ रहा, जबकि वित्त वर्ष 2024 में यह ₹495 करोड़ था।

परियोजना परामर्शी सेवाएं एक प्रमुख शक्तिकेंद्र के रूप में उभरी हैं, जिसमें ₹1,241 करोड़ का राजस्व अर्जन दर्ज किया गया, जबकि टर्नकी और पट्टा वर्टिकल्स द्वारा क्रमश: ₹797 करोड़ और ₹150 करोड़ का राजस्व जुटाया गया।

चुनिंदा निष्पादित परियोजनाएँ:

अवसंरचना परामर्शी सेवाओं के लगभग सभी क्षेत्रकों में आद्योपांत विशेषज्ञता सेवाएं प्रदान करने में राइट्स की अद्वितीय क्षमता को पुन: सुदृढ़ीकृत करते हुए, इस वर्ष कई प्रमुख परियोजनाएँ पूरी की गईं:

- सिक्किम में रंगपो से गंगटोक तक नई बड़ी लाइन के लिए आधुनिक सर्वेक्षण प्रौद्योगिकियों का उपयोग करके अंतिम स्थान-निर्धारण सर्वेक्षण
- मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड कॉरिडोर के लिए सतत संचालन संदर्भ स्टेशन (सीओआरएस) नेटवर्क की स्थापना और अनुरक्षण
- जाखापुरा रेलवे स्टेशन से इस्पात संयंत्र तक सीधी रेल संपर्कता विकसित करने के लिए लाइन संख्या 5 और 6 के रास्ते व्यवहार्यता अध्ययन
- विद्युत संयंत्र में लालमतिया लदान यार्ड में तृतीय महाधानी लदान व्यवस्था के विकास से संबंधित विस्तृत परियोजना रिपोर्ट

- सरला स्टेशन पर माल ढुलाई अनुरक्षण सुविधा कार्यों के लिए परियोजना प्रबंधन परामर्शी सेवाएं
- आवागढ़ स्टेशन और शिवाला टेहु स्टेशन को जोड़ने वाले एटा में विद्युत संयंत्र के लिए रेल साइडिंग कार्य के लिए परियोजना प्रबंधन परामर्शी सेवाएं
- खुरजा, उत्तर प्रदेश में विद्युत संयंत्र के लिए विद्युतीकरण सहित रेल साइडिंग कार्य के लिए परियोजना प्रबंधन परामर्शी सेवाएं
- नया रायपुर में तेल परिशोधनशाला के लिए रेल साइडिंग परियोजना के लिए परियोजना प्रबंधन परामर्शी सेवाएं
- उधमपुर-श्रीनगर-बारामुला रेल संपर्क हेतु पुलों की डिजाइन परामर्शी सेवाएं और तकनीकी लेखापरीक्षा
- बोत्सवाना में त्शेसबे-मासुंगा सड़क परियोजना और गुयाना में ओग्ले-एक्ल्स चरण-I सड़क परियोजना का संनिर्माण पर्यवेक्षण
- ग्वालियर विमानपत्तन हेतु परामर्शी सेवाएं
- कोलकाता के कालीघाट स्काईवॉक हेतु परामर्शी सेवाएं

सर्वप्रथम-प्रौद्योगिकी विधि:

राइट्स साहसी महत्वाकांक्षाओं और सुमापित निष्पादन के साथ भविष्य अवसंरचना को साकार कर रहा है। राइट्स द्वारा विकसित और सेल-भिलाई इस्पात संयंत्र में संस्थापित वीआईएसटीएआर (पटरियों के लिए आर्टिफिशयल इंटैलिजेंस द्वारा दृश्य निरीक्षण प्रणाली) पहल, एक एआई-समर्थित पटरी निरीक्षण प्रणाली है जो 6 औद्योगिक कैमरों का उपयोग करते हुए प्रति 130 मीटर पटरी पर 7,800 छवियों को कैप्चर करती है - जिसकी प्रायोगिक परियोजना सेल भिलाई के साथ शुरू की गई है। इसके अतिरिक्त, राइट्स ने परियाजना सुपुर्दगी का संवर्धन करने के लिए बिल्डिंग इंफॉर्मेशन मॉडलिंग (बीआईएम) और डिजिटल मोबिलिटी समाधानों के उपयोग को बढ़ाया है।

पुरस्कार:

- ईटी रेल प्रदर्शनी में अयोध्या धाम जंक्शन के स्टेशन डिजाइन और विकास कार्यों में उत्कृष्टता
- वित्तीय प्रतिवेदन में उत्कृष्टता के लिए आईसीएआई 'गोल्ड' पुरस्कार
- सर्वोत्तम प्रस्तुत वार्षिक प्रतिवेदन के लिए एसएएफए 'मेरिट प्रमाणपत्र'

इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड (इरकॉन):

28 अप्रैल 1976 को इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड (इरकॉन), नवरत्न सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम (पीएसयू), जिसे पहले इंडियन रेलवे कंस्ट्रक्शन कंपनी लिमिटेड के नाम से जाना जाता था, को मुख्यत: भारतीय रेलों की विशेषज्ञता के साथ देश और विदेश में रेल अवसंरचना के निर्माण और विकास के उद्देश्य से निगमित किया गया था।

इसके परिचालन के 49 वर्षों के दौरान कम्पनी ने अन्य क्षेत्रों यथा राजमार्ग, सुरंगों, पुलों, उपरि पुलों, ऊपरी पैदल पुलों, एयरपोर्ट हैंगर और रनवे, मेट्रो रेल तथा भवनों (औद्योगिक, वाणिज्यिक एवं आवासीय परिसरों), ईएचवी ट्रांसमिशन लाइन एवं ग्रिड सब-स्टेशन, औद्योगिक विद्युतीकरण, सिगनल-प्रणाली तथा दूरसंचार प्रणाली, हाई स्पीड रेलवे, समर्पित माल यातायात गलियारा आदि में मूलभूत सक्षमता

का विविधीकरण और विकास किया है। विदेशी परियोजनाओं से इसकी प्रमुख व्यापारिक हिस्सेदारी को देखते हुए 17 अक्टूबर, 1995 से कंपनी का नाम ''इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड'' कर दिया गया।

इरकॉन अपने 49 वर्षों के परिचालन के दौरान अंतर्राष्ट्रीय ख्याति की शीर्ष रैंकिंग की निर्माण कंपनी के रूप में उभरी है और इसने कई प्रतिष्ठित परियोजनाओं का कार्यान्वयन किया है। अभी तक इरकॉन ने भारत में लगभग 405 अवसंरचना संबंधी परियोजनाओं और पूरे विश्व में 25 से अधिक देशों में 130 परियोजनाओं को पूरा किया है।

इरकॉन कई एशियाई और अफ्रीकी देशों में अवसंरचना के विकास में सक्रिय रूप से कार्यरत है। कंपनी ने अपने अनुभव और साथ ही विशेषज्ञता से मलेशिया में 1 बिलियन अमेरिकी डॉलर से अधिक की एक मेगा परियोजना को सफलतापूर्वक पूरा कर उसे चालू किया है, जो कि विदेशों में किसी भी भारतीय कंपनी द्वारा पूरी की गई सबसे बड़ी परियोजना है। साथ ही, इरकॉन द्वारा श्रीलंका, बांग्लादेश, अल्जीरिया, नेपाल में रेल परियोजनाओं और म्यांमार में सड़क परियोजनाओं का भी निष्पादन किया जा रहा है।

भारत में, इरकॉन ने कई प्रतिष्ठित परियोजनाएं कार्यान्वित की हैं जो वैश्विक अवसंरचना के मानचित्र पर देश के उदय का प्रतीक है। कम्पनी, जम्मू एवं कश्मीर में सबसे बड़ी रेल निर्माण परियोजना में शामिल है। सिक्किम से रेल संपर्क स्थापित करने के लिए इरकॉन, उत्तर बंगाल के सिवोक से सिक्किम के रंगपो तक नई बड़ी रेल लाइन का निर्माण भी कर रही है।

वित्त वर्ष 2024-25 में इरकॉन की उपलब्धियां:

➢ वित्त वर्ष 2024-25 में, इरकॉन ने निम्नलिखित परियोजनाओं को सफलतापूर्वक पूरा किया है:

- समर्पित माल यातायात गलियारा परियोजना (पश्चिमी समर्पित माल यातायात गलियारे के चरण-2 का वैतरणा-सचिन खंड), सिविल, भवन संबंधी और रेलपथ कार्य, महाराष्ट्र और गुजरात राज्य में पैकेज-सीटीपी 12, मार्ग की लंबाई -186 कि.मी., एनटीसी रेलपथ बिछाने का कार्य-386 रेलपथ कि.मी.(टीकेएम)-3,500 करोड़ रुपये।

- भारतीय ऋण व्यवस्था, रेलपथ पुनर्स्थापन और सहायक कार्य, श्रीलंका के तहत महो से ओमानथाई तक रेल लाइन का उन्नयन - 637.22 करोड़ रुपये।

- वित्त वर्ष 2024-25 में दिनांक 02.07.2024 को किउल गया दोहरीकरण परियोजना के अंतर्गत वारिस अलीगंज-नवादा खंड (19.5 कि.मी.) को कमीशन किया गया और 05.02.2025 को नवादा-तिलैया खंड (17 कि.मी.) चालू किया गया, इससे किउल गया दोहरीकरण परियोजना (122.80 कि.मी.) को सफलतापूर्वक चालू कर दिया गया।

- उत्तर रेलवे के मुरादाबाद मंडल के 20 स्टेशनों पर यांत्रिक सिगनल प्रणाली का विद्युत अंतर्पाशन से प्रतिस्थापन - 241.34 करोड़ रुपये।

- नगरनार में 30 लाख टन प्रति वर्ष एकीकृत इस्पात संयंत्र के लिए रेलपथ (संयंत्र के अंदर) पैकेज संख्या 50 - 52.95 करोड़ रुपये

➢ वित्त वर्ष 2024-25 में, इरकॉन ने 2592.41 करोड़ रुपए की परियोजनाएं हासिल की हैं।

वित्त वर्ष 2024-25 के दौरान, इरकॉन की भारत में चालू प्रमुख परियोजनाओं की कुछ उपलब्धियाँ निम्नलिखित हैं:-

1. महानदी कोल रेल लिमिटेड, चरण-I (अंगुल-बालाराम खंड-14 कि.मी.) परियोजना के संबंध में, दिनांक 07.09.2024 को बालाराम यार्ड में सिगनल एवं दूरसंचार कार्य चालू कर दिया गया है और इसे परिचालन के लिए पूर्व तट रेलवे को सौंप दिया गया है।

2. रेल विद्युतीकरण परियोजनाओं में, इरकॉन ने 97 कि.मी. तक फैली 132 किलो वोल्ट संप्रेषण लाइन के साथ-साथ 10 कर्षण उप-स्टेशनों सहित 869 मार्ग कि.मी. प्रति, 1,060 रेलपथ कि.मी. कार्य सफलतापूर्वक पूरा किया है।

3. 22.04.2024 को कटनी-सिंगरौली दोहरीकरण परियोजना में, विजयसोता-बियोहारी खंड (30 कि.मी.) और 07.10.2024 को जोबा-मरवासग्राम खंड (8 कि.मी.) सफलतापूर्वक चालू किया गया।

4. कटनी ग्रेड सेपरेटर बाईपास परियोजना में, 31.03.2025 को न्यू कटंगी खुर्द स्टेशन से न्यू मझगवां फाटक (16 कि.मी.) के बीच कटनी यूपी ग्रेड सेपरेटर पर परीक्षण चालन सफलतापूर्वक किया गया।

5. 04.06.2024 को अखौरा-अगरतला रेल संपर्क परियोजना में, निश्चिंतपुर यार्ड-अगरतला खंड (4 कि.मी.) नई लाइन को सफलतापूर्वक चालू किया गया। इसे चालू करने के साथ 5.50 कि.मी. ट्रांस बांग्लादेश संपर्कता का संपूर्ण भारतीय भाग का कार्य पूरा कर लिया गया है। 24.03.2025 को अगरतला स्टेशन के पास नव विकसित निश्चिंतपुर यार्ड का भारतीय रेल नेटवर्क में एकीकरण सफलतापूर्वक पूरा किया गया।

6. 27.06.2024 को यूएसबीआरएल परियोजना में, बसिंदाधार-सांगलदान खंड (17 कि.मी.) नई लाइन कार्य को सफलतापूर्वक चालू किया गया। इसे चालू करने के साथ ही यूएसबीआरएल नई लाइन परियोजना में इरकॉन का संपूर्ण कार्य पूरा कर लिया गया है।

7. 25.03.2025 को कोयला रेल संपर्कता परियोजना, झारखंड में खुरहागोड़ा-कटकमसंदी खंड (2.6 कि.मी.) नई लाइन को सफलतापूर्वक चालू किया गया।

8. वडोदरा मुंबई एक्सप्रेसवे (वीएमई) परियोजना के भोज मोरबे एक्सप्रेसवे परियोजना पैकेज-XVII परियोजना में प्रस्तावित 4.16 कि.मी. लंबी दोहरी सुरंगों की एलएचएस ट्यूब का पारवेधन सफलतापूर्वक पूरा किया गया। केवल 485 दिनों में हासिल की गई यह उपलब्धि, वडोदरा-मुंबई एक्सप्रेस परियोजनाओं के भीतर सबसे तेज सुरंग पारवेधन को दर्शाती है।

9. मुंबई अहमदाबाद हाई स्पीड रेल पैकेज एमएएचएसआर सी-7 में 08 अदद मार्गसेतु क्रॉसिंग का कार्य, जो मार्गसेतु की कुल लंबाई का लगभग 18.20 कि.मी. (कुल भाग का एक तिहाई) है, सफलतापूर्वक पूरा कर लिया गया है।

पुरस्कार और सम्मान (2024-25):

इरकॉन को कई प्रतिष्ठित पुरस्कारों से सम्मानित किया गया है। वर्ष 2024-25 के दौरान प्राप्त कुछ महत्वपूर्ण पुरस्कार और सम्मान निम्नानुसार हैं:

- निर्माण, स्वास्थ्य, संरक्षा और पर्यावरण कोटि के लिए मोकामाँ रेल पुल परियोजना हेतु 15वाँ सीआईडीसी विश्वकर्मा पुरस्कार 2024,:
- 'संविदा एवं निर्माण तथा तकनीकी परामर्शी सेवाएँ (केंद्रीय सार्वजनिक उपक्रम)' कोटि के अंतर्गत डन एंड ब्रैडस्ट्रीट पुरस्कार

वित्तीय निष्पादन:

वर्ष 2024-25 में, कंपनी ने ₹11,131 करोड़ की कुल आय दर्ज की है। कंपनी द्वारा अर्जित कर पूर्व लाभ ₹939 करोड़ है और करोपरांत लाभ ₹728 करोड़ है। कंपनी का निवल मूल्य ₹6,300 करोड़ है।

रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (क्रिस):

रेलवे सूचना प्रणाली केंद्र (क्रिस), जिसे 1986 में रेल मंत्रालय के तहत स्थापित किया गया था, भारतीय रेल की समर्पित सूचना प्रौद्योगिकी शाखा के रूप में कार्य करता है। इसका मुख्यालय नई दिल्ली में स्थित है और देश के प्रमुख शहरों में क्षेत्रीय कार्यालय हैं। क्रिस विभिन्न सूचना प्रौद्योगिकी समाधानों को विकसित करने, संचालित करने और अनुरक्षित करने के लिए उत्तरदायी है, जो रेल परिचालनों में दक्षता और नवोन्मेष को बढ़ाते हैं।

क्रिस प्रौद्योगिकी के माध्यम से रेल प्रक्रियाओं के आधुनिकीकरण और सुव्यवस्थित बनाने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। इसकी विशेषज्ञता में व्यवसाय विकास, परिचालनों स्थावर एवं चलायमान अवसंरचना, और केंद्रित आधारभूत प्रणाली के लिए सॉफ्टवेयर समाधानों के साथ-साथ सुदृढ़ सहायता और अनुरक्षण मुहैया कराना शामिल है। यह संगठन सूचना प्रौद्योगिकी अवसंरचना के निरंतर संवर्धन पर भी ध्यान केंद्रित करता है और सेवाएं प्रदान करने और परिचालनिक निष्पादन में सुधार लाने के लिए मोबाइल अनुप्रयोगों, क्लाउड कम्प्यूटिंग, आर्टिफिशियल इंटैलीजेंस, मशीन लर्निंग और इंटरनेट ऑफ थिंग्स (आईओटी) जैसी उदीयमान प्रौद्योगिकियों का लाभ उठाता है।

परिचालन संबंधी डेटा विपुल मात्राओं के संरक्षक के रूप में, क्रिस डेटा-आधारित निर्णय लिया जाना और रेलवे मंडलों एवं हितधारकों के बीच सूचना प्रौद्योगिकी प्रणाली का सुचारू रूप से एकीकरण सुनिश्चित करता है, जिससे राष्ट्रीय रेल नेटवर्क में निर्बाध संचार और समन्वयन साध्य होता है। अप्रैल 2024 से मार्च 2025 की अवधि के दौरान भारतीय रेल की सहायता में क्रिस की कुछ प्रमुख उपलब्धियों और विशिष्टताओं का ब्यौरा निम्नानुसार उल्लिखित है।

व्यवसाय विकास:

कॉन्सर्ट चरण-1 का आधुनिकीकरण (एमओसी1) - यात्री आरक्षण प्रणाली - कॉन्सर्ट का आधुनिकीकरण, आरडीबीएमएस पर एमआईएस और ओपन प्लेटफॉर्म सक्षम बनाना - 1ए के लिए: आरडीबीएमएस प्रोजेक्ट पर एमआईएस का कार्य पूरा किया गया है। लेखांकन और डीडब्ल्यू से संबंधित पीआरएटीआईजी, पीआरआईएमईएस, पीआरएबीएएल एप्लिकेशनों को शुरू किया गया। लेखांकन और डीडब्ल्यू से संबंधित यात्री आरक्षण प्रणाली का सभी रिपोर्टिंग कार्य आरडीबीएमएस परियोजना पर एमआईएस के माध्यम से किया जा रहा है। 1बी के लिए: चेन्नई, हैदराबाद, मुंबई और दिल्ली में कुल 13 स्थानों पर 54 टर्मिनलों में चार्टिंग यूआई का प्रायोगिक शुभारंभ किया गया। एएस-आईएस यात्री आरक्षण प्रणाली कार्यात्मकता के अनुसार बैकएंड विकास कार्य पूरा कर लिया गया है।

यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) आधुनिकीकरण (चरण-II) (एमओसी2) - 1,623 टर्मिनलों को शामिल करते हुए भारत में 1,260 बुकिंग स्थानों पर जीयूआई-आधारित बुकिंग एप्लिकेशन को शुरू किया गया।

भारतीय रेल के लिए सुपर मोबाइल एप (रेल वन) (एसपीएपी) - भारतीय रेल के सभी सार्वजनिक एप्लिकेशन के लिए एकल समाधान। यह एकल साइन-ऑन एक्सेस के साथ एकल प्लेटफॉर्म के माध्यम से सेवाएँ प्रदान करता है, जिससे कई क्रेडेंशियल्स याद रखने की आवश्यकता समाप्त हो जाती है।

अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली (16 जोन) (यूटी01):– यूटीएस परियोजना ने 16 क्षेत्रीय रेलों में सर्वत्र अनारक्षित टिकटिंग में व्यापक अपग्रेड उपलब्ध कराए जिससे यात्री सहूलियत और वित्तीय परिशुद्धता का संवर्धन हुआ। यूटीएस ने ई-पास/ई-पीटीओं पर बुकिंग, प्रतिदाय स्थिति की जांच शुरू की जबकि एटीवीएम ने तीव्रत्तर बुकिंग विशेषतंत्र और उन्नत एकीकरण हासिल किए।

माल यातायात परिचालन और अनुरक्षण (एफओएएम):– एफओआईएस प्रणाली ने माल यातायात प्रबंधन, संभार तंत्र और डिजिटल एकीकरण में महत्वपूर्ण सफलता प्राप्त की। एफओआईएस प्रणाली से रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों को लागू करके बीसीएन में पार्सल लदान, सैन्य यातायात प्राप्तियां और ऑटोमोबाइल मांगपत्र प्रणाली को सुव्यवस्थित किया गया है, इसके साथ ही आयातित कोयले के लिए सीधी मांगपत्र प्रेषण प्रणाली भी प्रस्तुत की गई है। प्रमुख स्टेशनों की परिभाषाओं को अद्यतन किया गया, और वर्चुअल एग्रीगेशन प्लेटफॉर्म के भीतर वीपी गाड़ी मांगपत्र बुकिंग मॉड्यूल को शुरू किया गया। ईआईएमडब्ल्यूबी, सीओए, रेल मदद, जीएसटीएन/एनआईसी, और एमडीएमएस स्टेशन मास्टर डेटा के साथ व्यापक एकीकरण करने से स्वचालन और पारदर्शिता में सुधार आया।

भारतीय रेल में कम्प्यूटरीकृत टीटीई लॉबी (पीटीटीएल) का प्रसार:– भारतीय रेल सर्वत्र टीटीई लॉबी के प्रसार की परियोजना वास्तविक रूप से 80% पूर्ण हो गई है। वित्तीय रूप से, कुल स्वीकृत लागत ₹16.05 करोड़ में से ₹3.33 करोड़ प्राप्त हुए, और फरवरी 2025 तक ₹1.58 करोड़ का व्यय किया गया। टीटीई लॉबी परियोजना के लिए परिचालनिक और अनुरक्षण संबंधी कार्यकलाप का कुशलतापूर्वक प्रबंधन किया गया, जिसमें 2024-25 के दौरान ₹55 लाख का व्यय किया गया, जो यात्री सेवा संबंधी सुविधाओं के आधुनिकीकरण और नेटवर्क में परिचालनिक दक्षता संवर्धित करने में स्थिर प्रगति को दर्शाता है।

केंद्रीकृत भुगतान प्रणाली (सीपीएस):– केंद्रीकृत भुगतान प्रणाली (सीपीएस) को भारतीय रेल की सभी सेवाओं में रेल वन ऐप के माध्यम से निर्बाध डिजिटल लेनदेन साध्य बनाने के लिए डिजाइन किया गया है। भारतीय स्टेट बैंक के ऑर्केस्ट्रेटर-आधारित पेमेंट गेटवे को एकीकृत करके, सीपीएस प्रणाली विभिन्न प्रकार के लेनदेन में सहायता करेगी, जिसमें आरक्षित टिकटिंग, अनारक्षित टिकटिंग, पार्सल, और आर-वॉलेट रिचार्ज शामिल हैं।

परिचालन, संरक्षा और सुरक्षा:

नियंत्रण कार्यालय एप्लिकेशन (सीओए):– मार्च 2025 की स्थिति के अनुसार, नियंत्रण कार्यालय एप्लिकेशन (सीओए) ने आरईएएमसलओटी/आरटीआईएस के जीपीएस-सक्षम उपकरणों के माध्यम से दैनिक आधार पर रियल टाइम डेटा करते हुए अपडेट की गई 6.1 लाख दैनिक रेलगाड़ी घटनाओं और 9,600 से अधिक सक्रिय रेलइंजनों एवं मोटरकैबों के साथ कम्प्यूटरीकृत रेलगाड़ी नियंत्रण की मुख्याधार के रूप में अपने कार्य का सुदृढ़ीकरण किया। प्रमुख प्रगतियों में रेलइंजन लगाने का सत्यापन, ब्लॉक-सेक्शन जीएमटी डेटा, माल बीपीसी एकीकरण, लदान पूर्वानुमान और चरण -1 आरओमफ पूर्वानुमान सेवाएं शामिल थीं। कार्यात्मक उन्नयन ने वंदे भारत मोटर कैब डेटा, यातायात परामर्शिका रद्दकरण, कर्मीदल स्वैप और होवर-आधारित बीपीसी विवरण को साध्य बनाया, जबकि सीएमएस, एफओआईएस और एमडीएमएस एकीकरणों ने परिचालन चौकसी का संवर्धन किया। कुल मिलाकर, इन सुधारों ने निर्बाध रियल टाइल निर्णय लेने के साथ नियंत्रकों का सशक्तीकरण किया और राष्ट्रव्यापी रेलगाड़ी प्रबंधन में परिशुद्धता का सुदृढ़ीकरण किया।

एकीकृत कोचिंग प्रबंधन प्रणाली (सीओआईएस):– आईसीएमएस ने परिसंपत्ति आधुनिकीकरण में महत्वपूर्ण प्रगति करते हुए स्थिर कार्यप्रदर्शन का प्रदर्शन किया। रेलगाड़ी सेवाओं के लिए जीएमटी गणना का सीओए के साथ सफलतापूर्वक एकीकरण किया गया, और टीएमएस, एसएमएमएस, आरएसएमएस, एफएमएम, टीडीएमएस, सीएमएम, एसएलएएम, और एमडीएमएस के साथ व्यापक सहलग्नताओं ने रियल टाइम परिसंपत्ति विफलता अंकन, सत्यापन और रेलइंजनों, सवारी डिब्बों, माल डिब्बों के साथ सर्वत्र निर्बाध डेटा साझाकरण को साध्य बनाया। रेलवे बोर्ड के निर्देशों के अनुरूप रेलगाड़ी मांग मॉड्यूल विकसित करने

के साथ दिसंबर 2024 में एक महत्वपूर्ण मील-पत्थर हासिल किया गया था। इस मॉड्यूल ने रेलगाड़ी यात्रा की मांगों को बढ़ाने के लिए प्राइम्स का सशक्तीकरण किया, सीपीटीएम कार्यालयों में समीक्षा करना साध्य बनाया और रेलवे बोर्ड के लिए अनुरोधों को स्वीकार करने या अस्वीकार करने हेतु सक्षम किया।

राष्ट्रीय रेलगाड़ी पूछताछ प्रणाली (एनटीईएस):– एनटीईएस वेबसाइट पर लाइव स्टेशन विकल्प के तहत कोच अवस्थिति सुविधा उपलब्ध कराई गई।

रियल टाइम रेलगाड़ी सूचना प्रणाली (आरटीआईएस):– रियल-टाइम रेलगाड़ी सूचना प्रणाली (आरटीआईएस) ने सवारी डिब्बा रेलगाड़ियों के लिए लगभग 75% नियंत्रण चार्टिंग और बिजली रेलइंजनों, ईएमयू, एमईएमयू और वीबी रेलगाड़ियों में संस्थापित 10400 उपस्करों के माध्यम से लगभग 53% समग्र नियंत्रण चार्टिंग को स्वचालित बनाकर रेलगाड़ी नियंत्रण का कायापलट किया। चरण -2 रोलआउट (बोर्ड द्व ारा स्वीकृत अतिरिक्त 1800 उपस्करों सहित), अअमासं द्वारा अनुमोदित फिटमेंट योजनाएं और 62 रेलइंजन शेडों एवं 8 पीयू/ईएमयू-एमईएमयू शेडों में संस्थापना/एकीकरण प्रमुख मील-पत्थर हैं।

कर्मीदल प्रबंधन प्रणाली (सीएमएस):– सीएमएस में प्रमुख संवर्द्धन देखे गए, जिनसे भारतीय रेल में सर्वत्र कर्मीदल परिचालन और रिपोर्टिंग सुचारू बने। प्रमुख उपलब्धियों में नए डैशबोर्ड, एमडीएमएस एकीकरण, उन्नत ड्यूटी घंटे अनुवर्तन और कर्मीदल विश्राम प्रबंधन शामिल थे। चालकदल ऐप को इमेज कैप्चर, स्पीच-टू-टेक्स्ट रिपोर्टिंग और रियल-टाइम लोको/बीपीसी अपडेट्स के साथ अपग्रेड किया गया। एमआईएस रिपोर्ट ने मंडल-स्तरीय विश्लेषण को साध्य बनाया, जबकि नए मॉड्यूलों ने सीटीओ/सीएमओ विवरण और चालकदल उपयोग मैट्रिक्स को कैप्चर किया।

अचल अवसंरचना:

भारतीय रेल में रेलपटरी प्रबंधन प्रणाली (आईटीएमएस):– रेलपटरी निरीक्षकों के लिए सभी 69 मंडलों में सर्वत्र 'टीएमएस-निरीक्षण' मोबाइल ऐप विकसित और लोकार्पित किया गया जिसने भौगोलिक अवस्थिति आधारित रेलपटरी परिसंपत्ति निरीक्षणों को सुचारू बनाया।

पूरे भारत में रेलपटरी मशीन अनुरक्षण एवं प्रबंधन प्रणाली (टीएमएमएमएस):– रेलपटरी मशीन प्रबंधन प्रणाली (टीएमएमएस) एक वेब एप्लिकेशन है जो भारतीय रेल में सभी रेलपटरी मशीनों के प्रबंधन के लिए डिजाइन किया गया है। हाल ही में, इंजीनियरी विभाग के तहत कार्यरत सभी मशीनों के लिए अखिल भारतीय आधार पर रेलवे बोर्ड के सदस्य (अवसंरचना) द्वारा इसका लोकार्पण किया गया था।

पूरी भारतीय रेल में सिगनल-प्रणाली अनुरक्षण प्रबंधन प्रणाली (एसएम2एस) के प्रवर्तन का कार्यान्वयन:– एसएम2एस परियोजना भारतीय रेल में सर्वत्र पूर्ण पैमाने पर कार्यान्वयन तक पहुंच गई है, जो डिजिटल सिगनल-प्रणाली अनुरक्षण में एक मील-पत्थर है। जम्मू मंडल को एसएमएमएस में जोड़ा गया, और मंडलों ने उन्नत उपस्कर के लिए जीवट आयु मॉड्यूलों के साथ 1 लाख परिसंपत्तियों के दैनिक अनुरक्षण का प्रबंधन किया गया। इस प्रणाली को 3.5 लाख दैनिक रिकॉर्डों तक बढ़ाया गया, 33 लाख परिसंपत्तियों का डिजिटलीकरण किया गया, और एक एकल सप्ताह में 1 लाख प्रविष्टियां दर्ज की गईं।

भारतीय रेल में भूमि प्रबंधन सूचना प्रणाली (प्रथम चरण) (रेल भूमि क्रासिंग सेवा) (एलएएमएस):– एक केंद्रीकृत आईटी एप्लिकेशन रेल अधिकारियों को पारदर्शी तरीके से कहीं भी कभी भी भूमि से संबंधित जानकारी को एक्सेस करने में मदद करेगा। इसका उपयोग भूमि स्वामित्व और उपयोग, खाली भूमि भूखंड,

अतिक्रमण, पट्टा लाइसेंस और रेलपथ समपार अनुमोदन, आवधिक निरीक्षण, राज्य-वार क्षेत्रफल और उत्परिवर्तन विवरण से संबंधित एमआईएस रिपोर्ट को कैप्चर और प्राप्त करने के लिए किया जाता है।

चल अवसंरचना:

कोचिंग के लिए अनुरक्षण मॉड्यूल (सीडीएमएम):– कोचिंग अनुरक्षण मॉड्यूल (सीएमएम) चरण-I को सफलतापूर्वक शुरू किया गया, जिससे अपेक्षाकृत अधिक सुदृढ़ निगरानी और रिपोर्टिंग टूल्स के साथ डिपो परिचालनों का कायापलट हुआ। प्रमुख उपलब्धियों में संरक्षा, गर्त लाइन अधिभोग, कॉयल स्प्रिंग खराबियों और रेक अनुरक्षण संबंधी व्यापक रिपोर्टों के साथ-साथ डिपो अवसंरचना, ईंधन-भराई स्टेशन डेटा, पानी सेंसरों और ओबीएचएस/पेंट्री अनुवर्तन को कैप्चर करना शामिल हैं। कार्यात्मक उन्नयन ने एफओआईएस, डब्ल्यूआईएमई और रेलकेयर के निर्बाध एकीकरण के साथ छोटी लाइन के सवारी डिब्बों का पुनः क्रमांकन, वंदे भारत रेक एकीकरण, पहिया परिच्छेदिकाकरण, जैव-शौचालय परीक्षण और बीपीसी जेनरेशन को साध्य बनाया। 98.5-100% अपटाइम और 2,500 से अधिक मानव-घंटों के प्रशिक्षण के साथ, सीएमएम ने डैशबोर्ड, क्यूआर-आधारित अग्निशामन अनुवर्तन, स्वतः चालकदल स्थापन, और ओबीएचएस कर्मचारियों को काली सूची में डालना, ड्राइविंग पारदर्शिता, अनुपालन और अनुरक्षण परिचालनों में कार्यकुशलता प्रदान की।

माल यातायात अनुरक्षण प्रबंधन (एफएमएमआर) का प्रारंभः– एफएमएम मॉड्यूल ने 11,000 से अधिक मासिक बीपीसी जेनरेशन और 250 से अधिक माल यार्डों में 1.3 लाख बीपीसी के संचयी कुल जोड़ के साथ सुदृढ़ अंगीकरण हासिल किया। तकनीकी उन्नयन ने कैमटेक, कार्रवाई-योग्य खराबी प्रहस्तन और संवर्धित मालडिब्बा आरएससी के साथ सुमेलित चार-स्तरीय त्रुटि संहिताकरण की शुरुआत की। अतिरिक्त सुधारों में अअमासं और लाइन मास्टर फॉर्मों का उपयोग करते हुए चार चरणों के माध्यम से मालडिब्बा उत्पादन के साथ-साथ रेलवे बोर्ड से रेलवे और गैर-रेलवे फर्मों को मालडिब्बा उत्पादन क्रयादेश स्थापन शामिल थे। एफएमएम ने नाकारा दृश्यता, संशोधित निपज कार्यक्षमता और मूल कारण विश्लेषण के लिए अपसामान्य आरसीए जैसी नई सुविधाओं को शुरू करते हुए मालडिब्बा गणना, रेलइंजन एकीकरण और निपज लक्ष्यों से संबंधित महत्वपूर्ण समस्याओं को सुलझाया।

आरएफआईडी का उपयोग करते हुए स्वचालित वैगन ट्रैक और ट्रेस सिस्टम (आरएफआईडी):–

आरएफआईडी में, यह वर्ष पैमाने और कार्यक्षमता दोनों का विस्तार करने के बारे में था। सिस्टम को अधिक विश्वसनीय बनाने के लिए, 100% वैगन नंबर सत्यापन शुरू किया गया था, और आरएफआईडी फिक्स्ड रीडर में मेनलाइन साइट और ट्रैक लेयर मॉड्यूल कार्यान्वित किए गए थे। हमने एकाधिक बीपीसी से रेक विवरणों को एकीकृत करने पर भी काम किया और एक डिस्पैच कम्पोनेंट मॉड्यूल शुरू किया। प्रौद्योगिकी की दिशा में, आरएफआईडी प्लेटफॉर्म को आयनिक और ऐंगुलर के नवीनतम संस्करणों में अपग्रेड किया गया, जिससे यह भविष्य की आवश्यकताओं के लिए अधिक स्थिर और मापनीय बना। 2,21,998 मालडिब्बों और 32,578 सवारी डिब्बों में टैग लगाए गए, जिनकी सहायता करने के लिए 23 फिक्स्ड रीडर साइटों को चालू किया गया और रेल परेषितियों के लिए प्रशिक्षण के साथ एक टैग वितरण मॉड्यूल की तैनाती की गई।

बिजली रेलइंजन अनुरक्षण एवं परिचालन प्रबंधन के लिए निर्णय समर्थन प्रणाली (एसएलएएम) - एसएलएएम एप्लिकेशनः– बिजली रेलइंजन अनुरक्षण और परिचालन में प्रमुख प्रगतियां - अअमासं मॉड्यूलः अनुरक्षण निर्देश और आशोधन पत्रक जारी करने की प्रक्रिया को सुप्रवाही बनाया गया जो बेहतर संचार और मानकीकरण सुनिश्चित करती है। पीओएच एकीकरणः रेलइंजन अनुसूची, वस्तुसूची प्रबंधन और प्रमाणन को शामिल करते हुए यथेष्ट आवधिक ओवरहाल प्रक्रियाएं, जो कार्यकुशलता को प्रेरित करती हैं। उन्नत डैशबोर्डः

खराबी विश्लेषण, समयपालन अनुवर्तन, कवच प्रणाली निगरानी और एमटीबीएफ (खराबियों के बीच का माध्य समय) मूल्यांकन के लिए शक्तिशाली टूल्स उपलब्ध कराए गए।

क्षमता विस्तार और विकास:

भारतीय रेल परियोजनाएं स्वीकृतियां और प्रबंधन (आईआरपीएसएम) – आईआरपीएसएम एप्लिकेशन का उपयोग परियोजनाओं को स्वीकृति देने और उसके बाद उनके प्रबंधन के लिए किया जाता है। इसमें स्वीकृत परियोजनाओं/निर्माण-कार्यों की प्रगति की निगरानी करना भी शामिल है। प्रत्येक रेलवे स्टेशन पर दिव्यांगजन सुविधाओं की निगरानी करने के लिए पीएएमएस (यात्री सुविधा प्रबंधन प्रणाली) का संवर्धन किया गया। पूरे भारत में 100 करोड़ से अधिक की लागत वाले निर्माण-कार्यों की निर्बाध निगरानी करने के लिए एनआईपी (नेशनल इन्फ्रास्ट्रक्चर पाइपलाइन) पोर्टल के साथ एकीकरण किया गया। अध्यक्ष रेलवे बोर्ड की निगरानी, बोर्ड की निगरानी वाले निर्माण-कार्यों आदि की निगरानी करने के लिए डैशबोर्ड विकसित किए गए। भारतीय रेल में आर्थिक गलियारा निर्माण-कार्यों (अर्थात ऊर्जा गलियारा निर्माण-कार्य, पत्तन गलियारा निर्माण-कार्य, एचडीएन गलियारा निर्माण-कार्य) और एफएलएस (अंतिम स्थान-निर्धारण सर्वेक्षण) से लेकर परियोजना स्वीकृति तक इसके विभिन्न चरणों की निगरानी के लिए मॉड्यूल विकसित किया गया।

भारतीय रेल निर्माण-कार्य संविदा प्रबंधन प्रणाली (आईआर-डब्ल्यूसीएमएस) – आईआर-डब्ल्यूसीएमएस एप्लिकेशन एलओए (स्वीकृति पत्र) जारी किए जाने के बाद आईपीएएस के माध्यम से बिलिंग और इसके भुगतान के साथ-साथ आईआरईपीएस से संविदा के पूरा होने तक निर्माण-कार्य संविदा प्रबंधन की जरूरतों को पूरा करता है। ईपीसी संविदा सम्हलाई को सभी इकाइयों में कार्यान्वित किया गया ताकि बिलिंग प्रक्रिया में तेजी लाई जा सके और संविदाओ का कुशलतापूर्वक प्रबंधन किया जा सके।

वित्त:

भारतीय रेल में एकीकृत वेतनपत्रक और लेखांकन प्रणाली (आईपीएएस) – आईपीएएस ने वेतनपत्रक, पेंशन, लेखा और कार्यशाला प्रबंधन में प्रमुख मील-पत्थर हासिल किए, जिससे भारतीय रेल में सर्वत्र आधुनिकीकरण प्रेरित हुआ। एआरपीएएन पेंशन मॉड्यूलों का निर्बाध अभिगमन किया गया, जबकि एनएसडीएल एकीकरण ने 190 इकाइयों में एनपीएस अंशदान का विस्तार किया। नीति, लेखापरीक्षा और पूंजीगत व्यय के लिए नए लेखा शीर्षों के साथ-साथ विलंब शुल्क/घाट शुल्क बिलों, महंगाई भत्ता संशोधन, और संवर्धित डीसीआरजी सीमाओं का स्वचालित प्रक्रमण, बेहतर कार्यकुशलता। वेतनपत्रक उन्नयन ने स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति-आधारित पेंशन, आरसीटी छुट्टी नकदीकरण और अद्यतन कर स्लैबों को साध्य बनाया। डब्ल्यूएएमएस मॉड्यूल ने कार्यशाला परिचालनों का सुदृढ़ीकरण किया जिसमें एमएसएमई बिलों और पीओएस/यूपीआई लेखा-समाधानों के लिए एमआईएस डैशबोर्डों ने सहायता की।

यातायात लेखा प्रबंधन प्रणाली (टीएएमएस) – एसएमआरटीआई मॉड्यूल में जीएमटी/जीटीकेएम डेटा प्रदर्शित करने के लिए सीओए, यूसी 3 और टीएमएस के साथ आवश्यक विकास और एकीकरण किया गया। एफओआईएस, यूटीएस, पीआरएस, आईसीएमएस और सीएमएस जैसे विभिन्न एप्लिकेशनों के साथ एकीकरण के बाद एसएमआरटीआई मॉड्यूल में लगभग 10 एमएसएस और 07 एएसएस दिखाए गए थे। यूटीएस-सीबीएस के साथ ईटीआर और वन-टू-वन मैपिंग, ट्रैफिक बुक पार्ट डी, एफओआईएस के साथ मल्टीकार्ट भुगतान एकीकरण और डाक बिल संविभाजन को सफलतापूर्वक कार्यान्वित किया गया।

प्रापण:

ई-प्रोक्योरमेंट सिस्टम - चरण I (ईपीएस) -ईपीएस चरण-I ने आईआरईपीएस प्लेटफॉर्म के लिए महत्वपूर्ण संवर्द्धन उपलब्ध कराया जिससे भारतीय रेल के लिए ई-प्रोक्योरमेंट और ई-ऑक्शन प्रक्रियाओं में सुधार हुआ। उल्लेखनीय उन्नयनों में बेहतर मौद्रिकीकरण, रद्द की गई

वाणिज्यिक संविदाओं की बहाली हेतु रेक लिंक आईडी के लिए लिंक्ड यूनीक परिसंपत्ति आईडी, तथा नई ई-ऑक्शन उपकोटियों यथा खुदरा, विरासत पर्यटन, मोबाइल सेवाएं और विज्ञापन का परिवर्धन शामिल थे। ओटीपी-आधारित प्रमाणीकरण, विक्रेता के दावों को रसीद दस्तावेजों से जोड़ने और एएमसी निविदा अवधि को 10 से 15 वर्ष तक बढ़ाने के साथ सुरक्षा का सुदृढ़ीकरण किया गया था। ई-टेंडर मॉड्यूल ने जेवी/कंसोर्टियम प्रबंधन, ईपीसी अनुसूची वर्गीकरण, और एआई-संचालित विक्रीत दर खोजों की शुरुआत की गई। नई रिकवरी रिपोर्टों के साथ आरडीएसओ सुपर-चेक और टीपीआई मॉड्यूल का संवर्धन किया गया। पट्टा संविदाओं में अनुमोदन कार्यप्रवाहों, जुर्माना प्रवर्तन, बोलीदाता घोषणाओं और परिसंपत्ति उपयोग निगरानी में सुधार देखा गया।

भारतीय रेल के लिए ईआरपी आधारित एकीकृत एमएमआई (आईएमआईएस) का कार्यान्वयन - आईएमआईएस परियोजना ने भारतीय रेल के लिए ईआरपी-आधारित सामग्री प्रबंधन सूचना प्रणाली (आईएमएमएस) का संवर्धन करने में महत्वपूर्ण प्रगति हासिल की। प्रमुख मील -पत्थरों में रेलवे स्टेशनों पर प्रधानमंत्री भारतीय जन औषधि केंद्रों (पीएमबीजेके) की परिचालनिक शुरुआत शामिल थी, जिसमें मानकीकृत तीन वर्ष की संविदाएं और सुमेलित भुगतान अनुसूचियां शामिल थीं। आईएमएमएस में, सख्त नियंत्रण शुरू किए गए: यूडीएम में सीआरएन जेनरेट होने के बाद पीओ मात्रा को अशोधनीय बनाया गया, और निरीक्षण प्रमाणपत्र जारी होने के बाद ही आंशिक रद्दकरण की अनुमति दी गई।

विश्लेषिकी:

ई-दृष्टि - भारतीय रेल के लिए एक डैशबोर्ड - (डीआरएसटी) का संवर्धन - ई-दृष्टि, जो भारतीय रेल के लिए एक डैशबोर्ड - ई-दृष्टि ने परिचालनिक निगरानी और डिजिटल रिपोर्टिंग में महत्वपूर्ण प्रगति को चिह्नित किया। दैनिक अनुमानित आय और वर्तमान आय रिपोर्टों को विकसित किया गया और दैनिक रूप से एमओबीडी मेल को भेजा जाना स्वचालित बनाया गया जिससे समय पर वित्तीय निरीक्षण का संवर्धन हुआ। रेलवे बोर्ड वार रूम में कुंभ रेलगाड़ियों की निगरानी करने के लिए एक समर्पित व्यवस्था को कार्यान्वित किया गया था, जिससे माननीय रेल मंत्री के कार्यालय को भारत के एक सबसे बड़े सार्वजनिक कार्यक्रम की कुशलतापूर्वक निगरानी और प्रबंधन करने में समर्थ बनाया। इसके अलावा, ई-दृष्टि मोबाइल एप्लिकेशन का एक नया संस्करण जारी किया गया, जिससे रेल कर्मियों के लिए पहुंच और उपयोगिता में सुधार आया। इन संवर्धन ने रियल टाइम डेटा निगरानी, सुप्रवाही रिपोर्टिंग का संवर्धन किया, और कारगर निर्णय लेने के लिए कार्रवाई-योग्य अंतर्दृष्टि उपलब्ध कराई। वित्तीय, परिचालनिक और घटना-निगरानी क्षमताओं को एकीकृत करके, इन अपडेट्स ने अपेक्षाकृत अधिक स्मार्ट, अधिक प्रत्युत्तरशील रेल प्रबंधन के लिए प्रौद्योगिकी का लाभ उठाने के लिए क्रिस की प्रतिबद्धता को प्रदर्शित किया।

भारतीय रेल के लिए डेटा लेक और एमएलओपीएस प्लेटफार्म (डीएलएमएल) - भारतीय रेल के लिए डेटा लेक और एआई एमएलओपीएस प्लेटफॉर्म ने स्वीकृति पत्र (एलओए) जारी किए जाने और चयनित बोलीदाता से बैंक गारंटी (बीजी) प्राप्त करने के साथ एक महत्वपूर्ण प्रापण मील-पत्थर हासिल किया। यह डेटा लेक इन्फ्रास्ट्रक्चर और एआई/एमएल ऑपरेशंस प्लेटफॉर्म की स्थापना की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम को चिह्नित करता है, जो भारतीय रेल ईकोसिस्टम में सर्वत्र उन्नत विश्लेषिकी, पूर्वानुमानी मॉडलिंग और डेटा-प्रेरित निर्णय लेना साध्य बनाएगा। यह परियोजना व्यावसायिक उपयोग के मामलों के आधार पर विविधीकृत परिचालनिक, परिसंपत्ति और व्यावसायिक डेटा को एक एकीकृत निधान में एकीकृत करने के लिए मंच स्थापित करती है, जो संवर्धित परिचालनिक कार्यकुशलता और कार्यनीतिक अंतर्दृष्टियों के लिए मापनीयता, सुरक्षा एवं सुप्रवाही एआई/एमएल कार्यप्रवाह सुनिश्चित करता है।

भारतीय रेल वित्त निगम लिमिटेड (आईआरएफसी):

दिसम्बर 1986 में पब्लिक लिमिटेड कंपनी के रूप में स्थापित की गई थी। इसका एकमात्र उद्देश्य रेल मंत्रालय के योजनागत परिव्यय का आंशिक वित्तपोषण करना तथा उसकी विकासमान आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए बाजार से धनराशि प्राप्त करना था। आईआरएफसी अपने ऋण लेने के वर्ष दर वर्ष वार्षिक लक्ष्य को सफलतापूर्वक हासिल करता रहा है। यह करमुक्त/करयोग्य बॉन्ड 54 ईसी कैपिटल गेन बॉन्ड जारी करके, बैंक/वित्तीय संस्थानों से सावधिक ऋण प्राप्त करके तथा बाहरी वाणिज्यिक उधार आदि के माध्यम से धनराशि एकत्रित करती है। लोक उद्यम विभाग ने कंपनी को 2016-17 से एमओयू में निर्धारित मापदंडों की तुलना में इसके बेहतर कार्य निष्पादन के लिए ''उत्कृष्ट'' के रूप में मूल्यांकित किया है।

इस कंपनी ने 31 मार्च, 2025 तक रेलवे को ₹3,00,267 करोड़ मूल्य की चल स्टॉक परिसंपत्ति पट्टे पर दी है। आईआरएफसी द्वारा इंजनों, माल डिब्बों तथा सवारी डिब्बों में वित्तपोषण किया गया है। इस उपार्जन से गत वर्षों में भारतीय रेल में यातायात आउटपुट और राजस्व वृद्धि में सहायता मिली है। आईआरएफसी ने 31 मार्च, 2025 तक ₹1,70,039.98 करोड़ के संस्थागत वित्तपोषण के माध्यम से रेल परियोजनाओं को भी वित्तपोषित किया है। इसके अलावा, आईआरएफसी ने 31 मार्च, 2025 तक ईबीआर-एस के तहत ₹55,991.91 करोड़ मूल्य की रेल परियोजनाओं का वित्तपोषण किया है।

आईआरएफसी द्वारा वित्तपोषित चल स्टॉक/परियोजना संबंधी परिसंपत्तियां, रेल मंत्रालय को पट्टे पर दी जाती हैं। मंत्रालय नियमित रूप से आईआरएफसी को पट्टे की राशि का भुगतान कर रहा है।

आईआरएफसी का निरंतर लाभ अर्जित करने में रिकॉर्ड रहा है। इसने अब तक सरकार को ₹12,189.61 करोड़ के लाभांश का भुगतान किया है। इसकी सुदृढ़ वित्तीय स्थिति और स्थायी साख के आधार पर, इसने तीन प्रमुख घरेलू क्रेडिट रेटिंग एजेन्सियों से उच्चतम रेटिंग और चार प्रमुख अंतरराष्ट्रीय क्रेडिट रेटिंग एजेन्सियों से 'सम्प्रभुता' के समतुल्य निवेश ग्रेड प्राप्त किया है।

कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (कॉनकोर):

कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (कॉनकोर), भारत सरकार, रेल मंत्रालय का एक नवरत्न सीपीएसई है, जिसकी स्थापना मार्च, 1988 में की गई थी और परिचालन नवंबर 1989 से शुरू हुआ। इसका मुख्य उद्देश्य संपूर्ण भारत में आधुनिक संभार तंत्र संबंधी सुविधाओं और मल्टी-मॉडल लॉजिस्टिक पार्कों को विकसित करके व्यापार और उद्योगों को सुविधा प्रदान करना है जो संभार तंत्र क्षेत्र में इसे अग्रणी बनाता है।

कॉनकोर की गाड़ियां लगभग 190 स्थानों पर परिचालित की जा रही हैं, जिनमें देश भर में 66 टर्मिनल, 40 सीआरटी, 12 ई-सीआरटी, 59 निजी साइडिंग और 13 गेटवे पत्तन शामिल हैं। कंपनी अंतरराष्ट्रीय और घरेलू दोनों प्रकार के व्यापार में सेवाएं प्रदान करते हुए अवसंरचना और प्रौद्योगिकी में रणनीतिक निवेश के माध्यम से निर्बाध आद्योपांत संभार तंत्र सेवाएं प्रदान करने पर ध्यान केंद्रित कर रही है।

विशेष उपलब्धियां:

कंपनी उभरते वैश्विक चुनौतियों के बीच एक प्रतिस्पर्धी, ग्राहक-अनुकूल और विकासोन्मुख संगठन के रूप में स्थापित है, जो अपने शेयरधारकों के साथ दीर्घकालिक दृष्टिकोण और निष्पक्ष प्रबंधन के साथ विश्वास को दर्शाता है।

- कॉनकोर ने वरनामा में गति शक्ति मल्टी-मोडाल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी) को न्यू मकरपुरा यार्ड में पश्चिमी समर्पित माल यातायात गलियारे (डब्ल्यूडीएफसी) से सफलतापूर्वक जोड़ा है, जो गति शक्ति

पहल के तहत संभार तंत्र और परिवहन संबंधी अवसंरचना को उन्नत बनाने के भारत के प्रयासों में एक महत्वपूर्ण कदम है।

- कॉनकोर ने दादरी में तीन ग्रेड ए घरेलू भंडारण के निर्माण कार्य पूरे किए हैं, जो कुल 242,100 वर्ग फुट प्रीमियम स्थान मुहैया कराते हैं। प्रत्येक इकाई में छह स्वचालित डॉक लेवलर, दो प्रवेश और निकास द्वार, और उन्नत अग्नि सुरक्षा प्रणालियाँ शामिल हैं।

- कॉनकोर और गति शक्ति विश्वविद्यालय (जीएसवी) के बीच एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) के माध्यम से रणनीतिक साझेदारी हुई है। यह समझौता 26 दिसंबर 2024 को नई दिल्ली में कॉनकोर के कॉरपोरेट कार्यालय में किया गया। इसका उद्देश्य जीएसवी के शैक्षणिक अनुसंधान का लाभ उठाकर नवोन्मेषी संभार तंत्र संबंधी समाधान विकसित करना है।

- कॉनकोर ने अपने प्रमुख टर्मिनल एकीकृत कंटेनर डिपो (आईसीडी) तुगलकाबाद में कंटेनरों की ई-बुकिंग शुरू कर दी है। यह सम्मानित ग्राहकों के लिए व्यवसाय की सुविधा को बढ़ाने की दिशा में एक और महत्वपूर्ण कदम को दर्शाता है।

- कॉनकोर ने अपनी ई-बिलिंग प्रणाली का सरकारी ई-मार्केटप्लेस पोर्टल के साथ रियल-टाइम में पूर्ण एकीकरण शुरू कर दिया है।

- कॉनकोर ने 24 जनवरी, 2025 को एकीकृत कंटेनर डिपो, तुगलकाबाद, नई दिल्ली को तमिलनाडु के कट्टुपल्ली पत्तन से जोड़ने वाली सीधी रेल सेवा शुरू की है। यह सप्ताह में दो बार चलती है और नियतिकों को उच्च स्तर की विश्वसनीयता प्रदान करती है।

- कॉनकोर ने एमडीपीटी (मुंद्रा पोर्ट) से लुधियाना तक अपनी पहली ब्लॉक रेक कंटेनर गाड़ी सेवा शुरू की है।

- कॉनकोर ने एक स्वतंत्र पीआरएमएस वेब-पोर्टल विकसित किया है जिसमें नीतियों और निर्देशों से संबंधित सभी जानकारियां सतत रूप से साझा की जाती हैं और दर्शाई जाती है। यह पोर्टल विशेष रूप से कॉनकोर के सेवानिवृत्त कर्मचारियों के लिए सूचना प्रौद्योगिकी के माध्यम से परस्पर संवादात्मक सेवा आपूर्ति तंत्र मुहैया कराने के लिए डिजाइन किया गया है।

- कॉनकोर ने आईओसीएल के सहयोग से एमएमएलपी खाटुवास में एक इन-हाउस एलएनजी स्टेशन कमीशन किया है।

कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड (केआरसीएल):

कंपनी की स्थापना महाराष्ट्र राज्य के रोहा को कर्नाटक राज्य के ठोकुर से जोड़ने वाले भारत के पश्चिमी तट के किनारे रेलवे के निर्माण और परिचालन के उद्देश्य से रेल मंत्रालय (51%), महाराष्ट्र (22%), कर्नाटक (15%), केरल (6%) और गोवा (6%) की इक्विटी भागीदारी के साथ वर्ष 1990 में की गई थी। वर्तमान में (31.08.2025 की स्थिति के अनुसार) इक्विटी भागीदारी इस प्रकार है: रेल मंत्रालय (69.76%), महाराष्ट्र (15.47%), कर्नाटक (10.55%) और केरल (4.22%)।

वित्तीय कार्य निष्पादन:

कंपनी का कुल राजस्व वर्ष 2023-24 के ₹24,704.94 करोड़ (पुन: व्यक्त किए गए आँकड़े)की तुलना में वर्ष 2024-25 के ₹4,202.66 करोड़ था। वर्ष के दौरान शुद्ध लाभ वर्ष 2023-24 की ₹2,329.26 करोड़ की तुलना में 2,137.68 करोड़ रु. था।

गाड़ी परिचालन निष्पादन:

क. वर्ष 2024-25 के दौरान, कोंकण रेलवे में औसतन इक्यावन (51) जोड़ी मेल/एक्सप्रेस गाड़ियां और चार (04) जोड़ी पैसेंजर गाड़ियां चल रही थी। इसके साथ ही, वर्ष के दौरान गर्मियों में, गणपति उत्सव, दिवाली, शीतकालीन, आंगनवाड़ी यात्रा और होली उत्सव के दौरान अतिरिक्त भीड़ की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए 704 अदद विशेष गाड़ियां चलाई गईं। इसके अलावा, वर्ष के दौरान महाकुंभ स्पेशल, डेकन ओडिसी एफटीआर स्पेशल, चुनाव स्पेशल, मिलिट्री स्पेशल आदि सहित 1,279 अदद अन्य स्पेशल गाड़ियां चलाई गईं। वर्ष के दौरान अब तक की सर्वाधिक कोचिंग आमदनी 1,073.69 करोड़ रुपए (यात्री और अन्य कोचिंग संबंधी राजस्व) प्राप्त हुए, जो कि पिछले वर्ष के 1,029.99 करोड़ रु. से 4.24% अधिक है।

ख. माल यातायात के संबंध में, वित्त वर्ष 2024-25 के दौरान, "रोल ऑन-रोल ऑफ" (आरओ-आरओ) सेवाओं सहित औसतन सत्रह (17) मालगाड़ियां प्रति दिन चलाई गई। वित्त वर्ष के दौरान, माल यातायात राजस्व ₹2,684.01 करोड़ था, जो पिछले वर्ष के 2,700.62 करोड़ की तुलना में 2.37% प्रतिशत कम है।

ग. नेपाल में डीईएमयू सेवाओं का परिचालन एवं अनुरक्षण: दिनांक 27 दिसंबर 2024 को नेपाल रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड और कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड (केआरसीएल) के बीच जयनगर (भारत) - बिजलपुर (नेपाल) के बीच डीएमयू रेलगाड़ियों के परिचालन एवं अनुरक्षण के लिए एक समझौता करार हस्ताक्षरित किया गया। करार की वैधता अवधि 18 महीने की है। निगम ने इस परियोजना से वित्त वर्ष 2024-25 के दौरान 9.05 करोड़ रुपए की आमदनी अर्जित की।

परियोजना निष्पादन:

क. उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल लिंक (यूएसबीआरएल परियोजना, जम्मू और कश्मीर): वित्त वर्ष 2023-24 में ₹2522.37 करोड़ (जीएसटी को छोड़कर) की तुलना में वित्त वर्ष 2024-25 में ₹1975.82 करोड़ (जीएसटी को छोड़कर) का कारोबार हासिल हुआ। 6 जून 2025 को कश्मीर घाटी को देश के शेष हिस्से से सीधे जोड़ने वाली पहली कटरा-श्रीनगर वंदेभारत एक्सप्रेस को झंडी दिखाकर इस परियोजना को देश को समर्पित किया गया। 272 कि.मी. की यह रेल परियोजना स्वतंत्र भारत की सर्वाधिक महत्वपूर्ण रेल उपलब्धियों में से एक है।

ख. अनक्कमपोइल-कल्लाडी-मेप्पाडी सुरंग सड़क परियोजना: केरल सरकार ने केआरसीएल को विशेष प्रयोज्य योजना (एसपीवी) के रूप में आरम्बाक्कम सड़क सुरंग परियोजना के निष्पादन का कार्य सौंपा है। परियोजना के क्रियान्वयन के लिए कोंकण रेलवे, लोक निर्माण (एच) विभाग और केरल इंफ्रास्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट फंड बोर्ड (केआईआईएफबी) के बीच एक त्रिपक्षीय समझौते पर

हस्ताक्षर किए गए हैं। केआरसीएल ने 2,043.74 करोड़ रु. की अनुमानित लागत पर दक्षिणी छोर पर दो बड़े समानान्तर मुख्य पुलों और 4 लेन वाले पहुंच मार्ग सहित ट्विन ट्यूब यूनिडायरेक्शनल सुरंग के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार की है।

ग. **विझिंजम अंतर्राष्ट्रीय पत्तन, केरल के लिए रेल संपर्कता:** विझिंजम पत्तन (11 कि.मी.) को जोड़ने के लिए निगम और विझिंजम इंटरनेशनल सीपोर्ट लिमिटेड (वीआईएसएल) के बीच समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं। दक्षिण रेलवे द्वारा एनजीआर मॉडल के तहत विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार की गई है। परियोजना के कार्यान्वयन के लिए केरल सरकार द्वारा ₹1482.92 करोड़ रूपये की प्रशासनिक स्वीकृति प्रदान कर दी गई है। परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण का कार्य प्रगति पर है।

घ. **विद्युतीकरण परियोजनाएं:** निगम विभिन्न क्षेत्रीय रेलों के विद्युत परियोजनाओं के रूप में ₹2,473.27 करोड़ का कार्य और पनवेल महानगरपालिका के प्रशासनिक भवन "स्वराज्य", न्यू पनवेल की आंतरिक सज्जा, एमईपी एवं संबद्ध कार्यों के रूप में 152 करोड़ रुपए का कार्य प्राप्त करने में सफल रहा है।

ङ. **रक्सौल-काठमांडू नई विद्युतीकृत बड़ी आमान लाइन के लिए अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण:** पूर्व मध्य रेलवे ने कोंकण रेलवे को रक्सौल (भारत) और काठमांडू (नेपाल) के बीच प्रस्तावित 136 कि.मी. बड़ी आमान लाइन के लिए अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण कार्य (एफएलएस) सौंपा था। केआरसीएल ने अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण कार्य को सफलतापूर्वक पूरा कर अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है जिसे पूर्व मध्य रेल एवं रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया जा चुका है।

रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (रेलटेल):

रेल मंत्रालय के अधीन एक नवरत्न सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम, रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड की स्थापना 26 सितंबर 2000 को की गई थी जिसका उद्देश्य एक आंतरिक निकाय के माध्यम से भारतीय रेल को अत्याधुनिक संचार नेटवर्क अवसंरचना प्रदान करके रेल परिचालन और संरक्षा प्रणालियों के आधुनिकीकरण में तेजी लाने के लिए सुविधा प्रदान करना था। इस सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम ने भारतीय रेल के कुछ प्रतिभाशाली, अनुभवी और प्रेरित सिगनल प्रणाली और दूरसंचार इंजीनियरों के साथ कार्य करना शुरू किया।

पिछले कई वर्षों में, यह एक छोटी इकाई से बढ़कर देश की एक सबसे बड़ी सुरक्षित न्यूट्रल टेलीकॉम सेवा प्रदाता और आईसीटी सेवा प्रदाता बन गई है। इसके पास अमेरिका के अपटाइम द्वारा प्रमाणित दो टियर-III डेटा सेंटर और इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय में सूचीबद्ध रेलक्लाउड हैं। रेलटेल की सबसे बड़ी खासियत यह है कि इसके पास 21000+ किलोमीटर के पहुंच नेटवर्क के साथ अखिल भारत में 63000+ मार्ग किलोमीटर का ऑप्टिक फाइबर नेटवर्क है, जो पूर्वोत्तर राज्यों के सभी महत्वपूर्ण नगरों और शहरों और कई ग्रामीण क्षेत्रों में फैला है। रेलटेल अपने अनूठे हाई बैंडविड्थ बैकबोन नेटवर्क सेगमेंट के साथ एक गौरवपूर्ण स्थान रखता है। यह नेटवर्क उन्नत दक्षता और विकास के लिए मिशन-क्रिटिकल कस्टमाइज्ड कनेक्टिविटी प्लेटफॉर्म प्रदान करने की क्षमता रखता है।

रेलटेल के नेटवर्क परिचालन केंद्रों और प्रशिक्षित फील्ड कर्मचारियों द्वारा चौबीसों घंटे राष्ट्रव्यापी नेटवर्क का अनुरक्षण किया जाता है। इस नेटवर्क पर उपलब्ध सभी उपकरण अत्याधुनिक तकनीक से सुसज्जित और अंतर्राष्ट्रीय दूरसंचार मानकों के अनुरूप हैं। इसके अतिरिक्त, रेलटेल नोएडा में एक और अत्याधुनिक डेटा सेंटर स्थापित कर रहा है। इसके अतिरिक्त, टियर-2 और टियर-3 शहरों की आवश्यकताओं पर विशेष जोर देते हुए रेल परिसरों/भूमि के भीतर कई स्थानों पर एज डेटा सेंटर स्थापित किए हैं। इन पहलों को औद्योगिक साझेदारों के सहयोग से आगे बढ़ाया जा रहा है।

रेलटेल एक अद्वितीय सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम है जिसके पास दूरसंचार लाइसेंस (आईपी-1, एनएलडी, आईएसपी) इन-हाउस टियर III डेटा सेंटर सेवाएं, अपना स्वयं का सुरक्षा संचालन केंद्र और इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय में सूचीबद्ध क्लाउड सेवाएं एक ही छत के नीचे उपलब्ध हैं। कंपनी के व्यापक सेवा पोर्टफोलियो में एमपीएलएसवीपीएन, पट्टाकृत लाइनें, टावर को-लोकेशन, डेटा सेंटर सेवाएं, क्लाउड सेवाएं, सुरक्षा परिचालन केंद्र सेवाएं, एचडी वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग, आधार-आधारित प्रमाणीकरण प्रणाली, ई-निविदा प्रणाली, रेलवायर ब्रांड की रिटेल ब्रॉडबैंड, सूचना प्रौद्योगिकी और आईसीटी परियोजनाएं, रेल सिगनल प्रणाली परियोजनाएं और कई अन्य शामिल हैं।

वित्तीय कार्य-निष्पादन:

अत्यधिक प्रतिस्पर्धी बाजार परिदृश्य के बावजूद, रेलटेल लगातार प्रगति कर रहा है। वित्त वर्ष 2024-25 में, रेलटेल ने 3,478 करोड़ रुपए का अब तक का अपना उच्चतम परिचालन राजस्व दर्ज किया, जो पिछले वर्ष की तुलना में 35% की वृद्धि दर्शाता है। कंपनी का करपूर्व लाभ 402 करोड़ रुपए और करोपरांत लाभ 300 करोड़ रुपए रहा। रेलटेल लाभ कमाने वाली और लाभांश देने वाली दूरसंचार केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों में से एक है। दूरसंचार क्षेत्र का अंशदान 1,363 करोड़ रुपए रहा, जबकि परियोजना क्षेत्र का अंशदान 2,115 करोड़ रुपए रहा। रेलटेल ने वित्त वर्ष 2024-25 के लिए दूरसंचार विभाग को 99.52 करोड़ रुपए का भुगतान किया गया है और भारतीय रेल को राजस्व हिस्सेदारी के रूप में 42.35 करोड़ रुपए का भुगतान करेगा। वित्त वर्ष 2024-25 के लिए 2 रुपए प्रति शेयर का अंतरिम लाभांश भी दिया गया, जो प्रदत्त शेयर पूंजी का 20% है। इस वर्ष की प्रति शेयर आय 9.34 रुपए रही।

डेटा सेंटर और साइबर सुरक्षा:

डेटा सेंटर और साइबर सुरक्षा के क्षेत्र में हम अपनी क्षमताओं का विस्तार कर रहे हैं। रेलटेल ने 102 स्थानों पर एज डेटा सेंटर विकसित करने के लिए मैसर्स टेक्नो इलेक्ट्रिक एंड इंजीनियरिंग कंपनी लिमिटेड के साथ साझेदारी की है। हमने पहले ही इन एज डेटा सेंटर की स्थापना का कार्य शुरू कर दिया है। इसके अतिरिक्त, आपकी कंपनी एक निजी निवेश साझेदारी के माध्यम से नोएडा में अत्याधुनिक 10 मेगावाट डेटा सेंटर स्थापित करने के लिए कार्य कर रही है। डेटा सेंटर क्षेत्र में अपार संभावनाओं की पहचान करते हुए हमने रेलटेल के ग्राहकों को संयुक्त रूप से डेटा सेंटर को-लोकेशन और प्रबंधित सेवाएं प्रदान करने के लिए अनंत राज, एल एंड टी आदि जैसे निजी संस्थाओं के साथ समझौता ज्ञापनों पर भी हस्ताक्षर किए हैं। साइबर सुरक्षा के क्षेत्र में, हम डिजिटलीकरण से उत्पन्न होने वाले बढ़ते खतरों का समाधान कर रहे हैं। हमारा सुरक्षा संचालन केंद्र हमारी साइबर सुरक्षा रणनीति का केंद्रबिंदु है।

अस्पताल प्रबंधन सूचना प्रणाली (एचएमआईएस):

रेलटेल ने भारतीय रेल के अस्पतालों/स्वास्थ्य इकाइयों/पॉलीक्लिनिक में अस्पताल प्रबंधन सूचना प्रणाली की व्यवस्था करने का कार्य पूरा कर लिया है।

मरीजों को अपने मोबाइल डिवाइस पर अपने सभी मेडिकल रिकॉर्ड को एक्सेस करने की सुविधा मिलेगी। लाभार्थी ऐप चिकित्सा लाभार्थियों को एक ही स्थान पर अपने मेडिकल रिकॉर्ड एक्सेस करने की सुविधा प्रदान करता है। रेलवे एचएमआईएस को आयुष्मान भारत डिजिटल मिशन (एबीडीएम) के साथ एकीकृत किया गया है।

स्टेशन वाई-फाई:

रेलटेल सभी रेलवे स्टेशनों पर सार्वजनिक वाई-फाई प्रदान करके रेलवे स्टेशनों को डिजिटल हब में परिवर्तित कर रहा है। कश्मीर घाटी के 15 स्टेशनों सहित 6,115 स्टेशन रेलटेल की रेलवायर वाई-फाई से लाइव हैं जो दुनिया के सबसे बड़े और तेजी से बढ़ते सार्वजनिक वाई-फाई नेटवर्क में से एक है। यात्री इस सुविधा का उपयोग हाई डेफिनेशन (एचडी) वीडियो चलाने, फिल्मों, गीतों, गेम को डाउनलोड करने और अपने कार्यालय का काम ऑनलाइन करने के लिए करते हैं।

भारतीय रेल में ई-ऑफिस:

रेलटेल ने सरकारी लेन-देन और प्रक्रियाओं को अधिक कुशल, प्रभावी और पारदर्शी बनाने के लिए भारतीय रेल में ई-ऑफिस का कार्यान्वयन शुरू किया है। ई-ऑफिस एक क्लाउड-आधारित सॉफ्टवेयर एप्लीकेशन है जिसे एनआईसी द्वारा विकसित किया गया है और सिकंदराबाद स्थित रेलटेल के टियर-III प्रमाणित डेटा सेंटर में होस्ट किया गया है, साथ ही गुरुग्राम में आपदा रिकवरी सुविधा भी उपलब्ध है। भारतीय रेल की 236 इकाइयों में ई-ऑफिस कार्यान्वित किया गया है। संकट के समय में ई-ऑफिस वरदान साबित हुआ है और रेलवे कार्यबल का एक हिस्सा घर से काम करने में सक्षम हुआ, जो दस्ती फाइल प्रणाली के मामले में असंभव होता। कंपनी ने अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों जैसे डीएफसीसीआईएल, इरकॉन, आरवीएनएल, आईआरसीटीसी और सीडब्ल्यूसी आदि को भी यह सेवा प्रदान की है।

एचडी वीडियो कॉन्फ्रेंस:

सर्विस रेलटेल एक आद्योपान्त फुल हाई डेफिनिशन वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग सेवा प्रदान करता है जिससे उपयोगकर्ताओं को वर्चुअल फेस-टू-फेस मीटिंग का अनुभव होता है। वीडियो कॉन्फ्रेंस सर्विस अपनाने से पहले, भारतीय रेल बैठकों/कार्यक्रमों के लिए भारी मात्रा में धन व्यय करती थी, अब बैठकों/कार्यक्रमों के लिए यात्राओं की संख्या काफी कम हो गई है जिससे मानव घंटे, यात्रा और आवास व्यय में बचत हो रही हैं।

वीडियो निगरानी प्रणाली:

रेलटेल 5000+ रेलवे स्टेशनों पर इंटरनेट प्रोटोकॉल कैमरा आधारित वीडियो निगरानी प्रणाली की व्यवस्था को भी क्रियान्वित कर रहा है। इससे भारतीय रेल नेटवर्क पर यात्रियों की संरक्षा और सुरक्षा बढ़ाने में बहुत सफलता मिलेगी।

रेलवे सिगनल प्रणाली एवं संचार:

रेलटेल, सिगनल प्रणाली और संचार में अपनी गहरी विशेषज्ञता के साथ, रेलगाड़ी परिचालन को आधुनिक बनाने और संरक्षा में सुधार लाने के लिए महत्वपूर्ण परियोजनाएं चलाते रहा है। वर्तमान में जो सबसे महत्वपूर्ण परियोजनाएं शुरू की गई हैं, उनमें से एक स्वदेशी स्वचालित रेलगाड़ी संरक्षा प्रणाली कवच का

कार्यान्वयन है। पूर्व मध्य रेलवे के 1109 मार्ग किलोमीटर रेलपथ के लिए कवच को संस्थापित करने के लिए 2 निर्माण कार्य प्रदान किए गए हैं। यह भविष्य में सभी व्यवहार्य कवच निविदाओं में सक्रिय रूप से भाग लेने जा रहा है।

रेलवायर – रेलटेल की अपनी इंटरनेट व्यवस्था:

रिटेल ब्रॉडबैंड सेवा रेलवायर 11,000 से अधिक भागीदारों के साथ सफल साझेदारी के माध्यम से 5.75 लाख से अधिक ग्राहकों को सेवा प्रदान करती है। रेलवायर ने वित्त वर्ष 24-25 में लगभग 341 करोड़ रुपये का राजस्व अर्जित किया। प्रसार भारती (रेलटेल द्वारा लागू) के नए लॉन्च किए गए ओटीटी प्लेटफॉर्म 'वेव' को भी रेलवायर के साथ दिया जा रहा है। यह सब्सक्राइबर्स को डीटीएच बंडल प्लान देने के लिए डिश टीवी के साथ भी मिलकर कार्य कर रहा है।

उत्कृष्टता केंद्र - सिगनल प्रणाली और साइबर सुरक्षा में प्रशिक्षण हेतु

रेलवे सिगनल प्रणाली के क्षेत्र में सक्षम और दक्ष जनशक्ति की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए रेलटेल ने एक उत्कृष्टता केंद्र स्थापित किया है। यह उत्कृष्टता केंद्र आईआईटी और आईआईएम जैसे प्रतिष्ठित संस्थानों के सहयोग से प्रमाण-पत्र और डिप्लोमा पाठ्यक्रम प्रदान करेगा। इन पाठ्यक्रमों में कवच की मूलभूत अवधारणाएं, कवच के स्टेशन आरएफआईडी नेटवर्क का उन्नत डिजाइन, ऑनबोर्ड उपकरण और साइबर सुरक्षा शामिल होगी।

कॉर्पोरेट सामाजिक दायित्व:

रेलटेल के कॉर्पोरेट सामाजिक दायित्व प्रयास स्वास्थ्य देखभाल, पोषण, शिक्षा, महिला आर्थिक सशक्तिकरण और पर्यावरणीय स्थिरता जैसे प्राथमिकता वाले क्षेत्रों पर केंद्रित हैं। वित्त वर्ष 2024-25 में, कंपनी ने सीएसआर कार्यों के लिए 5.73 करोड़ रूपये आबंटित किए। इस पोर्टफोलियो के अंतर्गत एक प्रमुख कार्यक्रम आकांक्षा सुपर-30 पहल है, जो इंजीनियरिंग प्रवेश परीक्षाओं की तैयारी करने वाले वंचित छात्रों को निशुल्क कोचिंग प्रदान करती है। रेलटेल ने एड्रटा होम (लड़कों के लिए), भुवनेश्वर, ओडिशा में भी सहयोग किया है, जो लगभग 50 परित्यक्त, अनाथ और निराश्रित बच्चों को आश्रय, शिक्षा और पोषण वातावरण प्रदान करने के लिए समर्पित है। इस प्रयास के माध्यम से, रेलटेल का लक्ष्य इन युवाओं को असाधारण व्यक्तियों में विकसित होने के लिए सशक्त बनाना है। रेलटेल की अन्य सीएसआर पहलों में कैंसर रोगियों के लिए सहायता और महिलाओं को सशक्त बनाने के उद्देश्य से कार्यक्रम शामिल हैं। इन पहलों के माध्यम से, रेलटेल का उद्देश्य स्थायी सामाजिक मूल्य स्थापित करना और सामुदायिक विकास में सार्थक योगदान देना है।

इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईआरसीटीसी):

इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड भारत सरकार के रेल मंत्रालय के तहत केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम है। इसे 27 सितंबर, 1999 को भारतीय रेल की एक विस्तारित शाखा के रूप में शामिल किया गया था, जिसका उद्देश्य रेलवे स्टेशनों, रेलगाड़ियों और अन्य स्थानों पर खानपान और आतिथ्य सेवाओं को उन्नत करना, पेशेवर बनाना और प्रबंधित करना तथा बजट होटलों, विशेष टूर पैकेजों, सूचना और वाणिज्यिक प्रचार तथा वैश्विक आरक्षण प्रणालियों के विकास के माध्यम से घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन को बढ़ावा देना था।

19 जुलाई, 2024 को आईआरसीटीसी को केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों में 'अनुसूची बी' से 'अनुसूची ए' श्रेणी में अपग्रेड किया गया था। 3 मार्च, 2025 को एक महत्वपूर्ण कदम उठाते हुए डीपीई, वित्त मंत्रालय ने आईआरसीटीसी को प्रतिष्ठित 'नवरत्न' का दर्जा दिया।

आईआरसीटीसी के व्यावसायिक वर्टिकल को मोटे तौर पर निम्नलिखित में वर्गीकृत किया गया है

1. खानपान एवं आतिथ्य;
2. इंटरनेट टिकटिंग;
3. यात्रा एवं पर्यटन;
4. पैकेज्ड पेयजल (रेल नीर)

खानपान एवं आतिथ्य सेवाएँ:

आईआरसीटीसी भारतीय रेल नेटवर्क में यात्रियों की विविध आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए डिजाइन की गई खानपान सेवाओं की एक विस्तृत श्रृखंला प्रदान करता है। इन सेवाओं को तीन मुख्य खंडों में वर्गीकृत किया गया है: चल खानपान सेवाएं, स्थैतिक खानपान सेवाएं और ई-खानपान सेवाएं।

चल खानपान सेवा:

आईआरसीटीसी का चल खानपान वर्टिकल 1,265 से अधिक रेलगाड़ियों के लिए सेवाओं का प्रबंधन करता है, जिसमें मेल एक्सप्रेस और पेंट्री कारों रहित रेलगाड़ियों के साथ-साथ वंदे भारत, राजधानी, शताब्दी, दुरंतो, तेजस और गतिमान जैसी प्रीमियम रेलगाड़ियां शामिल हैं। आईआरसीटीसी विभिन्न श्रेणी की रेलगाड़ियों में प्रति दिन अनुमानित 16.50 लाख भोजन प्रदान करता है और विभिन्न प्रकार के ताजे और पौष्टिक भोजन विकल्प प्रदान करता है जो न केवल भारत की समृद्ध पाक विरासत को दर्शाते हैं, बल्कि यात्रियों के विविध क्षेत्रीय स्वाद को भी पूरा करते हैं।

यात्रियों की संतुष्टि में सुधार लाने के लिए, आईआरसीटीसी ने ई-पेंट्री सेवा (पेंट्री भोजन की ऑनलाइन बुकिंग) की नई पहल शुरू की, जो वर्तमान में दस रेलगाड़ियों में परीक्षण के तौर पर चल रही है और जल्द ही इसे और अधिक रेलगाड़ियों में विस्तारित किया जाएगा।

स्थैतिक खानपान सेवाएँ:

आईआरसीटीसी स्थैतिक खानपान इकाइयां वे इकाइयां हैं जो स्टेशन परिसर में स्थित होती हैं और भारतीय रेल नेटवर्क पर यात्रियों को किफायती कीमतों पर खानपान सेवाएं प्रदान करती हैं। स्थैतिक खानपान में निम्नलिखित शामिल हैं:

फूड प्लाजा, फास्ट फूड यूनिट, फूड कोर्ट, रिफ्रेशमेंट रूम, जन आहार, एक्जीक्यूटिव लाउंज, रिटायरिंग रूम, आरवाईएन/बीएनआर होटल, बजट होटल। 31 मार्च, 2025 की स्थिति के अनुसार, आईआरसीटीसी ने 149 फूड प्लाजा, 161 फास्ट फूड यूनिट, 1 फूड कोर्ट, 130 रिफ्रेशमेंट रूम, 38 जन अहार, 7 एक्जीक्यूटिव लाउंज, 52 रिटायरिंग रूम, 01 आरवाईएन और 02 बीएनआर होटल और 01 बजट होटल का प्रबंधन किया है।

भारतीय रेल पर ई-खानपान सेवा: यात्रियों के लिए एक सुविधाजनक भोजन विकल्प:

आईआरसीटीसी ई-खानपान सेवा ने आरक्षित रेलगाड़ियों में यात्रियों के भोजन का आनंद लेने के तरीके में बदलाव ला दिया है। 2014 में अपनी स्थापना के बाद से, इस सेवा ने यात्रियों की सीटों पर सीधे वितरित

खाद्य विकल्पों की एक विस्तृत श्रृंखला प्रदान की है, जिससे उनके समग्र यात्रा अनुभव में वृद्धि हुई है।

पहुंच बढ़ाने वाली एक बढ़ती सेवा:

मार्च, 2025 की स्थिति के अनुसार, ई-खानपान 400 से अधिक स्टेशनों पर संचालित होता है और 17 नियुक्त खाद्य एग्रीगेटरों के माध्यम से 593 प्रत्यक्ष विक्रेताओं और 8,454 विक्रेताओं के साथ सहयोग करती है। यह सेवा आरक्षित रेलगाड़ियों पर यात्रियों के लिए उपलब्ध है, जिसमें उनके विशिष्ट पीएनआर नंबर के आधार पर भोजन वितरित किया जाता है। वर्ष 2024-25 में, प्रतिदिन औसत 91,543 भोजन बुक किए गए थे।

रेल नीर पैकेज्ड पेयजल:

रेल नीर पैकेज्ड पेयजल, पेयजल के सबसे भरोसेमंद ब्रांडों में से एक है और यह केवल रेलगाड़ियों में और रेलवे स्टेशनों के स्टॉलों पर बेचा जाता है। इस समय आईआरसीटीसी देश भर में 20 रेल नीर संयंत्रों का परिचालन कर रहा है और इसने 46.46 करोड़ बोतलों का उत्पादन दर्ज किया।

पर्यटन:

आईआरसीटीसी यात्रियों के सभी वर्गों को सेवित करने के लिए किफायती से लेकर लक्जरी पर्यटन उत्पाद की बृहद सुविधाएं प्रदान कराती है। यह अद्वितीय यात्रा उत्पाद उन उत्साही यात्रियों के लिए कैलिडोस्कोप है जो देशभर में घुमना चाहते है। आईआरसीटीसी इन पर्यटन उत्पादों की श्रृंखला के जरिए यात्रा, तीर्थयात्रा तथा दर्शनीय स्थलों की यात्रा की सुविधा प्रदान करता है।

भारत गौरव रेलगाड़ी यात्रा :- किफायती दरों पर अंतर्राज्यीय रेल-आधारित पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए आईआरसीटीसी ने वर्ष 2022-23 के दौरान पूरे भारत में 'भारत गौरव' रेलगाड़ियों का परिचालन शुरू किया। इस समय, आईआरसीटीसी विभिन्न गंतव्यों के लिए 10 रेको के बेड़े का परिचालन कर रहा है। वित्त वर्ष 2024-25 में आईआरसीटीसी ने कुल 196 'भारत गौरव' रेल यात्राओं का परिचालन किया है।

महाकुंभ प्रयागराज :- हाल ही में संपन्न महाकुंभ 2025 में आईआरसीटीसी ने मैसर्स लल्लूजी एंड संस के सहयोग से प्रयागराज के सेक्टर-25 में स्थित टेंट सिटी में श्रद्धालुओं के लिए आवास की व्यवस्था की। इसके अंतर्गत कुल 100 टेंट (अर्थात् 80 सुपर डीलक्स टेंट तथा 20 विला) उपलब्ध कराए गए जिसमें शौचालय, भोजन सेवा, चिकित्सकीय सहायता एवं सीसीटीवी कैमरे आदि समेत आधुनिक सुविधाएं शामिल है। आईआरसीटीसी को अपने 3,390 रात्रिकालीन टेंटों के साथ 'महाकुंभ ग्राम' टेंट सिटी के प्रबंधन के लिए सर्वाधिक उत्साहवर्धक प्रतिक्रिया प्राप्त हुई।

आईआरसीटीसी ने 'महाकुंभ पुण्य क्षेत्र यात्रा' के रुप में महाकुंभ 2025 के लिए 08 भारत गौरव पर्यटक रेलगाड़ियों का परिचालन किया, जिसमें वाराणसी, प्रयागराज एवं अयोध्या जैसे गंतव्यों को कवर किया और इसके यात्रा के अंतर्गत यात्रियों के लिए प्रयागराज स्थित टेंट सिटी में 01 रात्रि प्रवास तथा वाराणसी में 02 रात्रि प्रवास की व्यवस्था की गई थी। भारत गौरव रेलगाड़ियों के माध्यम से महाकुंभ प्रयागराज में कुल 1,246 टेंट बुक किए गए, जिसमें 4,956 पर्यटकों को सेवित किया गया।

गोल्डन चैरियट:- यह दक्षिण भारत में परिचालित की जाने वाली एकमात्र लग्जरी रेलगाड़ी है। इसके यात्राक्रम में मैसूरु, कांचीपुरम, महाबलीपुरम, तंजावूर, चट्टिनाडु/कारैक्कुडि, कोच्चिन, चेरत्तला/मरैकुलम, नन्जनगूड, मैसूरु, हलेबीडु, चिकमगलूरु, होसपेटे, गोवा आदि गंतव्य को कवर किया गया है।

काशी तमिल संगमम 3.0:- शिक्षा मंत्रालय, भारत सरकार के "एक भारत श्रेष्ठ भारत (ईबीएसबी)" पहल के अंतर्गत 'काशी तमिल संगमम' नामक प्रमुख पहल के तृतीय संस्करण के दौरान आईआरसीटीसी ने गुणवत्तापूर्ण सेवा के प्रति पुनः अपनी प्रतिबद्धता प्रदर्शित की। आईआरसीटीसी ने 13.02.2025 से 26.02.2025 की समयावधि में 'काशी तमिल संगमम' के लिए कुल 06 यात्राओं का परिचालन किया और तमिलनाडु से लेकर वाराणसी तक हजारों प्रतिभागियों को एक साथ लाया।

प्रवासी भारतीय रेल:- विदेश मंत्रालय, भारत सरकार के सहयोग से पर्यटन सर्किट पर एक विशेष रेल सेवा 'भारत गौरव डीलक्स ट्रेन' का परिचालन किया गया, जिसका उद्देश्य भारतीय मूल के लोगों को भारत की संस्कृति, धरोहर, इतिहास एवं विकास से पुनः परिचित कराना था। यह यात्रा 14 रात और 15 दिन की अवधि के लिए 150 प्रतिभागियों के समूह के लिए तैयार की गई थी।

इंटरनेट टिकटिंग:

आईआरसीटीसी इंटरनेट आधारित रेलवे टिकटिंग में अग्रणी रही। कंपनी ने ग्राहकों के लिए वेबसाइट एवं ऐप के रूप में इंटरनेट आधारित रेलवे टिकट बुकिंग प्लेटफॉर्म के विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है जिसने ग्राहकों को रेलवे स्टेशनों पर जाने की आवश्यकता के बिना रेलवे टिकट बुक करने में सुविधा प्रदान की है। आज कंपनी की वेबसाइट www.irctc.co.in पूरे दक्षिण-पूर्व एशिया में सर्वाधिक देखी जाने वाली ई-कॉमर्स साइट है।

नेक्स्ट जेनरेशन ई-टिकट प्रणाली:

आईआरसीटीसी की नेक्स्ट जेनरेशन ई-टिकटिंग प्रणाली (एनजीईटी) एक महत्वपूर्ण उन्नति है, जिसने भारत में ऑनलाइन रेल टिकट बुकिंग में क्रांतिकारी परिवर्तन किया है। इस प्रणाली के अन्तर्गत उपलब्ध सुविधाएं निम्नानुसार हैं :-

- एनजीईटी ने पुराने टिकट प्रणाली को प्रतिस्थापित किया है। इसने प्रति मिनट 30,155 टिकट बुकिंग क्षमता प्राप्त कर टिकट बुकिंग प्रणाली की क्षमता में उल्लेखनीय सुधार किया है।
- एनजीईटी एक ही समय में 34.32 लाख समवर्ती उपयोगकर्ताओं को सुविधा उपलब्ध कराने में सक्षम है, जिससे यह प्रणाली भारी ट्रैफिक अवधि जैसे त्यौहारों अथवा विशेष रेलगाड़ियों के शुभारंभ के समय भी सुगम रूप से उपलब्ध रहती है।
- एनजीईटी का उद्देश्य रेल टिकट बुकिंग के लिए अधिक उपयोगकर्ता-अनुकूल अनुभव प्रदान करना है।

एकीकृत आईआरसीटीसी यात्रा पोर्टल एवं सुपर ऐप:

आईआरसीटीसी का एकीकृत यात्रा पोर्टल एवं सुपर ऐप एक डिजिटल बदलाव की पहल होगी, जिसका उद्देश्य आईआरसीटीसी की विविध यात्रा एवं टिकट बुकिंग प्रणाली सेवाओं को एकीकृत डिजिटल प्लेटफॉर्म पर समेकित करना है। वर्तमान में आईआरसीटीसी एयर, होटल, बस बुकिंग, टूर पैकेज, लग्जरी रेलगाड़ियां, ई-कैटरिंग, रिटायरिंग रूम आदि सेवाओं हेतु कई पोर्टल एवं यूआरएल परिचालित करता है। इस विखंडित प्रणाली के परिणामस्वरूप यह ग्राहकों के लिए असंबद्ध अनुभव उत्पन्न करती है, क्रॉस-सेलिंग के अवसरों को सीमित करती है तथा परिचालन अक्षमताओं का सृजन करती है।

यह एकीकृत प्लेटफॉर्म यात्रियों को, रेल, एयर, सड़क एवं आतिथ्य सेवाओं की खोज और बुकिंग से लेकर रियल-टाइम अपडेट एवं व्यक्तिगत ऑफर प्राप्त करने तक, संपूर्ण यात्रा अनुभव प्रदान करेगा और यह सब एक ही समेकित इंटरफेस के माध्यम से उपलब्ध होगा।

स्वचालित विक्रेता ऑन-बोर्डिंग, तत्समय सूची प्रबंधन, अनुकूलन टूर पैकेज तथा एक सशक्त अधि सूचना प्रणाली (व्हाट्सएप, आरसीएस, एसएमएस एवं ईमेल के माध्यम से) जैसी विशेषताएं ग्राहकों के साथ समयबद्ध एवं प्रासंगिक संचार सुनिश्चित करेंगी।

कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड (केएमआरसीएल):

अपने समृद्ध इतिहास और जीवंत संस्कृति के साथ, कोलकाता को लंबे समय से यातायात संकुलन और अपर्याप्त सार्वजनिक परिवहन से संबंधित चुनौतियों का सामना करना पड़ रहा है। इन मुद्दों को हल करने के लिए जुलाई, 2008 में भारत सरकार द्वारा ईस्ट-वेस्ट मेट्रो परियोजना को स्वीकृति प्रदान की गई थी, जिसका लक्ष्य शहर भर में परिवहन का एक निर्बाध और कुशल साधन प्रदान करना था। कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड, रेल मंत्रालय के तहत एक केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम को कोलकाता के ईस्ट वेस्ट मेट्रो कॉरिडोर के निर्माण का कार्य सौंपा गया है जो हुगली नदी के पार हावड़ा और कोलकाता के जुड़वा शहरों को जोड़ता है। यह केंद्र सरकार के स्वामित्व वाली परियोजना है जिसमें रेल मंत्रालय की 74% इक्विटी हिस्सेदारी और आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय की 26% इक्विटी हिस्सेदारी है।

परियोजना की विशेषताएं:

ईस्ट-वेस्ट मेट्रो कॉरिडोर परियोजना - यह एक मानक आमान की रेल आधारित द्रुततम जन परिवहन प्रणाली है जो पूर्व में साल्ट लेक सेक्टर V से पश्चिम में हावड़ा मैदान को जोड़कर कुल 16.55 कि.मी. को कवर करती है जिसमें से 5.75 किलोमीटर एलिवेटेड खंड है और 10.80 किलोमीटर भूमिगत खंड है। इसमें 12 स्टेशन हैं, जिनमें से 06 एलिवेटेड और 06 भूमिगत स्टेशन हैं। यह कॉरिडोर महाकरन और हावड़ा मेट्रो स्टेशन के बीच बारहमासी नदी गंगा (हुगली) के नीचे से गुजरता है। यह प्रमुख विशेषता इसे भारत में प्रमुख नदी के नीचे पहली जलगत (सबएक्वियस टनल) रेल प्रणाली बनाती है। सियालदह और एस्प्लेनेड के बीच 2.45 किलोमीटर लंबे अंतिम भूमिगत खंड का उद्घाटन दिनांक 22.08.2025 को किया गया तथा उसी दिन इसे आम जनता के लिए खोल दिया गया। संपूर्ण कॉरिडोर को पाँच चरणों में पूरा कर कमीशन कर दिया गया। वित्त वर्ष 2024-2025 में एस्प्लेनेड और सियालदह के बीच कॉरिडोर का पूरा होना एक प्रमुख उपलब्धि रही। दिनांक 22.08.2025 को एस्प्लेनेड-सियालदह खंड के चालू होने से हावड़ा और सियालदह दो सबसे व्यस्ततम रेलवे स्टेशन आपस में जुड़ गए हैं, जिनमें संयुक्त रूप से रोज लगभग 22 लाख यात्रियों का आवागमन होता है।

वास्तविक प्रगति:

चरण	कमीशन किए गए खंड	लंबाई
I क	साल्ट लेक सेक्टर -V से साल्ट लेक स्टेडियम तक	5.30 कि.मी.
I ख	साल्ट लेक स्टेडियम से फूलबागान	1.67 कि.मी.
I ग	फूलबागान से सियालदह	2.33 कि.मी.
II क	हावड़ा मैदान - एस्प्लेनेड	4.80 कि.मी.
II ख	एस्प्लेनेड - सियालदह	2.45 कि.मी.
	कुल	**16.55 कि.मी.**

अब ईस्ट-वेस्ट मेट्रो परियोजना की संपूर्ण लंबाई का कार्य पूरा कर लिया गया है और उसे कमीशन कर दिया गया है। सियालदह और एस्प्लेनेड के बीच 2.45 किलोमीटर लंबे अंतिम भूमिगत खंड का उद्घाटन दिनांक 22.08.2025 को किया गया तथा इसे आम जनता के लिए खोल दिया गया है।

प्रमुख वित्तीय विशेषताएं:

विवरण	(₹ करोड़ रुपये में)
नवीनतम स्वीकृत लागत	**8,574.98**
प्रस्तावित संशोधित लागत अनुमान	**10,442.41**
वर्ष 2025-26 के लिए व्यय (सितम्बर, 2025 तक)	**357.06**
परियोजना की शुरुआत से व्यय (सितम्बर, 2025 तक)	**9,925.82**

की गई पहलें:

- पुनर्वासन और पुनर्स्थापन पहल।
- हरित पहल।
- यात्री संरक्षा पहल।
- सिगनल प्रणाली की संरक्षा लेखापरीक्षा।
- यात्री अनुकूल पहल।
- सार्वजनिक सुविधा पहल।
- स्थानीय रूपांकनों के साथ कलाकृतियाँ और भित्ति चित्र।

परियोजना के लाभ:

- यह कॉरिडोर हावड़ा और सियालदह में दो प्रमुख रेल टर्मिनस को जोड़ता है और एस्प्लेनेड स्टेशन पर मौजूदा उत्तर-दक्षिण मेट्रो और जोका-बीबीडी बाग मेट्रो परियोजना को भी जोड़ता है।
- अनुमानत: वर्ष 2025 में लगभग 7.5 लाख लोग प्रतिदिन इस प्रणाली का उपयोग करेंगे [राइट्स रिपोर्ट-2017]
- हावड़ा और कोलकाता के जुड़वां शहरों के लिए हुगली नदी के पार एक तेज रेलगाड़ी संचार प्रदान करके क्षेत्र के जन परिवहन परिदृश्य को बढ़ावा देना।
- यातायात संकुलन को कम करना और यात्रा समय में कमी
- वायु गुणवत्ता में सुधार और ध्वनि प्रदूषण में कमी
- जीवन की गुणवत्ता, संरक्षा और सुरक्षा में सुधार
- क्षेत्रीय आर्थिक विकास को प्रोत्साहित करना
- कार्बन फुटप्रिंट में कमी

रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल):

रेल मंत्रालय के अंतर्गत आने वाला नवरत्न केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम, रेल विकास निगम लिमिटेड ने अत्याधुनिक रेल परिवहन क्षमता का निर्माण किया है और 2003 में अपनी स्थापना के बाद से भारत के अवसंरचना के विकास में एक प्रमुख कंपनी रही है। रेल विकास निगम लिमिटेड अंतर्राष्ट्रीय परियोजना

निष्पादन, निर्माण, प्रबंधन पद्धतियों और मानकों को अपनाकर फास्ट-ट्रैक आधार पर परियोजनाओं को निष्पादित कर रहा है। रेल विकास निगम लिमिटेड ने 157 से अधिक परियोजनाओं को पूरा किया है, जो देश के रेल नेटवर्क और आर्थिक विकास में महत्वपूर्ण योगदान दे रहा है।

2005 में परिचालन शुरू करने के बाद, रेल विकास निगम लिमिटेड ने स्वयं को रेल अवसंरचना क्षेत्र में अग्रणी के रूप में स्थापित किया है। अपने अभिनव पद्धति से रेल विकास निगम लिमिटेड ने भारतीय रेल नेटवर्क के लिए परिवहन क्षमता के सृजन में सक्षम हो सका है। इन उपायों में परियोजना विशिष्ट विशेष प्रयोज्य योजनाओं (एसपीवी) का निर्माण शामिल है जिनसे बंदरगाहों और औद्योगिक समूहों को निर्बाध रेल संपर्क प्राप्त हो सका है।

वास्तविक कार्य-निष्पादन:

दोहरीकरण/नई लाइन/आमान परिवर्तन:- वित्त वर्ष 2024-25 के दौरान, कंपनी ने कुल 345.89 किलोमीटर रेल लाइन कमीशन की। इसमें 3.2 किलोमीटर नई लाइन और 342.69 किलोमीटर दोहरीकरण परियोजनाएँ शामिल हैं।

अपनी स्थापना के बाद से और मार्च 2025 तक, कंपनी ने कुल मिलाकर 16,162.93 किलोमीटर लंबाई की परियोजनाएँ कमीशन की हैं। इसमें 629.42 किलोमीटर नई लाइन, 6,185.75 किलोमीटर दोहरीकरण, 2,125.51 किलोमीटर आमान परिवर्तन, 7,158.92 किलोमीटर रेल विद्युतीकरण और मेट्रोपॉलिटन परिवहन योजना (एमटीपी) योजना शीर्ष के अंतर्गत 63.33 किलोमीटर शामिल हैं।

2024-25 में कमीशन की गई 3 दोहरीकरण परियोजनाओं की सूची निम्नानुसार है:-

क्र. सं.	रेलवे	परियोजना का नाम	परियोजना का प्रकार	लंबाई (कि.मी.)
1.	उत्तर रेलवे	राजपुरा-बठिण्डा	दोहरीकरण	173.38
2.	पूर्वोत्तर रेलवे	जंघई- फाफामऊ दोहरीकरण	दोहरीकरण	49.16
3.	पूर्वोत्तर रेलवे	वाराणसी- माधो सिंह- इलाहाबाद	दोहरीकरण	120.35

रेल विद्युतीकरण:

रेल मंत्रालय द्वारा रेल विद्युतीकरण परियोजनाओं को कमीशन करने पर जोर दिए जाने के साथ ही, कंपनी ने वित्त वर्ष 2024-25 के दौरान प्रमुख मार्गों पर समर्पित रेल विद्युतीकरण निर्माण-कार्यों के 158.19 मार्ग किमी (185.4 ट्रैक किमी) को सफलतापूर्वक कमीशन किया। इन विशुद्ध विद्युतीकरण परियोजनाओं के अलावा, दोहरीकरण परियोजनाओं के साथ-साथ 324.83 किमी विद्युतीकरण भी पूरा किया गया, जिसके परिणामस्वरूप 2024-25 में कुल 483.02 किमी विद्युतीकृत खंड कमीशन किए गए।

निम्नलिखित विद्युतीकरण परियोजनाएँ पूरी तरह से कमीशन की गई

- अहमदाबाद- बोताद का विद्युतीकरण (170.48 किमी)

पुल कार्य परियोजना:- वर्ष के दौरान 2 पुल निर्माण परियोजनाएँ पूरी कर ली गई, जिनका विवरण निम्नानुसार है:

- **दारागंज - पुनर्निर्माण (गंगा नदी पर पुल सं. 111):** वाराणसी - माधो सिंह - इलाहाबाद दोहरीकरण परियोजना के पूरा होने के साथ-साथ दारा गंज (गंगा नदी पर पुल सं. 111) का निर्माण कार्य भी नवम्बर 2024 में पूरा कर लिया गया।
- **पंबन पुल (लिफ्टिंग स्पैन पुल):** भारत के पहले ऊर्ध्वाधर लिफ्टिंग स्पैन पुल (कुल लंबाई 3.96 किलोमीटर) का निर्माण कार्य नवम्बर 2024 में पूरा कर लिया गया जो नवाचार को अतीत की समृद्ध विरासत के साथ जोड़ते हुए पंबन द्वीप पर स्थित रामेश्वरम नगर को मुख्य भूमि के मंडपम से जोड़ती है

सिगनल प्रणाली एवं दूरसंचार:

रेल विकास निगम लिमिटेड का सिगनल प्रणाली एवं दूरसंचार डोमेन भारतीय रेल पर रेलगाड़ियों के कुशल एवं सुरक्षित परिचालन के लिए उपयुक्त तथा किफायती समाधान प्रदान करता है। रेल विकास निगम लिमिटेड भारतीय रेल पर इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग, डिजिटल एक्सल काउंटर, फाइबर ऑप्टिक केबल नेटवर्क, स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग, ईटीसीएस एल1/एल2/एल3, आईओटी आधारित निदान एवं पूर्वानुमान अनुरक्षण प्रणालियाँ जैसे आधुनिक प्रौद्योगिकियों के उपयोग को प्रोत्साहित करता है।

रेल विकास निगम लिमिटेड भारतीय रेल पर दोहरीकरण, तीसरी लाइन, नई लाइन तथा आमान परिवर्तन से संबंधित कार्यों में इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग इंस्टॉलेशन उपलब्ध कराने में एक प्रमुख योगदानकर्ता रहा है। अपनी परंपरा को बनाए रखते हुए, वित्त वर्ष 2024-25 के दौरान, रेल विकास निगम लिमिटेड ने भारतीय रेल पर 47 स्टेशनों पर इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग का कार्य पूरा किया। नए इंटरलॉकिंग इंस्टॉलेशन के अतिरिक्त, रेल विकास निगम लिमिटेड ने 44 स्टेशनों पर आशोधन कार्यों को भी पूरा किया, जिससे भारतीय रेल के मौजूदा मार्गों को विसंकुलित किया जा सके।

रेल विकास निगम लिमिटेड ने 86 नॉन-इंटरलॉकिंग (एनआई) स्टेशनों, 30 इंटरमीडिएट ब्लॉक सिगनल (आईबीएस), इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग के उपयोग से 166 स्वचालित सिगनल प्रणाली का कार्य शुरू किया है और सड़क उपयोगकर्ताओं की सुरक्षा में सुधार के लिए सिगनलों के साथ 41 मिड-सेक्शन समपार फाटकों को इंटरलॉक किया है। केवल सिगनल प्रणाली के क्षेत्र में ही नहीं, बल्कि दूरसंचार क्षेत्र में भी रेल विकास निगम लिमिटेड ने उल्लेखनीय उपलब्धि हासिल की है, जिसके अंतर्गत विगत वर्ष के दौरान 2763 किलोमीटर फाइबर ऑप्टिक नेटवर्क तथा 6 क्वाड केबल नेटवर्क उपलब्ध कराए गए।

रेल विकास निगम लिमिटेड ने कोलकाता मेट्रो पर जोका से माझेरहाट तक (10 किलोमीटर अप एवं डाउन दोनो दिशाओं में) नवीनतम संचार आधारित गाड़ी नियंत्रण (सीबीटीसी) सिगनल प्रणाली को कमीशन किया है।

रेल विकास निगम लिमिटेड ने विभिन्न क्षेत्रीय रेलों की स्वचालित सिगनल प्रणाली की विभिन्न निविदाओं में भाग लिया और वित्त वर्ष 2024-25 के दौरान 148.96 करोड़ रुपए मूल्य के (दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे एवं दक्षिण रेलवे) स्वचालित सिगनल प्रणाली का कार्य प्राप्त किया।

भारत में बोली प्रक्रिया के माध्यम से प्रदान की गई प्रमुख परियोजनाएँ:

इन्दौर मेट्रो परियोजना:- रेल विकास निगम लिमिटेड को परियोजना की पीली लाइन के तीन प्रमुख पैकेज सौंपे गए हैं, जिनका विवरण निम्नानुसार है :-

एलीवेटेड मेट्रो रेल स्टेशनों का डिजाइन और निर्माण जिसमें सभी सिविल, संरचनात्मक, छत संरचना, एमईपी कार्य, भवन परिकरण कार्य, अग्रभाग, प्रवेश/निकास, ऊपरी पैदल पुल, स्टेशन के भीतर वायडक्ट और पारगमन क्षेत्र शामिल हैं - इंदौर मेट्रो रेल प्रोजेक्ट येलो लाइन। (7 एलिवेटेड मेट्रो स्टेशन)

एलिवेटेड वायडक्ट की डिजाइन और निर्माण, डिपो को इंटरफेस स्थान से जोड़ने वाला वायडक्ट, एलिवेटेड मेट्रो रेल स्टेशनों सहित सभी सिविल, संरचनात्मक, छत संरचना, एमईपी कार्य, भवन परिष्करण कार्य, अग्रभाग, प्रवेश/निकास, ऊपरी पैदल पुल, स्टेशन के भीतर वायडक्ट और पारगमन क्षेत्र शामिल हैं - इंदौर मेट्रो रेल परियोजना येलो लाइन। (10.9 किमी वायडक्ट और 9 एलिवेटेड मेट्रो स्टेशन)

उपलब्धियाँ:

दिसंबर, 2024 में 5.8 किमी वायडक्ट और 5 एलिवेटेड मेट्रो स्टेशन का कार्य पूरा होने के बाद, सीएमआरएस को सफलतापूर्वक 3 चरणों में सम्पन्न किया गया। तदनुसार, 5.8 किमी वायडक्ट और 5 एलिवेटेड मेट्रो स्टेशन के लिए वाणिज्यिक परिचालन की अनुमति प्राप्त हुई। कुल 10.927 किमी में से 10.8 किमी वायडक्ट का संपूर्ण कार्य पूर्ण हुआ।

चेन्नै में भूमिगत मेट्रो परियोजनाएँ (सीएमआरएल):

रेल विकास निगम लिमिटेड ने चेन्नै मेट्रो रेल लिमिटेड (सीएमआरएल) के संबंध में 3 संविदाएं हासिल की हैं, जो वर्ष 2023 में इसके बृहद फेज- II विस्तार का हिस्सा हैं, जिसमें 16 भूमिगत स्टेशनों का निर्माण शामिल है।

120 अदद ट्रेन सेटों (वंदे भारत) का विनिर्माण:

वंदे भारत स्लीपर गाड़ी में 16 सवारी डिब्बे होंगे, जिनमें 11 वातानुकूलित 3-टियर सवारी डिब्बे, 4 वातानुकूलित 2-टियर सवारी डिब्बे और 1 प्रथम श्रेणी वातानुकूलित डिब्बा सम्मिलित है। इसे स्पेशल रूफिंग, उन्नत वातानुकूलन, विषाणु नियंत्रण तंत्र, कम झटके, शोर और कंपन जैसी उन्नत सुविधाओं से सुसज्जित किया जाएगा।

बोली के माध्यम से प्रदान की गई प्रमुख परियोजनाएं: विदेशी परियोजनाएं:

मालदीव में यूटीएफ हार्बर परियोजना:- रेल विकास निगम लिमिटेड ने मालदीव में एक बंदरगाह अर्थात यूटीएफ (उथुरु थिला फलु-आइलैंड) हार्बर परियोजना के विकास और संबंधित अवसंरचना निर्माण के लिए पहला ऑफशोर ऑर्डर हासिल किया। यह भारत सरकार की एक रणनीतिक परियोजना है। यह समझौता जनवरी, 2023 में हस्ताक्षरित हुआ।

काम अच्छी तरह से शुरू हो गया है। वर्तमान तिथि तक, 45% वास्तविक प्रगति है। समुद्री कार्यों का 75% और स्थलीय कार्यों का 10% पूरा हो चुका है।

सौर परियोजनाएँ:- रेल विकास निगम लिमिटेड ने उजबेकिस्तान में 250 मेगावाट सौर ऊर्जा संयंत्र और सऊदी अरब के तबरजल में 450 मेगावाट सौर ऊर्जा संयंत्र की कमीशनिंग में सहयोग किया है।

वित्तीय निष्पादन:- अपने व्यावसायिक प्रवाह में व्यवधान की चुनौती के बावजूद, रेल विकास निगम लिमिटेड ने वित्तीय वर्ष 2024-25 के स्टैंडअलोन अकाउंट में 19,869.35 करोड़ रुपये का कारोबार, 1,550.17 करोड़ रुपये का कर पूर्व लाभ और 1,188.62 करोड़ रुपये का करोपरांत लाभ हासिल किया।

समझौता ज्ञापन निष्पादन:- कंपनी ने रेल विकास निगम लिमिटेड और रेल मंत्रालय के बीच हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन में तय किए गए प्रतिबद्ध लक्ष्यों की उपलब्धि के आधार पर सार्वजनिक उपक्रम विभाग द्वारा वर्ष 2023-24 के लिए "उत्कृष्ट" रेटिंग प्राप्त की। यह लगातार चौदहवां वर्ष है जिसमें कंपनी को "उत्कृष्ट" रेटिंग प्राप्त हुई है। वर्ष 2024-25 में, कंपनी सभी वित्तीय, उद्यम-विशेष और अन्य मानकों के लक्ष्यों को भी पूरा करने में सक्षम रही जो समझौता ज्ञापन 2024-25 में निर्धारित किए गए थे। कंपनी ने समझौता ज्ञापन 2024-25 में निर्धारित सभी अनुपालन मानकों को पूरा किया।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए):

रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) रेल मंत्रालय के अधीन एक सांविधिक प्राधिकरण है, जिसकी स्थापना रेल अधिनियम, 1989 में संशोधन के माध्यम से गैर-प्रशुल्क उपायों द्वारा राजस्व अर्जित करने के प्रयोजन से रेल भूमि के वाणिज्यिक विकास के लिए की गई है।

अब तक रेल भूमि विकास प्राधिकरण का मुख्य कार्य रेल भूमि का वाणिज्यिक विकास रहा है। लेकिन 2021 से हमने रेलवे स्टेशनों के योजना और पुनर्विकास कार्य भी शुरू किए हैं। इस प्रकार, रेल भूमि विकास प्राधिकरण एकीकृत टाउनशिप भूमि का वाणिज्यिक विकास करने और वास्तुकला परामर्शी सेवाएं (आर्किटेक्चर कंसल्टेंसी) प्रदान करने के अलावा बड़े और समष्टि स्टेशनों का पुनर्विकास, एलिवेटेड सड़कों का निर्माण, लंबी दूरी के ऊपरी सड़क पुल, गिट्टीरहित रेलपथ और रेलपथों के नीचे सुरंगें बना रहा है।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण के कार्य:

तदनुसार, इन वर्षों में, रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने अपने चार वर्टिकल्स बनाए और उन्हें मजबूत किया है:

- भूखंडों का वाणिज्यिक विकास
- कॉलोनी पुनर्विकास
- बहु कार्य परिसर (एमएफसी)
- स्टेशन पुनर्विकास

स्टेशनों का पुनर्विकास:

91 रेलवे स्टेशनों की योजना बनाने का कार्य रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपा गया है, जिनमें से 57 स्टेशनों के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार की गई है एवं उन्हें क्षेत्रीय रेलों को सौंप दिया गया है और 20 स्टेशनों की योजना बनाने का कार्य प्रगति पर है।

वर्तमान में, रेल भूमि विकास प्राधिकरण 14 प्रमुख रेलवे स्टेशनों का पुनर्विकास कर रहा है, जिनकों नई दिल्ली (एनडीएलएस), अहमदाबाद (एडीआई) और मुंबई के ऐतिहासिक छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस (सीएसएमटी) के प्रमुख बदलाव शामिल हैं। इन स्टेशनों का कार्य प्रगति पर है और वित्त वर्ष 2024-25 में 4 स्टेशनों के चालू करने की योजना बनाई गई है।

खाली रेल भूमि का वाणिज्यिक विकास:

वित्त वर्ष 2024-25 के अंत तक रेल मंत्रालय द्वारा कुल 160 वाणिज्यिक स्थलों को वाणिज्यिक विकास के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपा गया है, जिनमें से 48 स्थलों के ठेके प्रदान कर दिए गए हैं।

रेल कॉलोनियों का पुनर्विकास:

वित्त वर्ष 2024-25 के अंत तक रेल मंत्रालय द्वारा कुल 118 कॉलोनी पुनर्विकास स्थलों को रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपा गया है, जिनमें से 19 स्थलों के ठेके प्रदान कर दिए गए हैं।

बहु-कार्यात्मक परिसरों (एमएफसी) का निर्माण:

रेल भूमि विकास प्राधिकरण को कुल 64 बहु-कार्यात्मक परिसर स्थलों का सौंपा गया है, जिनमें से 56 बहु-कार्यात्मक परिसरों के ठेके प्रदान किए गए हैं और 23 स्थल कमीशन किए जा चुके हैं।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण की उपलब्धियां:

2007 में अपनी स्थापना के बाद से, रेल भूमि विकास प्राधिकरण प्रगति और नवाचार की यात्रा पर अग्रसर है। निरंतर प्रयासों और रणनीतिक दूरदृष्टि के माध्यम से, वित्तीय आय में प्रगति हुई है। वर्ष 2024-25 के दौरान रेल भूमि विकास प्राधिकरण की कुल आय ₹1,297.81 करोड़ रही, जो वर्ष 2023-24 की आय से 35% अधिक है।

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड:

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल) भारत सरकार (रेल मंत्रालय) के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम है। भारतीय रेल के लिए दिल्ली, मुंबई, चेन्नई और कोलकाता के चार बड़े महानगरों को जोड़ने वाला स्वर्णिम चतुर्भुज और उसके विकर्ण कार्यनीति की दृष्टि से अत्यंत महत्वपूर्ण हैं। यह मार्ग कुल मार्ग का 16% है, किंतु 52% यात्री यातायात और 58% माल यातायात की ढुलाई करता है। पूर्वी गलियारा (कोलकाता-दिल्ली) और पश्चिमी गलियारा (मुंबई-दिल्ली) अत्यधिक संतृप्त थे। इन मार्गों को विसंकुलित करने के लिए समर्पित माल गलियारा विकसित किया गया। समर्पित माल गलियारे की स्थापना कार्यकुशलता सुनिश्चित करते हुए और ग्रीन हाउस गैसों के उत्सर्जन में सुस्पष्ट न्यूनीकरण को समर्थ बनाते हुए संतृप्त सड़क नेटवर्क को विसंकुलित और रेल माल परिवहन को बढ़ावा देने के लिए किया गया था। 7 राज्यों से होकर गुजरने वाले समर्पित माल गलियारों की कुल परिधि 2,843 किलोमीटर है।

दुनिया की सबसे तेजी से बढ़ती प्रमुख अर्थव्यवस्थाओं में से एक, भारत की निरंतर बढ़ती अर्थव्यवस्था से माल परिवहन की मांग में अभूतपूर्व वृद्धि है। इस चुनौती का सामना करते हुए, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड भारत के अवसंरचना की रीढ़ को मजबूत करने में महत्वपूर्ण है।

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड के लाभ:

- **विश्वसनीयता और समयपालन में सुधार:** डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के समर्पित मार्ग और उन्नत सिगनलिंग प्रणाली से न्यूनतम विलंब सुनिश्चित होता है, जिससे अनुमानित और विश्वसनीय माल भाड़ा अनुसूची मिलती है, जो उद्योगों के लिए आपूर्ति श्रृंखला की दक्षता में सुधार करती है।

- **कम इकाई लागत:** माल भाड़ा परिवहन की इकाई लागत में भारी कमी से आर्थिक प्रतिस्पर्धा बढ़ी है।

- **उच्च-क्षमता वाली अवसंरचना:** स्वचालित सिगनल प्रणाली के साथ दोहरे-लाइन रेलपथ के फलस्वरूप प्रत्येक दिशा में 25 टन धुराभार (32.5 टन तक वृद्धि योग्य) और 1,500 मीटर तक प्रतिदिन 120 से अधिक गाड़ियां चलती हैं।

- **औद्योगिक गलियारे:** दिल्ली-मुंबई औद्योगिक गलियारा (पश्चिमी समर्पित माल गलियारा) और अमृतसर-कोलकाता औद्योगिक गलियारा (पूर्वी समर्पित माल गलियारा) से कनेक्टीविटी सुदृढ़ हुई।

- **पर्यावरणीय प्रभाव:** सड़क परिवहन की तुलना में कार्बन डाई आक्साइड (CO_2) उत्सर्जन में 56% की कमी आई जो भारत को 2070 तक नेट-जीरो लक्ष्य का समर्थन करता है।

- **आर्थिक गुणन प्रभाव:** औद्योगिक हब और बंदरगाहों को जोड़कर, डीएफसीसीआईएल क्षेत्रीय आर्थिक विकास को बढ़ावा देता है, रोजगार सृजित करता है और पूर्वी और पश्चिमी कॉरिडोर के किनारे नए औद्योगिक क्लस्टरों के विकास में सहायता करता है।

- **मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक्स को सहारा:** गति शक्ति कार्गो टर्मिनल और मल्टी-मॉडल लॉजिस्टिक्स हब के साथ एकीकरण सहज इंटरमॉडल संपकर्ता सुनिश्चित करता है, जिससे शुरू करने से अंत तक माल परिवहन के लिए लॉजिस्टिक्स लागत और परिवहन समय में कमी आती है।

- **निर्यात प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा:** मुख्य बंदरगाहों तक तेज और किफायती माल परिवहन भारत के वैश्विक व्यापार की दक्षता को बढ़ाता है, जो आत्मनिर्भर भारत पहल को सहारा प्रदान करता है।

वर्ष 2024-25 की महत्वपूर्ण उपलब्धियां:

डीएफसीसीआईएल ने नियोजित 2,843 मार्ग किमी में से 2,741 मार्ग किमी समर्पित माल यातायात गलियारा नेटवर्क का सफलतापूर्वक कमीशन किया।

विशिष्टताएं:

- डीएफसीसीआईएल भारतीय रेल के 12% माल जीटीकेएम के साथ सभी क्षेत्रीय रेलों में सबसे बड़ा माल परिवाहक बन गया है।
- मैसर्स कानपुर लॉजिस्टिक्स पार्क प्रा. लि. द्वारा संचालित न्यू दाउद खान जीसीटी (पूर्वी समर्पित माल गलियारा) को फरवरी 2025 में कमीशन किया गया।
- एमिरेट्स लॉजिस्टिक्स इंडिया प्रा. लि. द्वारा संचालित गोठनगाम जीसीटी (पश्चिमी समर्पित माल गलियारा) का उद्घाटन मार्च 2025 में किया गया।
- न्यू मकरपुरा स्टेशन से जुड़ा वरनामा जीसीटी (पश्चिमी समर्पित माल गलियारा) से 21 दिसंबर 2024 को पहली कंटेनर रेलगाड़ी को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया।
- हिंद टर्मिनल्स लॉजिस्टिक्स पार्क, पलवल (पश्चिमी समर्पित माल गलियारा), जो न्यू प्रिथला स्टेशन से जुड़ा हुआ है, से 25 मार्च, 2025 को पहली डबल-स्टैक कंटेनर रेलगाड़ी को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया।
- न्यू रेवाड़ी कॉर्ड लाइन (1.22 किमी) को 14 जुलाई, 2024 को कमीशन किया गया, जिससे नई रेवाड़ी में लोको रिवर्सल समाप्त हो गया, पारगमन समय कम हुआ और चालक दल के घंटे बचाए गए।
- डीएफसीसीआईएल ने 3 फरवरी, 2025 को नोएडा में अपना अत्याधुनिक कॉर्पोरेट कार्यालय शुरू किया।

कार्यों की प्रगति:

- वित्त वर्ष 2024-25 के दौरान, आधुनिक नई रेलपथ निर्माण मशीन से 127 रेलपथ किलोमीटर को रेलपथ के साथ जोड़ा गया, जिससे कुल संपर्कन 5,893 रेलपथ किलोमीटर हो गया।
- वित्त वर्ष 2024–25 में 37 ऊपरी सड़क पुल का कार्य पूरा किया गया, जिससे मार्च 2025 तक ऊपरी सड़क पुलों की कुल संख्या 243 हो गई।
- वित्त वर्ष 2024-25 में यंत्रीकृत वायरिंग ट्रेन द्वारा 168 रेलपथ किलोमीटर शिरोपरि उपस्कर वायरिंग का कार्य पूरा किया गया। मार्च 2025 तक कुल 5,747 रेलपथ किलोमीटर शिरोपरि उपस्कर तार स्थापन का कार्य पूरा किया जा चुका है।
- डीएफसीसीआईएल ने वित्त वर्ष 2024-25 के दौरान ₹8,994 करोड़ (अंनतिम, भूमि सहित) का पूंजीगत व्यय प्राप्त किया।

परिचालन:

वित्त वर्ष 2024-25 में, डीएफसीसीआईएल ने भारतीय रेल नेटवर्क को अधिक विसंकुलित करके और माल परिवहन क्षमता बढ़ाकर परिचालन दक्षता, संरक्षा सुधार और पर्यावरणीय स्थिरता में उल्लेखनीय उपलब्धि हासिल की।

- **परिचालित कुल रेलगाड़ियां:-** डीएफसीसीआईएल ने डीएफसी नेटवर्क पर 1,30,116 रेलगाडियों का परिचालन किया, जो वित्त वर्ष 2023-24 में परिचालित 88,225 रेलगाडियों से 47.5% अधिक है।
- **दैनिक औसत:-** डीएफसीसीआईएल ने वित्त वर्ष 2024-25 में प्रतिदिन औसतन 356 रेलगाड़ियां चलाई, जो वित्त वर्ष 2023-24 में प्रतिदिन 241 रेलगाडियों की तुलना में 47.7% की वृद्धि है, और मार्च 2025 में प्रतिदिन 403 रेलगाडियों की अधिकतम संख्या दर्ज की।
- **अधिकतम अंतरपरिवर्तन:-** डीएफसीसीआईएल ने 30 मार्च 2025 को एक दिन में 848 अंतरपरिवर्तन दर्ज किए।
- **माल यातायात मीट्रिक:-** शुद्ध टन किलोमीटर (एनटीकेएम):- डीएफसीसीआईएल ने 111,898 मिलियन शुद्ध टन किलोमीटर हासिल किया, जो कि वित्त वर्ष 2023-24 में 65,719 मिलियन शुद्ध टन किलोमीटर से 68% की वृद्धि है।
- **सकल टन किलोमीटर (जीटीकेएम):-** डीएफसीसीआईएल ने 192,146 मिलियन सकल टन किलोमीटर दर्ज किया, जो 2023-24 में 119,129 मिलियन सकल टन किलोमीटर की तुलना में 61% की वृद्धि है।
- **औद्योगिक केन्द्रों का विकास:-** पश्चिमी समर्पित माल गलियारे के किनारे दिल्ली-मुंबई औद्योगिक गलियारा, अंतर्देशीय जलमार्गों से संपर्क और पूर्वी समर्पित माल गलियारे के किनारे अमृतसर-कोलकाता औद्योगिक गलियारा।
- **पर्यावरण अनुकूल परिवहन साधन:-** रेल परिवहन द्वारा कार्बन उत्सर्जन 28 ग्राम प्रति शुद्ध टन किलोमीटर है, जो सड़क परिवहन के 64 ग्राम प्रति शुद्ध टन किलोमीटर से काफी कम है। यह रेल परिवहन को पर्यावरण के अनुकूल विकल्प बनाता है। इस प्रक्रिया में समर्पित माल गलियारा 30 वर्षों में 457 मिलियन टन कार्बन डाईऑक्साइड उत्सर्जन रोककर पर्यावरण में महत्वपूर्ण योगदान देता है।
- **ट्रक ऑन ट्रेन लदान:-** प्रतिष्ठित ट्रक ऑन ट्रेन (टीओटी) सेवा पश्चिमी समर्पित माल गलियारे के रेवाड़ी-पालनपुर रेलखंड पर परिचालित है। 2024-25 के दौरान, 730 रेकों से 18,309 ट्रकों को पहुँचाया गया, जिससे कुल आय लगभग 48.64 करोड़ रुपये हुई, और लगभग 33 लाख लीटर डीजल की बचत हुई, फलस्वरूप देश की विदेशी मुद्रा की बचत हुई और लगभग 8,780 टन कार्बनडाई ऑक्साइड उत्सर्जन की कमी आई।

व्यवसाय विकास:

डीएफसीसीआईएल समर्पित माल गलियारा नेटवर्क के भाग के रूप में भारतीय रेल की गति शक्ति मल्टीमॉडल कार्गो टर्मिनल नीति के अनुरूप नए टर्मिनलों के विस्तार पर फोकस कर रहा है। इस पहल में विभिन्न संगठनों से विभिन्न रेल-संपर्क परियोजनाओं का डीएफसीसीआईएल नेटवर्क में एकीकरण शामिल है। विशेषत:, राष्ट्रीय औद्योगिक गलियारा विकास निगम से दो रेल-संपर्क परियोजनाएं, कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (कॉनकोर) से चार तथा प्रिस्टिन लॉजिस्टिक्स और नवकार, प्रत्येक से एक रेल-संपर्क परियोजनाएं हैं। इन सभी परियोजनाओं को समर्पित माल गलियारा नेटवर्क में निर्बाध ढंग से समाविष्ट किया जा रहा है।

डीएफसीसीआईएल ने भारतीय रेल के कुल मार्ग किलोमीटरों में 2,741 मार्ग किलोमीटर समर्पित माल

रेलपथ जोड़ने, इसकी माल लदान क्षमता बढ़ाने तथा पहले भारतीय रेल नेटवर्क पर चालित मालगाडियों के एक बडे हिस्से को ग्रहण करके यात्री नेटवर्क का संवर्धन करने में उत्कृष्ट भूमिका निभाई है। डीएफसीसीआईएल से देश के अंदर माल परिवहन को बेहतर बनाने, कम संभार-तंत्र लागत के साथ पारगमन समय को न्यूनतम बनाने और 'आत्म निर्भर भारत' अभियान में योगदान करने में अहम भूमिका निभाए जाने की प्रत्याशा है।

मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड (एमआरवीसी):

मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड (एमआरवीसी लिमिटेड) रेल मंत्रालय के अधीन भारत सरकार का एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम है। यह मुंबई शहरी परिवहन परियोजना (एमयूटीपी) के रेल अवसंरचना घटकों को लागू करने के लिए उत्तरदायी है।

मुंबई शहरी परिवहन परियोजना-I:

2003-04 के रेल बजट में स्वीकृत, मुंबई शहरी परिवहन परियोजना-I को 2012 में कुल ₹4,452 करोड़ की लागत से सफलतापूर्वक पूरा किया गया।

मुंबई शहरी परिवहन परियोजना-I (रेल संघटक) में प्रमुख अवसंरचनात्मक इनपुट:

- 93 रेलपथ किलोमीटर का परिवर्धन (5वीं और 6ठी लाइन कुर्ला-ठाणे, तीसरी और चौथी लाइन बोरीवली-विरार)।
- 101 नए 9-कार रेक (909 सवारी डिब्बों) को सेवा में शामिल किया गया।
- परियोजना प्रभावित 15,857 परिवारों का पुनर्स्थापनऔर पुनर्वास।
- सभी प्लेटफार्मों की लंबाई बढ़ाकर सभी लाइनों पर (हार्बर लाइन को छोड़कर) 12 कार रेकों का चालन।
- मध्य और पश्चिम रेल में 1500 वोल्ट डीसी से 25 किलो वोल्ट एसी में परिवर्तन-समूची पश्चिम रेल में कर्षण परिवर्तन कार्य।

मुंबई शहरी परिवहन परियोजना-II:

इस परियोजना को रेल बजट 2008-09 में अनुमोदित किया गया था। मुंबई शहरी परिवहन परियोजना फेज II की कुल लागत ₹8,087 करोड़ है। इसे फेज 2क और 2ख में विभाजित किया गया है:

मुंबई शहरी परिवहन परियोजना 2क- पूरी हो चुकी है। लागत ₹4,803 करोड़। विश्व बैंक से ऋण ₹1727 करोड़।

क्र.सं	कार्य का नाम	निष्पादन एजेंसी	मौजूदा स्थिति
1	ईएमयू प्रापण/विनिर्माण (सवारी डिब्बा कारखाना)	मुंबई रेल विकास निगम /अअमासं/ सवारी डिब्बा कारखाना	पूरा हो गया है।
2	1,500 वोल्ट डीसी से 25 किलो. वॉट एसी में परिवर्तन	मध्य रेल, मुंबई रेल विकास निगम	पूरा हो गया है।
3	ईएमयू अनुरक्षण सुविधाएं और स्टैबलिंग लाइनें	मध्य रेल, पश्चिम रेल, मुंबई रेल विकास निगम	पूरा हो गया है।
4	अनधिकार प्रवेश नियंत्रण उपाय	मुंबई रेल विकास निगम	पूरा हो गया है।

मुंबई शहरी परिवहन परियोजना 2ख–प्रगति पर है। लागत–3,284 करोड़ रु.।

क्र.सं	कार्य का नाम	निष्पादन एजेंसी	पूरा करने का लक्ष्य/ मौजूदा स्थिति
1	अंधेरी–गोरेगांव के बीच हार्बर लाइन का विस्तार	मुंबई रेल विकास निगम	दिसंबर 2017 में पूरा हो गया है।
2	ठाणे–दिवा के बीच 5वीं और 6ठी लाइने	मुंबई रेल विकास निगम	फरवरी 2022 में पूरा हो गया है।
3	छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस–कुर्ला के बीच 5वीं और 6ठी लाइने	मध्य रेल	दिसंबर 2026 (चरण I)
4	मुंबई सेंट्रल – बोरीवली के बीच 6ठी लाइन	पश्चिम रेल	दिसंबर 2027

एमयूटीपी 2ग–हार्बर लाइन पर 12 कार को चलाना – इस परियोजना को रेल बजट 2012–13 में स्वीकृति दी गई थी। परियोजना पूरी हो गई है। लागत – 789.55 करोड़ रु.।

सभी अवसंरचना कार्य मार्च 2016 तक पूरे हो गए थे। फरवरी 2018 तक 13 नए 12–कार ईएमयू रेक प्राप्त किए गए। इस परियोजना ने हार्बर लाइन की क्षमता में 33% की बढ़ोतरी की।

एमयूटीपी III – प्रगति पर है। लागत–10,947 करोड़ रुपए। एआईआईबी से ऋण–500 मिलियन अमेरिकी डॉलर इस परियोजना को दिसंबर 2016 में स्वीकृत किया गया था। इस परियोजना के तहत सभी कार्यों को कार्यान्वयन के लिए मुंबई रेल विकास निगम को सौंपा गया है।

क्र.सं	कार्य का नाम	लागत (रू.करोड़ में)	कार्य पूरा करने की लक्ष्य तिथि
1	नया उपनगरीय रेल गलियारा पनवेल–कर्जत (दोहरी लाइन) (29.6 किलोमीटर)	2782	दिसंबर, 2025
2	मध्य रेल में ऐरोली–कलवा (एलिवेटेड) के बीच नई उपनगरीय गलियारा लिंक (3.3 किलोमीटर)	476	चरण **I**–कमीशन किया गया। चरण **II** – आर–आर के 3 साल बाद
3	पश्चिम रेलवे में विरार–दहानू रोड का चौहरीकरण (64 किलोमीटर)	3,578	दिसंबर. 2026
4	चल स्टॉक का प्रापण (565 सवारी डिब्बे)	3,491	एमयूटीपी **III** क के साथ
5	रेलखंड के बीच अनधिकार प्रवेश नियंत्रण	551	जून 2025 में पूर्ण हुआ

एमयूटीपी III क प्रगति पर है।

इस परियोजना को अप्रैल 2019 में स्वीकृति दी गई थी। लागत- ₹33,690 करोड़। एआईआईबी से ऋण- 85 मिलियन अमेरिकी डॉलर

क्र.सं	कार्य का नाम	लागत (करोड़ रु. में)	निष्पादन एजेंसी
1	गोरेगांव-बोरीवली के बीच हार्बर लाइन का विस्तार (7.08 मार्ग किलोमीटर)	826	पश्चिम रेल
2	बोरीवली-विरार के बीच 5वीं और 6ठी लाइन (26 मार्ग किलोमीटर)	2,184	एमआरवीसी
3	कल्याण-आसनगांव के बीच चौथी लाइन (32.22 मार्ग किलोमीटर)	1,759	मध्य रेल
4	कल्याण-बदलापुर के बीच तीसरी और चौथी लाइन(14.05 मार्ग किलोमीटर)	1,510	एमआरवीसी
5	कल्याण यार्ड-लंबी दूरी और उपनगरीय यातायात का पृथक्करण	866	मध्य रेल
6	क) हार्बर लाइन और ट्रांस हार्बर पर छत्रपति मुंबई शिवाजी महाराज टर्मिनस-पनवेल में संचार - आधारित रेलगाड़ी नियंत्रण	1,391	
	ख) मध्य रेल में छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस-कल्याण में संचार-आधारित लिमिटेड रेलगाड़ी नियंत्रण	2,166	एमआरवीसी
	ग) पश्चिम रेल में चर्च गेट-विरार में संचार आधारित रेलगाड़ी नियंत्रण	2,371	
7	स्टेशन सुधार-17 रेलवे स्टेशनों पर	947	एमआरवीसी
8	चल स्टॉक की खरीद 191 वातानुकूल ईएमयू रेक	15,802	एमआरवीसी
9	चल स्टॉक के लिए अनुरक्षण सुविधाएं	2,353	एमआरवीसी
10	स्टेबलिंग लाइनें	557	मध्य रेल और पश्चिम रेल
11	विद्युत आपूर्ति व्यवस्था का संवर्धन	708	मध्य रेल और पश्चिम रेल
12	तकनीकी सहायता	250	एमआरवीसी
	कुल जोड़	**33,690**	

सीबीटीसी जिसके लिए 'आत्म निर्भर भारत' के उत्कृष्टता केंद्र द्वारा कवच 5 का स्वदेशी विकास किया जा रहा है, को छोड़कर सभी परियोजनाओं के काम जारी हैं। अब एमयूटीपी III और IIIक के तहत स्वीकृत किए सभी रेकों के लिए वातानुकूलित ईएमयू रेक खरीद प्रक्रिया शुरू कर दी गई है।

ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड:

ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड, रेल मंत्रालय के अधीन अनुसूची-ख, 'मिनीरत्न-I' भारी इंजीनियरी का केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र का उद्यम है। इसका मुख्यालय कोलकाता में है और कोलकाता के आसपास 2 विनिर्माण इकाइयां हैं, दिल्ली और मुंबई में इसके कार्यालय हैं, और भारत के विभिन्न राज्यों में इसकी परियोजना साइटें हैं। दशकों से, ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड की मुख्य दक्षता भारत में रेल चल स्टॉक विनिर्माण, विशेषकर मालडिब्बों के विनिर्माण (परंपरागत और विशेष प्रकार) में रही है। इसके अन्य प्रमुख उत्पाद और सेवाओं में मालडिब्बों की मरम्मत, पुलों का सिविल निर्माण और संरचनात्मक इस्पात विरचन, क्रेनों का विनिर्माण और उनका अनुरक्षण, इस्पात साँचे और मालडिब्बे की सब-असेंबली शामिल हैं।

उपर्युक्त के अलावा, हाल ही में ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड अधिक विस्तार की प्रक्रिया में है और विभिन्न व्यावसायिक क्षेत्रों जैसे कि रेलवे वर्कशॉप का संचालन और रखरखाव, जिसमें मालडिब्बों का आरओएच/ पीओएच शामिल है, कंटेनर निर्माण, नवीकरणीय ऊर्जा, आपदा प्रबंधन गतिविधियाँ आदि अपने

विविधीकरण मुहिम में जोड़ती जा रही है। कंपनी के पास एक विश्व स्तरीय वेल्डिंग प्रशिक्षण केंद्र है, इसे राष्ट्रीय कौशल विकास निगम से मान्यता प्राप्त है और यह वेल्डिंग तकनीक पर प्रशिक्षण और शिक्षा के क्षेत्र में व्यवसाय कर रहा है। यहाँ यह ध्यान देने योग्य है कि कंपनी ने भारतीय रेल को पुराने और अनुपयोगी मालडिब्बों की मरम्मत और पुनर्निर्माण तथा रेलवे साइट पर संचालन और रखरखाव के कार्यों में सहयोग प्रदान किया है। अवसंरचना के क्षेत्र में, कंपनी लगातार अपनी सुविधाओं और तकनीकी विकास को अद्यतन कर रही है, ताकि अपनी क्षमताओं के आधार पर भविष्य की विकास गति को पूरा कर सके। आरडीएसओ के सहयोग से नए डिजाइन के मालडिब्बों के लिए एक प्रोटोटाइप हब के रूप में मान्यता प्राप्त होने के कारण, कंपनी भारतीय रेल के लिए लगातार नए मालडिब्बों का विकास कर रही है, जिसमें इसकी समर्पित और अच्छी तरह से विकसित डिजाइन और ड्राइंग हाउस और ईआरपी सक्षम व्यावसायिक प्रक्रियाएं हैं।

भौतिक एवं वित्तीय दृष्टि से कंपनी के कार्य निष्पादन के मुख्य अंश इस प्रकार हैं:

विवरण	2023-24	**2024-25**
संचालन से राजस्व (₹करोड में)	1,103.37	**1,266.15**
निवल मूल्य (₹करोड़ में)	216.79	**233.60**
नवनिर्मित मालडिब्बा (अदद)	1,585	**2,155**
पीओएच मालडिब्बों (सं.) सहित मालडिब्बों की मरम्मत	8,916	**11,445**
बोगी (अदद)	2,232	**2,586**

इस संबंध में, राजस्व और इसका मुख्य व्यवसाय, अर्थात नए मालडिब्बों का विनिर्माण, पिछले वर्षों में वृद्धि के रुझान को क्रमबद्ध करते हुए नीचे ग्राफ के रूप में प्रस्तुत किया गया है-

2024-25 के दौरान ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड के निष्पादन के संदर्भ में प्रमुख उपलब्धियाँ

- जैसा कि ऊपर बताया गया है, ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड के पिछले वर्षों के आंकड़ों में निरंतर वृद्धि के रुझान को जारी रखा है, कंपनी ने वित्त वर्ष 2024-25 में अब तक की सबसे अधिक 1,266.15 करोड़ रुपये की बिक्री दर्ज की, जो पिछले वित्त वर्ष 2023-24 की तुलना में 14.75% की वृद्धि है।
- मार्च 2025 में अब तक का सर्वाधिक 299 माल डिब्बों का विनिर्माण किया गया (पिछले वर्ष के एक माह में सर्वाधिक विनिर्माण मार्च, 2024 में 281 अदद माल डिब्बों का विनिर्माण था)।
- इस माह के दौरान अब तक का सर्वाधिक 252 अदद बोगी उत्पादन हुआ, जो पिछले वर्ष के एक माह में सर्वाधिक उत्पादन मार्च 2024 में हुए 236 अदद बोगी उत्पादन से अधिक रहा।
- इस वित्त वर्ष में नए व्यावसायिक उद्यमों में सफलतापूर्वक कारोबार की शुरुआत की, जो राजस्व के संदर्भ में महत्वपूर्ण योगदान के साथ आगे बढ़ रहे हैं: सैन्य इंजीनियरी सेवाएं 10.15 करोड़ रुपए, उत्तराखंड परियोजनाएं 58.96 करोड़ रुपए और महाराष्ट्र परियोजना 20.86 करोड़ रुपए।
- पुराने/मौजूदा व्यवसाय का समेकन, जिनमें प्रमुख हैं सिविल इंफ्रा/पुल निर्माण और क्रेन से संबंधित कार्य, जिससे अब तक का सर्वाधिक राजस्व क्रमश: 44.35 करोड़ रुपए और 24.08 करोड़ रुपए प्राप्त हुआ है (पिछले वित्त वर्ष में 17.90 करोड़ रुपए और 20.47 करोड़ रुपए)।
- 2,800 करोड़ रुपए से अधिक मूल्य के ऑर्डर प्राप्त किए, वर्तमान में जो अब तक का सर्वाधिक 2,982 करोड़ रुपए का आदेश प्राप्त किया है, जो सरकारी (रेलवे, राज्य और पीएसयू) और निजी दोनों क्षेत्रों में विविध क्षेत्रों में है।
- सेल एंड क्रैकर्स इंडिया के लिए विनिर्मित बॉक्सएनएचएल माल डिब्बों की आदेश सुपुर्दगी निश्चित अवधि के भीतर सफलतापूर्वक पूरी की।
- भारत में पहली बार, ग्रीन-एच इलेक्ट्रोलाइजर कंटेनरों को विकसित करके, विनिर्मित करके और सुपुर्दगी करके भारत के कार्बन नेट जीरो लक्ष्यों की दिशा में महत्वपूर्ण योगदान दिया।

आत्म-निर्भरता

भारतीय रेल द्वारा आयात किया गया भण्डार क्रय किए गए कुल भण्डार का 0.51% है। पिछले तीन वर्षों में आयात किए गए भण्डार की लागत इस प्रकार है:

(₹ करोड़ में)

मद	2022-23	2023-24	**2024-25**
डीजल रेलइंजन के पुर्जे और साज-सामान	4.58	16.89	**46.91**
बिजली रेलइंजन के पुर्जे और साज-सामान	139.87	35.86	**73.26**
सवारीडिब्बा, मालडिब्बा और ईएमयू के पुर्जे और साज-सामान	446.62	255.88	**129.96**
बिजली भण्डार	1.00	0.02	**5.50**
इंजीनियरी भण्डार	1.17	4.33	**11.67**
बॉल और रोलर बेयरिंग	0.18	0.01	**0.00**
अम्ल, रसायन, दवाओं आदि से युक्त सामान्य भण्डार	30.58	109.35	**115.93**
लौह धातु सहित अन्य मदें, चल स्टॉक की संपूर्ण यूनिट जैसे बोगियां, पहिया-सेट, कप्लर आदि	15.52	16.66	**8.44**
कुल जोड़	639.52	439.00	**391.67**

आत्मनिर्भरता के लिए कार्यनीति:

इस समय आयात की जा रही मदों के लिए देश में स्वदेशी स्रोतों को विकसित करने में भारतीय रेल द्वारा कदम उठाए गए हैं। साथ-साथ, स्वदेशी डिजाइन और सक्षमता के साथ भारतीय रेल के स्वामित्व वाले कारखानों सहित सार्वजनिक/निजी क्षेत्र की इकाइयों में विभिन्न प्रकार के कलपुर्जों के विनिर्माण हेतु पर्याप्त क्षमता विकसित की गई है।

वर्ष 2024-25 के लिए भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयों में विनिर्मित विभिन्न प्रकार के चल स्टॉक के लिए कुल उत्पादन लागत (प्रोफार्मा प्रभारों को छोड़कर) के प्रतिशत के अनुसार कच्चे माल/कलपुर्जों का आयात घटक इस प्रकार है:

	रेल इंजन/सवारी डिब्बे	2023-24	**2024-25**
बनारस रेलइंजन कारखाना	डब्ल्यूपी-7	1.50	**1.40**
	डब्ल्यूएजी-9एचसी	0.47	**0.34**
रेल डिब्बा कारखाना	ईओजी/एलएचबी/एसीसीबी-यूएसबीआरएल	1.27	**1.29**
	ईओजी/एलएचबी/एसीसीडब्ल्यू-यूएसबीआरएल	1.11	**1.13**
	ईओजी/एलएचबी/एफएसी-यूएसबीआरएल	1.12	**1.14**
	ईओजी/एलएचबी/एसीसीएन-यूएसबीआरएल	1.11	**1.13**
	ईओजी/एलएचबी/एलआरआरएम-यूएसबीआरएल	0.97	**0.98**
	एल एस दीन दयालू	0.93	**1.90**
	एलडब्ल्यूएस एसी	1.71	**-**

	रेल इंजन/सवारी डिब्बे	2023-24	2024-25
	कार्गोलाइनर डबल डेकर	0.95	**0.94**
	कार्गोलाइनर पार्सल	1.07	**-**
	एलडब्ल्यूएलआरआरएम	0.93	**1.00**
	जेडसीजेडएसी (विस्टाडोम)	2.76	**2.70**
	जेडएफसीजेडएसी (विस्टाडोम)	2.71	**2.70**
	जेडजीएस (विस्टाडोम)	3.01	**2.70**
	जेडएलआरएम (विस्टाडोम)	2.72	**2.70**
	ईओजी/एलएचबी/एसीसीएन	1.38	**1.50**
	एलएसएलआरडी (एलसी)	1.63	**1.63**
	एलडब्ल्यूएससीएन	1.66	**1.93**
	3 पीएच मेमू एमसी बीएचईएल	-	**0.00**
	3 पीएच मेमू टीसी बीएचईएल	-	**0.00**
	ईओजी/एलएचबी/एफएसी	1.29	**1.23**
	आरएएनएसी	1.34	**1.39**
	वीपी पार्सल वैन	2.21	**2.25**
	एलडब्ल्यूएससीएनई (गरीब रथ)	1.5	**1.51**
चित्तरंजन रेलइंजन	डब्ल्यूएजी-9एचसी	0.40	**0.51**
कारखाना	डब्ल्यूएपी-5	2.88	**-**
आधुनिक रेलइंजन	एलडब्ल्यूएफएसी	1.64	**0.00**
कारखाना	एलडब्ल्यूसीबीएसी/टी	1.49	**0.00**
	एलडब्ल्यूएफएसी/टी	1.38	**0.00**
	एलडब्ल्यूएससीएन/टी	1.32	**0.00**
	एलडब्ल्यूएससीडब्ल्यू/टी	1.32	**0.00**
	एलडब्ल्यूएससीडब्ल्यू	1.75	**0.00**
	एलडब्ल्यूएफसीडब्ल्यूएसी	1.63	**0.00**
	एलडब्ल्यूएससीएन	1.79	**0.00**
	एलडब्ल्यूएससीएनई	1.53	**0.00**
	एलडब्ल्यूसीबीएसी	1.28	**0.00**
	एलडब्ल्यूएससीजेडएसी	1.70	**0.00**
	एलएसएलआरडी	2.20	**0.00**
	एलडब्ल्यूएस डीईईएन	2.10	**0.00**
	एलडब्ल्यूएससीजेड	2.25	**0.00**
	एलडब्ल्यूएससीएन	2.09	**0.00**
	एलडब्ल्यूएससीएन (जी)	-	**0.00**
	एलडब्ल्यूएलआरआरएम	-	**0.00**
	एलडब्ल्यूएलआरआरएम/टी	1.14	**0.00**
	एलडब्ल्यूएलआरआरएम (पीसी)	1.13	**-**
	पार्सल वैन	2.72	**0.00**
	3पीएच, ईएमयू/टीसी	0.90	**-**
	3पीएच, ईएमयू/एमसी	2.58	**-**
सवारी डिब्बा	एलएसडीडी	3.83	**-**
कारखाना	एलएसीसीएन	3.26	**5.03**
	एलएसीसीएन ई	3.11	**4.23**
	एलएसीसीडब्ल्यू	3.26	**4.57**
	एलएससीएन	-	**5.80**
	एलएससीएन पीपी	2.93	**-**

	रेल इंजन/सवारी डिब्बे	2023-24	2024-25
	एलएसएलआरडी	3.32	**4.65**
	एलएसएलआरडी पीपी	2.53	**1.39**
	एलपीवी	2.62	**-**
	एलआरएएसी 1 ओडब्ल्यू	1.49	**-**
	एलआरएएसी 2 ओडब्ल्यू	1.44	**-**
	एलआरएएसी एमएसी ओडब्ल्यू	1.47	**-**
	एलआरएएसी	-	**3.47**
	एलडब्ल्यूसीबी एसी	4.02	**4.67**
	एलएफएसी	3.31	**1.58**
	एलडब्ल्यूएलआरआरएम	2.52	**3.55**
	मेमू डीएमसी यूएस	0.59	**-**
	मेमू टीसी यू एस	1.80	**-**
	टीएस एमसी	0.76	**0.58**
	टीएस टीसी	0.85	**-**
	एलडब्ल्यूएस	-	**4.17**
	एलडब्ल्यूएससीजेड	-	**4.34**
	एलडब्ल्यूएससीजेडएसी	-	**5.42**
	ईएमयू डीएमसी यूएस	-	**0.56**
	ईएमयू एनडीएमसी यूएस	-	**0.62**
	ईएमयू टीसी यूएस	-	**1.78**
सवारी डिब्बा कारखाना	पहिये (बीओएक्सएन)	-	**4.00**
	धुरा (बीओएक्सएन)	-	**0.03**
	बीएलसी व्हील्स	-	**6.00**
पटियाला रेलइंजन कारखाना	डब्ल्यूएपी7/डब्ल्यूएजी9एचसी	0.04	**0.02**

चल स्टॉक का विनिर्माण:

2024-25 के दौरान उत्पादन इकाइयों का कार्य-निष्पादन इस प्रकार था:

- **चित्तरंजन रेलइंजन कारखाना, चितरंजन** ने आईजीबीटी प्रौद्योगिकी आधारित नोदन प्रणाली और अनुषंगी परिवर्तकों से युक्त 700 अदद अत्याधुनिक बड़ी लाइन 3-फेज उच्च अश्व शक्ति विद्युत रेलइंजनों का विनिर्माण किया।
- **बनारस रेलइंजन कारखाना, वाराणसी** ने गैर-रेल ग्राहकों के लिए 5 डीजल रेलइंजनों सहित 477 रेलइंजनों का विनिर्माण किया। गैर-रेल ग्राहकों/निर्यात का कुल विक्रय मूल्य ₹69.07 करोड़ था।
- **सवारी डिब्बा कारखाना, चेन्नै** ने 3,007 सवारी डिब्बों का विनिर्माण किया जिसमें 1,830 एलएचबी सवारी डिब्बे, 392 ट्रेनसेट सवारी डिब्बे, 12 नमो भारत रैपिड रेल सवारी डिब्बे, 136 तीन फेज मेमू, 600 ईएमयू, 18 उच्च गति स्वनोदित दुर्घटना राहत रेलगाड़ियां, 4 स्वनोदित निरीक्षण सवारी डिब्बे, 7 अदद टावर कार/निरीक्षण सवारी डिब्बे और 8 ट्रेजरी वैन सवारी डिब्बे शामिल हैं।
- **रेल डिब्बा कारखाना, कपूरथला** ने 2,102 सवारी डिब्बों का विनिर्माण किया जिसमें 1,909 एलएचबी

सवारी डिब्बे, 16 नमो भारत रैपिड रेल सवारी डिब्बे और 160 मेमू कोच तथा 17 विस्टाडोम केएसआर सवारी डिब्बे शामिल हैं।

- **आधुनिक रेलडिब्बा कारखाना, रायबरेली** ने 2,025 सवारी डिब्बों का विनिर्माण किया, जिनमें 2,005 एलएचबी सवारी डिब्बे और 20 मेमू सवारी डिब्बे शामिल हैं।
- **रेल पहिया कारखाना, बेंगलूरू** ने 98,350 पहिया सेटों को एसेम्बल किया, 2,01,150 पहियों और 93,880 धुरों का विनिर्माण किया। गैर-रेल ग्राहकों के लिए विक्रय मूल्य ₹39.41 करोड़ था।
- **रेल पहिया संयंत्र, बेला** ने वित्त वर्ष 2024-25 के दौरान 53,091 पहियों का विनिर्माण किया।
- **पटियाला रेलइंजन कारखाना, पटियाला** ने 304 उच्च अश्च शक्ति बड़ी लाइन विद्युत रेलइंजनों और 103 अदद टॉवर कारों का विनिर्माण किया।

मालडिब्बे:

भारतीय रेल की मालडिब्बों की थोक आवश्यकता की पूर्ति रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों/कारखानों के साथ-साथ सार्वजनिक और निजी, दोनों क्षेत्रों की मालडिब्बा विनिर्माण इकाइयों द्वारा की जाती है।

वर्ष 2024-25 के दौरान, भारतीय रेल प्रणाली में कुल 41,929 मालडिब्बों को शामिल किया गया। इनमें से 2,808 मालडिब्बों (175 बीएलसी मालडिब्बों सहित) का विनिर्माण रेल कारखानों में किया गया था और शेष 39,121 मालडिब्बों (1,083 बीएलसी मालडिब्बों सहित) का विनिर्माण मालडिब्बा उद्योग द्वारा किया गया था।

सिगनल-प्रणाली कारखाना:

रेल सिगनल-प्रणाली संस्थापनाएं रेलगाड़ियों के सुचारू और संरक्षित परिचालन के लिए अनेक विशेषीकृत उपस्करों का उपयोग करती हैं। प्रौद्योगिकी के उन्नयन और सिगनल-प्रणाली का विद्युत/इलेक्ट्रॉनिक प्रणाली में बदलाव होने से इस प्रकार के उपस्करों की मांग बढ़ गई है। इस बढ़ी हुई मांग को पूरा करने में आत्म-निर्भरता प्राप्त करने के लिए दक्षिण रेल के पोत्तनूर, दक्षिण मध्य रेल के मेट्टूगूडा, पूर्वोत्तर रेल के गोरखपुर, पूर्व रेलवे के हावड़ा, मध्य रेल के भायखला, पश्चिम रेल के साबरमती, दक्षिण पूर्व रेल के खड़गपुर और उत्तर रेल के गाजियाबाद में भारतीय रेल के सिगनल-प्रणाली कारखानों में विद्युत पाइंट मशीनों, टोकनरहित ब्लॉक उपकरणों, दोहरी लाइन ब्लॉक उपकरणों, धुरा संगणकों, विभिन्न प्रकार के रिले आदि जैसी वस्तुओं का विनिर्माण किया जा रहा है। इन सिगनल-प्रणाली एवं दूरसंचार कारखानों द्वारा प्राप्त किया गया वर्ष-वार उत्पादन निम्नानुसार है:

सिगनल-प्रणाली एवं दूरसंचार कारखानों का वर्ष-वार उत्पादन:

वर्ष	लाख में उत्पादन
2022-23	340.33
2023-24	457.71
2024-25	**367.69**

कर्षण मोटर कर्मशालाएं:

भारतीय रेल में विद्युत रेलइंजनों और ईएमयू/मेमू रेलगाड़ियों में प्रयोग की जाने वाली कर्षण मोटरों की रीवाइंडिंग, मरम्मत और री-शाफ्टिंग के लिए विशिष्ट आंतरिक सुविधाएं हैं। यह महत्वपूर्ण कार्य नासिक रोड, कानपुर, टाटानगर और कांचरापाड़ा कारखानों में किए जाते हैं। नासिक रोड और कानपुर कारखाने आधुनिक तीन फेज विद्युत रेलइंजनों के लिए समर्पित केंद्र हैं। ये सुसज्जित कर्मशालाएं रेलगाड़ी परिचालन के लिए विद्युत इंजनों के निर्बाध कार्य निष्पादन और समय पर उपलब्धता सुनिश्चित करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती हैं।

वर्ष 2024-25 के दौरान, इन कारखानों ने भारतीय रेल के आत्म-निर्भर अनुरक्षण पारितंत्र में योगदान देते हुए अनेक महत्वपूर्ण कार्य किए।

इन कर्मशालाओं द्वारा किए जाने वाले महत्वपूर्ण कार्यों की मात्रा निम्नानुसार है:

मद	शुरु किए गए कार्यों की संख्या
री-वाइंडिंग	
एचएस15250ए टीएम आर्मेचर	341
ईएमयू टीएम आर्मेचर	412
3-फेस टीएम स्टेटर	230
3-फेस टी एम रोटर	499
री-शाफ्टिंग	
टीएओ 659/एचएस15250ए टीएम आर्मेचर	303
3-फेस टी एम रोटर की मरम्मत	345
ईएमयू टीएम आर्मेचर	246

मोटराइज्ड व्हील सेटों का विनिर्माण:

पटियाला रेलइंजन कारखाना विद्युत रेलइंजनों के लिए मोटराइज्ड व्हील सेट के विनिर्माण में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। वित्त वर्ष 2024-25 की शुरुआत में, कर्षण मशीन कारखाना, नासिक रोड (टीएमडब्ल्यू/एनकेआरडी) ने व्हील सेट के विनिर्माण के लिए भी पहल शुरू की है। ये सेट कर्षण मोटर और पहिया धुरा को पूर्णत: संकलित इकाई में जोड़ते हैं, जिससे उच्च स्तर की विश्वसनीयता और दक्षता सुनिश्चित होती है। उनकी प्लग-एंड-प्ले प्रकृति अनुरक्षण श्रम को कम करती है, डाउनटाइम को कम करती है, और प्रतिस्थापन प्रक्रिया को सरल बनाती है। इसके परिणामस्वरूप रेलइंजन टर्नअराउंड में तेजी आती है और उपलब्धता में सुधार होता जिससे रेल सेवाओं के सुचारू कामकाज में सहयोग मिलता है। लोको शेड को

सहयोग प्रदान करने और भारत के रेलइंजन आधुनिकीकरण प्रयासों को तेज करने के लिए क्षेत्रीय रेलवे को वितरण के लिए आरएसपी स्वीकृति के तहत वर्ष 2024-25 में, पटियाला रेलइंजन कारखाना द्वारा कुल 140 मोटराइज्ड व्हील सेट का उत्पादन किया गया और 3-फेस विद्युत रेलइंजन के लिए टीएमडब्ल्यू/एनकेआरडी द्वारा 22 मोटराइज्ड सेट (ओवरहाल टीएम के साथ) का उत्पादन किया गया।

मोटराइज्ड बोगियों का विनिर्माण:

पटियाला रेलइंजन कारखाना की बोगी कर्मशाला में मोटराइज्ड व्हील सेट के अलावा, उन्नत तीन-फेस विद्युत रेलइंजनों के लिए उच्च गति वाली मोटराइज्ड बोगियों का उत्पादन किया जा रहा है। 500टी व्हील प्रेस, ऊर्ध्वाधर बुर्ज लैथ और सीएनसी व्हील प्रोफाइलिंग प्रणालियों जैसी सटीक मशीनों का उपयोग करते हुए, यह कर्मशाला सटीक और उच्च गुणवत्ता वाले विनिर्माण को सुनिश्चित करती है। उच्च मानकों को बनाए रखने के लिए स्वच्छ वातावरण में बेयरिंग फिटमेंट किए जाते हैं।

गुणवत्ता आश्वासन के लिए, इस कर्मशाला में डिजिटल माइक्रोमीटर, नॉन-कॉंटैक्ट पायरोमीटर, शॉक पल्स मीटर और डिजिटल ग्रीस मीटर जैसे आधुनिक माप उपकरणों का उपयोग किया जाता है। वर्ष 2024-25 में, क्षेत्रीय रेलों को वितरण के लिए आरएसपी स्वीकृति के तहत कुल 92 मोटराइज्ड बोगियों का उत्पादन किया गया, जो भारत के रेलइंजन आधुनिकीकरण प्रयासों में पटियाला रेलइंजन कारखाना के योगदान को प्रदर्शित करता है।

सामग्री प्रबंधन

सामग्री प्रबंधन विभाग संगठन में सामग्रियों के प्रवाह और तत्पश्चात विभिन्न उपयोगकर्ताओं तक इसके आगे संचलन से संबंधित सभी कार्यकलापों की योजना बनाने, व्यवस्था करने, संचार करने, निर्देश देने और नियंत्रण करने का कार्य करता है। भारतीय रेल सार्वजनिक क्रय करने वाले देश के सर्वाधिक विशाल संगठनों में से एक है।

क्रयों पर व्यय:

वर्ष 2024-25 के दौरान भारतीय रेल द्वारा परिसंपत्तियों के परिचालन, अनुरक्षण और उत्पादन (निर्माण कार्यों के भाग के रूप में आपूर्ति किए गए सामानों को छोड़कर) की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए वस्तुओं के क्रय पर व्यय ₹77,358.70 करोड़ था।

ऐसी वस्तुओं के क्रय का विस्तृत वर्गीकरण नीचे दिया गया है:

(₹ करोड़ में)

	2023-24	**2024-25**
परिचालन, मरम्मत और अनुरक्षण के लिए भण्डार	20,376.62	**23,074.24**
निर्माण के लिए भण्डार	7,364.02	**9,105.74**
ईंधन	16,732.42	**10,170.90**
चल स्टॉक के विनिर्माण हेतु भण्डार और संपूर्ण इकाइयों का क्रय	31,319.94	**35,007.82**
जोड़	75,793.00	**77,358.70**

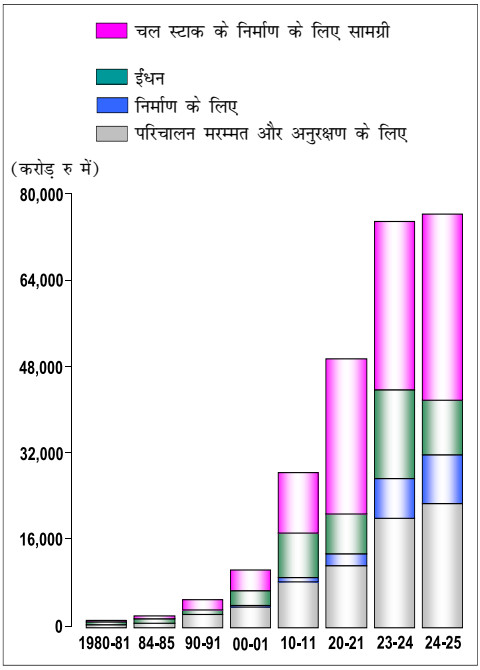
संग्रहण डिपो:

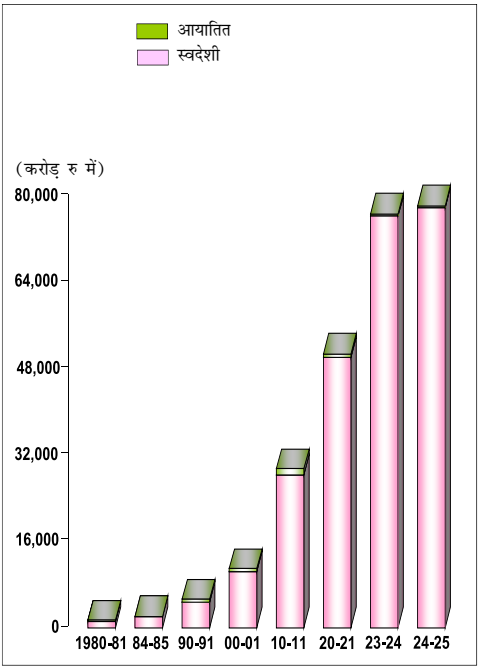
गोदाम प्रबंधन सामग्री प्रबंधन का एक महत्वपूर्ण पहलू है। भारतीय रेल के पास बहुत बड़ा गोदाम नेटवर्क है जो खपत बिंदु के समीप यथासंभव अधिक कुशलतापूर्वक अपेक्षित सामग्री उपलब्ध कराने के प्रति समर्पित है। इस आवश्यकता को पूरा करने के लिए क्षेत्रीय रेलों और उत्पादन इकाइयों के पास 335 संग्रहण डिपो हैं जो पूरे रेल नेटवर्क में फैले हुए हैं। इन डिपुओं में 1.33 लाख से अधिक वस्तुओं का भण्डारण किया जाता है जिनमें कच्चा माल, घटक, कलपुर्जे, उपभोग्य सामग्रियां आदि शामिल हैं।

अनुपयोगी वस्तुओं का निपटान:

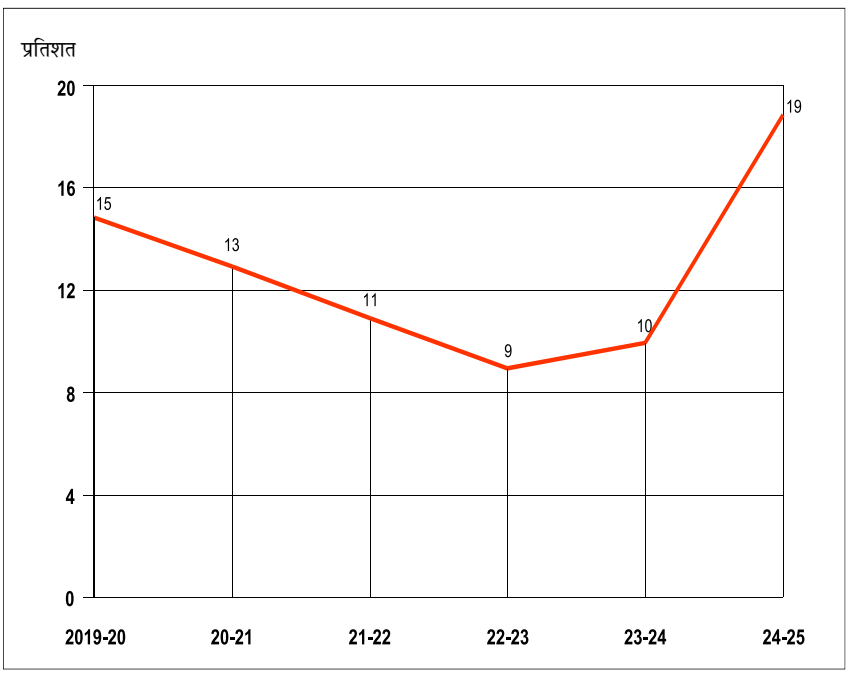
कुशल सामग्री प्रबंधन में अनुरक्षण और उत्पादन कार्यकलापों के दौरान उत्पन्न स्क्रैप का समय पर और कारगर निपटान भी शामिल है। औद्योगिक अपशिष्ट और खतरनाक स्क्रैप का सुरक्षित निपटान करना एक कानूनी बाध्यता है जिसे भारतीय रेल द्वारा सतर्कतापूर्वक सुनिश्चित किया जाता है। ऐसी परिसंपत्तियों में अवरुद्ध पूंजी को

खरीदे गए भंडार का मूल्य





वस्तु-सूची लेन-देन अनुपात
(ईंधन को छोड़कर)



मुक्त करने के लिए बेकार पड़ी मदों का निपटान करना अनिवार्य है। स्क्रैप का निपटान रेलों के लिए राजस्व का एक महत्वपूर्ण स्रोत है। 2024-25 के दौरान स्क्रैप के निपटान के माध्यम से अर्जित कुल राजस्व ₹6,641.78 करोड़ था, जबकि 2023-24 के दौरान यह ₹5,773.63 करोड़ था।

डिजिटलीकरण:

अपने मुख्य प्लेटफार्मों-भारतीय रेल ई-प्रापण प्रणाली (आईआरईपीएस), एकीकृत सामग्री प्रबंधन प्रणाली (आईएमएमएस) और उपयोगकर्ता डिपो मॉड्यूल (यूडीएम)-को सफलतापूर्वक एक साथ लाने के पश्चात, भारतीय रेल अब एक अधिक स्मार्ट और पूर्वानुमानित डिजिटल आपूर्ति श्रृंखला की ओर बढ़ रहा है। हर गुजरते वर्ष के साथ, भारतीय रेल अपनी डिजिटल आपूर्ति श्रृंखला को और अधिक बेहतर बनाने के लिए प्रमुख पहलों की पहचान और उन्हें कार्यान्वित करता है।

वर्ष के दौरान प्रमुख पहलें:

- **प्रेषिती-वार औसत वार्षिक खपत:** एकीकृत सामग्री प्रबंधन प्रणाली में स्टॉक मदों के लिए प्रेषिती-वार औसत वार्षिक खपत का विवरण बनाए रखने की एक प्रणाली क्रिस द्वारा क्रियान्वित की गई है। इस प्रणाली में, डिपो को 'अग्रिम सूचना पत्रक' में प्रेषिती-वार प्रस्तावित औसत वार्षिक खपत दर्ज करने की सुविधा है। क्रय कार्यालयों के पास डिपो-वार औसत वार्षिक खपत को अनुमोदित करने की सुविधा है।

- **संबंधित क्रय अनुभागों को गैर-स्टॉक मांगों का स्वत असाइनमेंट:-** मैन्युअल विलंब को समाप्त करने और आपूर्ति श्रृंखला दक्षता में सुधार के लिए क्रय अनुभागों को गैर-स्टॉक मांगों के स्वत: असाइनमेंट की एक प्रणाली कार्यान्वित की गई है। इसका लक्ष्य त्रुटियों को कम करना और मांग पंजीकरण में तेजी लाना है।

- **दर अनुबंधों/मूल्य-समझौतों का डिजिटल प्लेसमेंट:** रेल आपूर्ति श्रृंखला के संपूर्ण डिजिटलीकरण के लिए क्रिस द्वारा दर अनुबंधों/मूल्य-समझौतों के प्लेसमेंट की कार्यक्षमता विकसित की गई है।

बहरहाल, यह डिजिटल परिवर्तन केवल प्रणालियों को कागज से ऑनलाइन में ले जाने तक ही सीमित नहीं है - यह बेहतर निर्णय लेने के लिए डेटा की शक्ति का उपयोग करने के संबंध में है। इन प्लेटफार्मों के माध्यम से प्रत्येक वर्ष लाखों निविदाएँ और लाखों लेन देन होते हैं, जिससे भारतीय रेल अपनी विशाल आपूर्ति श्रृंखला में भारी मात्रा में डेटा उत्पन्न करता है। अब, कृत्रिम बुद्धिमत्ता में प्रगति और बिग डेटा एनालिटिक्स के संयोजन से, इस डेटा को वास्तविक समय में संसाधित करके छिपे हुए पैटर्न को उजागर किया जा सकता है, अक्षमताओं का पता लगाया जा सकता है और इनका उपयोग डिजिटल आपूर्ति श्रृंखला को और बेहतर बनाने के लिए किया जा सकता है।

प्रापण एजेंसी:

क्षेत्रीय रेलें और उत्पादन इकाइयां उनके द्वारा अपेक्षित सामग्रियों का अधिकांशत: क्रय विकेंद्रीकृत प्रणाली में करती हैं, लेकिन कुछ वस्तुएं ऐसी हैं जो रेलवे बोर्ड के स्तर पर क्रय हेतु केन्द्रीकृत हैं। गवर्नमेंट ई-मार्केटप्लेस पर उपलब्ध सामान्य उपयोग की वस्तुएं और सेवाएं जीईएम पोर्टल से क्रय के लिए आरक्षित हैं। वर्ष 2024-25 में क्रय किए गए ₹77,358.70 करोड़ मूल्य के भंडार में से, 63.98% क्रय क्षेत्रीय रेलों

और उत्पादन इकाइयों द्वारा, 0.95% प्रतिशत क्रय जीईएम से और 35.07% प्रतिशत क्रय रेलवे बोर्ड द्वारा किया गया था।

वर्ष 2024-25 में ₹19,909.17 करोड़ मूल्य के भंडार का क्रय लघु उद्योग क्षेत्र तथा खादी एवं ग्रामीण उद्योगों से किया गया था।

आपूर्तियों के अंतर्गत सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों ने 20% अंशदान और अन्य उद्योगों ने 80% अंशदान किया था।

स्वदेशी विक्रेता विकास:

भारतीय रेल ने सार्वजनिक प्रापण (मेक इन इंडिया को वरीयता) आदेश को पूर्णत: क्रियान्वित किया है। वर्ष 2024-25 के दौरान स्वदेशी भंडारों का मूल्य ₹76,967.01 करोड़ था, जो भारतीय रेल द्वारा कुल क्रय का लगभग 99.49% था। भारतीय रेल को अपने रेल इंजनों, सिगनल और दूरसंचार उपकरणों आदि के लिए उच्च प्रौद्योगिकी सामग्रियों के लिए आयात पर निर्भर रहना पड़ता है जो देश के अंदर अपेक्षित गुणवत्ता के साथ पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध नहीं हैं।

वस्तुसूचियां:

वस्तुसूचियों को यथेष्ट स्तर पर बनाए रखना सफल सामग्री प्रबंधन की कुंजी है। वर्ष 2024-25 के लिए टर्नओवर अनुपात 19% (ईंधन के बिना) और 19% (ईंधन सहित) था, जबकि 2023-24 के दौरान यह 17% (ईंधन के बिना) और 17% (ईंधन सहित) था।

माल डिब्बों और इस्पात का प्रापण:

वर्ष 2024-25 के दौरान, भारतीय रेल प्रणाली में 41,929 माल डिब्बों को शामिल किया गया। इनमें से 2,808 माल डिब्बों (175 बीएलसी मालडिब्बों सहित) का विनिर्माण रेल कारखानों में किया गया था और शेष 39,121 माल डिब्बों (1,083 बीएलसी मालडिब्बों सहित) का विनिर्माण माल डिब्बा उद्योग द्वारा किया गया था। वर्ष 2024-25 के दौरान, लौह एवं इस्पात सामग्री के लिए प्रापण 1,38,733 मीट्रिक टन (मूल्य ₹964.56 करोड़) था, जबकि वर्ष 2023-24 के दौरान यह 79,902 मीट्रिक टन (मूल्य ₹643.08 करोड़) था।

सुरक्षा

रेल सुरक्षा सुरक्षा बल (आरपीएफ) का गठन रेल सुरक्षा बल अधिनियम, 1957 (वर्ष 1985 और 2003 में यथा संशोधित) के अंतर्गत रेल संपत्ति, यात्री क्षेत्रों, यात्रियों और उनसे जुड़े मामलों की बेहतर रक्षा और सुरक्षा तथा उनसे संबंधित मामलों के लिए किया गया है।

रेल सुरक्षा बल को अलार्म चेन खींचने, छत पर यात्रा, दलाली, बिना टिकट यात्रा करने महिलाओं के लिए निर्धारित सवारी डिब्बों में अनधिकृत प्रवेश, अनधिकृत बिक्री, अतिक्रमण आदि से संबंधित 29 अपराधों से निपटने के लिए रेल अधिनियम 1989 के अंतर्गत और रेल संपत्ति की चोरी, गबन और गैरकानूनी कब्जे से संबंधित अपराधों से निपटने के लिए 'रेल संपत्ति (विधिविरुद्ध कब्जा) अधिनियम 1966' के अंतर्गत शक्तियां प्रदान की गई हैं। इसे स्वापक औषधि और मन:प्रभावी प्रदार्थ अधिनियम के तहत तलाशी लेने, जब्ती और गिरफ्तारी करने और सिगरेट और अन्य तंबाकू उत्पाद अधिनियम, 2003 के तहत जुर्माना लगाने के लिए भी शक्तियां प्रदान की गई हैं।

रेल सुरक्षा को सुदृढ़ करने हेतु किए गए प्रयास:

(क) रेल सुरक्षा बल द्वारा यात्रियों को चौबीसों घंटे सुरक्षा संबंधी सहायता:

- **रेल हेल्पलाइन :** रेल यात्री हेल्पलाइन नंबर 139 (आपातकालीन प्रतिक्रिया सहायता प्रणाली संख्या 112 के साथ एकीकृत) पर कॉल करके सहायता प्राप्त कर सकते हैं । वे शिकायतें दर्ज कराने के लिए रेल मदद पोर्टल और मोबाइल ऐप का भी उपयोग कर सकते हैं। उनकी समस्या का तत्काल आधार पर निवारण किया जाता है और उनके लिए आवश्यक कार्रवाई की जाती है/सहायता उपलब्ध कराई जाती है।

- **ट्विटर :** रेल मंत्री के ट्विटर हैंडल @RailMinIndia और @RailwaySeva पर सुरक्षा से संबंधित प्राप्त शिकायतों/सुझावों का तत्परतापूर्वक निपटान किया जाता है और आवश्यक अनुवर्ती कार्रवाई शुरू की जाती है।

ट्विटर और सुरक्षा हेल्पलाइन नंबर पर प्राप्त की गई शिकायतों के निपटान का विवरण:

वर्ष	ट्विटर पर प्राप्त शिकायतों के निपटान की संख्या	हैल्पलाइन नंबर पर प्राप्त शिकायतों के निपटान की संख्या
2024-25	49,322	3,47,452

(ख) सीसीटीवी निगरानी : रेल यात्रियों को संरक्षित एवं सुरक्षित यात्रा सुलभ कराने के उद्देश्य से, कई सवारी डिब्बों और रेलवे स्टेशनों पर मुहैया कराए गए क्लोज्ड सर्किट टेलीविजन कैमरों से निगरानी रखी जाती है। टीम रेल सुरक्षा बल द्वारा रेल यात्रियों की रक्षा और सहायता करने के लिए विभिन्न

पहलें की गई हैं ताकि यात्रियों सहित भारतीय रेल के सभी हितधारकों के बीच विश्वास एवं सुरक्षा की भावना को बढ़ाया जा सके।

(ग) महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए मेरी सहेली पहल :- 'मेरी सहेली' पहल 17.10.2020 को शुरू की गई थी, जिसका उद्देश्य लंबी दूरी वाली गाड़ियों में अकेले यात्रा करने वाली महिला यात्रियों को उनकी पूरी यात्रा के दौरान अर्थात् आरंभिक स्टेशन से गंतव्य स्टेशन तक बेहतर संरक्षा एवं सुरक्षा प्रदान करना है।

इसके क्रियान्वयन के लिए महिला रेल सुरक्षा बल कर्मियों की समर्पित टीमें बनाई गई हैं। वर्तमान में, इस उद्देश्य के लिए 250 रेल सुरक्षा बल टीमों को तैनात किया जा रहा है, जो भारतीय रेल नेटवर्क पर प्रतिदिन औसतन 500 से अधिक रेलगाड़ियों को कवर करती हैं। मेरी सहेली टीम के सदस्य यात्रियों को यात्रा के दौरान अपनाए जाने वाले सुरक्षा उपायों और संकट की स्थिति में सहायता प्राप्त करने के लिए उपलब्ध माध्यमों के बारे में जानकारी देते हैं। मार्गवर्ती रेल सुरक्षा बल चौकियों को भी अकेले यात्रा करने वाली महिला यात्रियों की आवाजाही के बारे में पहले से ही सूचित कर दिया जाता है और बिना समय गंवाए किसी भी स्थिति से निपटने के लिए उन्हें हाई अलर्ट पर रखा जाता है। त्वरित प्रतिक्रिया और कार्य को सरल बनाने के लिए टीम के सदस्यों को टैब प्रदान किए जा रहे हैं। वर्ष 2024-25 के दौरान, प्रतिदिन औसतन ऐसे 13,000 यात्रियों को सेवित किया जा रहा है। इस पहल की उपलब्धियों और कमियों का विश्लेषण करने के लिए महिला यात्रियों से फीडबैक भी लिया जाता है ताकि इसमें और सुधार लाया जा सके। इसके अलावा, महिलाओं के लिए आरक्षित कंपार्टमेंट में पुरूष यात्रियों के प्रवेश के विरूद्ध अभियान चलाए जाते हैं।

महिलाओं के लिए आरक्षित डिब्बों या अन्य आरक्षित स्थान पर अनाधिकृत रूप से प्रवेश करने वाले यात्रियों के विरूद्ध की गई कार्रवाई:

वर्ष	पंजीकृत मामलों की संख्या	गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की संख्या
2024-25	96,536	98,941

(घ) ऑपरेशन "नन्हे फरिश्ते" (बच्चों को बचाना) : रेल मंत्रालय ने महिला एवं बाल विकास मंत्रालय के सहयोग से दिनांक 05/03/2015 को रेलवे के संपर्क में आने वाले संकटग्रस्त बच्चों की बेहतर देखभाल और सुरक्षा के लिए मानक संचालन प्रक्रिया जारी की है। मानक संचालन प्रक्रिया में सभी प्रचलित दिशानिर्देशों/प्रावधानों/अनुदेशों/निर्देशों आदि को शामिल करने के उद्देश्य से दिनांक 25.10.2024 को रेलवे के लिए एक 'संशोधित मानक संचालन प्रक्रिया' जारी की गई है।

रेल सुरक्षा बल ने विभिन्न कारणों से अपने परिवारों से खोए/बिछुड़े हुए बच्चों को उनके परिजनों से मिलाने और भारतीय रेल के संपर्क में आए देखभाल और सुरक्षा की जरूरत वाले ऐसे बच्चों को बचाने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। इस संबंध में, भारतीय रेल में 'नन्हे फरिश्ते' नामक एक विशाल और दीर्घकालीन अखिल भारतीय अभियान शुरू किया गया है, जो रेलगाड़ियों/रेलवे स्टेशनों में पाए गए बच्चों को बचाने में

उल्लेखनीय परिणाम दिखा रहा है। यदि इन बच्चों को समय रहते नहीं बचाया जाता तो ये मानव तस्करी के संभावित शिकार हो सकते थे।

रेल सुरक्षा बल द्वारा बचाए गए तथा देखभाल और सुरक्षा की जरूरत रखने वाले बच्चों का विवरण:

रेल सुरक्षा बल द्वारा बचाए गए बच्चों का ब्यौरा	
वर्ष	**रेल सुरक्षा बल द्वारा बचाए गए बच्चों की संख्या**
2024-25	**15,781**

(ङ) ऑपरेशन "आहट" (मानव तस्करी के विरूद्ध कार्रवाई): – रेल सुरक्षा बल, अखिल भारतीय पहुंच के साथ राष्ट्रीय वाहक पर प्रहरी होने के नाते, मानव तस्करी के विरूद्ध राष्ट्र की लड़ाई में अहम भूमिका निभाता है। रेलवे के माध्यम से मानव तस्करी की रोकथाम के लिए, रेल सुरक्षा बल ने अन्य हितधारकों के समन्वय से अखिल भारतीय अभियान "ऑपरेशन आहट" शुरू किया है।

मानव तस्करों के प्रयासों को विफल करने के लिए एक प्रभावी तंत्र बनाने हेतु, 2022 में जारी परिपत्र के तहत, भारतीय रेल में 750 से अधिक स्थानों पर पुलिस चौकी स्तर (थाना स्तर) पर रेल सुरक्षा बल की मानव तस्करीरोधी इकाइयाँ कार्य कर रही हैं। ये मानव तस्करीरोधी इकाइयाँ मानव तस्करी की रोकथाम में शामिल एजेंसियों के साथ नियमित संपर्क में हैं और उन्होंने तस्करी के शिकार बच्चों को बचाने में उनकी सहायता की है।

इसके अलावा, रेल सुरक्षा बल ने अपने प्रयासों को सुदृढ़ बनाने के लिए दिनांक 06.05.2022 को एसोसिएशन ऑफ वॉलंटरी एक्शन (नोबेल पुरस्कार विजेता श्री कैलाश सत्यार्थी की संस्था) जिसे बचपन बचाओ आंदोलन के नाम से भी जाना जाता है, के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं ताकि रेल सुरक्षा बल और रेल कर्मियों की क्षमता निर्माण, मानव तस्करी के पीडितों की छापेमारी, बचाव और मानव तस्करी की जानकारी साझा करने में सहयोग किया जा सके। दिनांक 19.03.2024 को, रेल सुरक्षा बल ने रेल सुरक्षा बल कर्मियों के लिए कार्यशालाओं के आयोजन के माध्यम से मानव तस्करी की रोकथाम और सामना करने के लिए राष्ट्रीय महिला आयोग के साथ एक समझौता ज्ञापन पर भी हस्ताक्षर किए हैं।

वर्ष	रे.सु.ब द्वारा तस्करी से बचाए गए व्यक्तियों की संख्या					रे.सु.ब द्वारा गिरफ्तार किए गए तस्करों की संख्या
	किशोर		वयस्क		कुल	
	लड़के	लड़कियाँ	पुरुष	महिलाएं		
2024-25	**996**	**68**	**42**	**8**	**1,114**	**348**

(च) ऑपरेशन "जीवन रक्षा":- ऑपरेशन "जीवन रक्षा" के अंतर्गत प्लेटफामों, रेलपथों पर और रेलगाड़ियों में रेल सुरक्षा बल द्वारा सतर्कता और त्वरित कार्रवाई करने के कारण कई यात्रियों की रक्षा की गई, जिसमें यात्री जल्दबाजी में चलती रेलगाड़ी में चढ़ने/उतरने की कोशिश करते हैं और रेलगाड़ी के पहिए के नीचे आने के खतरे के साथ फिसल/गिर जाते हैं या फिर चलती रेलगाड़ी के सामने जानबूझकर आकर आत्महत्या करने की कोशिश करते हैं।

वर्ष	जीवन रक्षा के तहत रेलवे में बचाए गए यात्रियों की संख्या	
	पुरुष	महिला
2024-25	2,455	1,078

(छ) ऑपरेशन "मातृशक्ति":- ऑपरेशन मातृशक्ति के अंतर्गत रेल सुरक्षा बल कर्मी, विशेषत: महिला रेल सुरक्षा बल कर्मी, जो वर्तमान में रेल सुरक्षा बल की कुल कर्मचारी संख्या का 9% हैं (वर्दीधारी बल में सबसे अधिक), रेल यात्रा के दौरान या रेल परिसर में प्रसव पीड़ा से ग्रस्त गर्भवती महिलाओं की सहायता करने के लिए असाधारण रूप से प्रयास करती हैं।

वर्ष	प्रसव के दौरान की गई देखभाल और प्रदान की गई सहायता के मामलों की संख्या	
	रेलगाड़ी में	रेल परिसर में
2024-25	119	62

(ज) ऑपरेशन "अमानत":- रेल सुरक्षा बल कर्मी यात्रियों के उन सामानों को सुरक्षित रखने में सहायता करते हैं जो यात्रियों द्वारा रेलगाड़ी में चढ़ने अथवा गाड़ी/रेलवे स्टेशन से रवाना होने की जल्दबाजी में छूट जाते हैं। रेल सुरक्षा बल द्वारा ऑपरेशन अमानत के तहत यात्रियों द्वारा छूटे हुए सामान का पता लगाया गया और इसे संबंधित यात्रियों को सौंप दिया गया।

वर्ष	यात्रियों द्वारा छूटे हुए सामान का पता लगाने और इसकी वापसी के मामलों की संख्या	बरामद संपत्ति का मूल्य (करोड़ रुपए में)
2024-25	3,02,824	73.43

(झ) ऑपरेशन "उपलब्ध'':- आम जनमानस के लिए आरक्षित स्थान हेतु रेल टिकटों को खरीदना बहुत कठिन कार्य रहा है क्योंकि दलाल पुष्टिशुदा रेल आरक्षण को ऑनलाइन हथिया रहे थे, जिससे आम जनमानस के लिए पुष्टिशुदा टिकटों की उपलब्धता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। रेल सुरक्षा बल द्वारा उन व्यक्तियों जो दलाली (रेल टिकट खरीदने और आपूर्ति करने का अनधिकृत कारोबार कर रहें है) में शामिल हैं, के विरुद्ध गहन और सतत् कार्रवाई की जा रही है

टिकटों की अवैध खरीद और बिक्री करने वाले दलालों के विरूद्ध कार्रवाई:

वर्ष	पंजीकृत मामलों की संख्या	गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की संख्या	जब्त की गई आगामी यात्रा टिकटों की संख्या	जब्त की गई आगामी यात्रा टिकटों की राशि (करोड़ रूपए में)	ब्लॉक किए गए आईआरसीटीसी उपयोगकर्ता आईडी की संख्या
2024-25	5,387	5,937	20,700	4.33	35,954

इसी प्रकार यात्रियों में सुरक्षा की भावना बढ़ाने के प्रयास में, ऑपरेशन उपलब्ध के तहत तौलिया रखकर अधिकृत यात्रियों के प्रवेश को रोकने वाले और दिव्यांगजनो के लिए आरक्षित डिब्बे में अनधिकृत प्रवेश को रोकने वाले व्यक्तियों के विरूद्ध कार्रवाई की जाती है।

अनधिकृत रूप से अधिकृत यात्रियों के प्रवेश का विरोध करने वाले व्यक्तियों के विरूद्ध कार्रवाई:

वर्ष	पंजीकृत मामले	गिरफ्तार किए गए व्यक्ति	वसूल की गई जुर्माने की राशि (करोड़ रुपए में)
2024-25	39,429	39,486	74,08,635

दिव्यांगजनों के लिए आरक्षित सवारी डिब्बों में अनधिकृत रूप से कब्जा करने वाले व्यक्तियों के विरूद्ध कार्रवाई:

वर्ष	पंजीकृत मामलों की संख्या	गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की संख्या	वसूली गई जुर्माने की राशि (करोड़ रुपए में)
2024-25	94,212	95,165	1.10

(ञ) **ऑपरेशन 'रेल सुरक्षा':-** रेल संपत्ति की संरक्षा और सुरक्षा हेतु रेल सुरक्षा बल को अधिकृत किया गया है। रेल सुरक्षा बल 'रेल संपत्ति (विधिविरुद्ध कब्जा) अधिनियम 1966' के संगत उपबंधों के अंतर्गत रेल संपत्ति की चोरी, गबन में शामिल अपराधियों के विरुद्ध कानूनी कार्रवाई करता है।

वर्ष	दर्ज किए गए मामलों की संख्या	बरामद की गई संपत्ति का मूल्य (करोड़ रुपए में)	गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की संख्या
2024-25	5,162	6.75	9,244

(ट) **ऑपरेशन "नारकोस":-** स्वापक पदार्थ न केवल युवाओं के स्वास्थ्य को नष्ट करते हैं, बल्कि वे अर्थव्यवस्था और राष्ट्र हित को भी हानि पहुंचाते हैं। 2019 से रेल सुरक्षा बल को स्वापक औषधि और मन:प्रभावी पदार्थ अधिनियम के अंतर्गत तलाशी लेने, जब्त करने और गिरफ्तार करने का अधि कार प्रदान किया गया है। रेल द्वारा स्वापक पदार्थों की तस्करी के विरुद्ध अभियान पर विशेष ध्यान केंद्रित करने के लिए, रेल सुरक्षा बल ने ऑपरेशन नारकोस शुरू किया है और अपराधियों को गिरफ्तार किया है जिन्हें आगे की कानूनी कार्रवाई के लिए सक्षम एजेंसियों को सौंप दिया गया है।

स्वापक औषधि और मन: प्रभावी पदार्थ की बरामदगी:

वर्ष	पता लगाए गए मामलों की संख्या	बरामद स्वापक औषधि और मन: प्रभावी पदार्थ का मूल्य (करोड़ रुपए में)	गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की संख्या
2024-25	1,667	60.50	1,290

(ठ) **"ऑपरेशन सतर्क":-** रेलगाड़ियों द्वारा प्रतिबंधित वस्तुओं की ढुलाई कर चोरी करने/कानून तोड़ने वालों का एक प्रमुख जरिया बन गया है। इस मुहिम का उद्देश्य अन्य कानून प्रवर्तन एजेंसियों के कार्य में उनकी सहायता करना है जिसके अंतर्गत रेल सुरक्षा बल द्वारा तंबाकू उत्पाद, शराब उत्पाद, नकली भारतीय मुद्रा नोट/अलेखांकित सोना/अलेखांकित नकदी/अलेखांकित अन्य कीमती धातु/तस्करी का सामान/हथियार और गोला-बारूद/विस्फोटकों की बरामदगी और प्रतिबंधित दवाओं की बरामदगी की जाती है।

वर्ष	तंबाकू उत्पाद			शराब उत्पाद			नकली भारतीय मुद्रा नोट/अलेखांकित सोना/नकदी/तस्करी के अन्य सामानों की बरामदगी आदि		
	पता लगाए गए मामले	मूल्य (करोड़ रुपए में)	गिरफ्तार व्यक्ति	पता लगाए गए मामले	मूल्य (करोड़ रुपये में)	गिरफ्तार व्यक्ति	पता लगाए गए मामले	मूल्य (करोड़ रुपये में)	गिरफ्तार व्यक्ति
2024-25	100	6.52	55	2,551	3.21	1,735	92	40.44	64

(ड) ऑपरेशन 'विलेप':- वन्यजीवों, पशु अंगों और वानिकी उपज की तस्करी प्रकृति के विरुद्ध अपराध है। टीम रेल सुरक्षा बल इस मुद्दे के प्रति सजग है और ऑपरेशन विलेप के अंतर्गत रेलवे द्वारा वन्यजीवों के अवैध व्यापार में शामिल तस्करों के विरुद्ध कड़ी कार्रवाई की गई है।

वर्ष	पता लगाए गए मामलों की संख्या		गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की संख्या
	जंतु समूह	वनस्पति	
2024-25	43	22	25

(ढ) रेलगाड़ी मार्गरक्षण:-

- राजकीय रेल पुलिस द्वारा रेलगाड़ियों के मार्गरक्षण के अतिरिक्त, रेल सुरक्षा बल भी रेलगाड़ियों का मार्गरक्षण कर रहा है। वर्तमान में, रेल सुरक्षा बल अतिसंवेदनशील खंडों में प्रतिदिन औसतन 1800 रेलगाड़ियों का मार्गरक्षण कर रहा है।

- क्षेत्रीय रेलों द्वारा महिलाओं की समस्याओं को दूर करने के लिए जहां तक संभव हो, रेलगाड़ी मार्गरक्षी दलों में पुरुष और महिला रेल सुरक्षा बल/रेल सुरक्षा विशेष बल कर्मियों की पर्याप्त संख्या में तैनाती कर रहा है।

- महानगरों में चलने वाली महिला स्पेशल रेलगाड़ियों में महिला रेल सुरक्षा बल कर्मियों द्वारा मार्गरक्षण किया जा रहा है। अन्य रेलगाड़ियों में, जिनमें सुरक्षाकर्मी उपलब्ध हैं, वहां रेलगाड़ी मार्गरक्षी दलों को अकेले यात्रा करने वाली महिला यात्रियों, मार्ग पर और ठहराव रेलवे स्टेशनों पर महिला सवारी डिब्बों की अतिरिक्त सतर्कता बरतने के निर्देश दिए गए हैं।



ऑपरेशन सतर्क

सतर्कता

सतर्कता संगठन भारतीय रेल प्रशासन में बहुत महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। यह शिकायतों की जांच करता है, प्रबंधकीय निर्णयों के संबंध में नमूना जांच करता है, ताकि वस्तुनिष्ठता, पारदर्शिता और मौजूदा नियमों एवं पद्धतियों के अनुरूप उनके अनुपालन का निर्धारण किया जा सके।

सतर्कता कार्यप्रणाली के मुख्यत: तीन पहलू हैं : (i) निवारक सतर्कता (ii) सहभागी सतर्कता और (iii) दंडात्मक सतर्कता।

निवारक सतर्कता:

इसका मुख्य उद्देश्य रेल अधिकारियों के एक व्यापक वर्ग में ज्ञान का प्रसार करना, अधिक पारदर्शिता और पूर्वानुमेयता प्रदान करने हेतु प्रणाली के युक्तिकरण उपायों का सुझाव देना, निर्णय लेने में प्रौद्योगिकी के उपयोग को उत्प्रेरित करना और भ्रष्टाचार शमन से संबंधित मुद्दों के बारे में जनता के बीच अधिक जागरूकता पैदा करना है।

इस दिशा में उठाए गए कुछ कदम इस प्रकार थे:

- वर्ष 2024-25 में सभी रेलों में कुल 11,338 निवारक जांचें आयोजित की गईं।
- वर्ष 2024-25 में सभी बड़ी रेल इकाइयों ने परिपत्रित करने के लिए ई-पत्रिकाएं/बुलेटिन जारी किए। इन बुलेटिनों में विभिन्न विभागों से संबंधित घटना अध्ययन, क्या करें और क्या न करें आदि शामिल हैं।
- सतर्कता जागरूकता सप्ताह, 2024 के दौरान व्यापक जन अभियान आयोजित करने के लिए सभी क्षेत्रीय रेलों, उत्पादन इकाइयों और सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा इलेक्ट्रॉनिक मीडिया का व्यापक रूप से उपयोग किया गया था।

सहभागी सतर्कता:

- **24 घंटे सतर्कता हेल्पलाइन :** रेलवे की 24 घंटे कार्य करने वाली सतर्कता हेल्पलाइन (हेल्पलाइन नंबर 139)। इसके अलावा, सतर्कता अधिकारियों के ईमेल पते वेबसाइट पर पोस्ट किए गए हैं।

- आम जनता को विभाग में उपलब्ध सुविधाओं और शिकायतों को दर्ज करने के अर्थोपायों के बारे में शिक्षित करने के लिए हर वर्ष अक्टूबर के अंतिम सप्ताह या नवंबर के पहले सप्ताह के दौरान **सतर्कता जागरूकता सप्ताह** मनाया जाता है। वर्ष 2024 में 28 अक्टूबर और 03 नवंबर के बीच सतर्कता जागरूकता सप्ताह मनाया गया था।

- **परामर्श :** वर्ष 2024 में सतर्कता द्वारा सामयिक मुद्दों पर 246 कार्यशालाएं/वेबिनार/संवादात्मक सत्रों का आयोजन किया गया था जिसमें विभिन्न स्तरों और विभागों का प्रतिनिधित्व करने वाले अधिकारियों, वरिष्ठ पर्यवेक्षकों और अन्य रेल कर्मियों ने भाग लिया था; जिसका प्राथमिक फोकस नियमों, कार्यपद्धतियों और सर्वाधिक महत्वपूर्ण, उन कठिनाइयों के बारे में अधिक जागरूकता पैदा करना था, जिन्हें दूर करने की आवश्यकता है।

दंडात्मक सतर्कता:

अप्रैल, 2024 से मार्च, 2025 के दौरान सतर्कता जांच मामलों में जिन अधिकारियों के विरुद्ध अनुशासनात्मक कार्रवाई शुरू की गई/अंतिम रूप दिया गया, उनकी संख्या दर्शाने का विवरण नीचे दिया गया है:

सतर्कता जांच मामले	2024-25
उन अधिकारियों की संख्या जिनके विरुद्ध अनुशासनिक कार्रवाई शुरू की गई थी।	3,320
उन अधिकारियों की संख्या जिनके विरुद्ध अनुशासनिक कार्रवाई के फलस्वरूप बड़ी शास्ति रोपित की गई।	1,060
उन अधिकारियों की संख्या जिनके विरुद्ध अनुशासनिक कार्रवाई के फलस्वरूप छोटी शास्ति रोपित की गई।	2,201

भारतीय रेल की धरोहर का संरक्षण

भारतीय रेल को अपनी समृद्ध रेल धरोहर का संरक्षण करने तथा संधारणीय विकास के साथ-साथ भारत के प्रबुद्ध समाज को प्रेरित, शिक्षित करने और सार्थक योगदान करने हेतु इसके सामर्थ्य का दोहन करने पर गर्व है।

रेल धरोहर संरक्षण को सांस्थानिक रूप देने के लिए उठाए गए प्रमुख कदमों में धरोहर वस्तुसूची का संकलन एवं डिजिटलीकरण, संस्थानों एवं हितधारकों के साथ सहयोग, रेल अधिकारियों का क्षमता-निर्माण और प्रशिक्षण पाठ्यक्रमों के लिए मॉड्यूल प्रारंभ करना आदि शामिल हैं। क्षेत्रीय रेलों ने धरोहर से जुड़ी रोचक परियोजनाओं को आगे बढ़ाया है। भारत की पर्वतीय रेलों (दार्जिलिंग, कालका-शिमला, नीलगिरि, नेरल-माथेरान और कांगड़ा घाटी) के मंडल रेल प्रबंधकों, गोरम घाट के लिए मंडल रेल प्रबंधक/अजमेर/उत्तर पश्चिम रेलवे, मंडल रेल प्रबंधक/दिल्ली और दक्षिण रेलवे के सभी मंडल रेलवे प्रबंधकों को धरोहर भाप रेल इंजन पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए विशेष शक्तियां प्रत्यायोजित की गई हैं।

किसी राष्ट्र की औद्योगिक धरोहर का लिखित इतिहास उसके प्रौद्योगिकीय विकास और आधुनिकता की ओर उसके बढ़ते कदमों का प्रमाण है। दुनिया के सबसे बड़े और सबसे पुराने रेलवे नेटवर्कों में से एक, भारतीय रेल, इस यात्रा में एक अनुपम स्थान रखती है। नई दिल्ली के चाणक्यपुरी स्थित राष्ट्रीय रेल संग्रहालय में संरक्षित और प्रदर्शित इसकी 'अमूर्त' धरोहर, देश के सामाजिक, सांस्कृतिक और प्रौद्योगिकीय ताने-बाने की बहुमूल्य जानकारी प्रदान करती है। यह जीवंत धरोहर आम आदमी, विशेषकर रेल प्रेमियों और युवा पीढ़ी को प्रेरित और आनंदित करती रहती है। प्रमुख शहरों (हावड़ा, चेन्नै, मैसूरू और नागपुर) में स्थित क्षेत्रीय रेल संग्रहालय भी पर्यटकों के बीच उतने ही लोकप्रिय हैं। इन रेल संग्रहालयों और दीर्घाओं में 172 वर्षों से भी अधिक पुरानी रेल धरोहरों के प्रमाण हैं। यह संगठन और इस क्षेत्र के इसके सम्बद्धनिकायों की धरोहर ब्रांडिंग को सुदृढ़ करने की एक प्रबलविधि है। रेल संग्रहालयों द्वारा रेल धरोहर पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए विश्व धरोहर दिवस, महिला दिवस, बाल दिवस, पर्यावरण दिवस आदि के अवसर पर संपूर्ण भारत में नियमित रूप से प्रदर्शनियाँ, बच्चों के लिए प्रतियोगिताएँ, प्रश्नोत्तरी कार्यक्रम आदि आयोजित किए जाते हैं।

रेल यात्रियों और रेल संग्रहालय के आगंतुकों को भारतीय रेल की समृद्ध धरोहर, संस्कृति और इतिहास से परिचित कराने और उनकी यात्राओं वदौरों की यादों को संजोने के लिए बहुमूल्य स्मृति चिह्नों को संग्रहीत करने हेतु, दिनांक 02.09.2024 को रेल स्मृति चिह्नों के संबंध में एक नई नीति तैयार की गई है, जिसका उद्देश्य रेल स्मृति चिह्नों के आपूर्तिकर्ताओं को पैनल में शामिल करना, रेल स्मृति चिह्नों की डिजाइन, विशिष्टियों और कीमतों को केंद्रीकृत/मानकीकृत करना और रेल स्मारिका केंद्रों का प्रबंधन करना है।

सी-डैक, नोएडा के सहयोग से राष्ट्रीय रेल संग्रहालय और त्रिची संग्रहालय/दक्षिण रेलवे अभिलेखागार का डिजिटलीकरण पूरा कर लिया गया है। इस परियोजना के अंतर्गत, राष्ट्रीय रेल संग्रहालय (7.40 लाख) और त्रिची संग्रहालय/दक्षिण रेलवे (9.00 लाख) में कुल 16.40 लाख पृष्ठों के दस्तावेजों का डिजिटलीकरण कर लिया गया हैं।

विश्व पर्यटन दिवस अर्थात् 27 सितंबर को, राष्ट्रीय रेल संग्रहालय के परिसर में 27 और 28 सितंबर 2024 को अंतर्राष्ट्रीय सम्मेलन, एपीएचटीआरओ (एशिया प्रशांत धरोहर और पर्यटक रेल संगठन) का आयोजन किया गया। इस सम्मेलन में ताइवान, जापान, जर्मनी के प्रतिनिधियों और विभिन्न रेल उत्साही प्रतिनिधियों ने भाग लिया। राष्ट्रीय रेल संग्रहालय ने भारत पर्व, 2025 में भी भाग लिया। राष्ट्रीय रेल संग्रहालय ने "मेक इन इंडिया" कार्यक्रम के उपलक्ष्य में वंदे भारत रेलगाड़ी, भारतीय रेल के इंजीनियरिंग चमत्कार-चिनाब रेल पुल और भारतीय रेल की समृद्ध धरोहर को प्रदर्शित करने के लिए यूनेस्को सूचीबद्ध धरोहर पर्वतीय रेलों (कालका-शिमला रेलवे, दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे और नीलगिरि पर्वतीय रेलवे) का प्रदर्शन किया।

विश्व धरोहर दिवस (18 अप्रैल, 2024) और अंतर्राष्ट्रीय संग्रहालय दिवस (18 मई, 2024) भारतीय रेल के सभी जोनों, मंडलों और रेल संग्रहालयों में प्रदर्शनियों, प्रश्नोत्तरी/वाद-विवाद प्रतियोगिताओं, हेरिटेज वॉक, संगोष्ठियों आदि का आयोजन करके मनाए गए।

राष्ट्रीय रेल संग्रहालय, रेल मंत्रालय, नई दिल्ली और इंदिरा गांधी राष्ट्रीय कला केंद्र (आईजीएनसीए), संस्कृति मंत्रालय, नई दिल्ली के बीच "राष्ट्रीय रेल संग्रहालय, नई दिल्ली में अभिलेखों का संरक्षण" के लिए 07 जनवरी 2025 को समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं।

राष्ट्रीय रेल संग्रहालय में प्रदर्शित अग्निशमन सड़क वाहन, जॉन मॉरिस फायर इंजन (1914) ने मार्च 2025 में नई दिल्ली में 58वीं स्टेट्समैन विंटेज और क्लासिक कार रैली में भाग लिया तथा विंटेज श्रेणी में हेरिटेज संरक्षण ट्रॉफी जीती।

दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे ने 07.12.2024 को यूनेस्को विश्व धरोहर स्थल (1999 में दर्जा दिया गया) के रूप में 25 वर्ष पूरे कर लिए हैं। इस अवसर पर, मानार्थ यात्राओं और प्रतियोगिताओं का आयोजन किया गया। दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे ने पर्यटन को बढ़ावा देने के उद्देश्य से घूम (भारत का सबसे ऊँचा रेलवे स्टेशन) और दार्जिलिंग रेलवे स्टेशनों पर एक महीने तक चलने वाला उत्सव "घूम महोत्सव" भी आयोजित किया। यह उत्सव 13 नवंबर, 2024 से शुरू हुआ और 5 दिसंबर, 2024 जो दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे दिवस भी है, को समाप्त हुआ। 'बेबी सिवोक' अब घूम स्टेशन पर गर्व से प्रदर्शित किया जाता है, जो पर्यटकों को रेलवे की समृद्ध धरोहर से एक प्रत्यक्ष जुड़ाव प्रदान करता है।

दार्जिलिंग हिमालयन रेल इंजन और सवारी डिब्बों के 360° घुमाव के लिए दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे के कार्सियांग में टर्न टेबल को 1943 में अपने अंतिम परिचालन के 81 वर्षों बाद बहाल किया गया और 27.03.2005 को उपयोग के लिए पुन: कमीशन किया गया।

उत्तर रेलवे ने यूनेस्को धरोहर स्थल - कालका शिमला रेलवे के संरक्षण के लिए धरोहर विशेषज्ञों को नियुक्त किया है। कालका शिमला रेलवे के लिए एक 'व्यापक संरक्षण प्रबंधन योजना (सीसीएमपी)' भी तैयार की जा रही है।

दक्षिण रेलवे ने यूनेस्को विश्व धरोहर स्थल नीलगिरि पर्वतीय रेलवे की सभी सेवाओं से फरनेर्स ऑयल से चलने वाले एक्स-श्रेणीभाप इंजनों को पूरी तरह से डीजल से चलने वाले भाप इंजनों से बदल दिया है, जिससे नीलगिरि पर्वतीय रेलवे में भाप इंजनों के परिचालन हेतु पर्यावरणीय संधारणीयता में वृद्धि हुई है। नीलगिरि पर्वतीय रेलवे में, मेट्टुपालयम से कुन्नूर तक पहली रेलगाड़ी यात्रा की 125वीं वर्षगांठ 15.06.2024 को मनाई गई। इस ऐतिहासिक अवसर पर विभिन्न गतिविधियों का आयोजन किया गया। मार्च 2025 के दौरान नीलगिरि पर्वतीय रेलवे के वेलिंगटन, अरावंकाडु, लवडेल और केत्ति स्टेशनों पर स्टेशन महोत्सव समारोह आयोजित किए गए।

पातालपानी-कालाकुंड धरोहर मार्ग पर, पश्चिम रेलवे ने इस क्षेत्र में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए तात्या मामा मंदिर, रेल पुल सं. 647 और पातालपानी झरना दर्शनीय स्थल पर हाल्ट विकसित किए हैं।

पूर्व मध्य रेलवे के दानापुर मंडल ने 31 जनवरी 2025 को अपना शताब्दी समारोह मनाया। सवारी डिब्बा कारखाने ने चेन्नै रेल संग्रहालय में टॉय ट्रेन इंजन के स्वरूप को भापइंजन मॉडल में परिवर्तित किया और इसके सभी सवारी डिब्बों पर रंग-रोगन किया।

भारत की पर्वतीय रेलों जैसे दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे, कालका शिमला रेलवे, नीलगिरि पर्वतीय रेलवे, कांगड़ा वैली रेलवे, माथेरान लाइट रेलवे और पातालपानी कालाकुंड मार्ग पर इन क्षेत्रों में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए दृश्यों और भूदृश्य की बेहतर छटा झलक दिखाने वाले विस्टाडोम सवारी डिब्बे प्रदान किए गए हैं।

भारतीय रेल द्वारा बड़ी संख्या में निर्मित धरोहरों जैसे भवनों, पुलों, वायडक्ट आदि का अनुरक्षण किया जाता है। वर्तमान में, कालका-शिमला और कांगड़ा घाटी के रेलखंडों पर सभी पुलों और सुरंगों के अलावा, लगभग 40 पुलों और सुरंगों, तथा 94 धरोहर संरचनाओं/भवनों और 81धरोहर स्टेशनों को भारतीय रेल द्वारा धरोहर परिसंपत्तियों के रूप में नामोदिष्ट किया गया है। उत्तर रेलवे के अंतर्गत काशी रेलवे स्टेशन (1882 में निर्मित) और पश्चिम रेलवे के अंतर्गत मोरबी स्टेशन (22.01.1935 को निर्मित) को धरोहर रेलवे स्टेशनों की सूची में शामिल किया गया है। भारतीय रेल द्वारा इन निर्मित धरोहर संरचनाओं के संरक्षण के लिए विशेष प्रयास किए जा रहे हैं, जिसमें सूचीकरण, दस्तावेजीकरण और नीति संबंधी पहलें शामिल हैं। भारतीय रेल राष्ट्रीय अकादमी (एनएआईआर), भारतीय राष्ट्रीय कला और सांस्कृतिक धरोहर ट्रस्ट (इनटैक), अंतर्राष्ट्रीय स्मारक और स्थल परिषद (आईसीओएमओएस), अंतर्राष्ट्रीय परिवहन और संचार संग्रहालय संघ (आईएटीएम), अंतर्राष्ट्रीय औद्योगिक धरोहर संरक्षण समिति (टीआईसीसीआईएच) और अंतर्राष्ट्रीय सांस्कृतिक परिसंपत्ति संरक्षण और पुनर्स्थापन अध्ययन केंद्र (आईसीसीआरओएम) के साथ सहयोग से रेलवे के प्रयासों में सहायता मिलती है। औद्योगिक धरोहर संरक्षण में प्रशिक्षण और क्षमता निर्माण नियमित रूप से व्यवस्थित किया जाता है।

रेलवे बोर्ड में धरोहर निदेशालय दार्जिलिंग, शिमला और नीलगिरि में यूनेस्को विश्व धरोहर स्थलों और भारतीय रेल नेटवर्क में अन्य निर्मित धरोहर स्थलों से संबंधित नीतियां बनाने में सहायता करता है। धरोहर संरक्षण के संबंध में पर्यटन को धरोहर और संधारणीय विकास के साथ संतुलित करने पर ध्यान केंद्रित किया जा रहा है। ये प्रयास लंबे रेल मार्गों के साथ मानव समुदायों को जोड़ने और इसके संरक्षण के संबंध में उनके हितधारकों के रूप में भूमिकाओं को सुनिश्चित करने पर केंद्रित हैं। धरोहर चल स्टॉक परिसंपत्तियों, कौशल और उनके हस्तांतरण को 150 वर्षों से अधिक के परिचालन के दौरान धरोहर रेलवे की अंतर-संपर्कता और निरंतर गतिशीलता में शामिल किया गया है। वास्तव में यह धरोहर और आधुनिकता का एक मिश्रण है।

भारतीय रेल द्वारा धरोहर चल स्टॉक परिसंपत्तियों को सूचीबद्ध किया गया है और सार्वजनिक प्रदर्शन के लिए संग्रहालयों, धरोहर पार्कों आदि जैसे प्रमुख स्थानों पर लगभग 244 भाप इंजनों/रेलइंजनों, 326 विन्टेज सवारी डिब्बों/सैलूनों, क्रेनों और माल डिब्बों तथा 156 डीजल और विद्युत विन्टेज रेलइंजनों को संरक्षित किया गया है। इनमें से कई चल स्टॉक 100 वर्ष से अधिक पुराने हैं और इनमें 49 भाप इंजन कार्यशील धरोहर के रूप में शामिल हैं। टॉय ट्रेनों और प्रदर्शित मदों (रेलइंजन/सवारी डिब्बे) को राज्य सरकारों/सार्वजनिक संगठनों के अनुरोध पर विभिन्न शहरों में विशेष धरोहर प्रदर्शित मदों के रूप में विक्रय अथवा उपहार में दिया गया है।

भारतीय रेल की मनोहारी यात्राओं को "गूगल आर्ट्स एवं कल्चर" मंच के माध्यम से प्रदर्शित किया जा रहा है, जिसमें इस ऑनलाइन प्लेटफॉर्म की व्यापक पहुंच के जरिये रेलों के साथ जुडे लोगों की मर्मस्पर्शी मानवीय कहानियां शामिल हैं। इसकी विषय वस्तु को अन्य रेलवे बसाइटों और सोशल मीडिया हैं डलपर भी सर्वत्र साझा किया जाता है।



रेल सुधा, दक्षिण पश्चिम रेलवे की मुख्यालय बिल्डिंग



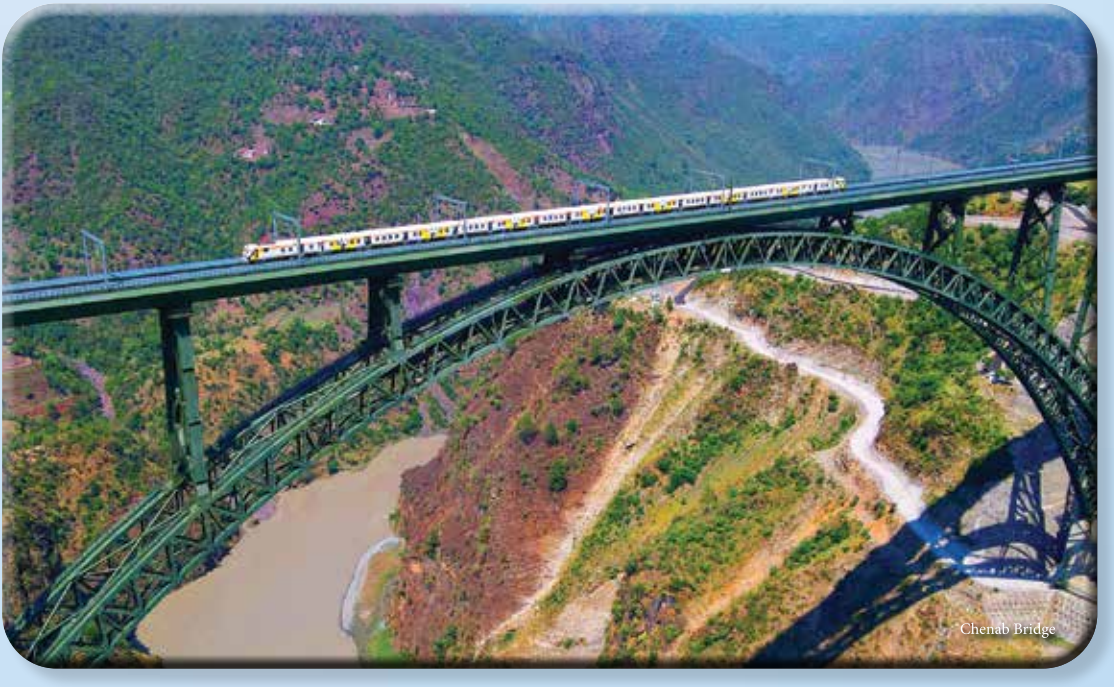
गोदावरी आर्क सेतु

सत्यमेव जयते

भारत सरकार
Government of India
रेल मंत्रालय
Ministry of Railways
(रेलवे बोर्ड)
(Railway Board)

सांख्यिकी एवं अर्थ निदेशालय, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड)
भारत सरकार, नई दिल्ली द्वारा प्रकाशित

INDIAN RAILWAYS YEAR BOOK 2024-25



Chenab Bridge



WAG D 9 Electric Engine



WAG 12 B Electric Engine

INDIAN RAILWAYS

YEAR BOOK
2024-25

सत्यमेव जयते

BHARAT SARKAR
GOVERNMENT OF INDIA
RAIL MANTRALAYA
MINISTRY OF RAILWAYS
(RAILWAY BOARD)

Contents

1.	Key Statistics	3
2.	Other Important Statistics	4
3.	Some Selected Financial Ratio	7
4.	Economic Review	9
5.	Planning	21
6.	Passenger Business	23
7.	Freight Operations	39
8.	Asset Utilisation	48
9.	Safety	54
10.	The Network	61
11.	Track and Bridges	64
12.	Electrification	77
13.	Signal and Telecom	81
14.	Rolling Stock	87
15.	Traction	91
16.	Personnel	96
17.	Finance	109
18.	Social Service Obligation	113
19.	Research and Development	117
20.	Undertakings and other Organisations	124
21.	Self-Sufficiency	159
22.	Materials Management	165
23.	Security	169
24.	Vigilance	175
25.	Preserving IR's Heritage	177

Key Statistics

	Unit	2023-24	2024-25
PLANT & EQUIPMENT:			
Capital Investment (incl. capital Fund)	₹ in crore	@7,47,592.53	**#9,28,193.72**
Total Investment	”	12,18,258.82	**14,72,668.33**
Route Length	Kms.	69,181	**69,439**
Locomotives	Nos.	*15,114	**16,092**
Passenger Service Vehicles	”	*80,838	**84,238**
Other Coaching Vehicles	”	*13,111	**13,935**
Wagons	”	*3,28,559	**3,46,366**
Railway Stations	”	7,461	**7,469**
OPERATION:			
Passenger: Train Kms.	Millions	800	**835**
Vehicle Kms.	”	*26,506	**27,437**
Freight: Train Kms.	”	513	**520**
Wagon Kms.	”	23,977	**22,841**
VOLUME OF TRAFFIC:			
Passengers Originating	Millions	6,905	**7,293**
Passenger Kms.	”	1,064,700	**1,132,500**
Tonnes Originating:$			
Revenue Earning Traffic	”	1,588.06	**1,614.91**
Total Traffic (incl. non-revenue)	”	1,589.95	**1,617.30**
Net Tonne Kms.$			
Revenue Earning Traffic	”	973,968	**971,085**
Total Traffic (incl. non-revenue)	”	974,469	**971,460**
EMPLOYMENT AND WAGES:			
Regular Employees	Thousands	1,252	**1,229**
Wage Bill of Regular Employees	₹ in crore	1,73,640	**1,85,218**
Average Annual Wage Per Regular Employee	₹ in units	13,86,702	**15,07,075**
FINANCIAL RESULTS:			
Revenue	₹ in crore	2,55,272.63	**2,65,113.61**
Expenses	”	2,50,893.61	**2,60,768.89**
Miscellaneous Transactions	”	(-)1,119.34	**(-)1,684.44**
Net Revenue (before dividend)	”	3,259.68	**2,660.28**
Rate of Return on Capital	Percent	0.44	**0.29**
Dividend on Capital **	₹ in crore	0.00	**0.00**
Shortfall (-)/Excess (+)	”	3,259.68	**2,660.28**

@ Includes investment (₹53,449.91crore) from Capital Fund.
includes investment (₹53,449.91crore) from Capital Fund.
$ Excluding Konkan Railway.
* revised
** No dividend was payable since 2017-18.

Other Important Statistics

S.No.	Item	Unit	2023-24	2024-25
I.	**Rail Network**			
1	Route Kilometres			
	(i) BG	Kms.	66,820	**67,372**
	(ii) MG	"	1,159	**894**
	(iii) NG	"	1,202	**1,173**
	Total (all gauges)	"	69,181	**69,439**
2	Running Track Kilometres (Total all gauges)	"	1,09,748	**1,11,641**
3	Total Track Kilometres (Total all gauges)	"	1,35,207	**1,37,522**
4	Electrified Route Kilometre (Total all gauges)	"	62,253	**65,510**
II.	**Rolling stock**			
1	Number of Locomotives	(in units)		
	(i) Steam	"	38	**34**
	(ii) Diesel	"	*4,401	**4,296**
	(iii) Electric	"	10,675	**11,762**
	Total	"	*15,114	**16,092**
2	Number of Wagons	"	*3,28,559	**3,46,366**
3	Number of Coaches-	(in units)		
	(i) Passenger Carriages (including DEMU/ DHMU)	"	*68,031	**70,969**
	(ii) Other Coaching Vehicles	"	*13,111	**13,935**
	(iii) EMU and MEMU Coaches	"	*12,798	**13,263**
	(iv) Rail Cars	"	*9	**6**
	Total	"	*93,949	**98,173**
III.	**Loco Utilisation**			
1	Tractive effort per loco			
	(i) BG	Kgs.	43,380	**44,418**
	(ii) MG	"	15,987	**15,804**
2	GTKMs (excl. wt. of engine & dept.) per kg. of tractive effort.			
	(i) BG	Kms.	3,551	**3,196**
	(ii) MG	"	168	**142**
3	Engine kilometres per day per engine in use (Pass.) (B.G)			
	(i) Diesel	Kms.	768	**759**
	(ii) Electric	"	823	**756**

S.No.	Item	Unit	2023-24	2024-25
4	Engine kilometres per day per engine in use (Goods) (B.G)			
	(i) Diesel	Kms.	450	**475**
	(ii) Electric	"	309	**282**
5	NTKMs per engine hour (BG) All traction		*14,007	**12,779**
6	Ineffective percentage of locomotives (B.G)	% age		
	(i) Diesel	"	*11.90	**10.32**
	(ii) Electric	"	*5.34	**5.99**
IV.	**Wagon Utilisation**			
1	Wagon KMs in terms of 8 wheelers	Million	23,977	**22,841**
2	Total Carrying Capacity (All Gauges)	Million Tonnes	*19.65	**21.05**
3	Average carrying capacity - wagon	Tonnes		
	(i) BG	"	62.9	**63.9**
	(ii) MG	"	*32.3	**40.4**
4	Wagon Turn Round (in days) (BG)	Days	5.11	**5.48**
5	Wagon Kms. per wagon per day (BG)	Kms	192.0	**176.0**
6	NTKMs per wagon per day (BG)	Kms	7,851	**7,292**
7	Ineffective percentage of wagons (B.G)	% age	*2.45	**2.88**
V.	**Coach Utilisation**			
1	Vehicle Kms.(Excluding Deptt../Rail Car etc.)	Millions		
	(i) Suburban (EMU)	"	2,234	**2,272**
	(ii) Non Suburban	"	*24,272	**25,165**
	Total	"	26,506	**27,437**
2	Vehicle Kms per vehicle day (B.G)	Kms.	*493	**488**
3	Ineffective percentage of coaches (B.G) (Passenger Carriage)	% age	*5.11	**5.42**
VI.	**Train Utilisation**			
a.	**Passenger Train Performance**			
1	Number of Passenger trains runs daily	Nos.	13,198	**13,940**
2	Passenger Train Kms	Millions	800	**835**
b.	**Goods Train Performance**			
1	Number of Goods trains runs daily	Nos.	11,724	**11,631**
2	Goods Train Kms.	Millions	513	**520**
3	Average Speed of All Goods Train (B.G.)			
	(i) Diesel	Kms./Hour	27.3	**26.4**
	(ii) Electric	"	24.1	**23.1**
	(iii) All Traction	"	25.0	**23.4**
4	Average Net load of Goods train (B.G) (All traction)	Tonnes	1,899	**1,869**
5	Average Gross load of Goods train (B.G.) (All traction)	Tonnes	*3,160	**3,031**

S.No.	Item	Unit	2023-24	2024-25
VII	**Volume of traffic**			
a.	**Passenger Traffic (Suburban + Non-Suburban)**			
1	Passenger Originating	Millions	6,905	**7,293**
2	Passenger Kilometres	Millions	1,064,700	**1,132,500**
3	Average Lead	Kms.	154.20	**155.30**
4	Passenger Earnings	₹ in crore	70,693.32	**75,367.52**
5	Average rate per PKMs	Paise	66.40	**66.55**
6	Number of Passenger carried per day	Millions	18.87	**19.98**
b.	**Freight Traffic (Revenue)**			
1	Tonnes originating	Millions	1,588.06	**1,614.91**
2	Lead (originating)	Kms.	613	**601**
3	Freight Earnings excl. Demurrage/Wharfage	₹ in crore	1,65,880.58	**1,68,323.61**
4	Freight NTKMs	Millions	973,968	**971,085**
5	Average rate per NTKMs	Paise	170.31	**173.34**
6	Earnings per million tonne	₹ in crore	104.45	**104.23**
7	Freight carried per day (including non-revenue)	Millions Tonnes	4.34	**4.43**
VIII	**Train Accidents (Excl. KRCL)**	**Nos.**	40	**31**
1	Collisions	"	6	**3**
2	Derailment	"	25	**24**
3	Level Crossing	"	0	**1**
4	Fire in trains	"	9	**3**
5	Miscellaneous		0	**0**
6	Accident per million train Kms		0.03	**0.03**
IX	**Density**			
1	Net Tonne Kms per route Km. (BG)	Km.	14.58	**14.41**
2	Passenger Kms per route Km. (BG)	"	15.93	**16.80**
3	Gross Tonne Kms per route Km. (BG)	"	*38.84	**38.26**
X	**Consumption of Fuel/Energy by Locomotive**			
	(i) Diesel	Million litres	*1,212.65	**977.11**
	(ii) Electric	Million KWH	*23,310.74	**25,385.86**

* revised

Some Selected Financial Ratio

S.No.	Item	Unit	2023-24	2024-25
(A)	**Financial Ratios**			
1.	Operating ratio	% age	98.43	**98.22**
2.	Rate of return on Capital	% age	0.44	**0.29**
3.	Working ratio of IR	% age	91.31	**91.60**
4.	Operating ratio with subsidy (Cost recovery)	% age	81.10	**81.70**
5.	Operating ratio for Coaching (Passenger) and Goods (Freight)			
	i. Goods	% age	67.55	**71.29**
	ii. Coaching	% age	177.69	**171.53**
6.	Debt Servicing as percentage of OWE and as a percentage of Gross receipts.			
	i. Debt servicing as percentage of OWE	% age	19.70	**20.40**
	ii. Debt servicing as percentage of Gross receipts	% age	14.70	**15.40**
7.	Capex to Revenue ratio - Capex (from internal generation) /Revenue	% age	1.20	**0.80**
(B)	**Earning/Yield Ratios (Based on Apportion Earning)**			
1.	Passenger yield/ PKMs	In Paise	66.40	**66.55**
2.	Freight yield/NTKMs	In Paise	170.31	**173.34**
(C)	**Productivity Index**			
1.	Employee Productivity		8,48,391	**8,66,631**
2.	Infrastructure Productivity		78,57,124	**77,44,801**
(D)	**Asset Utilization**			
1.	Utilization of Assets			
	i. NTKMs per wagon per day -(BG)	KMs	7,851	**7,292**
	ii. Wagon KMs per Wagon day -(BG)	KMs	192.00	**176.0**
	iii. Wagon turn around - BG	In days	5.11	**5.48**
	iv. Average Load per Wagon - BG	Tonnes	65.00	**68.00**
(E)	**Operating Indices**			
1.	Average speed of Goods Train – (BG) – All traction	KM/hour	25.00	**23.4**

S.No.	Item	Unit	2023-24	2024-25
2.	Ineffective percentage of Rolling Stock – (BG)			
	i. Diesel Locos	% age	*11.90	**10.32**
	ii. Electric Locos	% age	*5.34	**5.99**
	iii. EMU Coaches	% age	8.48	**9.37**
	iv. Passenger Carriages	% age	*5.11	**5.42**
	v. Other Coaching Vehicles	% age	*7.47	**7.94**
	vi. Wagons	% age	*2.45	**2.88**
3.	Specific Fuel Consumption (Consumption per 1000 GTKMs) – (BG)			
	i. Passenger service Diesel	Litres	3.42	**1.88**
	ii. Goods services Diesel	Litres	1.98	**1.46**
4.	Specific Energy Consumption (Consumption per 1000 GTKMs) – (BG)			
	i. Passenger service- Electricity	K.Wt. Hrs.	*18.80	**18.70**
	ii. Goods services -Electricity	K.Wt. Hrs.	*6.22	**6.50**
5.	Punctuality Index – Punctuality (M/Exp. Trains) – (BG)	% age	73.62	**77.12**
6.	Accident per Million Train Kilometers		0.03	**0.03**

*revised



Pir Panjal Tunnel, Jammu & Kashmir

Economic Review

Macro-Economic Outcome:

Against the backdrop of a steady global growth amidst multiple headwinds, the Indian economy remained resilient during 2024-25, bolstered by robust macro-economic fundamentals, proactive policy measures and sustained government capital expenditure. The real Gross Domestic Product (GDP) growth moderated to 6.5 percent in 2024-25 compared to a striking growth of 9.2 percent in the previous year. However, India remains poised as the fastest growing major economy leveraging its sound macro-economic fundamentals with its commitment towards Viksit Bharat.

Economic activity was supported by an improvement in consumption demand, net exports on the expenditure side, buoyant services sector and recovery in agricultural production on the supply side. On the fiscal front, the central government continued with its efforts towards fiscal consolidation, supported by buoyant tax revenues, while maintaining the thrust on expenditure quality. Adequate foreign exchange reserves provided resilience to the external sector as capital flows displayed volatility.

According to the World Economic Outlook (WEO) of IMF (April 4, 2025) the global economy in 2025 is likely to grow not only below its historical average (2000-19) of 3.7 percent, but also below the growth of 3.3 percent in 2024. The global growth is projected to drop to 2.8 percent in 2025 and 3 percent in 2026, down from 3.3 percent for both years in the January 2025 forecasts. After enduring a prolonged and unprecedented series of shocks, the global economy appeared to have stabilized, with steady yet underwhelming growth rates. However, the landscape has changed as governments around the world reorder policy priorities and uncertainties have climbed to new highs. According to the WEO, at this critical juncture, countries should work constructively to promote a stable and predictable trade environment and to facilitate international cooperation, facilitate debt restructuring, and to address shared challenges. At the same time, there is a need to address domestic policy and structural imbalances. This will help secure both internal and external economic stability. It further emphasizes the need to stimulate growth, to ease fiscal pressures and to implement policies that promote healthy aging and enhance labor force participation among older individuals and women.

For India, the growth outlook is relatively more stable at 6.2 percent in the April update of WEO for 2025, supported by private consumption, particularly in rural areas, but its rate is 0.3 percentage point lower than that in the WEO, January 2025. This is on account of higher levels of trade tensions and global uncertainty. China's GDP growth is revised downwards to 4 percent in both the years, 2025 and 2026 as compared to earlier projections of 4.6 percent and 4.5 percent, respectively in the January update. This reflects the impact of recently implemented tariffs, which offset the stronger carryover from 2024 and fiscal expansion in the budget. Its growth in 2026 is revised downward on the back of prolonged trade policy uncertainty and the tariffs now in place.

Gross Domestic Product (GDP) Growth: India

GDP at constant (2011-12) prices or real GDP in the year 2024-25 was estimated at ₹187.97 lakh crore, as against the real GDP of ₹176.51 lakh crore for the year 2023-24. The year-on-year growth rate in real GDP during 2024-25 contracted to 6.5 percent from expansion to 9.2 percent in 2023-24 (Table 1).

Table 1: GDP and GVA at constant prices 2011-12 (in ₹ Crore)

	2020-21	2021-22	2022-23 FE	2023-24 FRE	**2024-25 (PE)**
GDP at constant price	1,36,94,869 (-5.8)	1,50,21,846 (9.7)	16164913 (7.6)	1,76,50,591 (9.2)	**1,87,96,955 (6.5)**
GVA at basic price	1,26,87,345 (-4.1)	1,38,76,840 (9.4)	1,48,78,028 (7.2)	1,61,51,477 (8.6)	**1,71,87,446 (6.4)**

Source: National Statistical Office (NSO), Ministry of Statistics and Programme Implementation, press release dated 30th May, 2025.
PE: Provisional Estimate
FRE: First Revised Estimate
FE: First Estimate
Note: Growth rate over previous year indicated in brackets.

Real Gross Value Added (GVA), which reflects the production or supply side method of calculating GDP for 2024-25 at constant (2011-12) prices, is estimated at ₹171.87 lakh crore (Provisional Estimates) in comparison with ₹161.51 lakh crore (First Revised Estimate) for the year 2023-24, thus registering a year-on-year growth rate of 6.4 percent in 2024-25 as against that of 8.6 percent in the year 2023-24 (Table 1).

The momentum of growth was sustained in various sectors compared to the high base effect of the previous year. At 2011-12 prices over the previous year, Agriculture, Forestry and Fishing growth rate in GVA stood at 4.6 percent in 2024-25(PE) as against 2.7 percent, an year ago, due to record foodgrain production. The industrial sector showed a deceleration in comparison with previous year primarily due to manufacturing GVA constituents showed growth at 4.5 percent reflecting muted demand conditions. The GVA of other sub sectors of industry like Mining & Quarrying was subdued at 2.7 percent affected by extended monsoon, Electricity was modest at 5.9 percent with an above average monsoon and a relatively mild winter bringing down electricity demand. The growth in Construction showed robust performance at 9.4 percent. The public sector spearheaded service sector growth. Its constituents, Public Administration, Defense and other Services were buoyant at 8.9 percent followed by Financial, Real Estate & Professional Services at 7.2 percent and Trade, Hotels, Transport, Communication and Services related to Broadcasting softened at 6.1 percent (Table 2).

Table 2: Sector-wise Growth in GVA at Basic Prices (percent) (at 2011-12 prices)

	2022-23 (FE)	2023-24 (FRE)	**2024-25 (PE)**
I. Agriculture, Forestry & Fishing	6.3	2.7	**4.6**
II. Industry			
Mining & Quarrying	3.4	3.2	**2.7**
Manufacturing	-1.7	12.3	**4.5**
Electricity, Gas, Water Supply & Other Utility Services	10.8	8.6	**5.9**
Construction	9.1	10.4	**9.4**
III. Services			
Trade, Hotels, Transport, Communication and Services related to Broadcasting	12.3	7.5	**6.1**
Financial, Real Estate & Professional Services	10.8	10.3	**7.2**
Public Administration, Defense and Other Services	6.7	8.8	**8.9**
GVA at Basic Price	7.2	8.6	**6.4**

Source: National Statistical Office (NSO), Ministry of Statistics and Programme Implementation, press release dated 30th May, 2025.
PE: Provisional Estimate
FRE: First Revised Estimate
FE: First Estimate

GVA of Major Transport Services: Railways versus Road

The National Accounts Statistics 2025 published by the Ministry of

Statistics and Programme Implementation presents disaggregated estimates on sectoral GVA for the major transport services viz; railways and roads with a year's lag. The year-on-year growth rate of GVA, at constant prices (2011-12 prices), based on the data available for the last two years reveals that the GVA of railways estimated at ₹1,01,345 crore in 2023-24 increased by 8.2 percent compared to the previous year whereas the GVA of roads estimated at ₹4,62,922 crore in 2023-24 increased by 3.7 percent compared to the year before. In fact, the growth rate in GVA of railways at 8.2 percent is comparable with 8.6 percent growth in aggregate GVA of all sectors of the economy during the time period under reference.

At current prices, the GVA of Railways services accounted for 0.7 percent of aggregate GVA in 2023-24, while Roads GVA accounted for 2.8 percent of aggregate GVA.

Agriculture:

As per the Third Advance Estimates of production of foodgrains for 2024-25, the foodgrain production in 2024-25 is estimated at 353.96 million tonnes. This is higher by 21.66 million tonnes as compared to 332.30 million tonnes during 2023-24. The components of foodgrains including wheat, rice, pulses and coarse cereals registered an increase in production in 2024-25 over the previous year (Table 3). The record increase in foodgrains production was aided by adequate reservoir levels and favourable weather conditions. The Digital Agriculture Mission initiated by the government aims at transparent, efficient, easier and faster service delivery to the farmers. This will also enhance productivity and sustainability of India's agriculture sector. Moreover, the government is promoting quality seed production and distribution through various schemes to enhance climate-resilience and improve crop yield in the agriculture sector

Table 3: Production of Selected Agricultural Commodities (in million tonnes)

Items	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	**2024-25**
Food grains	310.74	315.62	329.69	332.30	**353.96**
Wheat	109.59	107.74	110.55	113.29	**117.51**
Rice	124.37	129.47	135.76	137.83	**149.07**
Coarse Cereals	51.32	51.10	57.32	56.94	**62.14**
Pulses	25.46	27.30	26.06	24.25	**25.24**

Source: Department of Agriculture and Farmer's Welfare, Third Advance Estimates of production of foodgrains of 2024-25, as on 28.05.2025.

Industry:

As per the national accounts data of the NSO, the Index of Industrial Production (IIP), which broadly comprises of mining, manufacturing and electricity, moderated to 4 percent in 2024-25 compared to the previous year's growth rate of 5.9 percent in 2023-24. This is attributed to a contraction witnessed in the components of the IIP including mining, manufacturing and electricity. The growth rate of mining sector which was 7.5 percent in 2023-24 decreased to 3 percent in 2024-25 and that of manufacturing sector decreased from 5.5 percent in 2023-24 to 4.1 percent in 2024-25. In the electricity group, the growth rate decreased to 5.2 percent in 2024-25 compared to that of 7.1 percent in 2023-24 (Table 4).

Table 4: Sectoral Growth Rates of Industrial Sector based on Index of Industrial Production (percent) (Base: 2011-12 = 100)

	Weight	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25
Industry Group						
General Index	100.00	-8.4	11.4	5.2	5.9	**4.0**
Mining	14.3725	-7.8	12.2	5.8	7.5	**3.0**
Manufacturing	77.6332	-9.6	11.8	4.7	5.5	**4.1**
Electricity	7.99432	-0.5	7.9	8.9	7.1	**5.2**

Source: National Statistical Office (NSO), Ministry of Statistics and Programme Implementation, press release dated 28th May, 2025.
Note: Growth is over the corresponding period of previous year.

In terms of use-based Index of Industrial classification, the annual growth rate of IIP for Primary goods was 3.9 percent in 2024-25 compared to 6.1 percent in 2023-24. Annual Growth rate of IIP for Capital goods was 6.3 percent in 2023-24 as compared to 5.6 percent in the year 2024-25. Intermediate goods witnessed a growth rate of 4.3 percent in 2024-25 as against 5.3 percent in 2023-24. Growth rate of Infrastructure/Construction goods was 6.7 percent in 2024-25 as against 9.7 percent in 2023-24. Growth rate of Consumer durable goods was 7.9 percent in 2024-25 as against 3.6 percent in 2023-24. For Consumer non-durables, growth rate decreased to (-) 1.5 percent in 2024-25 as against 4.1 percent in 2023-24.

Infrastructure Industries:

The index of eight core infrastructure supportive industries (comprising coal, crude oil, natural gas, petroleum refinery products, fertilizers, finished carbon steel, cement and electricity) comprising weight of 40.27 percent in the weight of items included in IIP eased at 4.5 percent in 2024-25 as compared to 7.6 percent in 2023-24. Steel and Cement registering annual growth rates of 6.9 percent and 6.3 percent, respectively were the best performing infrastructure industries in 2024-25. The growth in Crude oil and Natural Gas weakened performance with growth rates of (-) 2.2 percent and (-)1.2 percent, respectively. The deceleration in the growth of Coal and Steel in 2024-25 compared to previous year is concerning (Table 5).

Table 5: Growth in Index of Eight Core Industries (Base: 2011-12=100)

Sectors	Weight	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25
Coal	10.3335	-1.9	8.5	14.8	11.8	**5.1**
Crude oil	8.9833	-5.2	-2.6	-1.7	0.6	**-2.2**
Natural Gas	6.8768	-8.2	19.2	1.6	6.1	**-1.2**
Refinery Products	28.0376	-11.2	8.9	4.8	3.6	**2.8**
Fertilizers	2.6276	1.7	0.7	11.3	3.7	**2.9**
Steel	17.9166	-8.7	16.9	9.3	12.5	**6.9**
Cement	5.3720	-10.8	20.8	8.7	8.9	**6.3**
Electricity	19.8530	-0.5	8.0	8.9	7.1	**5.2**
Overall	100.00	-6.4	10.4	7.8	7.6	**4.5**

Source: Office of the Economic Adviser, Department for Promotion of Industry and Internal Trade, press release dated 20th May, 2025.

Fiscal Outcome:

The major fiscal indicators of the Central Government are presented in Table 6. Comparison of Budget Estimates of expenditure in 2024-25 (provisional actuals) over 2023-24 suggests that gross fiscal deficit budgeted at 5.6 percent of GDP in 2023-24 is consolidated by 0.8 percentage point compared to the previous year. The central government sustained its fiscal consolidation efforts, supported by buoyant tax revenues and prudent expenditure management. Central Government's total expenditure is expected to decrease by 0.9 percentage points to 14.08 percent of GDP in 2024-25 over the previous year. In 2024-25, the revenue expenditure declined from 2023-24 level by 0.9 percentage point with capital spending remaining stable at about 3.2 percent compared to the previous year. Since 2019-20, the Centre's capex has increased steadily. The capex-led investment strategy with emphasis on infrastructure has large-scale implications for medium-term growth. Gross tax revenue in 2024-25 was resilient at 11.5 percent of GDP.

Table 6: Components of Revenue and Expenditure of the Central Government (as percent to GDP)

	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	2024-25 (PA)
Revenue Receipts	8.2	9.2	8.8	9.2	**9.18**
Gross Tax Revenue	10.2	11.5	11.3	11.7	**11.48**
Total Expenditure	17.7	16.1	15.6	15.0	**14.08**
Revenue Expenditure	15.5	13.6	12.8	11.8	**10.90**
Capital Expenditure	2.1	2.5	2.7	3.2	**3.18**
Interest payment	3.4	3.4	3.4	3.6	**3.38**
Major subsidies	3.6	1.9	2.0	1.4	**1.17**
Revenue Deficit	7.3	4.4	4.0	2.6	**1.71**
Fiscal Deficit	9.2	6.7	6.4	5.6	**4.77**
Primary Deficit	5.7	3.3	3.0	2.0	**1.39**

Source: Economic Survey, 2024-25.
2024-25 data is taken from Monthly Accounts of Office of Controller General of Accounts.
PA: Provisional Actuals, BE: Budget Estimates.

Inflation:

Wholesale Price Index (WPI) for all commodities averaged (-) 0.72 percent in 2023-24 and stepped up to 2.31 percent in 2024-25. This was mainly on account of increase in inflation for the Primary Articles from 3.51 percent in 2023-24 to 5.19 percent in 2024-25 combined with increase in inflation for Manufactured Products from (-) 1.68 percent in 2023-24 to 1.71 percent while fuel and power group displayed a deflationary trend at (-) 1.32 percent compared to (-) 4.70 percent in the previous year (Table 7).

Table 7: Annual Inflation rate (percent) based on WPI (Base 2011-12=100)

Items/Groups	Weight (%)	April-March (Average)	
		2023-24	**2024-25**
All Commodities	100	-0.72	**2.31**
1. Primary Articles	22.61756	3.51	**5.19**
2. Fuel and Power Group	13.15190	-4.70	**-1.32**
3. Manufactured Products	64.23054	-1.68	**1.71**

Source: Estimated from base data released by the Office of the Economic Adviser, Department for Promotion of Industry and Internal Trade.

Inflation measured by the WPI increased primarily due to an uptick in food inflation and pass-through of global metals and minerals prices. Inflation in primary articles was driven by food price pressures due to weather disturbances. In contrast, fuel and power recorded deflation, averaging (-) 1.3 percent during 2024-25, mirroring the easing of global energy prices. Inflation in manufactured products was led by food products, and non-ferrous and precious metals.

Headline inflation moderated to an average of 4.6 percent during 2024-25 from 5.4 percent in the previous year, largely driven by a moderation in core inflation (CPI excluding food and fuel) to 3.5 percent and deflation in fuel at 2.5 percent. The moderation in core inflation was broad-based across goods and services. The uptick in core inflation in the second half of the year was driven primarily by increase in international gold prices.

External Sector

Foreign Trade

Exports in the year 2024-25 witnessed a contraction in growth rate of further (-)26.25 percent, as compared to a growth rate of (-)3.21 percent in 2023-24. Imports witnessed a contraction of (-)19.46 percent in 2024-25 as against a growth rate of (-)4.85 percent in 2023-24. The trade balance, accordingly, which stood at US$ (-)244.90 billion in 2023-24 improved to US$ (-)227.23 billion in 2024-25. On the external front, merchandise trade

deficit was offset by robust services exports and steady remittance inflows, keeping the Current Account Deficit (CAD) at a sustainable level of 1.3 percent of GDP (Table 8 and 9).

Oil exports registered an annual growth rate of 24.73 percent in 2024-25 as against (-)13.60 percent in 2023-24 and 44.45 percent in 2022-23. The non-oil exports witnessed a growth rate of (-) 5.98 percent during the year 2024-25 as against (-)0.17 percent in the previous year and (-)0.24 percent in 2022-23. The oil imports witnessed a growth rate of (-) 3.43 percent in 2024-25 compared to the previous years' growth rate of (-)14.23 percent and 29.62 percent in 2022-23. The non-oil imports witnessed a growth rate of (-)7.80 percent in 2024-25 as against a growth rate of (-)1.75 percent in the previous year and a growth rate of 12.03 percent in 2022-23.

Table 8: Export, Import and Trade Deficit (in US$ billion)

Item	2023-24	Growth*(%)	**2024-25(P)**	**Growth* (%)**
Exports	441.44	-3.21	**325.54**	**-26.25**
Imports	686.34	-4.85	**552.77**	**-19.46**
Trade Balance #	-244.90		**-227.23**	

Source: RBI Annual report 2024-25 dated 29th May, 2025.
Exports minus Imports
*Over the previous year

Current Account Deficit (CAD):

Table 9: Current Account Balance (in US$ billion)

Year	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	**2024-25**
Trade Balance	-102.15	-189.46	-265.29	-244.90	**(-)227.23**
Net Invisibles	126.07	150.69	198.24	218.78	**190.13**
Current Account Balance	23.91	-38.77	-67.06	-26.12	**(-)37.10**
Current Account Balance as a Ratio to GDP (%)	0.9	-1.2	-2.0	-0.7	**(-)1.3(P)**

Source: RBI Annual Report dated May 29th,2025.
P: Provisional

Foreign Capital Inflows

Capital flows exhibited volatility during the year. Net foreign direct investments (FDI) decreased from US$ 10.13 billion in 2023-24 to US$ 1.56 billion in 2024-25. Net Portfolio investment decreased to US$ 9.42 billion in 2024-25, as compared to US$ 44.08 billion in the previous year (Table 10).

Sector wise composition indicates that the services sector, including financial services, computer services, communication services and business services, accounted for a major share of FDI equity in India during 2024-25, followed by manufacturing, retail and wholesale trade, electricity and other energy, and education, research and development globally, India was placed fourth in terms of greenfield FDI capital investments announced during 2024-25 after the US, France and the UK, according to FDI Markets.

FPI inflows in the equity market were primarily recorded in the financial services, automobile, consumer durables, chemicals and construction material sectors.

Table 10: Net Foreign Direct Investment (FDI) and Net Portfolio Investment

(in US $ billion)

Years	Net FDI	Net Portfolio Investment
2020-21	43.96	36.14
2021-22	38.59	-16.78
2022-23	27.99	-5.15
2023-24	10.13	44.08
2024-25(P)	**1.56**	**9.42**

Source: RBI Annual Report dated May 29th, 2025.
(P): Provisional.

Foreign Exchange Reserves & Exchange rate:

Foreign exchange reserves at US$ 668.3 billion (as at end-March 2025) continued to provide a strong buffer in the form of ample reserves, covering 11 months of merchandise imports, helped mitigate external financing needs and adverse global spillovers. As at end December 2024, foreign exchange reserves were more than two times of short-term external debt (residual maturity).

The INR, after remaining steady during H1:2024-25, came under pressure in the second half amid adverse external shocks and spillovers and closed the year lower, depreciating by 2.4 percent. During Q1, the INR traded in a range bound manner, supported by a fall in crude oil prices and net FPI inflows, amid rise in the DXY and hardening US treasury yields. Overall, the INR closed almost flat at ₹83.38 per US dollar by end June 2024. The INR closed the Q2 at ₹83.79 per US dollar, lower by 0.5 percent from its level at end June 2024. The INR closed the Q3 at ₹85.62 per US dollar, lower by 2.1 percent from its level at end September 2024. The INR closed the Q4 at ₹85.46 per US dollar on March 28, 2025, 0.2 percent higher from its level at end December 2024.

Capital Expenditure and Capital Formation of Indian Railways:

Capital expenditure of railways has received tremendous boost in the last few years. Capital expenditure on railways has increased by 130 percent over the five years from ₹1.09 lakh crore in 2020-21 to ₹2.52 lakh crore in 2024-25. In terms of percentage of GDP at current prices, the capital expenditure of the railways has gone up from 0.55 percent in 2020-21 to 0.76 percent in 2024-25. The trends in gross capital formation (GCF) of the Indian economy by industry of use and the major transport services viz; railways and roads, in absolute terms are shown with a years' lag as available, in Table 11.

Table 11: GCF by Industry of use and Major Transport Services (at current prices) (in ₹ crore)

	2020-21	2021-22	2022-23	**2023-24**
GCF	54,63,457	71,93,484	86,95,888	**96,24,795**
Railways	56,033	1,32,125	1,81,516	**2,63,723**
Road	82,467	1,93,351	1,88,000	**3,02,966**

Source: Ministry of Statistics and Programme Implementation, National Accounts Statistics 2025 (statement 7.2).
Note: GCF data is not available for 2024-25.

In 2023-24, at current prices, the share of Railway's GCF by industry of use stood at 2.7 percent in total GCF as against 1.7 percent in 2019-20. Comparatively, the share of Road in total GCF by industry of use was recorded at 3.1 percent, same as its share in 2019-20.

Major commodities carried by Indian Railways:

The following table shows the percentage of total production plus imports of some of the major commodities carried by the Indian Railways during the last five years:

Table 12: Percentage of total production including imports of select major commodities carried by the Indian Railways

	Coal	**Iron Ore**	**Cement**	**Foodgrains**	**Fertilizers**	**PoL products**
2020-21	58.18	78.57	39.83	20.05	84.44	15.35
2021-22	66.15	64.50	37.87	23.04	79.54	15.16
2022-23	64.31	61.67	36.60	21.33	83.70	15.50
2023-24(R)	62.33	64.24	35.57	15.25	86.61	15.36
2024-25(P)	**63.66**	**60.22**	**32.78**	**13.73**	**88.04**	**15.00**

(P): Provisional (R): Revised
Source: Production and import data received from various Central Ministries/ Departments and railway loading data received from Directorate of Statistics and Economics, Ministry of Railways.

Selected Economic Indicators:

The trends for the last five years (2020-21 to 2024-25) for some of the economic indices like Net National Income, Per Capita Income, Capital formation in Railways, Value of Foreign Trade, Indices of Agricultural Production, Wholesale Price Index (WPI) of commodities, WPI of important commodities used by Railways and Consumer Price Index for Industrial Workers are given below in Table 13:

Table:13 SELECTED ECONOMIC INDICATORS

	ITEM	Unit/Base	2020-21	2021-22	2022-23 (FE)	2023-24 (FRE)	2024-25 (PE)
I.	**(a) Net National Income**						
	(i) At 2011-12 prices	₹ in Crore	1,16,61,217	1,28,72,132	1,38,51,412	1,51,75,671	**1,61,51,199**
	(ii) At current prices	₹ in Crore	1,72,46,821	2,06,52,786	2,33,90,925	2,63,50,374	**2,89,09,595**
	(b) Per Capita Income						
	(i) At 2011-12 prices	(In ₹)	86,034	94,054	1,00,163	1,08,786	**1,14,710**
	(ii) At current prices	(In ₹)	1,27,244	1,50,906	1,69,145	1,88,892	**2,05,324**
II.	**Gross Capital Formation**						
	Railways		2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	**2024-25**
	(i) At 2011-12 prices	₹ in Crore	42,275	93,249	1,21,345	1,73,077	**NA**
	(ii) At current prices	₹ in Crore	56,033	1,32,125	1,81,516	2,63,723	**NA**

Source: National Statistical Office (NSO), Ministry of Statistics and Programme Implementation, Press note dated 28th February 2025 for Gross Capital Formation and press note dated 30th May, 2025 for National Income data.
PE: Provisional Estimates.

III.	**Foreign Trade:**						
(a)	Value of exports	₹ in Crore	21,59,043	31,47,021	36,21,550	36,18,952	**37,01,907**
	Value of imports	₹ in Crore	29,15,958	45,72,775	57,49,801	56,16,042	**60,99,261**
(b)	Value of exports	US $ Million	2,91,808	4,22,004	4,51,070	4,37,072	**4,37,512**
	Value of imports	US $ Million	3,94,436	6,13,052	7,15,969	6,78,215	**7,21,320**

Source: Ministry of Commerce and Industry, Department of Commerce, Export Import Data Bank dated 06.08.2025.

IV.	**Index of Agricultural Production (Triennium ending 2007-08 =100)**						
		Weight	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	**2024-25**
(a)	All Crops	(100.00)	154.1	158.0	165.2	162.1	**167.5**
(b)	Food grains	(50.7)	147.0	150.2	154.6	154.1	**163.3**
(c)	Non-food grains	(49.3)	161.3	166.1	176.0	170.2	**171.9**

Source: Handbook of Statistics (2024-25), Reserve Bank of India dated August 29th, 2025

V.	**Index of Industrial Production (2011-12=100) (Cumulative Index- April-March)**						
		Weight	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	**2024-25**
(a)	General Index	(100.0)	118.1	131.6	138.5	146.7	**152.6**
(b)	Mining	(14.3725)	101.0	113.3	119.9	128.9	**132.8**
(c)	Manufacturing	(77.6332)	117.2	131.0	137.1	144.7	**150.6**
(d)	Electricity	(7.9943)	157.6	170.1	185.2	198.3	**208.6**

Source: NSO, Ministry of Statistics and Programme Implementation, press release dated 28th May, 2025 for 2023-24 & 2024-25, 12th June, 2024 for 2022-23 & 10th June, 2022 for 2020-21& 2021-22.

VI.	**Wholesale Price Index (Financial Year Average with weights) (Base 2011-12=100)**	Weight	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24	**2024-25**
(a)	All Commodities	(100.00)	123.4	139.4	152.5	151.4	**154.9**
(b)	Primary Articles	(22.62)	145.7	160.7	176.8	183.0	**192.5**
(c)	Fuel & Power	(13.15)	94.0	124.6	159.5	152.0	**150.0**
(d)	Manufactured Products	(64.23)	121.5	135.0	142.6	140.2	**142.6**
VII.	**Wholesale Price Indices of important Commodities used by Railways (with weights) (Base 2011-12=100)**						
(a)	Non-coking coal	(1.40)	119.3	119.8	119.8	124.8	**125.8**
(b)	Minerals Oils	(7.95)	79.2	126.2	172.9	159.0	**156.2**
(c)	Electricity	(3.06)	109.6	117.4	143.3	145.0	**144.1**
(d)	Manufacture of Basic Metals	(9.65)	111.4	140.1	148.7	141.0	**139.7**
(i)	Inputs into Steel Making	(1.41)	109.2	150.8	159.7	140.3	**133.6**
(ii)	Ferrochrome	(0.11)	122.6	169.9	181.3	177.3	**174.1**
(iii)	Ferromanganese	(0.03)	116.3	153.7	141.3	127.9	**132.6**
(iv)	Ferrosilicon	(0.02)	98.8	127.9	144.5	126.3	**120.0**
(v)	Other Ferro alloys	(0.03)	117.7	141.7	131.5	116.6	**122.5**
(vi)	Manufacture of Non-Ferrous Metals	(1.69)	112.3	139.7	145.9	144.8	**157.4**
(e)	Manufacture of Electrical Equipment	(2.93)	113.6	122.3	128.8	131.4	**133.7**
(f)	Manufacture of Chemicals & Chemical Products	(6.47)	118.2	133.5	145.4	136.9	**136.5**
(g)	Manufacture of Non-Metallic Mineral products	(3.20)	117.6	123.7	133.7	134.7	**131.5**
(h)	Cotton dyed/printed Textile	(0.05)	128.8	133.9	150.3	146.4	**146.4**
(i)	Timber/wooden plank, sawn/ re-sawn	(0.05)	117.0	128.3	143.0	138.6	**140.3**
(j)	Manufacture of Cement, Lime and plaster	(1.64)	120.9	126.4	137.2	137.3	**130.4**
(k)	Lube Oils	(0.29)	137.2	162.0	180.0	189.7	**190.2**
(l)	High Speed Diesel	(3.10)	80.2	128.2	191.4	171.9	**166.0**
VIII.	**Consumer Price In-dex (Industrial Work-ers) (Base 2016=100 from 2020-21 to 2024-25).**		118	124	131	138	**143**

Source: WPI data from Office of Economic Adviser, Department for Promotion of Industry and Internal Trade and CPI data from Handbook of Statistics, Reserve Bank of India dated August 29, 2025.

Planning

In the year 2024-25 the following assets were acquired:

S.No.	Heads	In Numbers
1.	Wagons (BLC+ Private Wagons)	41,929
2.	Locomotives including Trade	1,681
3.	Coaches including	7,237
	(i) EMUs	600
	(ii) MEMUs	316

In addition, the following works were accomplished:

S.No.	Heads	In Kms.
1.	New lines	1,105
2.	Gauge Conversion to BG from MG/NG	166
3.	Double/Multiple lines	1,977
4.	Route Electrification	2,701
5.	Track renewals (both primary & secondary renewal)	6,851

The Plan allocation (Revised Estimates) and Actual Net Expenditure for 2024-25 compared with 2023-24, were as follows:

(₹ in crore)

S.No.	Plan Head	2023-24		2024-25	
		Allocation (R.E.)	Actual Net Expenditure	**Allocation (R.E.)**	**Actual Net Expenditure**
CIVIL ENGINEERING					
1	New Lines (Construction)	34,410.00	33,575.45	**31,458.83**	**33,304.67**
2	Gauge Conversion	4,278.54	4,356.95	**4,536.45**	**5,101.60**
3	Doubling	35,046.03	36,714.88	**31,031.86**	**32,658.02**
4	Traffic Facilities- Yard Remodeling and Others	7,808.62	7,372.77	**8,598.50**	**7,329.87**
5	Road Safety Works - Level Crossings	551.53	564.54	**710.00**	**598.76**
6	Road Safety Works - Road Over/ Under Bridges	6,297.42	6,096.25	**7,474.27**	**7,047.88**
7	Track Renewals	16,826.36	15,907.60	**22,669.05**	**21,060.95**
8	Bridge Works, Tunnel works & approaches	1,999.63	1,902.16	**2,129.54**	**2,155.86**
9	Staff Welfare	732.62	667.76	**737.04**	**722.52**
10	New Lines (const.) - Dividend free Projects	-	-	**-**	**-**
	TOTAL	1,07,950.75	1,07,158.36	**1,09,345.54**	**1,09,980.13**
MECHANICAL					
1	Rolling Stock	50,324.87	53,443.04	**58,851.70**	**59,989.27**
2	Leased Assets–Payment of Capital Component	21,300.00	20,741.37	**24,920.00**	**22,699.42**
3	Machinery and Plant	467.71	514.37	**436.29**	**435.07**
4	Workshops including Production Units	3,457.80	4,513.70	**4,546.00**	**3,988.57**
	TOTAL	75,550.38	79,212.48	**88,753.99**	**87,112.33**

ELECTRICAL ENGINEERING					
1	Electrification Projects	8,360.72	5,720.96	**6,072.30**	**4,225.83**
2	Other Electrical Works including Traction Distribution Works.	1,545.20	1,428.43	**1,632.92**	**1,555.41**
	TOTAL	9,905.92	7,149.39	**7,705.22**	**5,781.24**
SIGNAL AND TELECOMMUNICATION					
1	S and T Works	3,580.85	3,748.38	**6,006.05**	**5,562.21**
	TOTAL	3,580.85	3,748.38	**6,006.05**	**5,562.21**
OTHERS					
1	Computerization	690.48	480.89	**308.62**	**360.99**
2	Railway Research	66.52	28.34	**63.64**	**42.44**
3	User's Amenities	9,618.21	8,120.49	**12,993.97**	**13,024.11**
4	Investment in Non-Govt. undertaking including JVs/SPVs	32,869.83	31,909.37	**27,948.07**	**25,740.82**
5	Other Specified Works	850.97	794.36	**1,135.61**	**1,150.68**
6	Training/HRD	242.12	101.93	**197.42**	**152.76**
7	Inventories	250.00	2,406.77	**250.00**	**1,759.45**
8	M.T.Ps.	4,600.88	4,480.81	**3,940.12**	**3,644.62**
9	EBR (Partnership)	17,000.00	-	**10,000.00**	**-**
10	Credits or recoveries	(-)2,976.91	-	**(-)3,448.25**	**-**
	TOTAL	63,212.10	48,322.96	**53,389.20**	**45,875.87**
	GRAND TOTAL	2,60,200.00	@2,45,591.57	**2,65,200.00**	**#2,54,311.78**

Actual Net Expenditure

@ Excluding actual expenditure of ₹16,625.36 crore under EBR(PPP) during 2023-24.

Excluding actual expenditure of ₹15,048.85 crore under EBR(PPP) during 2024-25.

Productivity:

The following table shows the indices of growth of traffic output vis-à-vis input.

Indices of Growth of Traffic Output and Inputs (1950-51=100)

Year	Traffic Output Indices		Investment Input Indices				
	Freight traffic (NTKms) (Rev+ Non rev.)	Passenger traffic (Non- suburban passenger Kms.)	Wagon capacity	Passenger coaches	Route Kms.	Running track Kms	Tractive effort of locos
1950-51	100	100	100	100	100	100	100
1960-61	199	110	152	154	105	107	144
1970-71	289	159	226	188	112	121	178
1980-81	359	279	269	210	114	128	201
1990-91	550	394	278	219	116	133	192
2000-01	715	614	246	254	118	138	233
2010-11	1,420	403	294	344	120	147	343
2020-21	1,632	335	430	448	127	170	561
2022-23	2,176	1,408	452	493	128	180	652
2023-24	2,209	1,578	*475	*500	129	185	725
2024-25	**2,202**	**1,686**	**508**	**522**	**130**	**188**	**791**

*revised

Passenger Business

Indian Railways is a commonly used mode of public transportation in the country. During 2024-25, it carried 7,293 million passengers as against 6,905 million in 2023-24. Passenger kilometres, which is calculated by multiplying the number of journeys by mean kilometric distance in case of each class was 1,133 billion as against 1,065 billion in the previous year. Passenger earnings increased by ₹4,674.19 crore (6.61%) in comparison with 2023-24.

The trend of passenger traffic since 1950-51 is shown below:

Table I. Number of Passengers Originating

(in millions)

Year	Suburban (All classes)	Non suburban					Grand Total
		Upper class	Second Class			Total Non-suburban	
			Mail/Exp.#	Ordinary	Total		
1950-51	412	25	52	795	847	872	1,284
1960-61	680	15	96	803	899	914	1,594
1970-71	1,219	16	155	1,041	1,196	1,212	2,431
1980-81	2,000	11	260	1,342	1,602	1,613	3,613
1990-91	2,259	19	357	1,223	1,580	1,599	3,858
2000-01	2,861	40	472	1,460	1,932	1,972	4,833
2010-11	4,061	100	1,046	2,444	3,490	3,590	7,651
2020-21	917	49	224	60	284	333	1,250
2022-23	3,792	268	1,695	640	2,336	2,604	6,396
2023-24	3,981	319	1,871	734	2,605	2,924	6,905
2024-25	**4,112**	**362**	**1,630**	**1,189**	**2,819**	**3,181**	**7,293**

Also includes Sleeper Class.

Table II. Passenger Kilometres

(in millions)

Year	Suburban (All classes)	Non suburban					Grand Total
		Upper class	Second Class			Total Non-suburban	
			Mail/Exp.#	Ordinary	Total		
1950-51	6,551	3,790	12,537	43,639	56,176	59,966	66,517
1960-61	11,770	3,454	22,251	40,190	62,441	65,895	77,665
1970-71	22,984	4,394	37,856	52,886	90,742	95,136	118,120
1980-81	41,086	5,140	86,712	75,620	162,332	167,472	208,558
1990-91	59,578	8,712	138,054	89,300	227,354	236,066	295,644
2000-01	88,872	26,315	222,568	119,267	341,835	368,150	457,022
2010-11	137,127	62,203	500,631	278,547	779,178	841,381	978,508
2020-21	30,075	42,685	153,910	4,456	158,366	201,051	231,126
2022-23	114,350	203,298	603,982	37,289	641,271	844,569	958,919
2023-24	118,506	236,771	665,844	43,578	709,422	946,193	1,064,700
2024-25	**121,687**	**261,743**	**670,077**	**78,993**	**749,070**	**1,010,813**	**1,132,500**

Also includes Sleeper Class.

Table III. Average Lead

(in Kms.)

Year	Suburban (All classes)	Non suburban				Grand Total
		Upper class	Second Class		Total Non-suburban	
			Mail/Exp.#	Ordinary	Total	
1950-51	15.9	151.6	241.1	54.9	66.3	68.8	51.8
1960-61	17.3	203.3	232.4	50.0	69.5	72.1	48.7
1970-71	18.9	274.6	244.2	50.8	75.9	78.5	48.6
1980-81	20.5	484.0	333.3	56.4	101.3	103.9	57.7
1990-91	26.4	462.8	386.5	73.0	143.9	147.6	76.6
2000-01	31.1	659.3	471.3	81.7	176.9	186.7	94.6
2010-11	33.8	623.1	478.5	114.0	223.2	234.4	127.9
2020-21	32.8	876.3	687.0	73.8	556.8	603.5	184.8
2021-22	32.2	772.9	435.1	58.4	336.3	385.5	167.7
2022-23	30.2	758.4	356.3	58.2	274.6	324.4	149.9
2023-24	29.8	742.5	355.9	59.3	272.3	323.6	154.2
2024-25	**29.6**	**723.2**	**411.0**	**66.4**	**265.7**	**317.8**	**155.3**

#Also includes Sleeper Class.

Table IV. Proportion to total traffic-No. of Passengers (Percentage)

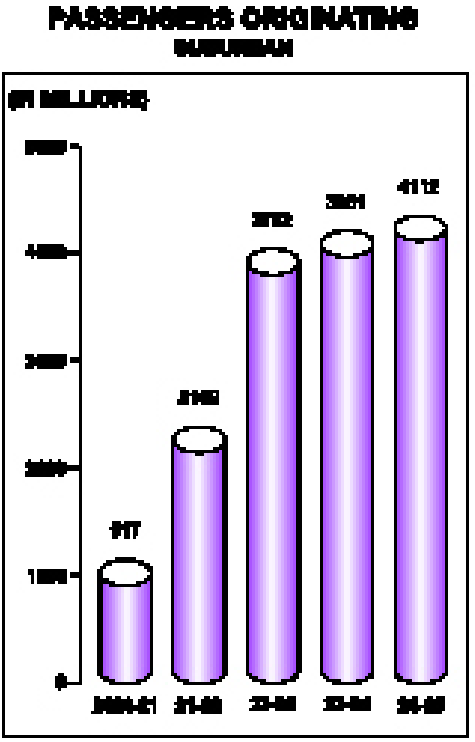
	1960-61	1970-71	1980-81	1990-91	2000-01	2010-11	2020-21	2023-24	2024-25
Non-Suburban:									
Second Class Ordinary	50.38	42.82	37.14	31.70	30.20	31.95	4.82	10.63	**16.30**
Second Class Mail/Express#	6.02	6.38	7.20	9.26	9.77	13.67	17.92	27.09	**22.35**
Upper Class	0.94	0.66	0.30	0.49	0.83	1.30	3.90	4.62	**4.96**
Total	57.34	49.86	44.64	41.45	40.80	46.92	26.64	42.34	**43.62**
Suburban(all classes)	42.66	50.14	55.36	58.55	59.20	53.08	73.36	57.66	**56.38**
Grand Total	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

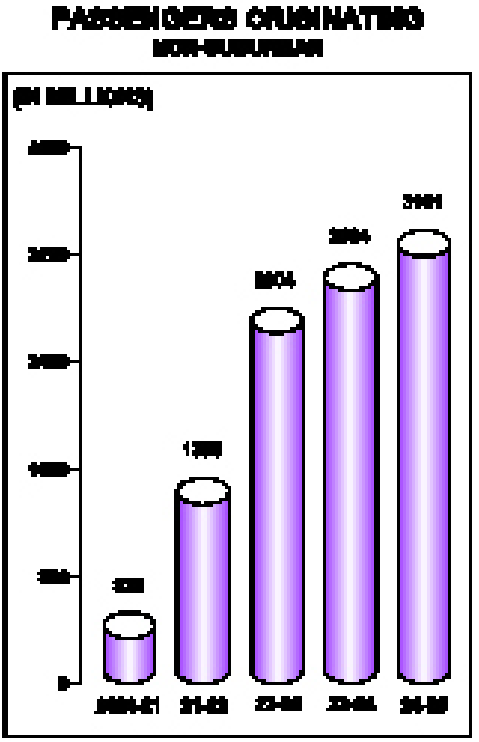
#Also includes Sleeper Class.

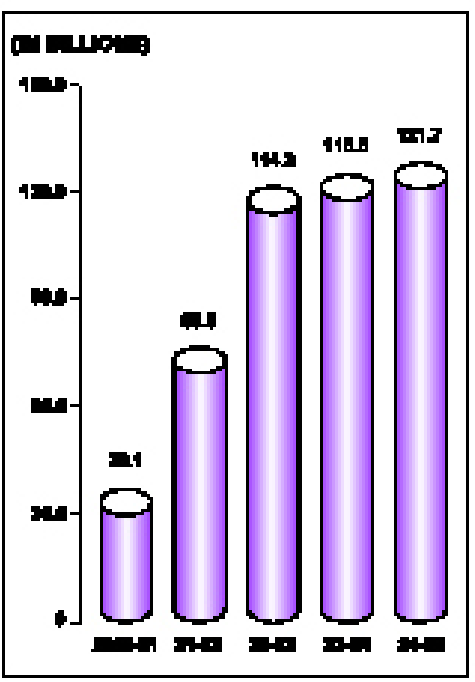
Table V. Proportion to total traffic – Passenger Kms. (Percentage)

	1960-61	1970-71	1980-81	1990-91	2000-01	2010-11	2020-21	2023-24	2024-25
Non-Suburban:									
Second Class Ordinary	51.75	44.77	36.26	30.20	26.10	28.47	1.93	4.09	**6.98**
Second Class Mail/Express#	28.65	32.05	41.58	46.70	48.70	51.16	66.59	62.54	**59.17**
Upper Class	4.45	3.72	2.46	2.95	5.75	6.36	18.47	22.24	**23.11**
Total	84.85	80.54	80.30	79.85	80.55	85.99	86.99	88.87	**89.26**
Suburban (all classes)	15.15	19.46	19.70	20.15	19.45	14.01	13.01	11.13	**10.74**
Grand Total	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

#Also includes Sleeper Class.


PASSENGERS ORIGINATING
SUBURBAN
(IN MILLIONS)
917
2162
3702
3921
4112


PASSENGERS ORIGINATING
NON-SUBURBAN
(IN MILLIONS)
1389
3804
3984
3991


PASSENGER KILOMETRES
SUBURBAN
(IN MILLIONS)
39.1
69.1
104.3
110.5
107.2

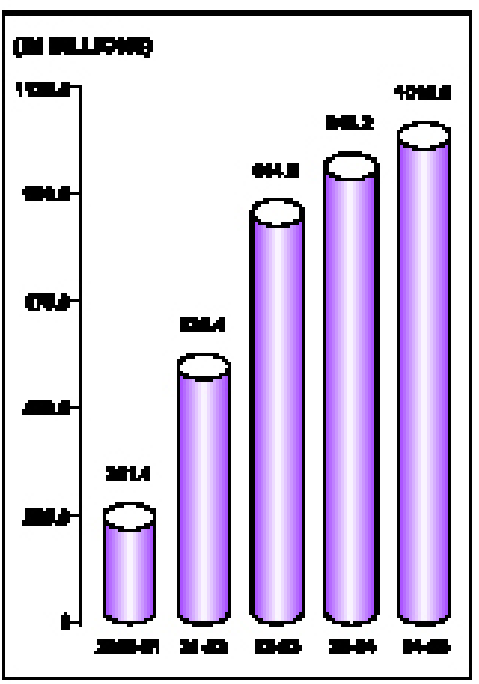

PASSENGER KILOMETRES
NON-SUBURBAN
(IN MILLIONS)
301.4
536.4
644.8
845.2
1016.8

Table VI. Number of passenger trains run daily

Type of trains	Broad Gauge		Metre Gauge		Total (incl.NG)	
	2023-24	**2024-25**	2023-24	**2024-25**	2023-24	**2024-25**
EMU	5,774	**6,089**	-	**0**	5,774	**6,089**
Mail/Express	4,111	**4,287**	-	**0**	4,111	**4,287**
Ordinary Passenger Trains and Mixed Trains	3,267	**3,518**	28	**24**	3,313	**3,564**
Total	**13,152**	**13,894**	**28**	**24**	**13,198**	**13,940**

Table VII. Overall average speed including halts (Kms. /hr.)

Type of trains	Broad Gauge	
	2023-24	**2024-25**
EMU	37.8	**38.2**
Mail/Express	51.1	**51.7**
Ordinary Passenger Trains (incl. mixed)	37.1	**37.5**

Note: All figures shown in the above tables (I-VII) are inclusive of Metro Railway, Kolkata.

Passenger Revenue :

Passenger earnings in 2024-25 were ₹75,367.52 crore. This was ₹4,674.19 crore (6.61%) higher than the earnings in 2023-24. Suburban traffic contributed 4.02% to the total earnings. The remaining 95.98% came from non-suburban passengers. Earnings from Second and Sleeper Class Mail / Express passengers comprised 39.61% of the total passenger earnings.

Passenger revenue in terms of earnings per passenger kilometre for different classes during 2023-24 and 2024-25 was as under:

		(in paise)
Segment	2023-24	**2024-25**
Non-suburban:		
Upper class	154.91	**156.29**
Second Class-Mail/Express (incl. sleeper class)	45.56	**44.55**
Second Class-Ordinary	18.85	**20.02**
Non-suburban (all classes)	71.69	**71.57**
Suburban(all classes)	24.15	**24.88**
Overall average	66.40	**66.55**

Passenger revenue in different classes with corresponding number of passengers and Passenger Kms. in 2024-25 is given below:

Segment	No. of passengers		Passenger kms.		Revenue	
	Million	Percentage	Million	Percentage	₹ in crore	Percentage
Non-suburban:						
Upper Class	362	4.96	261,744	23.11	40,907.73	54.28
Second Class Mail/Express#	1,630	22.35	670,077	59.17	29,851.25	39.61
Second Class Ordinary	1,189	16.30	78,993	6.98	1,581.12	2.10
Total	3,181	43.62	1,010,813	89.26	72,340.10	95.98
Suburban (all classes)	4,112	56.38	121,687	10.74	3,027.42	4.02
Grand Total	**7,293**	**100.00**	**1,132,500**	**100.00**	**75,367.52**	**100.00**

#Also includes Sleeper Class.

Passenger Services:

Train kilometres and vehicle kilometres along with density of traffic for some selected years were:

Year	Suburban (EMU)		Non-suburban		Train kms. per running track km. per day	
	Train kms. (Million)	Vehicle kms. (Million)	Train kms.+ (Million)	Vehicle kms.@ (Million)	Suburban (EMU)	Non-suburban+
1950-51	9.28	119.8	154	2,678	27.9	7.1
1960-61	14.05	196.8	190	3,594	28.7	8.2
1970-71	23.05	369.4	225	4,636	30.1	8.6
1980-81	35.55	601.5	258	5,582	36.6	9.7
1990-91	48.37	840.7	316	7,739	40.0	11.5
2000-01	56.04	1,029.5	397	11,035	47.1	13.8
2010-11	73.25	1,438.5	582	18,207	46.7	19.2
2020-21	37.90	880.0	207	7,178	20.1	5.9
2022-23	89.09	2,160	662	21,690	38.5	18.1
2023-24	91.68	2,234	708	*24,272	37.1	18.8
2024-25	**91.19**	**2,272**	**744**	**25,165**	**37.5**	**19.4**

@ Includes Mainline EMUs, DEMUs, DHMUs and suburban services other than EMU but excluding Rail Cars/Bus and Departmental.
\+ Excludes Departmental but includes Rail Cars/Bus, MEMU, DEMU and DHMU services.
* Revised

Passenger Service Improvements:

During the year 2024-25, Indian Railways introduced new trains, extended the runs and increased the frequency of existing trains, as given below:

	Trains introduced	Train Runs extended	Frequency of trains increased	Total
Non-suburban	121	78	16	**215**
Suburban	13	42	06	**61**
Total	**134**	**120**	**22**	**276**

(Trains in singles)

Ticketless Travel:

During 2024-25, 5.09 lakh checks were conducted against ticketless/ irregular travel (including carriage of unbooked luggage). About 310.27 lakh cases of ticketless/irregular travel/ unbooked luggage were detected and ₹1,780.76 crore were realized on this account.

Passenger Fare:

1. There was no increase in passenger fares in 2024-25.
2. The fare of newly introduced fully air-conditioned unreserved services over Non-suburban sections "Namo Bharat Rapid Rail" has been fixed as ₹1.20 per km and minimum chargeable fare shall be ₹30 inclusive of GST.

Customer Amenities:

Ministry of Railways has launched 'Amrit Bharat Station Scheme' for development of stations on a continuous basis with a long-term approach. It involves preparation of master plans and their implementation in phases to improve the amenities at the stations like improvement of station access, circulating areas, waiting halls, toilets, lift/escalators as necessary, platform surfacing and cover over platform, cleanliness, free Wi-Fi, kiosks for local products through schemes like 'One Station One Product', better passenger information system, Executive Lounges, nominated spaces for business meeting, landscaping etc. keeping in view the necessity at each station. The scheme also envisages improvement of building, integrating the station with both sides of the city, multimodal integration, amenities for Divyangjans, sustainable and environment friendly solutions, provision of ballastless tracks etc. as per necessity, phasing and feasibility and creation of city centers at the station in the long term. So far, 1,337 stations have been identified for development under this Scheme. Development work at railway stations under the Amrit Bharat Station Scheme has been taken up at a good pace. Up to 31.03.2025, works of 105 stations have been completed.

The allocation under the Plan Head-53 "Customer Amenities" during 2024-25 was ₹12,994 crore (Revised Estimate).

During the year 2024-25, 291 Foot Over Bridges were constructed over Indian Railways.

During the year 2024-25, 233 stations were provided with water coolers, 67 stations were electrified and 367 lifts and 191 escalators were provided at stations.

Passenger Reservation System (PRS):

The Next Generation e-Ticketing (NGeT) system of IRCTC, developed and commissioned by CRIS in 2014, enables seamless booking of reserved railway tickets across India. Since its launch, the system has been continuously upgraded and is now capable of handling more than 30,000 ticket bookings per minute.

Tickets can be booked through PRS Counters as well as multiple online channels, including IRCTC's Website, Rail Connect Mobile Apps (Android & iOS), and RailOne Mobile Apps (Android & iOS). During 2024-25, an average of 16.05 lakh tickets were booked per day in the PRS system, with over 86.4% of bookings made through online platforms.

The e-Ticketing ecosystem is supported by a robust, multi-gateway payment system offering various options such as Net Banking, Credit/ Debit Cards, Wallets, BHIM, and UPI. International users can also book tickets using foreign credit cards. At PRS Counters, digital payment facilities including POS terminals and UPI are available, ensuring a seamless and modern payment experience across all booking channels.

Unreserved Ticketing through Mobile Phones:

Passengers can book unreserved tickets between any pair of stations over entire Indian Railways on mobile phones. Paperless tickets are generated on the mobile phone and are embedded with a QR Code. Using this app, passengers can book Journey, Season or Platform tickets, and also add-on superfast surcharge ticket. Facility is provided to scan station QR code & book paperless tickets (Journey/Platform) within station premises in the ticketing area. QR coded tickets are implemented at 5,687 stations over 16 Zonal Railways and KRCL. An option of 'Next Trains' has also been provided in the UTS Mobile app, which displays train running in next 4 hours between selected pair of stations. Passenger can pay using eWallet (including R-Wallet), UPI, Credit Card, Debit Card, Net Banking. Booking through UTSonMobile app is also enabled at halt stations. Passenger can avail 3% bonus advantage in booking of tickets through R-Wallet.

Indian Railways have launched beta version of RailOne app through which passenger can book unreserved ticket (Journey & Season), platform ticket, reserved tickets along with other facilities of train enquiry, PNR enquiry, TDR file, passenger complaints, order food etc.

Mobile UTS (M-UTS):

M-UTS is a portable ticketing solution for issuance of unreserved tickets. M-UTS devices (Android phone and Bluetooth printer) can easily be carried from one location to another. The battery on the phone and printer can last for 6 to 8 hours. The M-UTS application works in connected (GPRS or WiFi) mode. M-UTS has been deployed for dispensing parking tickets at Howrah station. It has also been further enhanced to facilitate passengers to make payment through scanning of UPI QR. Pilot project for booking of UTS tickets through M-UTS for halt stations has been undertaken over Southern Railway. A total of 426 M-UTS terminals is operational at 99 stations across 13 Zonal Railways.

Automatic Ticket Vending Machines (ATVMs):

ATVMs are passenger operated ticket vending machines. These machines issue unreserved tickets and accept UPI payment, R-Wallet as well as smart cards for payment. ATVMs provide features for issuance of journey and platform tickets, printing of mobile paper tickets, renewal of season tickets, top-up of smart cards and check train availability within 2 hours between selected pair of stations. ATVMs also have the feature for fast booking of ticket for top 30 selling destinations in 2 clicks, thus reducing the queuing at the UTS counters at the Stations during rush hours. Booking of tickets & recharge of smart cards is also enabled in ATVMs through SBI & Paytm dynamic UPI QR code where a passenger can scan QR code through any UPI enabled payment app & make payment.

Digital Payment at UTS Counters:

UTS counters are equipped with QR display devices, enabling passengers to scan the UPI QR code and pay through any UPI-enabled app. This QR-based payment facility has been implemented across Indian Railways and KRCL.

Railway Users' Amenities:

Railway Users' Consultative Committees, at different levels, provide opportunities for formal consultations between the management and the rail users with a view to improving services for rail users. Divisional Railway Users' Consultative Committees (DRUCCs), Zonal Railway Users' Consultative Committees (ZRUCCs), Konkan Railway Users' Consultative Committee (KRUCC), Metro Railway Users' Consultative Committee

(MRUCC), Suburban Railways Users' Consultative Committees (SRUCCs), and Station Consultative Committees (SCCs) provide useful inputs to Railway Administration.

DRUCCs have been reconstituted for a two-year term from 16.08.2024 to 15.08.2026. ZRUCCs, KRUCC & MRUCC have been reconstituted for a two-year term from 01.10.2024 to 30-09-2026. SRUCCs & SCCs are constituted by zonal Railways themselves.

1. Induction of semi-high speed Vande Bharat Trainsets:

Indian Railways has envisaged complete revamping of passenger train journey. Up-gradation of each type of passenger rolling stock is under way through induction of latest world class rolling stock technology and enhanced passenger amenities to make train journey safe, reliable, faster and with unique travel experience. IR has planned to induct Vande-Bharat Trainsets in phases.

Eighty-Eight Vande Bharat Chair car trains are presently running in service over Indian Railways as below:

a. Two Vande Bharat trains are running between New Delhi – Varanasi & New Delhi- Shri Mata Vaishno Devi Katra since 2019.

b. Twelve new and improved version of Vande Bharat trains with enhanced safety features, better ride index and passenger amenities have been manufactured in 2022-23.

c. Fifty-One new Vande Bharat trains with enhanced safety features, better ride index and passenger amenities have been manufactured in 2023-24.

d. Twenty-Three new Vande Bharat trains with enhanced safety features, better ride index and passenger amenities have been manufactured in 2024-25.

2. Vande Bharat Sleeper Trains:

a. Indian Railways has undertaken manufacturing of Vande Bharat sleeper trains, which have been conceptualized for long and medium journey.

b. Presently, 10 Vande Bharat Sleeper trains (16-Car) are planned to be manufactured from IR Production Unit (i.e., ICF). First Prototype rake has been manufactured and is under commissioning.

c. Further, 50 rakes of Vande Bharat Sleeper in 24-Car configuration have been envisaged for manufacturing at ICF Chennai.

d. Major Features of Vande Bharat Sleeper Trains are:

- All Features of Vande Bharat Chair Car.

- Improved crash-worthiness.
- Provision of Semi-Permanent/ Semi-Automatic coupler between BUs.
- Furnishing, design, amenities etc. meeting world class standards.
- Aircraft style world class toilet/coach panels.

3. Amrit Bharat Trains:

a. Indian Railways (IR) has introduced fully non-AC Amrit Bharat trains, presently comprising 11 General Class coaches, 8 Sleeper Class coaches, 1 Pantry car and 02 Second class Luggage cum Divyangjan Coach. These trains have been designed and manufactured to cater to the needs of general public by providing World-class modern and comfortable rail travel experience to passengers of Non-AC segment.

b. Two rakes of Non-AC Amrit Bharat Express have been introduced in regular service since 30.12.2023.

c. Production of 100 more Amrit Bharat Trains has been envisaged with additional features for further improving the aesthetics and passenger experience.

d. High Speed and enhanced Safety standards are the hallmarks of these trains with following enhanced features and amenities:

- Better aesthetics of seat and berths with enhanced look & feel on the lines of Vande Bharat Sleeper.
- Jerk Free Semi-Automatic Couplers.
- Improved crashworthiness in coaches by provision of crash tube.
- Provision of CCTV system in all coaches and luggage room.
- Improved designs of toilets.
- Improved design of ladder for ease of climbing on to the berth.
- Improved LED light fitting & charging sockets.
- Provision of EP assisted braking system.
- Aerosol based fire suppression system in toilets and electrical cubicles.
- USB Type-A and Type-C mobile charging sockets.
- Emergency Talk Back system for two-way communication between Passenger and Guard/Train Manager.
- Non-AC pantry with enhanced heating capacity.
- Fully sealed gangways with quick release mechanism for easy attachment and detachment.

e. Indian Railways has also envisaged production of Amrit Bharat rakes with Mixed AC/Non-AC coaches.

4. Namo Bharat Rapid Rail:

a. Namo Bharat Rapid Rail has been introduced to enhance the travelling experience of suburban and regional commuters for inter-city short distance movement by harnessing the features of Vande Bharat Trains.

b. The prominent features of Namo Bharat Rapid Rail are as follows:

- Centrally controlled Double Leaf Automatic Sliding Doors.
- CCTVs for safety and passenger surveillance.
- Modular interior with Cushioned Seats and Sealed Flexible Gangway.
- Emergency Talk System.
- Continuous LED lighting with Energy Efficient Lighting system.
- FRP Modular Toilets with vacuum evacuation.
- Fully Air-Conditioned trains with Driver cab AC.

c. Presently, 04 services of Namo Bharat Rapid Rails are running in Indian Railways network.

5. Vistadome coaches:

Vistadome coaches provide panoramic view through wider body side windows as well as through transparent sections in the roof, thus enabling the passengers to enjoy the scenic beauty of the places through which they travel. As on 31.03.2025, 124 VISTADOME coaches are available over IR.

6. Hydrogen Trainset:

A project for development of Hydrogen power train using Hydrogen Fuel Cell has been taken up on pilot basis. This train, indigenously developed by Indian Railways, will be the world's most powerful hydrogen train, with power of 2400 kw and having a 10 coaches' configuration. This train will demonstrate the use of Hydrogen Technology in Indian Railways.

7. Complete switchover to LHB:

Ministry of Railways has decided for large scale proliferation of LHB coaches which are technologically superior with features like Anti climbing arrangement, Air suspension (Secondary) with failure indication system and less corrosive shell. These coaches have better riding and aesthetics as compared to the conventional ICF coaches. The Production Units of Indian Railways are producing only LHB coaches from April 2018 onwards. Trains operating with conventional

ICF coaches are getting replaced by LHB coaches in a phased manner. As on 31.03.2025, total no. of around 1496 rakes is with LHB coaches. In 2024-25, 111 ICF rakes have been converted into LHB rakes.

8. Bio Toilets in coaches:

As a part of "Swachh Bharat Mission" Indian Railways has completed the work of fitment / installation of Bio Toilets in all its coaches on line. This has ensured that no human waste is discharged from coaches on track. With this effort, dumping of nearly 2,74,000 liters per day of waste water and 3,980 tons per day of excreta on tracks is avoided.

The provision of Bio-toilets fitted have been increased from 9,587 in year 2004-2014 to 3,33,191 in year 2014-2025 (Up to 30.06.2025). All newly manufactured coaches being turned from Production Units are being provided with bio-toilets.

9. Focus on improving safety in coaches:

Indian Railways is taking following steps to further strengthen the safety and reliability of passengers.

a. Provision of Fire and Smoke Detection Systems (FSDS) in AC coaches:

To improve fire safety in the running trains, Automatic fire and smoke detection system is being provided in all the newly manufactured AC coaches. Also, Retro-fitment is under progress for the existing coaches in operation. All AC coaches have been fitted with FSDS system.

b. Provision of Fire Extinguishers in All coaches:

Fire Extinguishers have been provided in all the AC & Non-AC coaches and are being provided in the newly manufactured coaches as well.

c. Provision of Fire Detection and Suppression Systems (FDSS) in Pantry Cars and Power Cars:

All Pantry Cars and Power Cars have been equipped with Fire Detection and Suppression systems and same is also being fitted in new coaches being tunred out from Production Units.

d. Provision of Fire and Smoke Detection Systems (FSDS) in DEMU:

DPC coaches of DEMU rakes operational in Indian Railways' fleet are being equipped with Fire and Smoke Detection Systems (FSDS). 268 DPC coaches of DEMU have been fitted with FSDS system.

10. Introduction of NMGH/NMGHS coaches:

There has been an increase in demand of Automobile Carrying vehicles over Indian Railways. Accordingly, to capture traffic of automobile movement, provision of NMG/NMGH/NMGHS coaches has been done.

Further, NMGH/NMGHS coaches with higher speed potential of 110 kmph and NMGHS coaches with provision of side entry have also been introduced to facilitate quicker transportation and ease in loading.

11. Other initiatives:

a. **Quick watering facilities** are being provided for faster watering in trains within stipulated halts. These facilities are essential to ensure availability of adequate water in coaches throughout the journey. At present, this facility has been identified for installation at nearly 287 locations and made functional at 145 locations and more locations are under installation/planning.

b. **Automatic Coach Washing Plants** have been installed over Zonal Railways to clean exterior of coaches more effectively and efficiently. In addition to benefits of mechanized cleaning, the direct water consumption also gets reduced by avoiding wastage and recycling of water through an integrated plant. These Automatic Coach Washing Plants are functional at 82 locations.

c. **IoT based Water Level Indicator in coaches** enhances comfort to the passengers by monitoring the water level of running coaches and also to mitigate the passenger inconvenience on account of non- availability of water in tanks in coaches. These systems enable the next watering station to plan in advance for watering coaches with low water level and thus mitigate the passenger complaints. At present, 1,518 systems (in 1,314 coaches) have been installed over IR & sanction for 40,000 coaches has been given to facilitate installation.

d. **An Integrated Command and Control Center** has been developed for real-time monitoring and troubleshooting of enroute faults and reported issues in Vande Bharat trains over Indian Railways. This centre is functional at ICF Chennai.

e. **Wheel Profile Measurement Systems (WPMS)** are being installed to measure various wheel parameters like flange wear, tread wear, wheel diameter etc. while the train is moving. These systems would analyze the captured data, and provide real-time feedback to the maintenance staff through a suitable interface. This would ensure that proper planning for maintenance prior to the placement of the

coach/wagon on the pitline is done, which helps increase reliability levels.

12. Facilities for Divyangjan in passenger coaches:

- Indian Railways facilitate a separate compartment earmarked for Persons with Disabilities (Divyangjan) in last vehicle LSLRD/ SLRD (Second class cum Luggage cum Guard Van & Disabled Friendly Compartment) marshalled in almost all Mail/Express trains operating with both Linke Hofmann Busch (LHB) & Integral Coach Factory (ICF) coaches. These coaches have wider entrance doors, wider berths, wider compartments, larger lavatory with wider doors, wheel chair parking area, etc. Inside the toilets, additional grab rails on the side walls for support and wash basin and mirror at a suitable height are also available. It is also endeavored to have at least one such coach in each Mail/Express train.
- Additionally, for facilitating the visually impaired travelers, integrated Braille Signage, i.e. Signage superimposed with Braille scripts have also been provided in all the newly manufactured coaches. Further, retro-fitment of the same in existing coaches is also continuing in a phased manner.
- The State-of-art Vande Bharat Trainsets have also been designed keeping in view the needs of Divyangjans. The first and last coaches (DTCs) of Vande Bharat Trainsets have special provisions for Wheel Chair with wider entrance, parking arrangement & space for easy maneuvering. The toilets in these coaches are also Divyangjan friendly with additional grab handles, wider space etc. All the important instructions and seat numbers in Vande Bharat Trainsets have also been provided with Braille Signage.

Cleanliness on Trains:

- Cleanliness and housekeeping of trains is a continuous process and Indian Railways makes every endeavor to keep trains & stations in a properly maintained and clean condition.
- Mechanized cleaning of Coaches is being carried out through professional agencies in around 215 coaching depots. Machines like high pressure jet cleaners, floor scrubbers, wet and dry vacuum cleaners etc. are deployed.
- At present, all passenger carrying mainline coaches equipped with toilets have been provisioned with Bio-toilets to eliminate the direct discharge of human waste from trains, which resulted in improved cleanliness level of platform & station.
- On Board Housekeeping Service (OBHS) has been provided in around 1,350 pairs of trains including Rajdhani, Shatabdi and

other important long-distance Mail/Express trains for cleaning of coach toilets, doorways, aisles and passenger compartments during the run of the trains.

- Around 42 Clean Train Stations (CTS) are provided on IR for limited mechanized cleaning attention to identified trains including cleaning of toilets during their scheduled stoppages en-route at nominated stations.
- Automatic Coach Washing Plants (ACWP) have been installed at around 70 major depots with water recycling facility for more effective and efficient cleaning of coach exterior, also to reduce the direct water requirement by water recycling facility thereby.
- Pest & Rodent control is being done by professional agencies in All AC, Non-AC reserved and un-reserved coaches including pantry cars.
- Special Cleanliness Campaigns under Swachh Bharat Abhiyan and cleanliness drives/campaign are organized regularly over Indian Railways with the sole objective to achieve significant and sustainable improvements in cleanliness standards of railway stations and trains.
- Frequent surprise inspections by senior officials of trains on cleanliness including toilets and washrooms are conducted.
- Provision of liquid hand wash has been made in all non-AC sleeper coaches in OBHS trains.

Catering Services:

Catering services are provided to the travelling passengers in trains and at stations, as per the catering policy issued by Railway Board from time to time. Indian Railways continuously endeavours to make available good quality & hygienic food to passengers. Necessary steps are accordingly taken to improve these services.

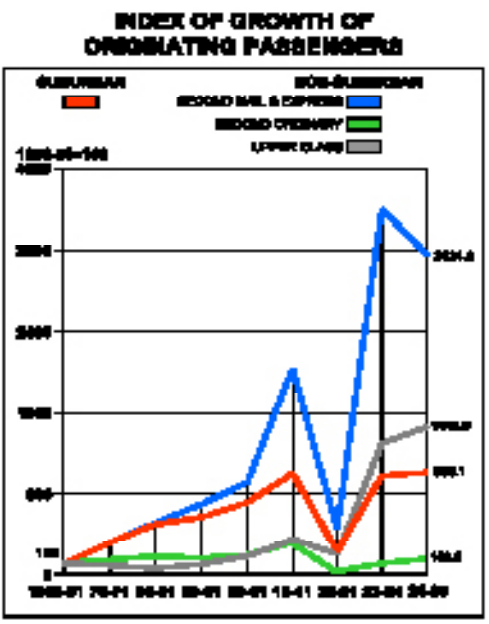
Catering services to the travelling passengers are provided through Pantry Cars (574 pairs of trains), Train Side Vending (701 pairs of trains) and Static Units at en-route stations.

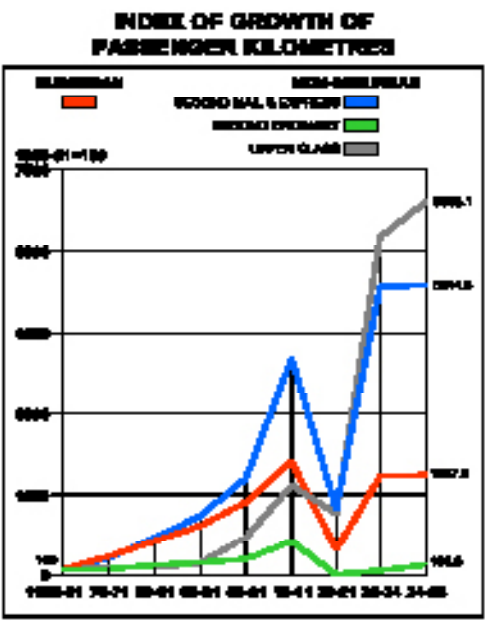
In addition, passengers travelling in trains may avail food of their choice through e-Catering services, which are available at 424 stations.

Static Catering Units include 548 Major Static Units (Food Plazas, Fast Food Units, Jan Ahaars, Cell Kitchens, Base Kitchens, Refreshment Rooms and Automatic Vending Machines) and 9,213 Minor Static Units (all stalls & trolleys) on Indian Railways. In addition, there are 2,881 Water Vending Machines, 1,870 Multi-Purpose Stalls, 18 Bookstalls, 28 Miscellaneous/ Curio Stalls and 03 exclusive Chemist Stalls at stations to ensure availability of items of travelling needs of passengers.

In order to bring about noticeable improvement in catering services on Indian Railways, a number of initiatives have been undertaken during 2024-25, which are as under:

- Third party audit of catering services at regular intervals and discussion on their findings with contractors.
- Supply of meals from designated Base Kitchens.
- Commissioning of modern Base Kitchens at identified locations.
- Installation of CCTV Cameras in Base Kitchens for better monitoring of food preparation.
- Deployment of Food Safety Supervisors at Base Kitchens to monitor food safety and hygienic practices.
- Deployment of on-board IRCTC supervisors on trains.
- Introduction of QR codes on food packets, enabling display of details like name of kitchen, date of packaging etc.
- Regular deep cleaning and periodical pest control in Base Kitchens and Pantry Cars.
- In order to ensure compliance with Food Safety Norms, Food Safety and Standards Authority of India (FSSAI) certification from designated Food Safety Officers of each catering unit has been made mandatory.
- Regular food sampling as a part of the inspection and monitoring mechanism to ensure quality of food on trains.
- Regular and surprise inspections by Railway/IRCTC officials, including Food Safety Officers.





Freight Operation

Revenue earning freight traffic handled during 2024-25 was 1,614.91 million tonnes. NTKMs earned during the year were 971 billion. Total loading and freight output inclusive of non-revenue traffic were 1,617.30 million tonnes and 971 billion NTKMs respectively. Commodity wise loading of revenue earning traffic was as follows:

Commodity Group	Tonnes carried* (Millions)		Absolute Variation over last year	Percentage to total
	2023-24	2024-25		
Coal				
i) for steel plants	62.75	**62.40**	-0.35	3.86
ii) for washeries	0.00	**0.00**	0.00	0.00
iii) for thermal power houses	606.52	**627.31**	20.79	38.84
iv) for other public users	117.57	**132.18**	14.61	8.18
Total	786.84	**821.89**	35.05	50.89
Raw material for steel plants except iron ore	29.17	**29.14**	-0.03	1.80
Pig iron and finished steel				
i) from steel plants	34.75	**33.28**	-1.47	2.06
ii) from other points	41.01	**38.98**	-2.03	2.41
Total	75.76	**72.26**	-3.51	4.47
Iron ore				
i) for export	17.93	**10.35**	-7.58	0.64
ii) for steel plants	88.81	**90.43**	1.62	5.60
iii) for other domestic users	74.20	**77.35**	3.15	4.79
Total	180.94	**178.12**	-2.82	11.03
Cement	152.72	**149.53**	-3.19	9.26
Foodgrains	51.44	**49.77**	-1.67	3.08
Fertilizers	58.92	**59.71**	0.79	3.70
Mineral Oil (POL)	49.88	**50.27**	0.39	3.11
Container service				
i) Domestic containers	20.98	**25.10**	4.12	1.55
ii) EXIM containers	63.78	**63.32**	-0.46	3.92
Total	84.76	**88.42**	3.66	5.48
Balance other goods	117.63	**115.80**	-1.83	7.17
Total	1,588.06	**1,614.91**	26.85	100.00

* Excludes loading on Konkan Railway.

The following tables show the growth of freight traffic over the years:

I. Revenue Earning Freight Traffic (Excl. KRCL):

Year	Tonnes (Millions)	Index (1950-51 =100)	Net Tonne Kms (Millions)	Index (1950-51 =100)	Lead (Kms)	Index (1950-51 =100)
1950-51	73.20	100.00	37,565	100.00	513	100.00
1960-61	119.80	163.70	72,333	192.60	603	117.60
1970-71	167.90	229.40	110,696	294.70	659	128.50
1980-81	195.90	267.60	147,652	393.10	754	147.00
1990-91	318.40	435.00	235,785	627.70	741	144.40
2000-01	473.50	646.90	312,371	831.50	660	128.70
2010-11	921.73	1,259.20	625,723	1,665.71	679	132.40
2020-21	1,230.94	1,681.61	719,762	1,916.04	585	114.04
2022-23	1,509.10	2,061.61	959,566	2,554.42	636	123.98
2023-24	1,588.06	2,169.48	973,968	2,592.75	613	119.49
2024-25	**1,614.91**	**2,206.16**	**971,085**	**2,585.08**	**601**	**117.15**

II. Movement of bulk commodities in the last four years:

S.No.	Commodity group	2021-22		2022-23		2023-24		**2024-25**	
		Million Tonnes	**Percentage**	**Million Tonnes**	**Percentage**	**Million Tonnes**	**Percentage**	**Million Tonnes**	**Percentage**
1	Coal	652.80	46.11	727.24	48.19	786.84	49.55	821.89	50.89
2	Foodgrains	73.38	5.18	70.92	4.70	51.44	3.24	49.77	3.08
3	Iron & Steel	68.50	4.84	69.87	4.63	75.77	4.77	72.26	4.47
4	Iron ore	168.36	11.89	160.14	10.61	180.95	11.39	178.12	11.03
5	Cement	137.19	9.69	143.93	9.54	152.72	9.62	149.53	9.26
6	Mineral oils	44.46	3.14	48.22	3.20	49.88	3.14	50.27	3.11
7	Chemical manures	49.18	3.47	56.34	3.73	58.92	3.71	59.71	3.70
8	Limestone and Dolomite	36.47	2.58	36.09	2.39	38.06	2.40	39.30	2.43
9	Stones (including gypsum) other than marble	24.20	1.71	28.53	1.89	23.26	1.47	20.99	1.30
10	Salt	8.03	0.57	8.84	0.59	8.40	0.53	9.17	0.57
11	Sugar	5.88	0.42	5.81	0.39	2.91	0.18	2.81	0.17
	Total	**1,268.45**	**89.60**	**1,355.93**	**89.85**	**1,429.15**	**90.00**	**1453.82**	**90.01**
12	Commodities other than above	147.42	10.40	153.17	10.15	158.91	10.00	161.09	9.99
	Grand Total	**1,415.87**	**100.00**	**1,509.10**	**100.00**	**1,588.06**	**100.00**	**1614.91**	**100.00**

III. Freight Train Kilometers and Wagon Kilometres:

Year	Freight train kms.		Wagon kilometres@ (in terms of 4- wheelers)	
	Total (Million)	Per running track km per day	Total (Million)	Percentage of loaded to total to to total
1950-51	112	5.2	4,370	70.7
1960-61	161	6.9	7,507	70.5
1970-71	202	7.7	10,999	69.7
1980-81	199	7.2	12,165	69.5
1990-91	245	8.5	19,230	65.5
2000-01	261	8.7	27,654	60.9
2010-11	368	11.6	17,749	66.5
2020-21	418	11.6	19,020	62.4
2022-23	554	14.2	25,526	62.5
2023-24	513	12.8	23,977	*62.5
2024-25	**520**	**12.7**	**22,841**	**62.1**

@ From 2010-11 onwards figures in terms of 8-wheelers

* revised

IV. Tonnes Originating, Net Tonne Kms. and Earnings from bulk commodities in 2024-25:

S. No.	Commodity group	Tonnes originating		Net tonne kilometres		Earnings	
		In million	%age to total	In million	%age to total	₹ In crore	%age to total
1	Total Coal	821.89	50.89	437,099	45.01	86,989.28	51.68
2	Food Grains	49.77	3.08	63,800	6.57	7,646.79	4.54
3	Iron & steel	72.26	4.47	67,433	6.94	11,591.22	6.89
4	Iron ore	178.12	11.03	59,338	6.11	12,455.71	7.40
5	Cement	149.53	9.26	85,540	8.81	13,020.52	7.74
6	Mineral oils	50.27	3.11	35,413	3.65	6,791.93	4.04
7	Chemical Manures	59.71	3.70	52,665	5.42	7,436.50	4.42
8	Limestone & Dolomite	39.30	2.43	20,662	2.13	3,454.91	2.05
9	Stones other than Marble & Gypsum	15.72	0.97	6,112	0.63	1,203.32	0.71
10	Salt	9.17	0.57	13,261	1.37	1,245.37	0.74
11	Sugar	2.81	0.17	6,584	0.68	671.29	0.40
	Total	**1448.55**	**89.68**	**847,907**	**87.32**	**152,506.84**	**90.61**
12	Commodities other than above	166.36	10.32	123,178	12.68	15,816.77	9.39
	Grand Total	**1,614.91**	**100.00**	**971,085**	**100.00**	**168,323.61**	**100.00**

V. Some selected efficiency indices of freight operation during the last four years:

			2021-22	2022-23	2023-24	**2024-25**
Net tonne kilometres per wagon per day@		BG	8,363	8,670	7,851	**7,292**
Wagon kilometers per wagon per day@		BG	211.0	223.0	192.0	**176.0**
Net tonne kilometres per engine hour	Diesel	BG	10,561	9,969	*10,388	**8,070**
	Electric	BG	15,869	15,484	*15,559	**14,266**
Net tonne kilometres per engine day on line	Diesel	BG	2,61,932	1,36,952	*1,23,625	**1,07,910**
	Electric	BG	3,81,507	2,45,859	*2,22,425	**2,04,599**

@From 2010-11 onward figures in terms of 8-wheelers

*revised

VI. Share of Tonnage, Earnings and Net tonne kms. of 30 selected commodities in 2024-25:

S. No.	Commodity group	Tonnes Originating		Earnings		Net Tonne Kms.	
		In thousand	%age to Total	in ₹ crore	%age to Total	in millions	%age to Total
1	Total Coal	821,889	50.89	86,989.28	51.68	437,099	45.01
2	Iron Ore	178,123	11.03	12,455.71	7..40	59,338	6.11
3	Cement	149,532	9.26	13,020.52	7.74	85,540	8.81
4	Iron & Steel	72,260	4.47	11,591.22	6.89	67,434	6.94
5	Total Exim Container	63,319	3.92	5,529.23	3.28	47,469	4.89
6	Chemical Manures	59,707	3.70	7,436.50	4.42	52,665	5.42
7	Food Grains	50,275	3.11	6,791.93	4.04	35,413	3.65
8	Mineral Oils	49,766	3.08	7,646.79	4.54	63,800	6.57
9	Limestone & Dolomite	39,303	2.43	3,454.91	2.05	20,662	2.13
10	Rmc Carried In General Service Wagons	30,127	1.87	1,700.87	1.01	7,853	0.81
11	Total Domestic Container	25,097	1.55	3,260.36	1.94	30,752	3.17
12	Stone Other than Marble and Gypsum	15,723	0.97	1,203.32	0.71	6,112	0.63
13	Jute Manufactured	9,949	0.62	643.72	0.38	5,906	0.61
14	Ores Other than Manganese and Iron	9,385	0.58	744.30	0.44	3,064	0.32
15	Salt	9,171	0.57	1,245.38	0.74	13,261	1.37
16	Non-Ferrous Metal	7,736	0.48	935.50	0.56	4,376	0.45
17	Gypsum	5,272	0.33	658.61	0.39	3,980	0.41
18	Sugar	2,811	0.17	671.29	0.40	6,584	0.68
19	Lime	2,804	0.17	555.77	0.33	3,757	0.39

S. No.	Commodity group	Tonnes Originating		Earnings		Net Tonne Kms.	
		In thousand	%age to Total	in ₹ crore	%age to Total	in millions	%age to Total
20	Manganese Ores	1,572	0.10	153.46	0.09	836	0.09
21	Provisions	1,566	0.10	216.44	0.13	2,051	0.21
22	Edible Oils	1,250	0.08	156.83	0.09	1,806	0.19
23	Paper	889	0.06	182.52	0.11	1,899	0.20
24	Sand	705	0.04	119.14	0.07	1,029	0.11
25	Caustic Soda	666	0.04	94.20	0.06	596	0.06
26	Cement Manufactured	520	0.03	64.07	0.04	477	0.05
27	Bamboos	332	0.02	44.43	0.03	577	0.06
28	Fruits & Vegetable Fresh	302	0.02	39.36	0.02	533	0.05
29	Wood Unwrought (Other than Firewood)	283	0.02	14.58	0.01	135	0.01
30	Dry Grass	202	0.01	47.28	0.03	536	0.06

Freight Structure:

1. There was no increase in freight in 2024-25.
2. New incentive schemes:
   (i) Rail-Sea-Rail (RSR) policy have been issued for granting telescopic rate benefit to domestic coal transported through Rail-Sea-Rail mode by treating both separate legs of rail movement as one.
   (ii) De-notification of Stainless Steel in Coil form for transportation in container.
3. Addition of new commodities in the Goods Tariff:
   (i) Phosphogypsum
   (ii) Polyhalite (all types)
   (iii) Sulphur Coated Urea
   (iv) Plastic Waste
   (v) RUF Pitch
   (vi) Ammonium Bicarbonate Food Grade
   (vii) Potassium Sulphate, etc.
4. Sectoral Initiatives for enhancing Modal Share of Railway:
   (i) Freight incentive for Containerized Tiles Traffic: 50% discount shall be applicable on the empty haulage charges of

the empty containers laden flat wagons which are returning to originating Morbi cluster from the destination. The rakes are permitted to return either in empty or mixed composition.

(ii) **Promotion of Bamboo Traffic in NER:** Bamboo traffic in Covered wagons originating from North East Frontier railways has been granted exemption from levy of Busy Season Charge (BSC).

5. The validity of various incentive schemes have been extended which includes Traditional Empty Flow Direction Scheme (TEFD) for traffic loaded in traditional empty flow direction, discount to bagged consignment loaded in Open and Flat wagons, Graded concession to Salt traffic, 6% Concession to traffic booked to / from North Eastern States, Short Lead Concession, Station to Station Rates policy, Special Haulage Rate for Bulk Cement (Cement in loose form) when transported in normal containers, Special rates for Ro-Ro Traffic in the new weight slab of 0-25T on DFCCIL, Merry-Go-Round (MGR) system, Cargo Aggregator Transportation Product Policy, Transportation product for smaller cargo size such as Mini Rake, Two point/Multi point Rake at Trainload class rate, Concession on Fly Ash Traffic, etc.

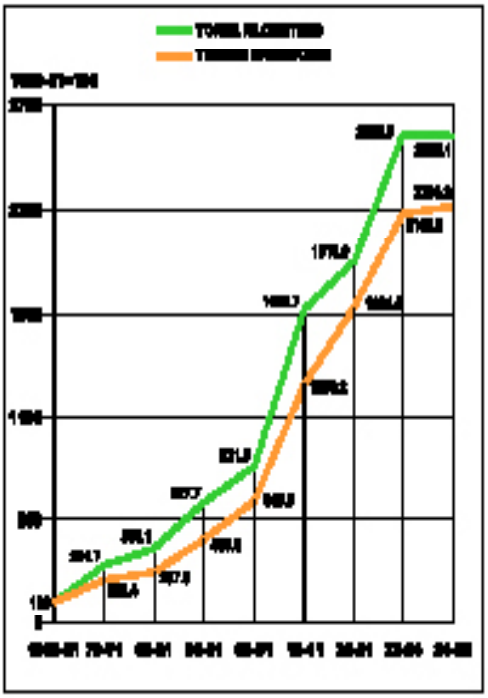
Freight Marketing:

1. **Gati Shakti Multi Modal Cargo Terminal (GCT):** Indian Railways has launched a new 'Gati Shakti Multi Modal Cargo Terminal (GCT)' policy on 15.12.2021. The objective of the policy is to boost investment from industry in development of additional terminals for handling rail cargo. These terminals are being constructed on non-railway land, as well as partially or fully on railway land. After the launch of the GCT policy, all new terminals are being commissioned as GCT.

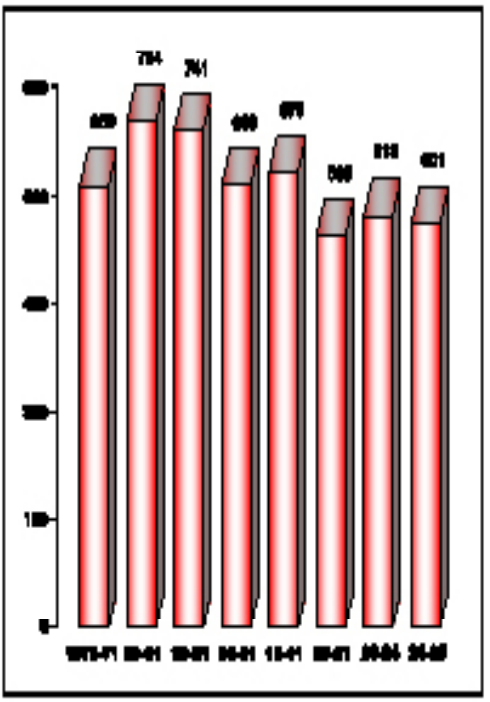
2. **Exclusive Container Terminals (ECRTs):** To incentivize container operators to increase traffic, policy guidelines have been issued for 'Exclusive Container Terminals (ECRT)' under which zones are authorized to declare an existing goods shed/any new terminal as ECRT. At such terminal container storage charges will be levied on per TEU per day basis. Hub and spoke operations will be allowed for such terminals with the objective of promoting aggregation.

3. **Joint Parcel Product - Rapid Cargo Service (JPP-RCS):** The policy focuses on e-Commerce and FMCG products with benefits of door-to-door delivery of consignments with real-time tracking facilities. Under the scheme, provision has been made for online booking of parcel space in the JPP-RCS services through a 'Virtual Aggregation Platform (VAP)'. During 2024-25, four pairs of JPP-RCS services were

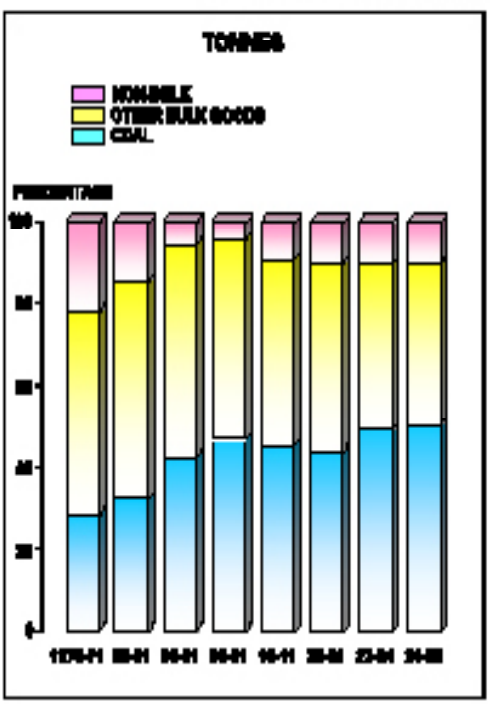
INDEX OF GROWTH OF FREIGHT

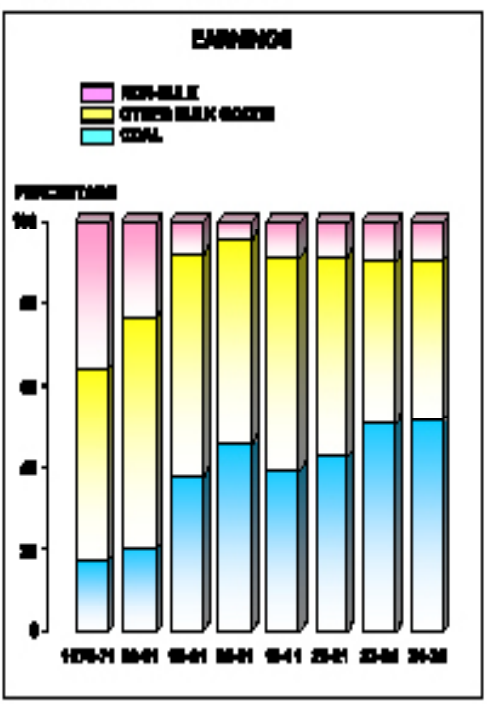


AVERAGE LEAD OF FREIGHT (KMS.)



SHARE OF BULK COMMODITIES IN FREIGHT TRAFFIC





operational between Surat-Narayanpur Anant, Renigunta-Nizamuddin, Tughlakabad-Yeshwantpur, and Bhivandi-Sankrail.

4. **BCN Wagons as deemed VPs:** In order to achieve the twin objectives of meeting the demand of customers and of gainfully utilizing the covered stock of idle BCN and BCNA wagons (as Deemed VPs), a new policy has been introduced on 16.12.2024, to enable loading of parcel traffic especially FMCG/FMCD and other White Goods (which are generally volumetric in nature), in these stocks (when there is shortage of VPs) at reduced carrying capacity (14 tonnes) at P-scale. This is expected to bring in additional parcel traffic in form of white goods.

5. **Procurement of rakes for freight traffic by inviting private investments:**

a. **General Purpose Wagon Investment Scheme (GPWIS):** To allow investment for procurement of General Purpose Wagons by End users, Public Sector Undertaking (PSUs), Port Owner, Logistics Providers and Mines Owners. The scheme permits eligible investors to invest in minimum of one rake of general-purpose wagon in any of the desired circuit(s) to carry any commodity in these rakes.

b. **Liberalized Special Freight Train Operators (LSFTO) Schemes:** The objective of the scheme is to increase railways share in transportation of non-conventional traffic in high capacity and special purpose wagons to increase the commodity base of Rail Traffic. This policy provides an opportunity to logistics service providers or manufacturer to invest in wagons and use advantages of rail transport of selected commodity to create a win-win situation for railways and themselves. This also creates an avenue for end users to optimally utilize their rolling stock by transporting their commodities as well as commodities of third party.

c. **Automobiles Freight Train Operator (AFTO) Scheme:** Automobile Freight Train Operator Scheme permits procurement and operation of special purpose rakes by private parties for transportation of automobiles.

d. **Wagon Leasing Scheme (WLS):** The Scheme introduced the concept of leasing of railway wagons on Indian Railways. The scheme aims at induction of rakes of general-purpose wagons; special purpose wagons approved under the above-mentioned schemes and wagons for containers movements through PPP route.

e. **Wagon Investment Scheme for Oil Sectors:** In order to encourage petroleum industry for investing into BTPN wagons, a policy on Wagon

Investment Scheme for Oil Sectors has been formulated on 07.03.2025. The objective of the policy is to encourage petroleum industry to investment into BTPN wagons in line with Government of India's policy of encouraging industry partnership in Railway Infrastructure, and to develop a long-term relationship of Indian Railways with stakeholders.

Claims:

IR paid ₹4.98 crore as claim compensation for goods/parcel/luggage during Financial Year 2024-25 as compared to ₹8.03 crore during last year 2023-24. The trend of claims settlement in the preceding five periods is given below:

Year	Number of Claims received	Number of Claims paid	Gross amount of compensation paid (₹ in crore)
2020-21	3,845	266	84.01
2021-22	3,401	194	28.63
2022-23	3,584	104	11.44
2023-24	3,102	151	8.03
2024-25	**3,732**	**78**	**4.98**



Coal Loading

Asset Utilisation

Some of the major efficiency indicators of IR's operational performance over the years a re given in the following tables:

A. Engine kilometres per day per engine in use:

(i) Goods:

Year	Broad Gauge			Metre Gauge		
	Steam	Diesel	Electric	Steam	Diesel	Electric
1950-51	150	-	191	140	-	98
1960-61	155	300	156	140	273	171
1970-71	121	347	316	133	280	245
1980-81	89	303	274	107	276	206
1990-91	52	445	398	88	399	224
2000-01	-	398	450	18	345	203
2010-11	-	384	478	-	102	-
2020-21	-	420	526	-	-	-
2022-23	-	501	419	-	-	-
2023-24	-	450	309	-	-	-
2024-25	**-**	**475**	**282**	**-**	**-**	**-**

(ii) Passenger:

Year	Broad Gauge			Metre Gauge		
	Steam	Diesel	Electric	Steam	Diesel	Electric
1950-51	249	-	397	211	-	130
1960-61	274	250	363	220	274	177
1970-71	250	669	437	228	383	376
1980-81	210	610	453	199	541	405
1990-91	189	673	482	185	569	382
2000-01	-	577	542	36	447	385
2010-11	-	594	671	34	390	-
2020-21	-	493	678	30	7	-
2022-23	-	752	857	30	163	-
2023-24	-	768	823	29	149	-
2024-25	**-**	**759**	**756**	**33**	**136**	**-**

Note: In view of the change in method of compilation of diesel and electric loco usage since 1981-82, the figures of earlier years are not strictly comparable

B. GTKms. (excluding weight of engine and departmental traffic) per kg. of tractive effort:

Year	Broad Gauge	Metre Gauge
1950-51	1,525	1,191
1960-61	1,864	1,444
1970-71	2,147	1,714
1980-81	2,372	1,708
1990-91	3,873	2,263
2000-01	4,498	1,628
2020-21	2,713	32
2022-23	3,882	243
2023-24	3,551	168
2024-25	**3,196**	**142**

C. Density:

The density of traffic in terms of NTKms., PKms. and GTKms. per route km. and per running track km. are given in the following two tables:

(Millions)

Year	Net Tonne Kms. Per Route Km.		Passenger Kms. Per Route Km.		Gross Tonne Kms. Per Route Km.	
	B.G.	M.G.	B.G.	M.G.	B.G.	M.G
1950-51	1.50	0.25	1.77	0.85	5.24	1.20
1960-61	2.76	0.54	2.03	0.89	8.32	2.18
1970-71	3.61	0.81	2.88	1.25	10.38	2.87
1980-81	4.34	0.80	5.15	1.72	12.55	2.76
1990-91	6.30	0.97	7.12	1.97	18.13	3.17
2000-01	6.96	0.24	9.49	2.08	21.95	1.79
2010-11	11.35	0.09	17.36	2.91	31.88	1.37
2020-21	11.18	-	3.59	0.07	23.17	0.02
2022-23	14.55	-	14.53	0.24	38.31	0.25
2023-24	14.58	-	15.93	*0.33	*38.84	*0.22
2024-25	**14.41**	**-**	**16.80**	**0.30**	**38.26**	**0.24**

*revised

(Millions)

Year	NTKMs Per Running Track Km.		Passenger Kms. Per Running Track Km.		Gross Tonne Kms. Per Running Track Km.	
	B.G.	M.G.	B.G.	M.G.	B.G.	M.G.
1950-51	1.23	0.24	1.45	0.85	4.29	1.19
1960-61	2.19	0.54	1.61	0.87	6.59	2.15
1970-71	2.60	0.79	2.07	1.22	7.49	2.87
1980-81	3.06	0.76	3.63	1.64	8.84	2.63
1990-91	4.41	0.92	4.98	1.87	12.67	3.01
2000-01	4.93	0.24	6.73	2.03	15.55	1.75
2010-11	8.08	0.09	12.37	2.75	22.72	1.29
2020-21	7.40	-	2.37	0.07	15.34	0.02
2022-23	9.24	-	9.23	0.25	24.32	0.25
2023-24	*9.07	-	9.91	0.32	*24.17	*0.22
2024-25	**8.86**	**-**	**10.33**	**0.29**	**23.53**	**0.23**

*revised

D. Coach Utilisation:

In 2024-25 the vehicle Kms. per vehicle day was 488 on BG and 61 on MG.

Year	Vehicle Kms. Per Vehicle Day	
	BG	MG
1950-51	264	204
1960-61	252	177
1970-71	282	191
1980-81	314	186
1990-91	408	254
2000-01	461	269
2010-11	529	203
2020-21	185	3
2022-23	470	27
2023-24	*493	*45
2024-25	**488**	**61**

*revised

E. Average freight train load:

The average net load per train in 2024-25 was 1,869 tonnes on BG. The average gross load per train was 3,031 tonnes on BG.

Year	Average Train Load (tonnes)			
	Net Load		Gross Load (including weight of engine)	
	B.G.	M.G.	B.G.	M.G.
1950-51	489	185	1,068	435
1960-61	656	298	1,354	648
1970-71	737	378	1,507	753
1980-81	884	487	1,721	871
1990-91	1,079	562	2,122	962
2000-01	1,233	414	2,533	806
2010-11	1,702	488	3,063	902
2020-21	1,738	-	2,925	-
2022-23	1,738	-	2,918	-
2023-24	1,899	-	*3,160	-
2024-25	**1,869**	**-**	**3,031**	**-**

*revised

F. Average freight train speed (Kms./hour):

Traction-wise and gauge-wise average speed of goods trains over the years is indicated in the following table:

Year	Broad Gauge			Metre Gauge All traction
	Diesel	Electric	All traction	
1950-51	-	20.8	17.4	15.0
1960-61	22.2	19.5	16.1	13.7
1970-71	22.9	25.2	17.9	14.7
1980-81	21.3	22.8	19.7	15.1
1990-91	22.6	23.1	22.7	17.6
2000-01	22.4	25.4	24.1	19.6
2010-11	23.5	27.0	25.6	14.7
2020-21	40.6	45.8	43.2	-
2022-23	31.2	30.7	30.8	-
2023-24	27.3	24.1	25.0	-
2024-25	**26.4**	**23.1**	**23.4**	**-**

G. Net tonne Kms. per engine hour and per goods train hour:

During 2024-25, NTKMs per engine hour stood at 12,779 for BG. NTKMs per goods train hour for BG was 43,467.

The table below shows the unit output measured by these indices in selected years:

Year	Net tonne Kms. per engine hour		Net tonne Kms. per goods train hour	
	B.G.	M.G.	B.G.	M.G.
1950-51	3,283	1,238	8,590	2,884
1960-61	4,170	1,766	10,808	4,232
1970-71	4,904	2,525	13,492	5,824
1980-81	6,295	3,345	17,677	7,562
1990-91	10,393	5,027	24,787	10,551
2000-01	12,850	3,773	29,752	8,539
2010-11	20,805	2,407	43,905	5,523
2020-21	13,693	-	74,021	-
2022-23	13,650	-	52,815	-
2023-24	*14,007	-	46,163	-
2024-25	**12,779**	**-**	**43,467**	**-**

*revised

H. Wagon Utilisation:

On an average, a wagon moved 176 Kms. per day on BG in 2024-25. NTKms. per wagon per day on BG was 7,292 in 2024-25. NTKms. per annum per tonne of wagon capacity on BG was 41,632. These indices of wagon utilization are given below:

(in terms of 4-wheelers)

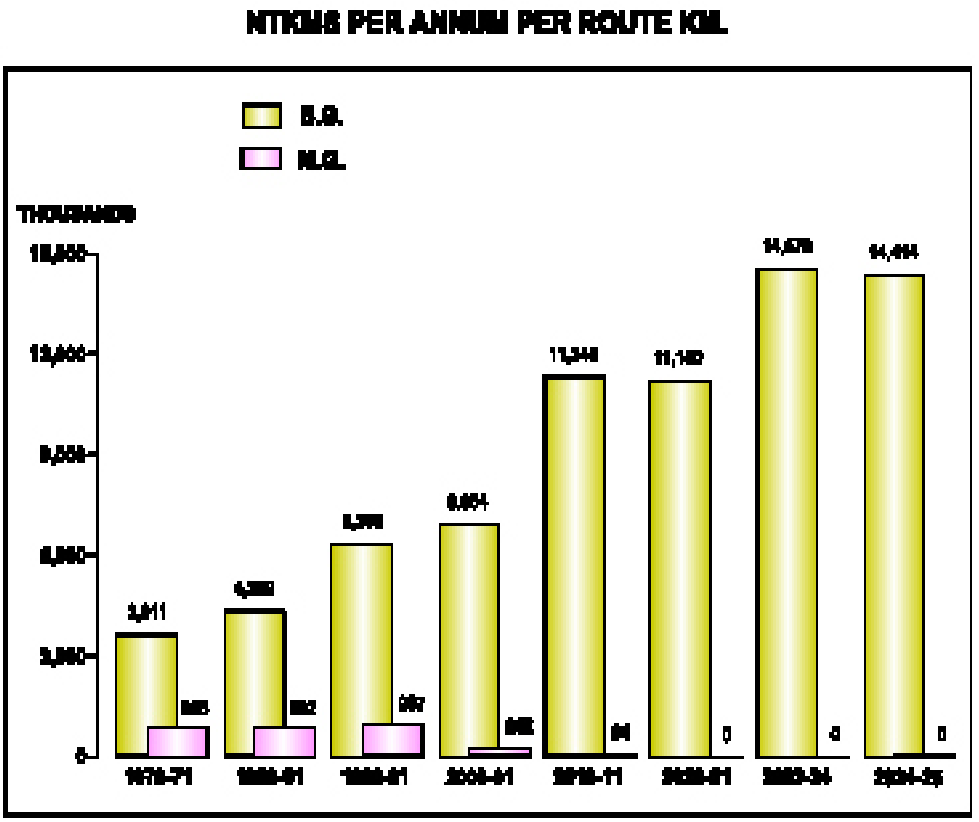
Year	Net tonne kms. per tonne of wagon capacity per day		Wagon kms. per wagon per day		Net tonne kms. per wagon per day	
	B.G.	M.G.	B.G.	M.G.	B.G.	M.G.
1950-51	11,833	9,021	62.3	50.2	710	304
1960-61	16,558	10,125	76.9	51.6	998	405
1970-71	15,117	12,583	73.4	58.4	908	524
1980-81	16,285	11,013	73.4	47.3	986	522
1990-91	23,418	18,629	110.5	69.7	1,407	810
2000-01	33,289	7,981	179.0	43.8	2,042	394
2010-11 +	57,953	7,300	262.1	31.6	9,247	663
2020-21	40,216	-	170.1	-	6,861	-
2022-23	41,776	-	223.0	-	8,670	-
2023-24	*42,334	-	192.0	-	7,851	-
2024-25	**41,632**	**-**	**176.0**		**7,292**	

(+) in terms of 8 wheelers from 2010-11 onwards.
* revised

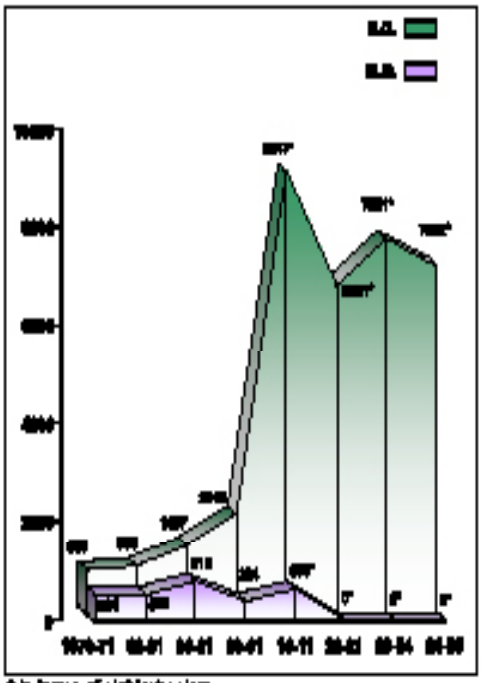
I. Wagon turn-round (in days):

The turn-round time of wagons, representing operational cycle time is given in the following table:

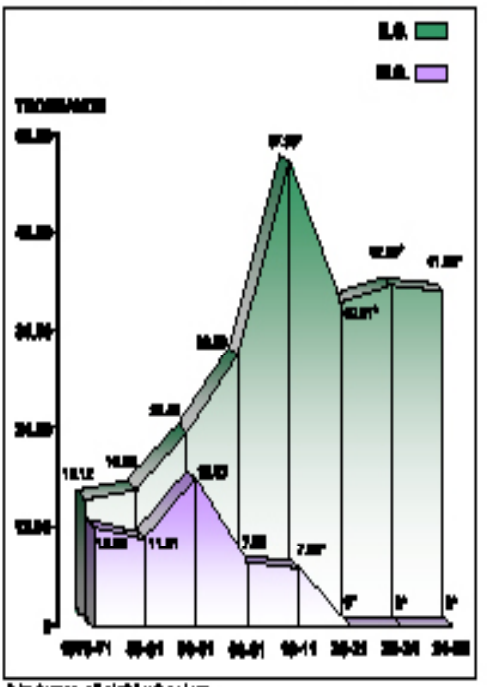
Year	B.G.
1950-51	11.0
1960-61	11.2
1970-71	13.3
1980-81	15.2
1990-91	11.5
2000-01	7.50
2010-11	4.97
2020-21	5.43
2022-23	4.70
2023-24	5.11
2024-25	**5.48**



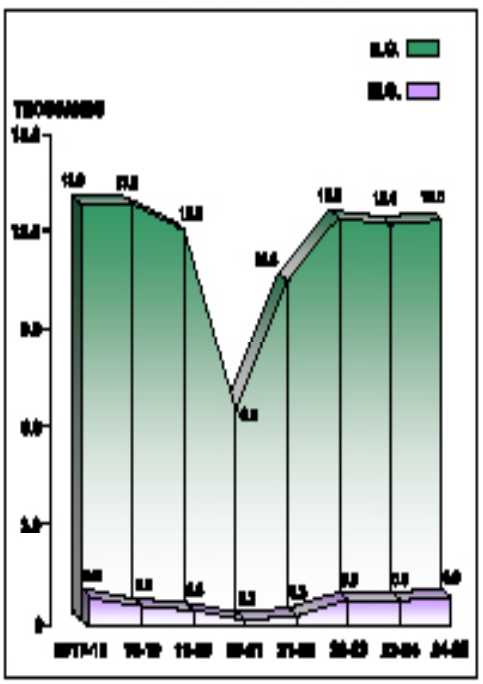
NET TONNE KILOMETRES PER WAGON PER DAY



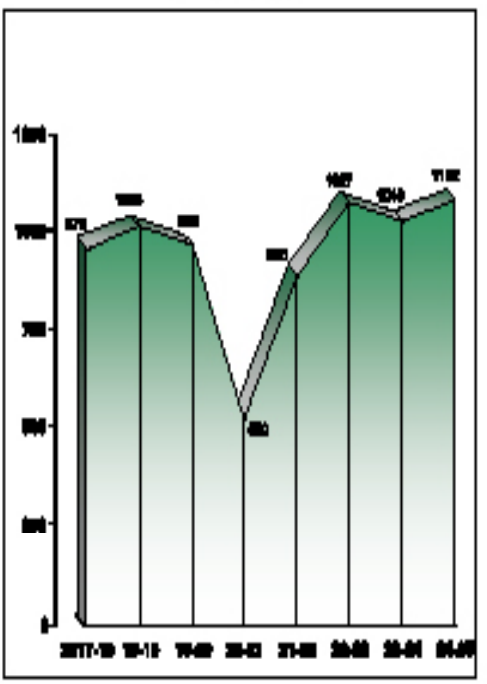
NET TONNE KILOMETRES PER DAY PER TONNE OF WAGON CAPACITY



TRAIN KILOMETRES PER RUNNING TRACK KM



TRAIN KILOMETRES PER EMPLOYEE



Safety

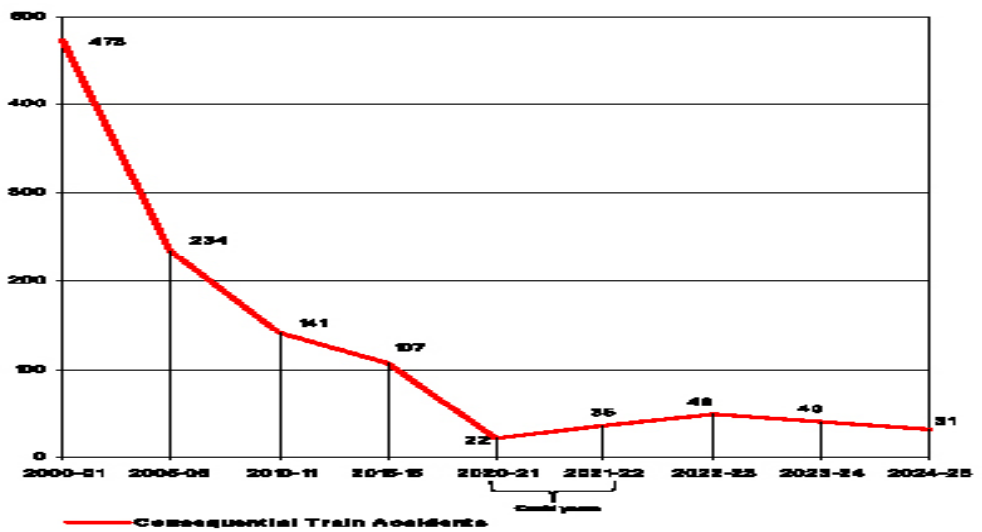
Accidents:

There were 31 consequential train accidents in the year 2024-25 as compared to 40 accidents during 2023-24. Accident per million train Kms, an important index of safety, on Indian Railways, remained at the same level of 0.03 in the year 2024-25 as compared to the previous financial year 2023-24. Comparative position of consequential train accidents including Konkan Railway, during the last five years is as under:

Year	Collision	Derailments	Level Crossing Accidents	Fire in trains	Misc. Accidents	Total	Accident Per Million Train Kms.
2020-21	1	17	1	3	0	22	0.03
2021-22	2	27	1	4	1	35	0.03
2022-23	6	36	1	4	1	48	0.03
2023-24	6	25	0	9	0	40	0.03
2024-25	**3**	**24**	**1**	**3**	**0**	**31**	**0.03**

Causes of Train Accidents:

Out of 31 consequential train accidents which occurred on Indian Railway during 2024-25, 27 were due to human failure. These 31 consequential train accidents include 22 accidents due to the failure of railway staff, 6 due to persons other than railway staff, 2 accidents were due to incidental factor and 1 accident was on account of sabotage.



Damage to Railway Property:

The cost of damage to railway property and duration of interruption to through communication caused by consequential train accidents during 2023-24 and 2024-25 are as under:

Year	Cost of Damage (in Lakh)		Interruption to through communication (Hours)
	Rolling Stock	Permanent Way	
2023-24	14,430.87	569.90	486.16
2024-25*	**10,533.43**	**5,170.34**	**484.40**

* Provisional

Compensation:

A sum of ₹1,008.61* lakh (approx.) was paid as compensation under section 124 of Indian Railways Act, 1989 for death / injury of passengers in train accidents to the next of kin / victims during 2024-25 as compared to ₹2,711.36* lakh (approx.) paid in 2023-24. The amount of compensation paid during the year relates to the number of cases settled and payment made during the year and not necessarily to the accidents that occurred during the year.

(*Excluding Konkan Railway and Metro Railway, Kolkata.)

Rashtriya Rail Sanraksha Kosh (RRSK):

RRSK, as a part of Capex, was introduced in 2017-18 with a corpus of ₹1 lakh crore and an annual outlay of ₹20,000 crore. The projects taken up under this fund relate to Track Renewal, Bridges, Signalling, Rolling Stock and Training & Amenities for safety of critical staff. Bulk of the expenditure from RRSK has been on Engineering & Signalling works and safety critical Passenger Amenities items. With continuous and assured funding from Gross Budgetary Support (GBS), Internal Generation and others, Safety works have been prioritized and adequate funding has ensured that these works are executed as per priority. During the period, 2017-18 to 2021-22, gross expenditure of ₹1.08 lakh crore was incurred on RRSK works.

The currency of RRSK has been extended by the Government of India for another five-year term beyond 2021-22 with a contribution of ₹45,000 crore from GBS. Expenditure of ₹13,894.84 crore in 2022-23, ₹12,805.69 crore in 2023-24 and ₹12,728.35 crore in 2024-25, respectively, was incurred under RRSK. In Budget Estimates 2025-26, a provision of ₹12,800 crore has been made under the fund.

Measures to Improve Safety:

- **Safety Focus:** In order to reduce accidents caused by human errors, a multi-pronged approach with focus on introduction of newer technologies, mechanization of maintenance, early detection of flaws etc. to reduce human dependence in the first place, along with upgrading the skills of human resources, were the prime drivers for accident prevention.
- **Periodical Safety Audits:** Periodical Safety Audits of different divisions by multi-disciplinary teams of Zonal Railways as well as Inter-Railway Safety Audits are conducted on regular basis. During the year 2024-25, 95 Internal Safety Audits (INTRA) and 36 Inter-Railway Safety Audits were carried out.
- **Training facilities:** Refresher training was imparted to 1,88,723 non-gazetted employees during the year 2024-25.

Measures to Avoid Collission:

Kavach is an indigenously developed Automatic Train Protection (ATP) system. Kavach is a highly technology intensive system, which requires safety certification of the highest order. Kavach aids the loco pilot in train running within specified speed limits by automatic application of brakes in case the loco pilot fails to do so and also help the train to run safely during inclement weather.

Kavach has so far been deployed on 1,548 RKm. on South Central Railway and North Central Railway. Kavach works are in progress for Delhi – Mumbai & Delhi – Howrah corridors (approximately 3,000 Route km).

Next phase of Kavach implementation is planned as under:

a. Project for equipping 10,000 Locomotives has been finalized.

b. Bids for track side works of Kavach for approximately 15,000 RKm. have been finalized covering GO, GD, HDN and identified sections of Indian Railways.

Measures to Reduce Derailments:

To avoid derailments, the measures taken, i.e. Track Renewal, Track upgradation, Bridges and Bridges inspection & management System are briefly enumerated in the chapter **'Track and Bridges' at page no. 72** of this book.

Measures Taken to Strengthen Safety and Reliability of Railway Coaches:

To strengthen safety and reliability of railway coaches, the measures

taken, i.e. induction of semi-high speed Vande Bharat Trainsets, Vande Bharat Sleeper Trains, Amrit Bharat Trains, Namo Bharat Rapid Rail, Vistadome coaches, Hydrogen Trainset, Complete switchover to LHB coaches, Bio-Toilets in Coaches, focus on improving safety in coaches, introduction of NMGH/ NMGHS coaches, facilities for divyangjan in passenger coaches, and other initiatives are briefly enumerated in the chapter **'Passenger Business' at page no. 31** of this book.

Provision of Automatic Smoke and Fire Detection System with Alarm System in EMU, MEMU & Kolkata Metro:

With a view to improve fire safety in EMU / EMU trains over IR, it has been decided to provide Aerosol-Based Fire Suppression System in conventional EMUs / MEMUs and Fire Alarm and Aerosol-Based Fire Suppression System in 3-phase EMUs / MEMUs. During 2024-25, 88 EMU rakes, 202 MEMU rakes have been made equipped with Automatic Smoke and Fire Detection System over IR. 22 EMU & 97 MEMU rakes have also been provided with Aerosol based Fire Suppression System. Sufficient enabling provisions have been made for carrying out the work over Indian Railways.

Measures Taken to Strengthen Safety and Reliability of Railway Coaches:

Indian Railways has taken the following steps to further strengthen the safety and reliability of railway coaches:

I. **Provision of Aerosol Based Fire Suppression System in electric panel of coaches:** With a view to improve fire safety in running trains, instructions have been issued to Production Units & Zonal Railways to provide Aerosol Based Fire Suppression System in the electric panels of coaches. Sufficient enabling provisions have been made for carrying out the work over Indian Railways. The details of coaches that have been provided with Aerosol Fire Suppression System in electric panels are as under:

Status of provision of Aerosol Based Fire Suppression System

Type of coach	AC coach	Non-AC coach	EMU	MEMU	Total
No. of coaches	18,043	2,732	261	1,164	22,200

II. Measures to curb Accidents at Level Crossings:

- **Interlocking of Level Crossing Gates:** Indian Railways have provided interlocking with signals at 11,094 Level Crossing Gates as on 31.03.2025, to enhance the safety at Level Crossings.

- **Sliding Boom at LC Gate:** Provision of Interlocked Sliding Boom has become very effective in minimizing disruption to train services when Level Crossing Gates get damaged by road vehicles especially in suburban areas. With provision of Sliding Boom Interlocking, signalling system continues to function normally with minimum effect on train operation. 8,155 Nos. of busy interlocked gates have been provided with Sliding Booms as on 31.03.2025 in addition to lifting barriers and further busy gates are also being progressively covered.
- **Level Crossings:** Level Crossings are meant to facilitate the smooth running of traffic in regulated manner governed by specific rules & conditions. Status of level crossings on Indian Railway as on 01.04.2025 is as under:

Total number of level crossings	**:**	**16,940**
Number of manned level crossings	:	16,499 (97%)
Number of unmanned level crossings	:	441 (3%)

Indian Railways has decided to progressively eliminate the level crossings for the safety of road users and train passengers. During the year 2024-25, 808 Nos. of manned level crossings have been eliminated. All unmanned level crossings on Broad Gauge have already been eliminated on 31.01.2019.

- **Road Over / Under Bridges:** To improve safety of train operation and reduce inconvenience to road users, level crossings are being replaced by Road Over/ Under Bridges / Subways (ROBs / RUBs) in a phased manner based on the quantum of traffic.

  During the year 2024-25, 299 ROBs and 964 RUBs / Subways have been constructed under cost sharing, railway cost / accommodation works, Deposit / BOT term and by NHAI over Indian Railway.

III. Other Administrative Measures:

The following measures have been taken by the Government to enhance safety in train operations:

- **Concept of Rolling Block:** Concept of Rolling Block was introduced in Indian Railways (Open Lines) General Rules vide Gazette notification dated 30.11.2023, wherein work of integrated maintenance / repair / replacement of assets is planned up to 52 weeks in advance on rolling basis and executed as per plan.
- **Constant Review of Safety Performance at Board's apex level:** Safety performance is invariably reviewed as the first item on the

Agenda of Board Meeting at the apex level. All accidents are analyzed in detail so that remedial measures can be initiated.

- **Safety review meeting with Zonal Railways:** Chairman and Board Members have been conducting Safety Review Meetings with General Managers and PHODs of Zonal Railways during their visits as well as through video conference.
- **Intensive Footplate Night Inspections:** Intensive Footplate inspections have been conducted at the level of SAG officers, branch officers and supervisors in the field.
- **Regular Safety Drives & Awareness Campaigns:** Safety drive and awareness campaigns have been launched from time to time, covering the lessons learnt from recent train accidents so as to prevent similar accidents in future.

Disaster Management Plan and Standard Operating Procedures (SOPs):

In accordance with the provisions of the Disaster Management Act, 2005, Ministry of Railways has formulated a comprehensive Disaster Management Plan. All Zonal Railways and Divisions have also developed their respective plans in alignment with this framework.

The Disaster Management Plan provides a structured approach encompassing all phases of disaster management, namely: risk reduction, mitigation, preparedness, response, recovery and building back better. It clearly delineates the roles and responsibilities of stakeholders to ensure rapid mobilization of resources and effective coordination during emergencies.

Additionally, detailed Standard Operating Procedures (SOPs) have been prepared for fire prevention and firefighting in railway coaches, with the objective of preventing loss of life and railway property. A dedicated protocol for managing train accidents has also been established to ensure swift and effective response.

Mock Drills and Field Exercises:

During the financial year 2024-25, Indian Railways conducted Full-Scale Disaster Management Exercises in collaboration with the National Disaster Response Force (NDRF) at 71 locations, covering every Division of all Zonal Railways as well as the Konkan Railway Corporation Limited.

Furthermore, Zonal Railways carried out quarterly mock drills in each division, deploying key railway resources such as Accident Relief Trains (ARTs), Accident Relief Medical Vans (ARMVs), Breakdown Cranes, and

other specialized equipment. These exercises were designed to rigorously test readiness, coordination, and response capabilities.

Intensive Training on Rescue:

The Indian Railways Institute of Disaster Management (IRIDM), Bengaluru, organized a specialized three-week course titled "Intensive Training on Rescue" for Railway Protection Force (RPF) personnel in September 2024. The programme was also attended by 19 NDRF personnel from various battalions, 32 RPF staff from different Zonal Railways, and four technicians from Northern Railway.

The course integrated theoretical and practical modules, covering the use of advanced disaster management equipment, cold-cutting tools, and modern firefighting technologies-including augmented and virtual reality simulations. Training also included practical drills simulating diverse scenarios such as:

- Rescue of injured passengers from a tilted coach,
- Rescue from elevated structures such as bridges, and
- Rescue from coaches inside tunnels.

Capacity Building and Knowledge Sharing:

IRIDM, Bengaluru, in collaboration with the National Institute of Disaster Management (NIDM), New Delhi, conducts an annual training course on Incident Response and Disaster Management Planning for serving officers of Indian Railways. This programme provides participants with a comprehensive understanding of policy frameworks and global best practices, thereby broadening their strategic perspective.

In addition, IRIDM organized a series of specialized training programmes aimed at strengthening institutional capacity to manage railway-related disasters. During 2024-25, a total of 2,028 railway personnel and 294 railway officers successfully underwent training through IRIDM initiatives.

The Network

Indian Railways (IR) is one of the world's largest rail networks with 69,439 Route Kilometres of route lengths as on 31.03.2025. Out of 69,439 RKMs, BG constitutes 67,372 RKMs (97.02%), MG 894 RKMs (1.29%) and NG 1,173 RKMs (1.69%). The growth of its Route Length, Running and Track Kms since independence is as follows:

Year	Route Kms.	Running Track Kms.	Total Track Kms.
1950-51	53,596	59,315	77,609
1960-61	56,247	63,602	83,706
1970-71	59,790	71,669	98,546
1980-81	61,240	75,860	1,04,480
1990-91	62,367	78,607	1,08,858
2000-01	63,028	81,865	1,08,706
2010-11	64,173	87,114	1,14,037
2020-21	68,103	1,00,866	1,26,611
2022-23	68,584	1,06,493	1,32,310
2023-24	69,181	1,09,748	1,35,207
2024-25	**69,439**	**1,11,641**	**1,37,522**

Zones /Headquarters	Route Kms.	Running Track Kms.	Total Track Kms.
Central, Mumbai	4,353	7,723	9,969
Eastern, Kolkata	2,855	6,172	7,738
East Central, Hajipur	4,400	7,235	9,518
East Coast, Bhubaneshwar	3,162	5,850	7,273
Northern, New Delhi	7,477	10,877	14,165
North Central, Allahabad	3,518	5,899	7,249
North Eastern, Gorakhpur	3,494	5,527	5,751
Northeast Frontier, Maligaon, (Guwahati)	4,412	5,409	7,223
North Western, Jaipur	5,613	8,039	8,471

Southern, Chennai	5,104	7,776	9,520
South Central, Secunderabad	6,637	10,380	12,646
South Eastern, Kolkata	2,749	5,873	6,752
South East Central, Bilaspur	2,448	4,394	5,561
South Western, Hubli	3,711	5,415	6,685
Western, Mumbai	6,284	9,023	11,288
West Central, Jabalpur	3,177	5,960	7,581
Metro Railway, Kolkata	45	89	132
Total	**69,439**	**1,11,641**	**1,37,522**

State-wise Route Kms/ Running Track Kms. /Total Track Kms.:

Following table shows Route Kms., Running Track Kms. & Total Track Kms. of railway lines across various States/Union Territories at the end of 2024-25.

State/Union Territory	Route Kms.	Running Track Kms.	Total Track Kms.
Andhra Pradesh	4,039	7,078	8,855
Arunachal Pradesh	12	12	27
Assam	2,571	3,153	4,199
Bihar	4,015	6,175	7,431
Chhatisgarh	1,239	2,505	3,177
Goa	69	96	119
Gujarat	5,051	6,761	8,391
Haryana	1,789	2,718	3,229
Himachal Pradesh	312	317	380
Jharkhand	2,652	4,953	6,250
Karnataka	3,672	5,522	6,868
Kerala	1,048	1,766	2,126
Madhya Pradesh	5,299	9,131	11,195
Maharashtra	5,915	9,917	12,717
Manipur	56	56	70
Meghalaya	9	9	13
Mizoram	18	18	25
Nagaland	40	40	59
Odisha	3,076	5,785	6,892

Punjab	2,265	2,910	3,669
Rajasthan	6,036	8,799	9,841
Tamil Nadu	4,050	5,866	7,204
Telangana	2,015	3,160	3,879
Tripura	265	265	337
Uttarakhand	346	452	527
Uttar Pradesh	8,821	14,751	17,925
West Bengal	4,172	8,593	10,698
Union Territory			
Chandigarh	16	18	103
Delhi	188	355	694
Jammu & Kashmir	360	435	593
Pondicherry	23	25	29
Total	**69,439**	**1,11,641**	**1,37,522**

Note: The remaining States/Union Territories have no railway line.

With its more than 170-year-old history, IR is a state-owned public utility of the Government of India under the Ministry of Railways.

As a national common carrier transporting passenger and goods over its vast network, Indian Railways has always played a key role in India's social and economic development. It is a cheap and affordable means of transportation for millions of passengers. As a carrier of bulk freight viz. ores and minerals, iron and steel, cement, mineral oils, food grains and fertilizers, containerized cargo etc., the importance of Indian Railways for agriculture, industry and the common man is well recognized. Indian Railways carried 19.98 million passengers and 4.43 million tonnes of freight each day during 2024-25.

IR, functioning as Ministry of Railways, is headed by the Minister for Railways. The apex body entrusted with the management of this mega enterprise is led by the Chairman & Chief Executive Officer (CEO), Railway Board. Members of the Railway Board include Member (Finance), Member (Infrastructure), Member (Traction & Rolling Stock) and Member (Operations & Business Development) who represent their respective functional domains. For administrative purposes, IR is divided into 17 Zones, each headed by a General Manager. Zonal Railways are further divided into smaller operating units called Divisions. There are 69 Operating Divisions in IR at present, each under a Divisional Railway Manager. In addition, there are a number of Production Units, Training Establishments, Public Sector Enterprises and other Offices working under the control of Railway Board.

Track and Bridges

As on 31.3.2025, the Indian Railways had		(in Kms.)
(i) Route length	-	69,439
(ii) Running Track length	-	1,11,641
(iii) Total Trackage	-	1,37,522
The following works were carried out during 2024-25:		
(i) Track renewal	-	6,851
(ii) Construction of New Line	-	1,105
(iii) Gauge conversion from MG/NG to BG	-	166
(iv) Track conversion from single to double line	-	1,977

New Lines:

During 2024-25, 1,105 Kms of new lines have been completed on the following sections:

Railway	Project	Section Commissioned	Kms.
Central	Track remodeling work at Uran BPCL, LPG Plant, Urn, Navi Mumbai	Track remodeling work at Uran BPCL, LPG Plant, Urn, Navi Mumbai	1
	Ahmednagar - Beed Parli new line	Amalner - Eganwadi	32.93
	Ahmednagar - Beed Parli new line	Eganwadi - Rajuri	25
	Ahmednagar - Beed Parli new line	Rajuri - Beed	10
Eastern	Mejia DVC Priority-1	Mejia DVC Priority-2	12.4
	Tarakeswar - Bishnupur new line	Maynapur - Barogopinathpur	7.7
	Tarakeswar - Bishnupur new line	Barogopinathpur - Jayrambati	7.159
East Central	North Urimari Railway siding (from takeoff to Silo)	North Urimari Railway siding (from takeoff to Silo)	8
	Siding for HURL Barauni	Siding for HURL Barauni	2.4
	Hajipur-Sagauli new line	Vaishali - Parukhas	16
	BRBCL Nabinagar	BRBCL Nabinagar	9.1
	Hajipur - Sagauli	Parukhas - Deoria	13
	Bandag Rapid loading siding	Banadag Rapid loading siding	2.8
	Nigahi ROR	Nigahi ROR	0.77
	Jayant Phase-II Silo Siding	Jayant Phase-II Silo Siding	1.3
	3rd Silo Dudhichua Siding	3rd Silo Dudhichua Siding	1.14
	Araria - Supaul new line	Supaul - Pipra	22

Railway	Project	Section Commissioned	Kms.
East Coast	Talcher - Bimlagarh new line	Sunakhani - Samal section	10
	Khurda - Balangir new line	Sonepur – Purunapani - Jharmunda	30
	Khurda - Balangir new line	Jharmunda - Boudh	16.27
	Khurda Road - Balangir new line	Boudh – Champapur - Puranakatak	27.14
	Sarla Project (Freight Maintenance Facility)	Sarla Project (Freight Maintenance Facility)	2.4
	Tata Steel - Expansion of Rail Connectivity Network at Kalinganagar	Tata Steel - Expansion of Rail Connectivity Network at Kalinganagar	5
	Railway siding at Banspani	Railway siding at Banspani	2.2
Northern	NTPC Unchahar	NTPC Unchahar	2.2
	USBRL	Sangaldan - Reasi	46
	Deoband - Roorkee new line	Deoband - Banhera Khas	10
	USBRL	Katra - Reasi	17
	Bhanupli - Bilaspur - Beri	Sh Anandpur Sahib - Nangal Dam	3.2
North Central	Ghatampur NUPPL	Ghatampur siding	8
	Jawaharpur TPP, JVUNL, Etah Part-1	Jawaharpur TPP, JVUNL, Etah Part-2	20.4
	Jawaharpur TPP, JVUNL Etah	Jawaharpur TPP, JVUNL Etah	4
	Obra C siding	Obra C siding	2.1
	Harduaganj TPP siding	Harduaganj TPP siding	3.5
	Jawaharpur TPP, JVUNL, Etah Part-II (Awa Garh Station)	Jawaharpur TPP, JVUNL, Etah Part-II (Awa Garh Station)	2
	Panki TPP Siding	Panki TPP Siding	3
	Khurja STPP	Khurja STPP	6.48
Northeast Frontier	Araria - Galgalia new line	Thakurganj - Pawakhali	22
	Agartala - Akhaura new line	Nischintapur Yard - Agartala	4
	Bairabi - Sairang	Bairabi - Hortoki	16.25
	Arariya - Galgalia new line	Y connection from Arariya court to Rahamatpur & Arariya RS to Rahamatpur	8.24
	Dimapur - Kohima new line	Shokhuvi - Molvom	15.4
North Western	Dedicated Test Track	Jabdinagar - Nawa and Gudha loop	7
	Suratgarh Thermal Power Plant	10 lines in STPS	14.5
	Dedicated Test Track	Dedicated Test Track	12
Southern	Pamban Bridge	Pamban Bridge	3.96

Railway	Project	Section Commissioned	Kms.
South Central	Const. of siding at BPCL, Krishnapatnam Nellore	Const. of siding at BPCL, Krishnapatnam Nellore	1.2
	Yadadri Thermal Power Station (YTPS) Stage-I	Yadadri Thermal Power Station (YTPS) Stage-I	10.68
	Nadikudi - Srikalahasti (NL)	Darsi - Mallavaram	15.71
South Eastern	Shifting of Y curve	Shifting of Y curve	8.5
	Rail Logistic Package of New Hot Strip Mill of Rourkela Steel Plant (RSP)	Rail Logistic Package of New Hot Strip Mill of Rourkela Steel Plant (RSP)	5.3
	Sardega RLS Connectivity	Sardega RLS Connectivity	2.58
South East Central	Gevra Laxman railway siding	Gevra Laxman railway siding	2.8
	NTPC Lara STPP	NTPC Lara STPP	22
	Chhal siding	Chhal siding	1.2
	NTPC Lara STPP	NTPC Lara STPP	46
	Dipika silo siding	Dipika silo siding	2.7
	Sipat silo siding	Sipat silo siding	0.78
	NTPC Mauda Stage-II	NTPC Mauda Stage II	3
	Kusmunda Connectivity	Kusmunda Connectivity	1.67
	Gevra Laxman Railway Siding Ph.-II	Gevra Laxman Railway Siding Ph.-II	2.12
	NTPC Lara - Kotarlia Station Connectivity with Tallapalli Mines	NTPC Lara - Kotarlia Station Connectivity with Tallapalli Mines	6.5
	Railway siding at Nava Raipur	Railway siding at Nava Raipur	2.78
South Western	Bagalkot - Kudachi new line	Khajjidoni - Lokapur	7.3
	Gadag Wadi new line	Linganbandi - Kushtagi	9.94
	Kadur - Chikkamagaluru - Beluru new line	Chikkamagaluru - Hadihalli	9.07
Western	DFC Connectivity at MMLP Vadodara	DFC Connectivity at MMLP Vadodara	1.3
West Central	Ramganjmandi - Bhopal new line	Ghatoli - Nayagaon	15
	Lalitpur - Singrauli new line	Satna Barethiya	19
	Ramganj mandi - Bhopal new line	Nayagaon - Khilchipur	22.33
	Ramganj mandi - Bhopal new line	Sant Hirdaram Nagar and Jharkhera	20.5
	Lalitpur - Singrauli new line	Govindgarh - Bhagwar	14
DFC	WDFC	Sanand - Makarpura	276
	WDFC	Palghar - Vaitarna	78
	Total		**1,105**

Gauge Conversion:

During 2024-25, 166 Kms of track was converted from MG/NG to BG as detailed below:

Railway	Project	Section Commissioned	KMs.
North Central	Gwalior – Sheopur kalan GC	Kailaras - Sabalgarh	28.66
South East Central	Kendri - Dhamtari GC	Abhanpur - Rajim	16.6
Western	Bhuj - Naliya GC	Deshalpur - Sanosara	25.5
	Bhuj - Naliya GC	Sanosara - Kothara	30.1
	Bhuj - Naliya	Kothara - Naliya	17.5
	Kalol - Kadi - Katosan	Kalol - Kadi	26.3
	Kalol - Kadi - Katosan GC	Kalol - Anakhol	11
	Ratlam - Mhow - Khandwa - Akola	DADN - Patalpani	5.5
	Mhow - Khandwa - Akola GC	Sanawad - Omkareshwar	5
	Total		**166**

Doubling:

During 2024-25, 1,977 Kms of double/multiple lines track were completed as detailed below:

Railway	Project	Section Commissioned	Kms.
Central	Pune - Miraj doubling	Jarandeshwar - Satara	7.6
	Wardha - Balharshah third line	Hinganghat - Nagari	16.44
	Daund - Manmad doubling	Puntamba - Kanhegaon section	8.7
	Pune - Miraj doubling	Wathar - Palsi	9.4
	Daund - Manmad doubling	Padhegaon - Rahuri	14.4
	Pune - Miraj doubling	Shirwade - Karad - Shenoli	21.56
	Wardha - Balharshah third line	Nagri - Chikni Road	12.26
	Wardha - Balharshah third line	Majri - Bhandak - Tadali	19.13
	Itarsi - Nagpur 3rd line	Bharatwada - Godhni	6.26
	Manmad - Jalgaon 3rd line	Chalisgaon - Pachora	44.94
	Daund - Manmad doubling	Daund - Kashti	10.37
	Nagpur - Wardha 3rd & 4th line	Sindi - Seloo	37.02
	Daund - Manmad doubling	Rahuri - Vambori	13.21
	Pune - Miraj doubling	Shindawane - Ambale	9.45
	Itarsi - Nagpur 3rd line	Godhni - Nagpur	5.4
	Daund - Manmad doubling	Akolner - Ahmednagar - Nimblak	18.81

Railway	Project	Section Commissioned	Kms.
East Central	Sagauli - Valmikinagar doubling	Narkatiaganj - Chamua	8
	Muzaffarpur - Sagauli doubling	Piprahan - Mahwal	16
	Muzaffarpur - Sagauli	Bapudham - Semra	11.4
	Sagauli - Valmikinagar	Kumarbag - Chanpatia	7.8
	Patratu - Sonnagar 3rd line	Japla - Nabinagar	15.8
	Sagauli - Valmikinagar doubline	Harinagar - Bhairoganj	8
	Kiul - Gaya doubling	Warisle Ganj - Nawadah	19.3
	Sagauli - Valmikinagar doubling	Chanpatia - Sathi	9
	Bakhtiyarpur flyover	Bakhtiyarpur flyover	4.2
	Karota patner-Mankatha surface triangle	Karota Patner – Askhok Dham	8
	Kharagpur - Adityapur 3rd line	Adityapur Yard	3.4
	Darbhanga bypass line connecting Shisho Halt and Kakarghatti excluding Darbhanga Yard	Darbhanga Bypass	9
	Karaila Road – Shakti Nagar Doubling	Anpara Road - Anpara section	4.81
	Patratu - Sonnagar 3rd line	Richughuta - Bendi	20.55
	Muzaffarpur - Sagauli doubling	Kaparpura - Piprahan	9.97
	Lalitgram Bypass	Lalitgram Bypass	1.57
	Kiul - Gaya doubling	Nawadah - Tilaiya	17.32
	Patratu - Sonnagar 3rd line	Sigsigi - Untari Road	10.47
	Garwa Road ROR	Garwa Road ROR	4.12
	Sagauli - Valmikinagar	Kumarbag - Bettiah	9
	Ramna - Singrauli doubling	Obra Dam - Paprakund	5.95
East Coast	Vizianagaram - Titlagarh 3rd line	Doikallu - Lanjigarh Road	25.4
	Koraput - Singapur	Lakshmipur Road – Singaram -Tikri	23
	Salegaon - Budhapank 3rd and 4th line	Dhenkanal - Sadashibapur-Hindol	40.62
	Kirandul - Jagdalpur doubling	Dantewara - Kamalur	14.65
	Kirandul - Jagdalpur section	Bacheli - Kirandul	9.14
	Kottavalasa - Koraput	Darliput - Gorapur	12.65
	Bhadrak - Nergundi 3rd line	Ranital Link Jn. Cabin - Bhadrak	5
	Vizianagaram - Titlagarh 3rd line	Doikallu - Muniguda - Bissamcuttack	30.15
	Salegaon - Budhapank 3rd and 4th line	Hindol road - Meramandali	27.28
	Kottavalasa - Koraput	Darliput - Padua	9.8
	Koraput - Singapur	Baiguda - Kakiriguma	12.39
	Bhadrak - Nergundi 3rd line	Jajpur Keonjhar Rd - Baitarani Rd	11.6

Railway	Project	Section Commissioned	Kms.
Northern	Rajpura - Bathinda doubling	Hadiaya - Lehra Muhabhat	33.5
	Palwal Prithala chord line	Palwal - Prithala	10
	Janghai - Phaphamau doubling	Janghai - Baryaram-Ugrasenpur	17.1
	Janghai - Phaphamau doubling	Ugrasenpur - Phaphamau Jn.	32.09
	Janghai - Pratapgarh- Amethi Doubling	Pratapgarh - Gaura	23.71
North Central	Jhansi - Khairar - Manikpur doubling	Mahoba - Kulpahar	21.44
	Mathura - Jhansi 3rd line	Hetampur - Dhaulpur	13.56
	Jhansi - Mathura 3rd line	Mathura - Baad	9.9
	Jhansi - Khairar doubling	Teharka - Mauranipur	22
	Bhimsen - Khairar doubling	Ragaul - Yamuna south bank	28
	Mathura - Jhansi 3rd line	Antri - Sandalpur	6.56
	Dailwara - Birari Chord line	Dailwara - Birari Chord line	7.55
	Prayagraj - DDU 3rd line	Karchana - Bheerpur	10
	Mathura - Jhansi 3rd line	Gwalior - Sandalpur	16.03
	Jhansi - Khairar - Manikpur doubling	Kulpahar - Belatal	9.07
North Eastern	Aishbag – Manak Nagar	Aishbagh - Manaknagar byepass	3.8
	Bhatni - Aunrihar doubling	Belthara Road - Kiriharapur	14
	Gonda - Burhwal 3rd line	Gonda Kacheri - Colonelganj	26
	Mau - Shahganj doubling	Khorason Road - Shahganj section	21.5
	Varanasi - Prayagraj doubling	Allahabad City - Allahabad Jn.	2.27
	Varanasi - Prayagraj doubling	Jhusi - Prayagraj Rambag - Prayagraj Jn.	7.33
	Bhatni - Aunrihar doubling	Dullahpur - Sadat	18.26
	Mau - Shahganj doubling	Phariha - Khorason Road section	20.01
Northeast Frontier	New Bongaigaon - Rangiya- Agthori	Barpeta - Pathshala	21.3
	New Bongaigaon - Goalpara - Kamakhya doubling	Chaygaon - Mirza	15
	Bongaigaon - Kamakhya doubling	Sorbhog - Barpeta	8
	New Bongaigaon - Rangiya - Agthori	Nalbari - Baihata UP line	31.78
North Western	Phulera - Degana	Govindi Marwar - Nawa City	9
	Ratangarh - Churu Doubling	Ratangarh - Molisar	19
Southern	Chennai Beach – Chennai Egmore	Permanent diversion for 4th line	0.5
	Chennai Beach–Chennai Egmore 4th line	Chennai Beach - Chennai Egmore	4.3

Railway	Project	Section Commissioned	Kms.
South Central	Kazipet - Balharshah 3rd line	Rechni Road - Asifabad	19
	Kazipet - Vijayawada 3rd line	Pandillapalli - Bonakalu	21
	Kazipet - Viyayawada 3rd line	Errupalem - Madhira	15.44
	Guntur - Guntakal doubling	Giddalur - Diguvametta	12
	Kazipet - Balharshah 3rd line	Warangal - Kazipet - Hasanparti quadrupling with RUR between Hasanparti and Kazipet	37.02
	Guntur - Guntakal doubling	Bugganipalle – Krishnammakona - Panyam	19.03
	Kazipet - Vijayawada 3rd line	Bonakalu - Motumari	10.91
	Kazipet - Vijayawada 3rd line	Khammam - Pandillapalli	9.6
South Eastern	Narayangarh - Bhadrak 3rd Line	Narayangarh - Belda	12.4
	Ranchi - Bondamunda doubling	Kurkura - Kanaroan	24
	Hatia - Bondamunda doubling	Bangurkela - Nawagaon	12.5
	Narayangarh - Bhadrak 3rd Line	Belda - Dantan	16.4
	Bondamunda - Rourkela 4th line	Bondamunda - Rourkela	9.3
	Hatia - Bondamunda doubling	Parbatonia - Orga	7.9
	Hatia - Bondamunda doubling	Link C cabin - Dumetra	5.38
	Purulia - Kotshila Doubling	Purulia - Kotshila Doubling	36.2
	Sankrail - Santragachi	Sankrail - Santragachi	8.6
South East Central	Jharsuguda - Bilaspur 4th line	Gatora - Bilaspur	8
	Rajnandgaon - Kalumna 3rd line	Paniajob - Bortalao	8
	Anuppur - Katni 3rd line	Badhwabara - Ghunghuti	13
	Rajnandgaon - Kalumna 3rd line	Kalumna - Kamptee section	8
	Anuppur - Katni 3rd line	Ghunguti - Mudaria-Birsingpur	16.3
	Rajnandgaon - Kalumna 3rd line	Salekasa - Dhanoli	7
	Jharsuguda - Bilaspur 4th line	Bhupdeopur - Robertson	9.3
	Anuppur - Katni 3rd line	Umaria - Lorha	10
	Anuppur - Katni 3rd line	Chandia - Vilayatkalan	9.5
	Rajnandgaon - Kalumna 3rd line	Gondia - Gangajhari	13.75
	Rajnandgaon - Kalumna 3rd line	Gondia - Davva Jn via ROR	13.5
	Jharsuguda - Bilaspur 4th line	Jamga - Kotarlia	8.4
	Jharsuguda - Bilaspur 4th line	Kotarlia - Raigarh	11.8
	Jharsuguda - Bilaspur 4th line	Raigarh – Kirodimal Nagar	5.3
	Jharsuguda - Bilaspur 4th line	Kirodimal Nagar - Bhupdeopur	10.1
	Rajnandgaon - Kalumna 3rd line	Gudma - Gondia	10
	Anuppur - Katni 3rd line	Birsinghpur - Nowrozabad - Karkeli - Umaria	30

Railway	Project	Section Commissioned	Kms.
South Western	Hosapete - Tinaighat doubling	Majorda - Cansaulim	4.4
	Hotgi - Kudgi - Gadag doubling	Mugalolli – Jadarama kunti	12.2
	Hosapete - Vasco da Gama doubling	Tinaighat - Duski	9.5
	Penukonda - Dharmavaram doubling	Penukonda - Makkajipalli	12
Western	Indore - Khandwa GC	Rau – Dr. Ambedkar Nagar	11.4
	Rajkot - Kanalus doubling	Rajkot - Padadhari	25
	Anand - Godhra doubling	Od -Thasra	22.2
	Mehesana - Palanpur doubling	Dharewada - Kamli	10.6
	Ratlam - Nimuch doubling	Namli – Barayala Chaurasi	11.2
	Ratlam - Nimuch doubling	Nimuch – Harkia khal	13
	Mehasana - Palanpur doubling	Kamli - Bhandu Moti Dau	18.89
	MUTP II	Kandivali - Ram Mandir	4.5
	Anand - Godhra doubling	Thasra Sevaliya UP line	13
	Anand - Godhra doubling	Vavadi Khurd - Godhra Jn	6.44
	Ratlam - Nimuch doubling	Harkia Khal - Malhargarh	13
	Rajkot - Kanalus doubling	Padadhari - Hadmatiya	15
	Anand - Godhra doubling	Sevaliya – Vavadi khurd	21
	Ratlam - Nimuch doubling	Barayala Chaurasi-Jaora-Dhodhar	25
West Central	Katni - Singrauli doubling	Vijaysota - Beohari	30.1
	Bina - Katni 3rd line	Hardua - New Majhgawam Phatak	12
	Bina - Katni 3rd line	Ganeshganj - Patharia	13
	Kota - Bina doubling	Malkhedi - Mahadevkhedi	6.9
	Katni - Singrauli doubling	Joba - Marwasgram	7.6
	Bina - Katni 3rd line	Damoh - Aslana	14
	Bina - Katni 3rd line	Girwar - Ganeshganj	13.7
	Total		**1,977**

Gauge-wise Details:

Broad gauge, though forming 97.02% of the route, generated 100% of the freight output (NTKMs) and 99.97% of the passenger output (PKMs).

Route length as on 31.03.2025 on each gauge, indicating double/multiple line, single line and electrified route, is given below:

Gauge	Single line			Double/multiple line			Grand Total
	Electrified	Non electrified	Total	Electrified	Non electrified	Total	
Broad (1676 mm)	33,787	1,644	35,431	31,723	218	31,941	67,372
Metre (1000 mm)	-	894	894	-	-	-	1,159
Narrow (762 mm/ 610 mm)	-	1,173	1,173	-	-	-	1,173
Total	**33,787**	**3,711**	**37,498**	**31,723**	**218**	**31,941**	**69,439**
%age to total RKMs	**-**	**-**	**54.00**	**-**	**-**	**46.00**	**100.00**

Almost all Double/Multiple Track sections and Electrified Routes are Broad Gauge. Metre and Narrow Gauges are mostly single line and non-electrified. Between 1950-51 and 2024-25, traffic density (million GTKms. per running track km.) increased from 4.29 to 23.53 on BG.

Rail Milling Machine (RMM):

RMM is a special purpose machine, which is deployed at locations which require removal of more material from rail head at isolated locations e.g. scabbing locations, locations in rear of reception signals, stretches with low welds etc. This helps in continuation of the rail in service, which otherwise would have to be replaced. RMM has been inducted for the first time on IR network to improve rail surface on above locations

Track Renewal and Maintenance:

During 2024-25, 6,851 kms in Complete Track Renewal (CTR) units of track renewal was carried out. The year wise details of Track Renewal done and expenditure incurred thereon are as under:

Year	Gross expenditure (₹ in crore)	Track Renewal carried out (Kms.)
2023-24	17,850	5,950
2024-25	**23,433**	**6,851**

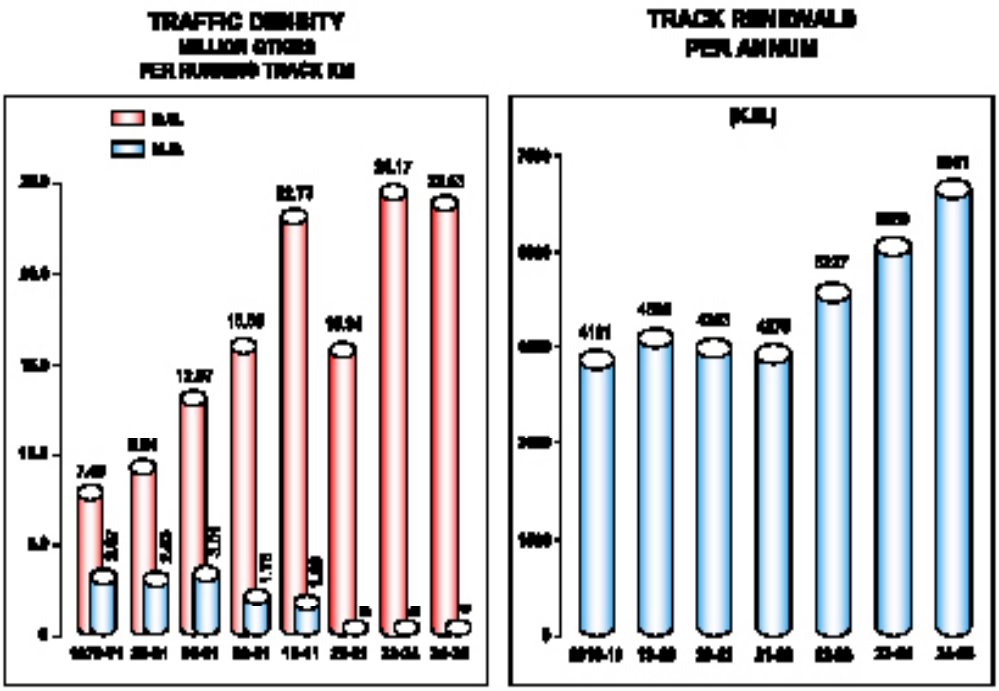
One Complete Track Renewal (CTR) unit comprises of one Km of Through Rail Renewal (0.5 CTR units) and one km of Through Sleeper Renewal (0.5 CTR units).

Track Upgradation:

The track constitutes the basic infrastructure of a railway system to carry railway traffic and provides continuous, safe & smooth path for movement of Railway Vehicles. Indian railways are moving ahead with ever increasing traffic of higher speed and heavy axle load necessitating continuous up-gradation of the track structure.

Several measures have been taken by Indian Railways to upgrade railway tracks which include use of modern track components consisting of 60 kg, 90 Ultimate Tensile Strength (UTS) rails, wider base Pre-Stressed Concrete (PSC) Sleeper with modern elastic fastenings etc. Fan-shaped turnouts on PSC Sleepers with Thick Web Switches and Weldable CMS Crossings are being laid. Steel Channel and H-beam Sleepers are provided on girder brides, and 260m long rail panels are used for rail renewals to minimize weld-joints. To strengthen the key areas of track infrastructure, Thick Web Switch Expansion Joint (TWSEJ) in place of conventional Switch Expansion Joint (SEJ), mobile Flash Butt Welding in place of conventional Thermit Welds, advanced USFD testing technique of rail and welds by phased Array technology etc. are being proliferated. Mechanization in track renewal/replacement is done using Track Relaying Trains, Points & Crossing Changing machines, Track Laying Equipment etc.

Deployment of Integrated Track Monitoring Systems (ITMS) and Oscillation Monitoring System (OMS) is another area for comprehensive health assessment to ascertain optimal maintenance requirements. Induction of advance modern machines for track maintenance i.e. high output tampers, high output Ballast Cleaning Machines and Rail Grinding Machines etc., is done for enhanced output and enhancement of safety and mobility. Adoption of Self-propelled Ultrasonic Rail Testing Car (SPURT) and Rail-Cum-Road Vehicle (RCRV) based USFD system for testing of rails/welds is done for advance safety measures.



In order to enable precise maintenance inputs and regular monitoring, web enabled Track Management System (TMS) has been adopted for integration and data analytics of the track related records.

Bridges:

As on 01-04-2025, IR has a total number of 1,68,845 bridges, out of which 756 bridges are important, 13,815 bridges are major and 1,54,274 bridges are minor. During the year 2024-25, a total nos. of 2,643 bridges have been strengthened/rehabilitated/rebuilt to enhance safety of train operation.

Bridge Inspection and Management System:

Modern Bridge Inspection Techniques have been adopted, which includes inspection by drones, under water inspections, monitoring the water level with the help of Water Level System, 3D scanning of river bed etc.

Level Crossings:

Level crossings are meant to facilitate smooth running of traffic in a regulated manner governed by specific rules & conditions. Status of level crossings on IR as on 01.04.2025 is as under:



Foot Over Bridge at Hathras City Railway Station

Total number of level crossings	:	16,940
Number of manned level crossings	:	16,499 (97%)
Number of unmanned level crossings	:	441(3%)

Indian Railway has decided to progressively eliminate the level crossings for the safety of road users and train passengers. During the year 2024-25, 808 Nos. of manned level crossings have been eliminated. All unmanned level crossings on Board Gauge have already been eliminated as on 31.01.2019.

Road Over/ Under Bridges:

To improve safety of train operation and reduce inconvenience to road users, level crossings are being replaced by Road Over/Under Bridges/Subways (ROBs/RUBs) in a phased manner based on the quantum of traffic.

During the year 2024-25, 299 ROBs and 964 RUBs/subways have been constructed under cost sharing, railway cost/accommodation works, Deposit/ BOT term and by NHAI over Indian Railway.

Land Management:

As on 31.03.2025, Indian Railways (IR) owns about 4.99 lakh hectares of land, about 85% of which is under Railways' operational and allied usages such as laying new lines, doubling, gauge conversion, track, stations, workshops, staff colonies, etc.

The break-up of the land is as under:

S.No.	Description	Area (in lakh hectares)
1.	Track and structures including Stations, colonies, etc.	3.86
2.	Afforestation	0.24
3.	'Grow More Food' scheme	0.01
4.	Commercial licensing	0.04
5.	Other uses like pisciculture	0.12
6.	Encroachment	0.01
7.	Vacant land	0.71
	Total	**4.99**

Creation of various infrastructure facilities for development of future rail network largely depends on the availability of land. Therefore, preservation and meaningful interim use of railway land is the main objective of IR's land-use policy. Vacant railway land is also permitted to utilize for cargo terminals, cargo related activities like warehouses, renewable energy and infrastructure for public service utilities.

During 2024-25, Railways carried out mass plantation of 78.32 lakh trees and are making all efforts to plant more and more trees.

Besides, railway land is also licensed to railway employees belonging to Group 'C' category under 'Grow More Food' scheme, for growing vegetables, crops etc.

Railways have also taken up commercial use of such land which may not be required by the Railways for its immediate future use. Through an amendment to Railways Act, 1989, Rail Land Development Authority (RLDA), under the Ministry of Railways, was constituted on 1st November 2006 to undertake all tasks related to commercial development on railway land/air-space under the control of Ministry of Railways. Thus, about 156 sites for commercial development and 118 sites for colony redevelopment measuring total of 1,397.66 hectares (approx.) (660.53 hectares for commercial and 737.13 hectares for colony redevelopment) were entrusted to RLDA as on 31.03.2025. Accordingly, RLDA is in the process of developing these sites.

Besides commercial development of vacant Railway land, RLDA has also been assigned the task of development of Multi-Functional Complexes (MFCs). As on 31.03.2025, a total number of 64 sites have been entrusted to the RLDA, out of which, 15 have already been successfully completed and commissioned. In addition to this, IRCON is currently managing 24 MFCs.



Mobile Rail Grinding Machine

Electrification

Indian Railways' Mission 100% Electrification policy is seen as pivotal for the country's entire energy sector. The government initially stepped up the rate of railway electrification in order to reduce crude oil imports and save foreign exchange payments. However, there has been growing recognition that it will deliver significant environmental benefits. In performance terms, electric traction provides users with a better quality of service. The higher power of electric locomotives increases the average speeds and loadings for both freight and passenger trains, which in turn offers a tremendous opportunity to modernize railways and support economic development. Railway Electrification will provide the country with an environment friendly, green and clean mode of transport and will reduce the carbon footprint.

For a long time, the railway was largely fueled by coal and diesel, but electrification has been growing steadily since independence in 1947, but the past ten years have seen some remarkable transformation. Since then, the focus has been on delivery and majority routes have been electrified.

By March'2025, electrification on Indian Railways has been extended to 65,510 RKms. excluding Konkan Railway. This constitutes 97.24% of the total BG Railway Network.

II. Progress of Railway Electrification:

(a) The progress of Electrification since independence is tabulated below:

Year	Cumulative Electrified (Rkms)
1951	388
1961	748
1971	3,706
1981	5,345
1991	9,968
2001	14,856
2011	19,607
2021	45,772
2023	58,074
2024	62,253
2025	**65,510**

(b) During year 2024-25, a total of 2,701 RKms. has been electrified.

III. Sections Electrified in (2024-25):

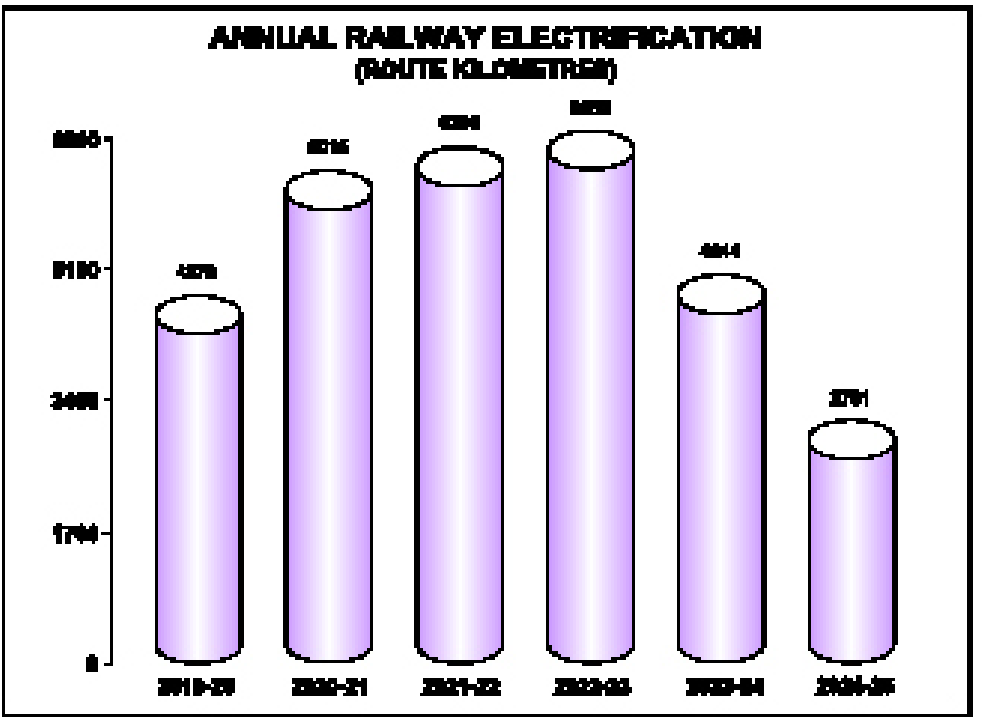
S.No.	Section	Railway	State(s)	RKms.
1	Wardha - Deoli - Kalamb NL	CR	Maharashtra	40
2	Ashti - Amalner	CR	Maharashtra	33
3	Harlatanr - Hansdiha	ER	Jharkhand	19
4	Krishnanagar - Amghata	ER	West Bengal	8
5	Maynapur - Baragopinathpur NL	ER	West Bengal	8
6	Sonepur - Puranakatak NL	ECoR	Odisha	74
7	Talcher Road - Kamalanga NL	ECoR	Odisha	5
8	Samal - Parabil NL	ECoR	Odisha	6
9	Vaishali - Deoria NL	ECR	Bihar	29
10	Karnauti - Bakhtiyarpur NL	ECR	Bihar	5
11	Shisho - Kakarghatti	ECR	Bihar	10
12	Jhanjharpur - Laukaha	ECR	Bihar	43
13	Khagaria - Alauli	ECR	Bihar	19
14	Palwal - New Prithala	NR	Haryana	11
15	Sangaldan - Shri Mata Vaishno Devi Katra	NR	J&K	63
16	Deoband - Roorkee NL	NR	Uttarakhand	31
17	Jora Alapur - Kailaras GC	NCR	Madhya Pradesh	13
18	Dailwara - New Lalitpur Town	NCR	Madhya Pradesh	8
19	Aishbagh - Manaknagar NL	NER	Uttar Pradesh	5
20	Katakhal - Bairabi	NFR	Assam & Mizoram	86
21	Furkating - Simaluguri - Dibrugarh & Mariani - Chinnamara - Jorhat Town	NFR	Assam	227
22	Maibong - New Haflong	NFR	Assam	34
23	Simaluguri - Duliajan	NFR	Assam	86
24	Balipara - Bhalukpong	NFR	Assam	34
25	Dhekiajuli - Rangapara - Dekargaon	NFR	Assam	46
26	Rangapara - Harmuti - Naharlagun & Harmuti - North Lakhimpur - Dhamalgaon	NFR	Assam & Arunachal Pradesh	304
27	New Tinsukia - Dibrugarh	NFR	Assam	42
28	Nischintapur - Agartala - Sabroom	NFR	Tripura	118
29	New coochbehar - Golakganj - Dhubri & New Coochbehar - Bamanhat	NFR	Assam & West Bengal	173
30	Maynaguri - New Mal	NFR	West Bengal	41
31	Bechhiwar - Himmatnagar	NWR	Gujarat & Rajasthan	70
32	Sarupsar - Anupgarh	NWR	Rajasthan	56
33	Jaisalmer - Ashapura Gomat	NWR	Rajasthan	104
34	Phulera - Makrana	NWR	Rajasthan	64

S.No.	Section	Railway	State(s)	RKms.
35	Thaiyat Hamira - Sanu	NWR	Rajasthan	56
36	Thiruvarur - Agastiyampalli	SR	Tamil Nadu	63
37	Walajah Road - Ranippettai NL	SR	Tamil Nadu	5
38	Khanapur - Taj Sultanpur	SCR	Karnataka	97
39	Akanapet - Medak	SCR	Telangana	17
40	Bhanupratappur -Tadoki - Antagarh	SECR	Chhattisgarh	44
41	Abhanpur - Rajim GC	SECR	Chhattisgarh	16
42	Castlerock - Caranzol	SWR	Goa	7
43	Miraj - Kudachi	SWR	Karnataka	30
44	Sakaleshpur - Donigal	SWR	Karnataka	9
45	Subrahmanya Road - Shrivagilu	SWR	Karnataka	14
46	Bhestan - Vaitarna	WR	Gujarat & Maharashtra	197
47	Veraval - Somnath	WR	Gujarat	2
48	Asarva - Himmatnagar	WR	Gujarat	86
49	Moraiya - Bhimnath	WR	Gujarat	105
50	Rewa - Govindgarh NL	WCR	Madhya Pradesh	20
51	Satna - Barethiya NL	WCR	Madhya Pradesh	18
	Total			**2,701**

IV. Important Railway Electrification Projects Completed during 2024-25:

S.No.	Section	Railway	State(s)	RKms.
1	Rangiya Jn. - Rangapara - Harmuti -Naharlagun including branch lines	NFR	Arunachal Pradesh & Assam	339
2	New Jalpaiguri - New Mal Jn. - Alipurduar -Samuktala and Alipurduar - New Coochbehar incl. New Mal Jn. - Changrabandha, New Changrabandha - New Coochbehar, New Coochbehar - Bamanhat, New Coochbehar -Fakiragram - Dhubri	NFR	Assam & West Bengal	506
3	Hanumangarh - Sriganganagar - Sarupsar -Suratgarh incl. Sarupsar - Anupgarh	NWR	Rajasthan	281
4	Suratgarh - Phalodi - Bhildi incl. Phalodi -Jaisalmer	NWR	Rajasthan & Gujarat	902
5	Bikaner- Merta - Jodhpur and Merta - Phulera	NWR	Rajasthan	424
6	Udaipur City - Himmat Nagar	NWR	Gujarat	210
7	Thaiyat Hamira - Sanu incl. Pipar Road - Bilara, Makrana - Parbatsar and Merta Rd. - Merta city	NWR	Rajasthan	136

S.No.	Section	Railway	State(s)	RKms.
8	Tiruturaipundi - Agastiyampalli	SR	Tamil Nadu	37
9	Miraj - Londa	SWR	Karnataka	189
10	Rajkot - Jetalsar - Veraval - Somnath with Jetalsar - Wansjaliya	WR	Gujarat	278





Accomplished 100% Electrification work of Broad Gauge Network, WR

Signal and Telecom

Signalling:

To enhance safety in train operations and make it efficient, Modern Signalling Systems comprising of Panel Interlocking/ Route Relay Interlocking/ Electronic Interlocking (PI/RRI/EI) with Multi Aspect Colour Light Signals (MACLS) are being progressively provided. So far 6,628 stations (covering about 99.7% of interlocked Broad Gauge stations) on Indian Railways have been provided with such systems, replacing the obsolete Multi Cabin Mechanical Signalling System, thus optimizing operational cost involved in its operation as well as enhancing safety by reducing human intervention.

Indian Railways have, in principle, taken a decision in 2016 to provide Electronic Interlocking in future at all installations. Out of 6,649 interlocked stations including 21 Mechanical Signalling Stations, 3,691 stations have been provided with Electronic Interlocking System as on 31.03.2025.

Complete Track Circuiting: To ensure track occupation verification, Track Circuiting has been completed at about 35,909 locations up to 31.03.2025 covering A, B, C, D Special and E Special route. Total 6,635 stations (99.78%) have been provided with Complete Track Circuiting over Indian Railways.

Block Proving by Axle Counter (BPAC): To enhance safety and improved mobility, automatic verification of complete arrival of train at a station, Block Proving by Axle Counter (BPAC) is being provided at stations having centralized operation of points and signals. As on 31.03.2025, Block Proving by Axle Counters (BPAC) has been provided on 6,127 block sections.

Intermediate Block Signalling (IBS): Provision of Intermediate Block Signalling (IBS) has proved very useful in enhancing line capacity without extra recurring revenue expenditure in the form of operating manpower and amenities required while developing and operating a block station. As on 31.03.2025, Intermediate Block Signalling has been provided in 780 block sections on Indian Railways.

Automatic Block Signalling (ABS): For augmenting line capacity and reducing headway on existing High-Density Routes on Indian Railways, signalling provides a low cost solution by provision of Automatic

Block Signalling. As on 31.03.2025, Automatic Block Signalling has been provided on 5,525 Route Km.

Automatic Train Protection System: Kavach is an indigenously developed Automatic Train Protection (ATP) system. Kavach is a highly technology-intensive system, which requires safety certification of the highest order. Kavach aids the loco pilot in train running within specified speed limits by automatic application of brakes in case Loco Pilot fails to do so and also helps the train to run safely during inclement weather.

Kavach has so far been deployed on 1,548 Route Km. on South Central Railway and North Central Railway. Kavach works are in progress for Delhi – Mumbai & Delhi – Howrah corridors (approximately 3,000 Route km).

Next phase of Kavach implementation is planned as under:

a. Project for equipping 10,000 Locomotives has been finalized.

b. Bids for track side works of Kavach for approximately 15,000 RKm. have been invited covering all GQ, GD, HDN and identified sections of Indian Railways.

Centralized Traffic Control (CTC): It is a computer based system which facilitates control and management of multiple signalling installations covering a number of stations from a single location. It also provides a real time simulation of railway traffic centrally helping in real time traffic planning for punctual train operations. Controllers can manage train movements directly from CTC centre on real time basis.

Centralized Traffic Control (CTC) covering 409 Route Km. of double line section with 47 stations on Aligarh - Kanpur Route has been operationalized. Work for interfacing of CTC with 'COA' is ongoing on Tundla – CTC on North Central Railway. CTC is planned for further proliferation on three more divisions based on the use cases from Tundla CTC.

Train Management System: TMS provides real-time status of train positions, all train movements and a complete view of the section covered on a giant screen provided in the divisional control centre. Punctuality reports, rake and crew links, train graphs, and unusual occurrence reports are generated in the control office.

The overall display panel, known as the 'Mimic Indication Panel', is designed to present detailed status of the system at a glance. It is expected that with the commissioning of TMS/ CTC projects, our controllers shall be able to efficiently manage train operations. Besides providing real time train

running information in the control offices, passengers shall also be provided with accurate arrival/ departure information at stations through automatic working of the Passenger Information System at Stations. This system has been provided on Suburban sections of Mumbai on Western & Central Railways and Howrah of Eastern Railway. Similar system is being provided at Khurda Road in East Coast Railway and Sealdah Division in Eastern Railway.

Interlocking of Level Crossing Gates: Indian Railways have provided interlocking with signals at 11,094 Level Crossing Gates as on 31.03.2025, to enhance the safety at level crossings.

Sliding Boom at LC Gate: Provision of Interlocked Sliding Boom has become very effective in minimizing disruption to train services when Level Crossing Gates get damaged by road vehicles especially in suburban areas. With provision of Sliding Boom Interlocking, Signalling System continues to function normally with minimum effect on train operation. 8,155 Nos. of busy interlocked gates have been provided with Sliding Booms as on 31.03.2025 in addition to lifting barriers and further busy gates are also being progressively covered.

Growth of deployment of Signalling on Indian Railways:

Item	March, 21	March, 22	March, 23	March, 24	March, 25
Panel Interlocking (Stations)	3,747	3,438	3,134	2,950	**2,751**
Route Relay Interlocking (Stations)	247	226	217	201	**186**
Electronic Interlocking (Stations)	2,206	2,572	3,045	3,424	**3,691**
PI/ RRI/ EI (Stations)	6,200	6,236	6,396	6,575	**6,628**
Block Proving by Axle Counter (Block sections)	5,805	6,003	6,364	6,058	**6,127**
Automatic Signalling (Route Km)	3,447	3,549	3,908	4,431	**5,525**
Intermediate Block Signaling (Block sections)	628	666	727	756	**780**
Interlocked level Crossing Gates (Nos.)	11,710	10,854	11,079	11,062	**11,094**

Self-Sufficiency:

Signalling Workshop: Railway Signalling installations use a number of specialized equipment for smooth & safe running of trains. With upgradation of technology and shift towards electrical/ electronic system of signalling, the demand for these equipment has gone up. To attain self-sufficiency in meeting this increased demand, IR's Signal Workshops at Podanur on

Southern Railway, Mettuguda on South Central Railway, Gorakhpur on North Eastern Railway, Howrah on Eastern Railway, Byculla on Central Railway, Sabarmati on Western Railway, Kharagpur on South Eastern Railway and Ghaziabad on Northern Railway have been manufacturing items like Electric Point Machines, Tokenless Block Instrument, Double Line Block Instruments, Axle Counters, various types of Relays, etc. Year wise out-turn achieved by these S&T workshops is as under:

Year wise Out-Turn of Signal and Telecommunication Workshop:

Year	Out Turn in ₹ Lakhs
2020-21	25,041.89
2021-22	31,300.00
2022-23	34,033.42
2023-24	45,771.00
2024-25	**36,769.00**

Telecommunication:

Telecommunication plays an important role in train control, operation and safety on IR. Indian Railways has set up a state of the art, nationwide telecom network for meeting its communication needs. RailTel, a Railways Central Public Sector Enterprise is successfully exploiting surplus capacity of IR Telecom network commercially.

As on March 2025, Indian Railways has about 66,858 Route Kilometers of Optical Fibre Cable (OFC) which is carrying Gigabits of traffic. Railways Control Communication which is quintessential for train operation is also working on this OFC system. This OFC network is also contributing significantly in building National Knowledge Network through RailTel. RailTel also provides Rail Wire Broadband services.

In line with "Digital India" initiative of Government of India, Railways have provided Wi-Fi Internet facility at 6,115 stations. Indian Railways is also using 1.63 lakh VHF sets to ensure safety and enhance reliability in train operations.

To enhance the security of passengers & premises and to work as a strong deterrent to crime in stations' premises, particularly those against women and children, Railway has planned to provide Video Surveillance System at all stations (All category except halt stations) of Indian Railways.

Video Surveillance (CCTV) System has been provided at 1,113 stations till 31.03.2025. In addition, CCTV is also provided at Railway Offices & at all Divisional & Zonal Hospitals over Indian Railways.

Elephant Intrusion in various parts over Indian Railways has been a cause of safety concern for a long time. It results in train derailments causing loss to wild life, human fatalities, disruption in train operations and huge loss to Indian Railways. Various preventive measures have been taken by Indian Railways to deal with such situations. In this connection, Dedicated OFC based Acoustic Sensing System is planned to provide additional aid to warn about elephant intrusion in various zones so that necessary preventive action may be taken to provide an innovative safety solution to Railways Train Traffic. As on date, it has been provided in 141 RKms in Northeast Frontier Railway.

Railways have been allocated dedicated 5 MHz Bandwidth in 700 MHz spectrum for captive Mobile Train Radio Communication Telecom (MTRC).

Railways have also established their Multi-Protocol Level Switching (MPLS) based Next Generation Network (NGN) for voice traffic. This Next Generation Network (NGN) has been used to interconnect more than 100 exchanges of Railways carrying the administrative voice traffic. Common User Group (CUG) mobile phones have also been hired to enable communication while on move to enhance safety, reliability and productivity. Further Railways have decided to extend the CUG facility to all its employees.

Telecom also plays a major role in ensuring passengers' comfort. For the convenience of passengers, Train Information Boards have been provided at 1,398 stations, Public Address (PA) Systems at 6,159 stations and Coach Guidance System at 932 stations.

As part of digital initiative of Government of India and to bridge digital divide, Wi-Fi facility has been provided at 6,115 stations as on 31.03.2025. Indian Railways have progressively been implementing e-Office application for paperless working in the office besides improving transparency and efficiency in the system. Till 31.03.2025, 236 locations including all zonal & divisional headquarters have been connected through e-Office & approx. 1.47 lakh user accounts have been created over Indian Railways.

Important Telecom Assets are tabulated below:

S.No.	Installation	Units	As on 31.03.2024	As on 31.03.2025
1	Optical Fibre Cable	RKms	66,179	**66,858**
2	Quad Cable	RKms	65,943	**66,522**
3	Railway Telephone Subscribers Lines	Nos.	3,45,374	**3,45,374**
4	No. of Control Sections provided with Dual Tone Multiple Frequency (DTMF) control equipment	Nos.	325	**325**
5	Mobile Train Radio communication System (Route kms.):			
	(a.) GSM ® based	RKms	2,340	**2,340**
	(b.) TETRA based	RKms	75.38	**135.85**
6	Public Address System	Nos. of STNs	5,980	**6,159**
7	Train Display Boards	Nos. of STNs	1,274	**1,398**
8	Coach Guidance System	Nos. of STNs	756	**932**
9	VHF Sets			
	(a.) 5 Watt sets (Hand held)	Nos.	1,41,726	**1,63,988**
	(b.) 25 Watt sets (At Stations)	Nos.	7,335	**9,345**
10	V SAT	Nos.	324	**296**
11	Railnet Connections	Nos.	1,70,189	**1,72,383**
12	UTS/ PRS Circuits	Nos.	10,409	**10,447**
13	FOIS Circuits	Nos.	3,003	**3,184**
14	Exchange Circuits	Nos.	1,600	**1,564**
15	Wi-Fi at Stations	Nos. of STNs	6,112	**6,115**
16	CCTV at Stations	Nos. of STNs	1,001	**1,113**
17	E-Office (No. of Locations)	Nos. of Locations	236	**236**

Rolling Stock

Locomotives:

The size of of IR's fleet of locomotive stock as on 31st March, 2025 consisted of 34 steam, 4,296 diesel and 11,762 electric locomotives. The number of locomotives, traction-wise along with their average tractive effort is as follows:

Year	Number of locomotives				Tractive effort per loco (in kgs.)	
	Steam	Diesel	Electric	Total	B.G.	M.G.
1950-51	8,120	17	72	8,209	12,801	7,497
1960-61	10,312	181	131	10,624	14,733	8,201
1970-71	9,387	1,169	602	11,158	17,303	9,607
1980-81	7,469	2,403	1,036	10,908	19,848	10,429
1990-91	2,915	3,759	1,743	8,417	24,088	12,438
2000-01	54	4,702	2,810	7,566	29,203	18,537
2010-11	43	5,137	4,033	9,213	34,380	18,304
2020-21	39	5,108	7,587	12,734	39,911	16,439
2022-23	39	4,730	9,565	14,334	41,137	15,978
2023-24	38	*4,401	10,675	*15,114	43,380	15,987
2024-25	**34**	**4,296**	**11,762**	**16,092**	**44,418**	**15,804**

*revised

Traction wise, average tractive effort per loco (Kgs.) for last four years is given below:

Year	Broad Gauge		Metre Gauge	
	Diesel	Electric	Diesel	Electric
2020-21	40,246	39,691	19,080	-
2022-23	40,806	41,296	18,964	-
2023-24	41,462	44,147	19,192	-
2024-25	**42,559**	**45,077**	**18,967**	**-**

Passenger Carrying Vehicles (PCVs) with aggregate seating capacity in different years and availability of Other Coaching Vehicles (OCVs) are shown below:

Year	Passenger Coaches						Other Coaching Vehicles (Number+)
	EMU Coaches		Conventional Coaches		DMU/DHMU		
	Number	Capacity $	Number @	Seating capacity	Number	Seating capacity	
1950-51	460	87,986	13,109	8,54,678	-	-	6,059
1960-61	846	1,50,854	20,178	12,80,797	-	-	7,415
1970-71	1,750	3,40,541	24,676	15,05,047	-	-	8,719
1980-81	2,625	5,00,607	27,478	16,95,127	-	-	8,230
1990-91	3,142	6,09,042	28,701	18,64,136	-	-	6,668
2000-01	4,526	8,59,701	33,258	23,72,729	142	13,884	4,731
2010-11	7,292	13,64,948	45,082	32,54,555	761	74,097	6,500
2020-21	10,991	19,51,169	58,778	43,00,547	1,965	1,75,534	7,949
2022-23	11,913	17,69,868	64,671	47,71,028	1,711	1,82,746	11,419
2023-24*	12,798	14,69,733	65,518	48,82,227	2,522	2,48,975	13,111
2024-25	**13,263**	**15,43,464**	**68,458**	**51,60,995**	**2,517**	**2,48,531**	**13,935**

$ Includes standing accommodation.
+ Includes luggage vans, mail vans, parcel vans, etc.
@ Includes Rail Cars
* revised

Wagons:

As on 31st March, 2025, the size of IR's wagon fleet consisted of 3,46,366 units, 81,776 covered, 1,97,397 open high-sided, 23,744 open low-sided, 26,561 other types and 16,888 brake vans/departmental wagons:

Year	Total wagons on line (In units)	Percentage of total number of wagons					
		Covered	Open high sided	Open low sided	Other types	Depart-mental	Total
1950-51	2,05,596	58.9	25.5	3.4	7.2	5.0	100
1960-61	3,07,907	57.3	25.5	2.5	10.6	4.1	100
1970-71	3,83,990	53.4	25.6	1.8	13.0	4.2	100
1980-81	4,00,946	53.3	28.3	3.2	11.8	3.4	100
1990-91	3,46,102	49.1	29.6	3.6	14.4	3.3	100
2000-01	2,22,193	34.1	41.0	3.6	17.5	3.8	100
2010-11	2,29,987	26.6	52.8	3.1	12.0	5.6	100
2020-21	3,02,663	22.3	56.1	8.2	8.1	5.3	100
2022-23	3,15,103	22.8	55.9	7.8	8.1	5.4	100
2023-24	*3,28,559	23.6	56.2	7.4	8.0	4.8	100
2024-25	**3,46,366**	**23.6**	**57.0**	**6.9**	**7.7**	**4.9**	**100**

* revised

Carrying capacity per wagon on broad gauge and metre gauge are indicated below:

Year	All Gauges		Broad Gauge		Metre Gauge	
	Total number of wagons$ (000)	Total capacity (Million tonnes)	Number$ (000)	Average capacity (Tonnes)	Number$ (000)	Average capacity (Tonnes)
1950-51	195	4.14	149	22.6	43	17.1
1960-61	295	6.30	207	23.1	83	18.0
1970-71	368	9.35	271	27.8	91	19.1
1980-81	387	11.14	299	30.6	83	23.0
1990-91	335	11.50	276	36.9	55	22.9
2000-01	214	10.19	199	48.7	14	34.4
2010-11	217	12.18	213	56.6	4	33.0
2020-21	287	17.82	286	62.3	0.9	32.2
2022-23	298	18.73	297	62.9	0.8	32.3
2023-24	*313	*19.65	*312	62.9	0.8	*32.3
2024-25	**329**	**21.05**	**329**	**63.9**	**0.7**	**40.4**

$ Excludes departmental service wagons and brake vans
* revised

Some of the major types of wagons plying on IR as on 31.3.2025 are shown below:

Types of Wagons fleet (BG) **(Ref. FMM)**

Types of Wagon	Units available	Tare weight (t)	Brief description
BOXNHL/ BOXNHL 25t	1,08,098	20.6	Bogie open air brake, stainless steel wagon
BOX' N'/M1	15,105	23.2	High - sided bogie open wagon with cast steel bogie, high tensile couplers, Cartridge Tapered Roller Bearings (CTRB), air brake, etc. for movement of bulk commodities like coal, iron ore etc.
BOXNHS/M1/2	14,337	23.2	Bogie open wagon, air brake, high speed.
BOXNS	7,293	23.2	Bogie open wagon, air brake, high speed.
BOXNLW/ BOXNLWM2	2,253	20.6	Bogie open wagon, air brake, light weight.
BOXNCR/ BOXNCRM1	442	22.48	Bogie open wagon, air brake, made of cor-rosion resistant IRS M: 44 steel.
BOXNHA	221	23.17	Bogie open, air brake wagon of 22t axle load with high side walls (higher than BOXN), designed for transportation of coal.
BOYEL	984	20.71	Standard Gondola wagon, air brake, to car-ry minerals/ iron ore with an axle load of 22.9t.
BCNM1/ BCNAM1	33,576	27.20/ 24.55	Bogie covered wagon, air brake fully rivet-ed/ welded construction for transportation of bagged cement, food grains, fertilizers etc.

BCNAHS/M1	38,527	27.2	Bogie covered, air brake, all welded & riv-eted construction with High-Speed bogie CASNUB – 22 HS BOGIE.
BCNHL	18,858	20.8	Bogie covered, air brake, micro – alloy (stainless steel wagon)
BOBRNHSM1/ BOBRNM1	21,057	25.6/ 26.4	Bogie open rapid discharge air brake wag-on for coal.
BRNAHS/ BRNAM1	6,425	23.54/25.43	Bogie Rail wagon Heavy, air brake, High Speed bogie, riveted cum welded construc-tion.
BOST/HS/M1/2	11,769	25.5	Longer BOXNHS, air brake, wagon for fin-ished steel products.
BRHNEHS	1,520	26.15	Bogie Rail wagon, air brake, high speed CASNUB BOGIE for engineering depart-ment.
BFNS/ BFNS22.9	1,188	23.6/26.71	Bogie Flat, air brake wagon, high speed for transportation of H.R. coils, plates, sheets & billets loading.
BRN/BRN22.9/ M1	6,827	23.54/23.3	Bogie Rail wagon Heavy, air brake.
BOBYNHSM1/	8,151	24.9/25.2	Bogie Hopper, air brake, bottom discharge wagon.
BOBYN22.9	9,179	24.9/25.2	Bogie Hopper, air brake, bottom discharge wagon.
BOBSNM1/ BOBSNS	2,500	30.00/28.5	Bogie open air brake, side discharge wagon for iron ore.
BTPN	13,006	27.00	Bogie Tank wagon, air brake, for liquid consignments like petrol, naptha, ATF and other petroleum products.
BTPGLN	1,077	41.6	Bogie Tank wagon, air brake, for carrying Liquified Petroleum Gas.
BTFLN	777	41.6	Bogie Tank wagon, air brake, with frame-less body.
BLCA/BLCAM/ BLCB/BLCBM	22,582	19.1/ 18.00	Low Platform Container Flat wagon, 840 mm wheel diameter, AAR'E' type centre buffer coupler and slack less draw bar sys-tem (privately owned)
BLLA/BLLB	1,607	19.00	Container Flat wagon, same as BLCA / BLCB, but with a Longer Platform of 45ft. (privately owned).

Repairs and Maintenance:

40 Loco sheds and 297 BG & 3 MG Carriage and Wagons sick lines and central repair depots provide repair and maintenance facilities for the entire fleet of rolling stock.

The numbers of units of rolling stock given Periodic Overhaul (POH) in railway workshops during the year are given in the following table:

Type of Rolling Stock (BG+MG)	Periodic overhaul (Nos.) undertaken during the year	
	2023-24	**2024-25**
Diesel Locos	53	**33**
Electric Locos	445	**440**
Wagons	66,854	**69,459**
Coaches	29,270	**30,370**

Traction

Electric and Diesel traction constitute the principal modes of traction on IR. The share of traffic in terms of Train Kms. and GTKMs for passenger and freight services hauled under different traction types over the years is given in the following tables:

Percentage of Train Kms. by types of traction

Year	Passenger				Freight		
	Steam	Diesel@	Electric Loco$	Electric EMU#	Steam	Diesel	Electric
1950-51	93	-	2	5	99	-	1
1960-61	91	-	2	7	94	5	1
1970-71	77	7	7	9	46	39	15
1980-81	49	25	14	12	18	62	20
1990-91	21.8	42.4	22.6	13.2	3	60.6	34.4
2000-01	-	56.2	31.2	12.7	-	43.5	56.5
2010-11	-	49.4	36.6	13.9	-	37.5	62.7
2020-21	-	18.9	63.7	17.3	-	27.0	73.0
2022-23	-	20.4	62.7	16.9	-	20.5	79.5
2023-24	-	*15.3	67.2	*17.5	-	19.3	80.7
2024-25	**-**	**11.0**	**70.5**	**18.5**	**-**	**16.8**	**83.2**

@ Includes DHMU & DEMU
$ Includes Rail Cars & Rail Buses
Includes Vande Bharat & MEMU
* revised

Percentage of Gross Tonne Kms. by types of traction

	Passenger				Freight		
	Steam	Diesel@	Electric Loco	Electric EMU#	Steam	Diesel	Electric
1950-51	92.4	-	2.8	4.8	98.3	-	1.7
1960-61	91.9	-	2.7	5.4	90.5	8.1	1.4
1970-71	74.1	10.7	8.2	7.0	32.2	47.7	20.1
1980-81	41.2	33.0	17.2	8.6	9.0	67.0	24.0
1990-91	15.1	47.1	29.5	8.3	0.8	57.8	41.4
2000-01	-	52.8	40.2	7.0	-	40.2	59.8
2010-11	-	48.8	44.0	7.2	-	35.7	64.3
2020-21	-	21.2	69.1	9.7	-	25.5	74.5
2022-23	-	19.0	72.4	8.6	-	20.3	79.7
2023-24	-	*13.5	*76.9	*9.6	-	18.4	81.6
2024-25	**-**	**9.0**	**80.4**	**10.6**	**-**	**15.1**	**84.9**

@ Includes DHMU & DEMU
Includes Vande Bharat & MEMU
* revised

Electric Traction:

Electric loco production:

During the year 2024-25, a total of 1,476 electric locomotives have been cumulatively produced by the IRs' Production Units. During the year, CLW, BLW & PLW have turned out 700, 472 & 304 three-phase energy efficient electric locomotives respectively. In addition, MELPL has manufactured 100 electric locomotives during the period. As on 31st March 2025, IR has a fleet of 12,308 electric locomotives.

Electric Locomotives for Amrit Bharat Trains:

To power the new-generation Amrit Bharat Express Trains, CLW has developed WAP-5 locomotives with sleek aerodynamic designs, enabling speeds up to 160 km/h. These trains operate in push-pull mode, with locomotives at both ends connected by a wired control system. This setup allows the rear loco to be remotely operated from the front, eliminating the need for extra crew.

The locomotives are fitted with modern systems such as KAVACH (anti-collision), RTIS, CVVRS, RMS, EP-assist brakes, and alternate drive gear for safer, more efficient operations. As of 31st March 2025, three pairs of Amrit Bharat Express Trains are in regular service, demonstrating India's capability in high-speed passenger rail technology.

EF9K class of 9,000 HP freight electric locomotive:

To enhance the speed and efficiency of freight operations, Indian Railways developed the powerful 9,000 HP EF9K electric locomotive. Built in-house by CLW in collaboration with RDSO, this advanced freight loco features three-phase propulsion technology and is designed to haul heavy loads with improved turnaround time and reliability.

As on 31st March 2025, 57 EF9K locomotives are in service. This development reflects India's increasing strength in high-horsepower loco manufacturing and the focus on modernizing freight transport.

EF12K class of 12,000 HP freight electric locomotive:

To tackle steeper gradients and heavier loads, the EF12K electric locomotive was introduced - India's most powerful freight engine yet. Built at CLW, it is a twin-unit version of the WAG9 and delivers a massive tractive effort of 104 tonnes with a top speed of 100 km/h.

In 2024-25, CLW produced 44 EF12K locomotives. Designed to handle steep gradients without the need for additional banking engines, these powerful locomotives represent a major leap in freight capability and highlight the advanced manufacturing strength of Indian Railways

New Era of Green Technology - HOG power supply:

Indian Railways continues its eco-friendly transition, with 2,001 electric locomotives equipped with Head-On Generation (HOG) systems as of 31st March 2025. This represents an impressive 93% of the total fleet of 2,158 three-phase coaching locomotives. HOG technology allows trains to draw power directly from overhead lines for onboard services, replacing noisy and polluting diesel generators. The result is cleaner operations, reduced carbon emissions, lower fuel consumption, and improved passenger comfort.

Remote Diagnostic System:

To enhance safety and reliability, Indian Railways is adopting collaborative IT-based solutions by equipping electric locomotives with onboard remote diagnostic systems. In line with the Government of India's 'Digital India' initiative, these systems monitor loco health in real time, detect faults, send wireless alerts to base stations, and enable live tracking. As on 31st March 2025, the system has been provided in about 600 locomotives. In parallel, CLW has initiated the development of a web portal for visualization of key locomotive parameters and is working with IIT- Kanpur on AI/ML-based predictive models for various loco subsystems to enable effective preventive maintenance before an actual failure occurs in a working locomotive on line.

Software for Loco Asset Management (SLAM):

Indian Railways has launched a robust application called SLAM (Software for Loco Asset Management), developed by CRIS, to centrally monitor and manage the performance of its locomotive fleet. The system is now operational nationwide, covering over 80 loco sheds, more than 70 trip sheds, production units, workshops, and TLC organizations. SLAM enables real-time tracking of locomotive performance, facilitates data sharing across departments, assists in planning enroute maintenance, and benchmarks repair time and cost, thereby improving reliability and operational efficiency.

Additionally, the implementation of onboard equipment for Indian Railways' Automatic Train Protection (ATP) system 'Kavach' is being effectively monitored through this platform.

Crew Amenities – Running Rooms:

To enhance the working conditions and well-being of running staff, Indian Railways has undertaken significant improvements in running rooms, which serve as a "home away from home" for Loco Pilots during their stay at outstation crew-changing points. These running rooms are designed to fully meet the rest and recuperation needs of crew members before they resume duty on returning trains to their home stations. All major running rooms (558 in number) across the network have been air-conditioned to enhance comfort.

Facilities such as hygienic kitchens, RO drinking water, clean washrooms, washing machines with ironing facilities, yoga rooms, and other amenities have been provided. These improvements ensure a safe, dignified, and comfortable environment that promotes better rest and alertness for safe train operations.

Diesel Traction:

Auxiliary Power Unit (APU): APU is a self-contained unit fitted in diesel locomotives for fuel saving, with a small diesel engine coupled with compressor and alternator for battery charging. It has its own set of controls, accessories and is integrated to the existing control system of diesel locomotive. In APU System, Main Engine shuts down and small 25 HP Engine starts and charges batteries and air brake pipes, when locomotive idles for more than 10 minutes. The diesel engine of APU consumes only 3 liters of diesel per hour in comparison to 25 liters by the main engine of the locomotive. Expected savings per loco fitted with APU is ₹20 lakh/year on account of savings in fuel oil only. This unit has also been fitted in all the new diesel locomotives being manufactured at Marhowra plant. An APU provides benefits in locomotives by reducing fuel consumption and emissions during idle periods, which in turn lowers operational costs and extends the main engine's life.

Wabtec Locomotive Emission: 757 (WDG4G & WDG6G) locomotives have been manufactured at the Wabtec locomotive facility, Marhowra till date. A total of 1,000 locomotives are to be manufactured at this facility. The Wabtec locomotive is compliant with International Union of Railways (UIC-1) emission norms, making it the first diesel loco in India to meet these stringent international standards. This landmark compliance is achieved through its advanced GEVO engine, which is reported to be significantly more environment friendly and fuel-efficient than its predecessors. The locomotive also features an electronic fuel injection system, which contributes to improved fuel efficiency and reduced emissions.

Steam Locomotives:

Steam Locomotives are the icons of Indian Railways' rich industrial heritage. The sound and smells of the gallant stalwarts of a bygone era are a major tourist attraction. The following routes have currently been earmarked for running of steam locomotive hauled tourist trains:

i. Broad Gauge Steam Service on demand between Delhi Cantt & Rewari and Garhi Hasru & Farukhnagar (Delhi Division)

ii. Broad Gauge Steam Tourist specials over selected routes of Southern Railway.

iii. Narrow Gauge steam services over Darjeeling Himalayan Railway (DHR), now in its 146th year and a UNESCO World Heritage Site.

iv. Meter Gauge Steam Services over Nilgiri Mountain Railway (NMR), now in its 118th year and a UNESCO World Heritage Site.

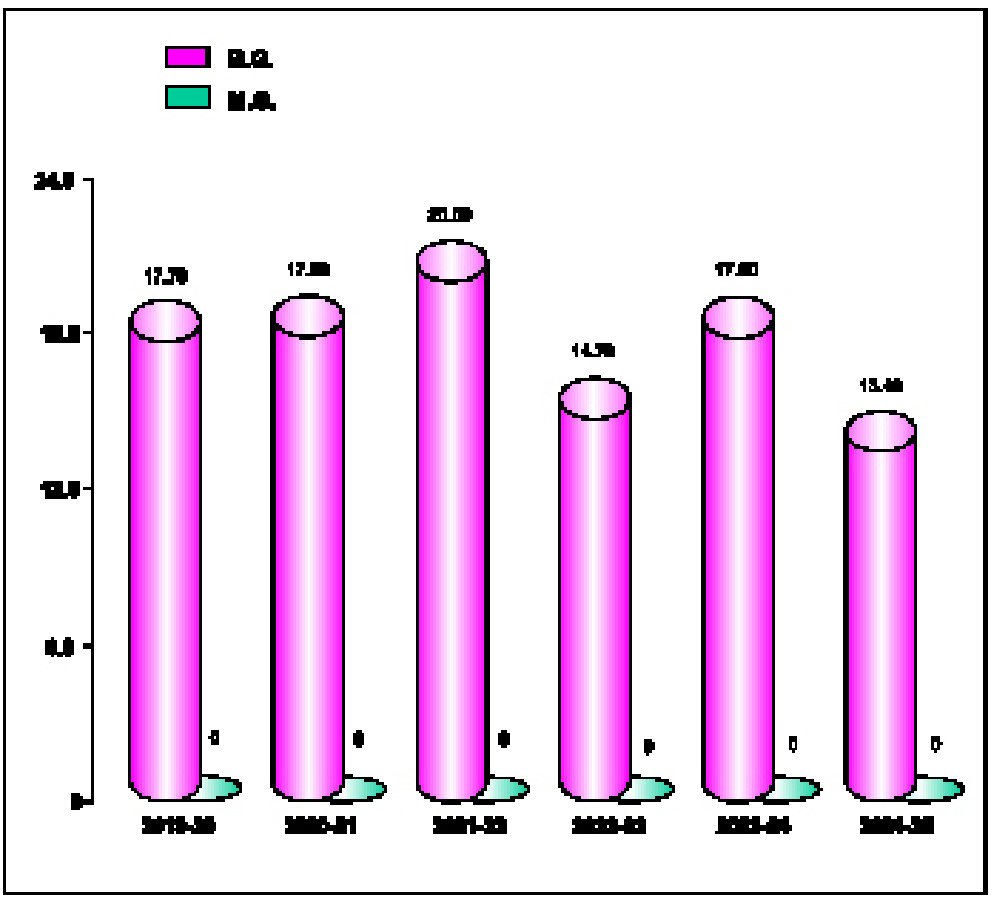
v. Narrow Gauge steam services over Kalka-Simla Railway (KSR) now in its 123rd year and UNESCO World Heritage Site.

vi. Narrow Gauge steam services over Neral-Matheran on Matheran Light Railway (MLR), now in its 119th year.

vii. Narrow Gauge Steam Services over Kangra Valley Railway (KVR), now in its 97th year.

2. YG Steam Loco has been restored and preserved by ICF. Further, Banaras Locomotive Works (earlier DLW) maintains heritage locomotives like Hercules, Miss Muffet (smallest steam locomotive ever used in Indian Railways), Mahalaxmi and Kundan etc.

ENERGY CONSUMPTION (IN COAL EQUIVALENT)
GOODS SERVICES
(KGS. OF COAL/1000 GTKMS.)



Personnel

The number of regular employees on Indian Railways as on 31.3.2025 stood at 12,28,992.

The table below shows the strength of railway employees under various groups, together with total expenditure incurred on them, for some selected years:

Number@ of staff as on 31st March (in thousands)					Expenditure@ on staff
Year	Groups A&B	Group C	Group D	Total	(₹ in crore)
1950-51	2.3	223.5	687.8	913.6	113.8
1960-61	4.4	463.1	689.5	1,157.0	205.2
1970-71	8.1	583.2	782.9	1,374.2	459.9
1980-81	11.2	721.1	839.9	1,572.2	1,316.7
1990-91	14.3	891.4	746.1	1,651.8	5,166.3
2000-01	14.8	900.3	630.2	1,545.3	18,841.4
2010-11	16.9	1,079.2	235.9	1,332.0	51,776.6
2020-21	18.6	1,224.2	#	1,242.7	1,39,818.25
2022-23	17.8	1,171.8	#	1,189.6	1,61,418.87
2023-24	17.0	1,235.1	#	1,252.2	1,73,640.00
2024-25	**17.2**	**1,211.8**	**#**	**1,229.0**	**1,85,218.32**

@ Includes number of Railway Protection Special Force (RPSF) personnel and expenditure on them from 1980-81 onwards. These were not included in earlier years.

Erstwhile Group D merged in Group C from 2019-20.

Number of personnel (Groups A & B) constitute 1.40% of the total strength, while Group C (including Group D merged in Group C) account for 98.60%. Of the employees in Group C, 1.20 lakh (9.86%) are workshop employees & artisans and 10.92 lakh (90.14%) are from other categories including running staff. Railway Protection Force/RPSF personnel totaled 62,272.

Representation of Scheduled Castes (SCs) and Scheduled Tribes (STs):

Representation of scheduled caste and scheduled tribe employees on IR (including MTP Railways) for the year 2024-25 as compared to the previous year is given below:

	Number of SC Employees		Number of ST Employees	
	As on 31.03.2024	**As on 31.3.2025**	As on 31.03.2024	**As on 31.03.2025**
Group A	1,493(14.96%)	**1,482(14.78%)**	809(8.10%)	**781(7.79%)**
Group B	1,235(17.52%)	**1,338(18.67%)**	536(7.60%)	**611(8.53%)**
Group C #	2, 07,674(16.81%)	**2,07,133(17.09%)**	95,769(7.75%)	**94,955(7.84%)**
Grand Total	2, 10,402(16.80%)	**2,09,953(17.08%)**	97,114(7.76%)	**96,347(7.84%)**

Group 'C' Including erstwhile Group 'D'.

Note: Figures mentioned in brackets indicate the percentage of SCs/STs to total number of employees.

A fully dedicated reservation cell exists each at the level of Ministry/ Railway/Zones/ Divisions/Workshops/Production Units, for dealing with the reservation matters and to look after the grievances of SC/ST employees relating to their service matters.

Wage Bill:

Wage bill including pension etc. during 2024-25 was ₹1,85,218.32 crore registering an increase of ₹11,578.32 crore over the previous year. The average wage per employee was up by 8.68% from ₹13,86,702 per annum in 2023-24 to ₹15,07,075 per annum in 2024-25. The ratio of staff cost on open line (excluding payment towards pension and gratuity) to ordinary working expenses (excluding appropriation to DRF and Pension Fund) was 59%.

The average annual wage (excluding fringe benefits) per employee paid under various categories in 2024-25 is given below:

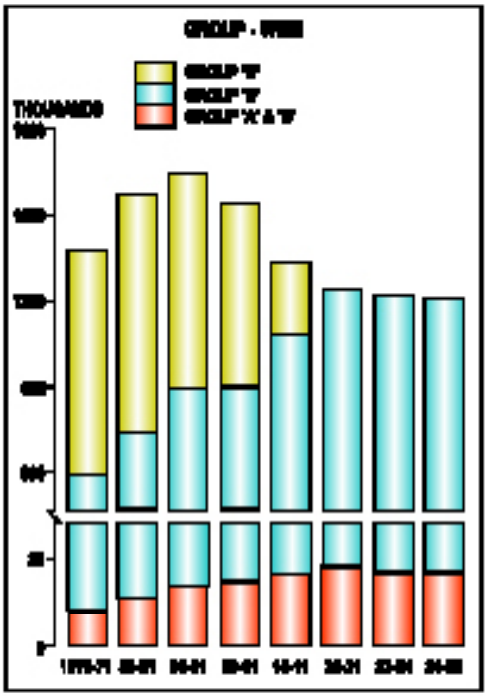
Category	Groups A & B (₹)	Group C (₹)	Group D (₹)	Total (₹)
Workshop and artisan	-	15,75,488	-	15,75,488
Running*	-	19,98,649	-	19,98,649
Others	-	13,80,119	-	13,80,119
Total	**36,15,064**	**14,77,172**	**-**	**15,07,075**

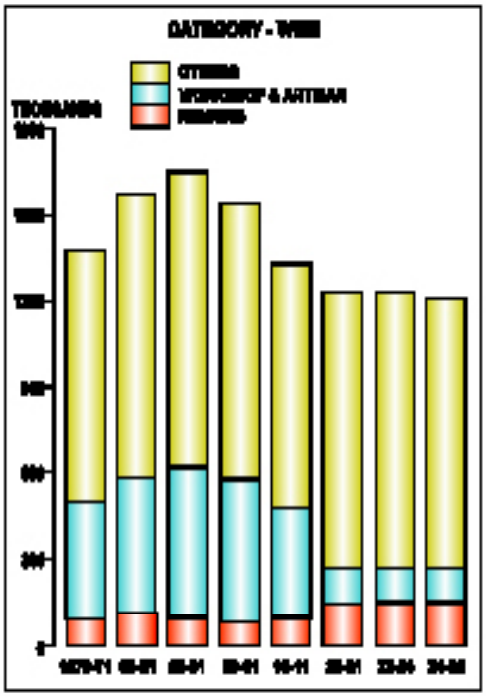
*Emoluments include running allowance.

Productivity Linked Bonus:

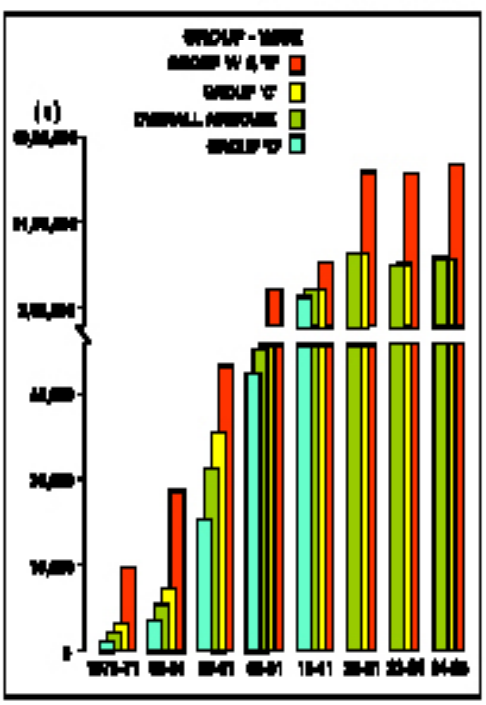
For the financial year 2024-25, Productivity Linked Bonus (PLB) equivalent to 78 days' wages has been sanctioned to all eligible non-gazetted employees of the Indian Railways (excluding RPF/RPSF personnel), benefiting about 10,91,146 employees. In addition, about 60,773 Group 'C' RPF/RPSF personnel have been sanctioned an ad-hoc bonus equivalent to 30 (thirty) days' emoluments for the same financial year. Both PLB and ad-hoc bonus have been calculated on ceiling of ₹7,000/-p.m. The financial implications are approximately ₹1,865.68 crore for PLB and ₹41.98 crore for the ad-hoc bonus.

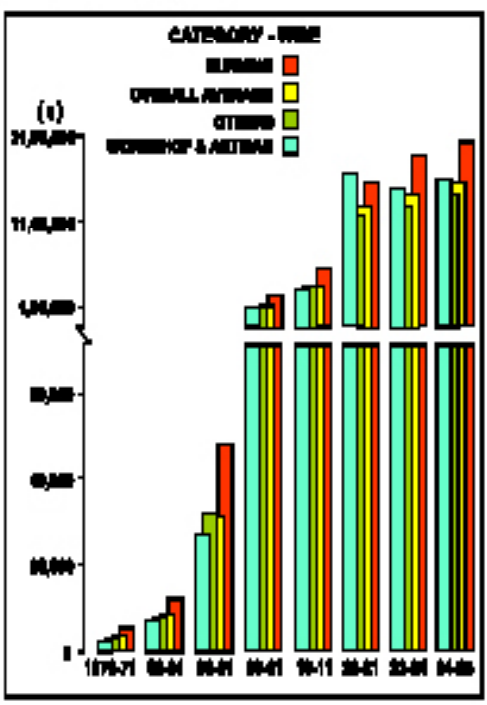
NUMBER OF PERSONNEL





AVERAGE ANNUAL WAGE PER EMPLOYEE





Human Resource Development and Manpower Planning:

Human Resource Development (HRD) in Indian Railways focuses on enhancing the skills, knowledge, and capabilities of its vast workforce to ensure efficiency, safety and, service excellence. Through structured training programs, leadership development, and continuous learning initiatives, HRD aims to build a future-ready and motivated workforce aligned with organizational goals.

On Indian Railways, its 08 Centralized Training Institutes (CTIs), located across the country, cater to the training needs of Indian Railway Officers. These CTIs, apart from imparting probationary training also cater to the various specialized training needs of railway officers. They conduct courses on General Management, Strategic Management as well as functional area for serving officers. Need-based special courses are also conducted by CTIs for IR, non-railway organizations in India as well as trainees from abroad, which are widely appreciated. The training programs emphasize on learning with a purpose and professional approach. In addition to in-house faculty, outside experts with diverse experience in business, industry and government are invited to relate academic concepts with practical problems to address the changing needs.

- Training needs of non-gazetted staff are being taken care of by training centers at Zonal and Divisional level. Mandatory training has been prescribed at different stages in an employee's career especially for staff belonging to the safety and technical categories. In fact, some categories of staff overdue for refresher training are taken off duty, till completion of the said training. Efforts are constantly made to improve the living conditions in the hostel, provide better messing facilities, strengthen facilities for recreational and cultural activities, making good the deficiencies in respect of training aids and also upgrading the Model Rooms with working models, see through models etc.
- Multidisciplinary training centers have also been setup across IR, where cross-functional competencies are imparted to railway employees from different functional areas.
- In addition to in-house training facilities, railwaymen are provided specialized training in other institutions in India and abroad. Indian Railway employees are also encouraged to enhance their knowledge and skills by acquiring higher educational qualifications in the specified areas relevant to their work by granting financial incentives. Efforts to improve the basic infrastructure for training are a continuous process. Manpower Planning System has been redesigned to regulate manpower intake with reference to emerging operational and business needs.

- In view of technological upgradation and changed job requirement, there was a need to review the existing training modules of all the departments. Therefore, the existing training modules of all the departments viz. Traffic, Commercial, Electrical, Civil, Mechanical, Signal & Tele, and Finance were reviewed, updated and uploaded on Railway's website time to time. These training modules have been converted into online mode and the same have been uploaded and circulated to All Zonal Railways/PUs.

IR also conducts apprenticeship training to develop skilled manpower for industry by using training facilities available in the establishments without putting any extra burden on exchequer to set up training infrastructure. Persons after undergoing apprenticeship training can easily adapt to industrial environment at the time of regular employment.

MoR has also rolled out Government (DoPT)'s initiative – "Mission Karmayogi" on entire IR. Under this initiative, an online learning portal – iGOT Karmayogi Platform has been envisaged, which offers its on-boarded officials a variety of courses, available in self-pace mode, to skill/re-skill/ up-skill themselves free of cost on anytime, anywhere basis. Railways have the largest presence in terms of no. of on-boarded officials on the platform. i-GOT related various key railway statistics are as follows:

- No. of on-boarded officials - 12,00,176
- Total learning hours - 55,39,068 hrs.
- No. of officials enrolled in min. 01 course - 5,77,493
- No. of officials completed min. 01 course - 5,39,521
- No. of officials completed Prarambh - 50,379
- Total course enrolments - 51,76,362
- Total course completion - 35,61,328
- No. of railway courses on iGOT - 104

Further, under the Mission Karmayogi Mission, National Learning Week was celebrated all across the IR. Statistics of NLW are as follows.

NLW (19-27.10.2024)

Performance Indicator	Before NLW	After NLW
No. of onboarded officials	11.21 lakh	11.80 lakh
No. of officials enrolled in min. 01 course	2.57 lakh	4.81 lakh
Total course enrollments	18.60 lakh	37.04 lakh
Total course completion	11.98 lakh	25.06 lakh

- Number of railways' active users crossed 4.81 lakh, which was approx. 2.57 lakh before NLW.
- IR alone registered 15.52 lakh+ course enrollments and 11.02 lakh+ course completion during NLW.
- Almost 33% of course enrollments and completions during NLW came from IR.
- Almost 40% of users, who surpassed the minimum 4 hours of learning mark during the NLW came from IR.
- Amongst top 05 MDOs, who completed Karmayogi Saptah target, 04 MDOs were from IR with NCR ranked 1, NWR ranked 3, ER ranked 4 and WR ranked 5.
- Amongst top 10 courses consumed during NLW, 02 courses were from IR.
- 60+ live Webinars/Seminars were conducted by railway CTIs/ ZRTIs.

Number of Non-Gazetted Staff Trained During 2024-25:

Duration	Initial	Promotional	Refresher	Specialized	Total
2024-25	73,733	33,665	1,88,723	1,88,438	4,84,559

Further, a total of 88,260 railway employees received training in yoga and soft skills during 2024-25.

Recruitment on Indian Railways by Railway Recruitment Boards (RRBs):

As a system improvement, the Ministry of Railways has introduced a system of publishing annual calendar from 2024 for recruitment to various categories of Group 'C' posts. Accordingly, six Centralized Employment Notifications (CENs) for 54,359 vacancies have been notified during April, 2024 to December, 2024 for filling up of posts of Junior Engineers (JEs)/ Depot Material Superintendent (DMS)/ Chemical & Metallurgical Assistant (CMA), Paramedical Categories, Non-Technical Popular Categories (Graduate), Non-Technical Popular Categories (Under-Graduate), Ministerial & Isolated Categories and Level-1. Furthermore, as per annual calendar 2025, Centralized Employment Notification (CEN) No. 01/2025 for 9,970 vacancies of Assistant Loco Pilots (ALPs) has been notified in March, 2025.

First stage Computer Based Tests (CBTs) have been completed for 45,708 vacancies of ALP, Technician, JE/DMS/CMA, RPF-SI and RPF-Constable up to March, 2025.

During last year 2024-25, 2,129 (provisional) candidates have been empanelled against various Group 'C' posts (excluding Level 1).

Staff Welfare:

IR's welfare schemes cover a wide spectrum of activities in the areas of education, medical care, housing, sports, recreation and catering.

Staff Benefit Fund is an important channel for providing additional facilities to railway employees and their families in the spheres of education, recreation, medicare, sports, scouting and cultural activities. Dispensaries under the indigenous systems of medicine, viz. Ayurvedic and Homeopathic, are run with the help of this Fund.

Approximately 37.11% staff has been provided with railway quarters, 3,493 staff quarters were electrified during 2024-25.

Cooperative societies of various types are functioning on Indian Railways. The affairs of such societies are governed by Multi State Cooperative Societies Act, 2002. Railway Administration has no jurisdiction over the administrative, financial, managerial, appointment & service matter of the employees of the society. Railways only provide certain facilities & concessions to these Cooperative Societies as per the provisions of Chapter XXIII of IREM Vol.II. As per available record, there are 52 Thrift and Credit Societies, 78 Railwaymen's Consumer Cooperative Societies, 05 Labour Cooperative Societies, and 01 Railwaymen's Housing Societies functioning in Indian Railways during 2024-25.

Indian Railway Medical Service:

Indian Railway Medical Service was primarily constituted to look after the health of Railway employees. It also provides medical facilities to the family members and dependents of the employee, retired employee & their family members and dependents as per pass rules.

With a sanctioned strength of 2,576 medical officers and 12,640 paramedical staff, it is the largest industrial health services in the world. It is running 24x7 round the year, with 128 hospitals & 582 health units having approximately 14,000 indoor beds spread throughout the length & breadth of country. It attends to nearly one crore beneficiaries.

Medical department has also been entrusted with monitoring the quality of the water supplied whereas the supply of safe drinking water is the responsibility of engineering department of Railways. It is highly desirable that Railway supply drinking water with the quality constituents

at least within the cause for rejection limits as defined in Uniform Drinking Water Quality Monitoring Protocol issued by Ministry of Drinking Water and Sanitation. In order to monitor the quality and standards of food items being supplied to passengers at Railway stations and in trains. Food Safety Officers are there in Railways who monitor food quality as per Food Safety & Standard Authority of India (FSSAI) standards. A number of Railway stations has also been certified as "Eat Right Stations" by FSSAI. Till date, 187 stations have been granted the accreditation of "Eat Right" by FSSAI.

Hospital Management Information System (HMIS) has been rolled out over Indian Railway Hospitals for management of hospital records and patient records. Digital medical records are now easily accessible to patients through their HMIS app.

Ministry of Railways by signing a Memorandum of Understanding (MoU) with National Health Authority (NHA) has empaneled 89 Railway hospitals for providing treatment to Ayushman Bharat Pradhan Mantri-Jan Arogya Yojna (AB PM-JAY) beneficiaries.

Thirteen of our zonal hospitals are functioning as institutions for training for the very prestigious DNB program in most of the specialties and some super specialties.

Jagjivan Ram Western Railway Zonal Hospital, Mumbai and Divisional Railway Hospital in Thiruvananthapuram have been accredited by National Accreditation Board for Hospitals (NABH) entry level making these Indian Railway hospitals to obtain this coveted quality control accreditation. Very few Govt. Hospitals have achieved this accreditation. NABH accreditation is indicative of high level of patient care and safety being provided in hospitals conforming to highest quality standards of NABH. Also, the Divisional Railway Hospital, Bengaluru has been awarded the Certificate of Merit in the Hospital Sector for the year 2024 at National Energy Conservation Award Ceremony. Presented by the Ministry of Power, it recognizes the efforts of the Hospital in Energy Conservation.

In NCR during Maha Kumbh Mela 2025 (11th Jan. to 28th Feb.) at Prayagraj Medical Officers, Health Inspectors and Paramedics were deputed from all Indian Railways. Round the clock, many first-Aid booths at Prayagraj and Varanasi were operated at both the sites. Total 3,40,569+ sick persons were attended during this period.

Performance Statistics (2024-25):

Total OPD Cases attended	1,87,54,855
Total Indoor cases admitted	5,26,735
Total no. of surgeries performed	1,45,213
Percentage of man days lost due to sickness	1.26
No. of New Candidates examined for fitness	20,384
No. of employee examined under Periodical medical Examination (PME)	2,85,849
No. of food samples collected/found faulty	4,660/99
Water sample for residual chlorine tested / fit	12,69,533 / 11,45,025
Water sample for bacteriological tested / fit	82,882 / 79,105
No. of sick passengers attended by Railway Doctors	1,26,827
No. of Children immunized	10,617
Wellness assurance camps	14,947
Total no. of persons examined in the multipurpose health drives above	6,22,235

Activities focusing on welfare of women on Indian Railways:

IR is, by far, the largest civil employer in the country. As on March 31, 2025, IR has a workforce of 12,28,992 employees out of which 98,956 are women employees. A wide range of women-oriented welfare measures have been undertaken on Indian Railways, including regular conduct of Seminars, Camps and Training Programmes with specific financial assistance from Staff Benefit Fund (SBF). A number of crèches have been opened at workplaces/offices for the children of employees. Changing Rooms, Tiffin Rooms and separate Rest Rooms have also been made available for women employees.

Pension Adalats:

In accordance with the directives of Department of Pension & Pensioners' Welfare (DoP&PW), instructions have been issued to Zonal Railways & Production Units to conduct Pension Adalats to examine & settle the grievances of pensioners. A total of 3,474 cases were taken up in the Pension Adalats held in the month of December, 2024.

Railway Minister's Welfare and Relief Fund:

The Fund provides financial assistance and relief to Railway employees and their families in the times of distress, such as arising from natural calamities, prolonged illness, sudden death etc., in deserving cases.

Railway Schools:

IR runs and manages one Degree College and 68 Railways Schools. 93 Kendriya Vidyalayas are also functioning on Railway premises catering to the needs of the students residing in the vicinity of these schools.

Promoting Hindi:

In accordance with the provisions of the Official Languages Act, 1963 and the Official Language Rules, 1976, promotion of usage of Hindi is a continuing endeavour on Indian Railways. Till the end of 31 March, 2025, the total number of notified Railway Offices is 3,707. In these Railway offices, employees proficient in Hindi have already been given directions to transact cent-percent work in Hindi in the subjects specified under Official Language Rules. In the year 2024-25 a total number of 27 inspections have been carried out by the Second Sub-committee of Parliamentary Committee on Official Language and has appreciated the use of Hindi in these offices during inspections by Parliamentary Committee.

Grih-Patrika 'Rail Rajbhasha' in Hindi is also published by Railway Board Office. Till March, 2025, 140 editions of the patrika have been published and circulated to all the Railway offices.

Other activities:

In order to promote usage of Hindi in Railway Offices, 281 Codes/ Manual and 6,498 Station-Working Rules have been published bilingually. Besides this, 22,864 Local, Statutory and Standard Forms are made available in bilingual form in Zonal Railways and Production Units including Railway Board. Presently, more than 17 Lakh books in Hindi are available in 939 Hindi libraries on Indian Railways and most of the libraries have been named after the names of famous litterateurs of Hindi.

Official Language Implementation Committees:

To review the progress of the usage of Hindi, total 1,007 Official Language Implementation Committees are constituted on the Zonal Railways, Production Units etc. and meetings of these committees are being organized regularly. Besides this, Railway Board Official Language Implementation Committee has also been constituted at Railway Board level and its meetings are conducted regularly.

Railway Hindi Salahakar Samiti:

In order to propagate the usage of Hindi in Ministry of Railways and Zonal Railways, Railway Hindi Salahakar Samiti have been constituted under the Chairmanship of Hon'ble Minister of Railways, whose main objective is to give valuable suggestions to promote the usage of Hindi.

Incentive Schemes for the use of Hindi:

Various incentive schemes have been implemented to encourage railway personnel to work in Hindi. Prominent among them are Kamlapati Tripathi Rajbhasha Swarna Padak Puraskar Yojna, Rail Mantri Rajbhasha Rajat Padak Puraskar Yojna, Rail Mantri Rajbhasha Shield/Trophy and other Running Shield Puraskar Yojna, Individual Cash Award Scheme, Rail Mantri Hindi Nibandh Puraskar Yojna, Premchand Puraskar Yojna, Maithilisharan Gupta Puraskar Yojna, Lal Bahadur Shastri Takniki Maulik Lekhan Puraskar Yojna, Rail Yatra Vritant Puraskar Yojna, Zonal Railway/ All India Level Hindi Essay. Hindi Elocution and Hindi Noting & Drafting Competition and Akhil Rail Hindi Natyotsav Competition.

On the occasion of the meeting of Railway Board Official Language Implementation Committee held on 20th March, 2025, Kamlapati Tripathi Rajbhasha Gold Medal, Rail Mantri Rajbhasha Silver Medal and Rail Mantri Rajbhasha Shield/Trophy and Running Shield were awarded to the officers by the Hon'ble Chairman & Chief Executive Officer, Railway Board.

All Indian Railway Hindi Essay, Hindi Elocution and Hindi Noting, and Drafting Competitions were successfully organized at Zonal Railway Training Institute, Bhusawal from 18th to 22nd June, 2024

Principal Executive Director/Industrial Relations, Executive Director/ Establishment (Labour Laws) and Director/Official Language participated in the Hindi Diwas Celebration - 2024 and Fourth All India Official Language Conference organized by the Department of Official Language, Ministry of Home Affairs at 'Bharat Mandapam', New Delhi on 14-15 September 2024, in which the Ministry of Railways was awarded the third prize of "Rajbhasha Kirti Puraskar" by the Hon'ble Minister of State for Home for the best implementation of Official Language Policy during the year 2023-24.

HINDI PAKHWADA was organized in the Ministry of Railways from 14th to 27th September, 2024 to promote the use of the official language. it was started by participating in the Fourth All India Official Language Conference, Bharat Mandapam, New Delhi on 14th and 15th September, 2024. Thereafter, Hindi Essay Competition, Hindi Elocution Competition, Hindi Noting And Drafting Competition, Kavyakshari Competition, Rajbhasha Seminar and Sangeet Sandhya were organized.

Outstanding Achievements in Sports:

I. At International Level:

- Indian Railways Wrestlers, Shri Udit won Silver Medal; Ms. Anju won Silver Medal in the 2024 Senior Asian Free Style, Greco Roman Style and Women Wrestling Championship held at Bishkek (Kyrgyzstan) from 11.04.2024 to 16.04.2024.

- Indian Railways Boxers, Ms. Anamika won Silver Medal and Shri Abishek Yadav won Bronze Medal in the 2024 Elite Men and Women Elorda Cup International Boxing Tournament at Astana Kazakhstan from 13.05.2024 to 18.05.2024.
- Indian Railways Snooker player, Shri Kamal Chawla has won Bronze Medal in Asian 6 Red Snooker Championship held at Riyadh, Saudi Arabia from 26.06.2024 to 05.07.2024.
- Indian Railways' 18 players and 02 Officials participated in the XXXIII Summer Olympics held at Paris (France) from 26th July, 2024 to 11th August, 2024. Railway players contributed 03 medals (Shri Aman Sehrawat / Wrestler; Shri Amit Rohidas, Hockey player and Shri Swapnil Kusale Shooter,) in India's tally of 06 medals. In addition to these 03 medals, 03 other players of Indian Railways were in top 8 positions including Shri Arjun Babuta who won 4th place.
- Indian Hockey Men player, Shri Amit Rohidas represented the country in the Men's Asian Champions Trophy 2024 held at Hulunbuir (China) from 08.09.2024 to 17.09.2024 and won Gold Medal.
- Indian Railway Cue Sports players, Shri Kamal Chawla won Gold Medal and Shri Malkeet Singh won Bronze Medal in the IBSF World 6 Red Snooker Championship 2024 held at Ulaanbaatar (Mongolia) from 14.09.2024 to 25.09.2024.
- Indian Railway Table Tennis player Ms. Sutirtha Mukherjee has won Bronze Medal in Team Event and Bronze Medal in the Women Double Event of the Asian Table Championship held at Astana (Kazakhstan) from 06.10.2024 to 13.10.2024.
- Indian Railway Shooting player Ms. Sonam Uttam Maskar has won Silver Medal in the ISSF World Cup held at New Delhi from 13.10.2024 to 17.10.2024.
- Indian Railways Badminton (Men & Women) team participated in USIC Championship (World Railway) at Sechedonova, Poland from 01.10.2024 to 05.10.2024. Indian Railway Badminton (M&W) team became champion in the Championship.
- Indian Railway Volleyball (Men) team won Gold Medal in USIC (World Railway) Volleyball Championship held at Schwerin (Germany) from 21.10.2024 to 26.10.2024.
- Indian Railway Hockey (Women) players i.e. Ms. P Sushila Chanu;

Ms. Neha; Ms. Manisha Chauhan; Ms. Lalremsiami; Ms. Navneet Kaur; Ms. Sangita Kumari; Ms. Salima Tete and Ms. Preeti Dube, represented the country in the Women's Asian Champion Trophy held at Rajgir (Bihar) from 11.11.2024 to 20.11.2024 and Indian Hockey Women team became Champion.

- Indian Railway Gymnastic player Ms. Pranati Nayak has won Bronze Medal on Table Vault the FIG Apparatus World Cup 2025 held at Antalya from 20.03.2025 to 23.03.2025.
- Indian Railways Wrestlers, Shri Udit won Silver Medal in Free Style, Shri Sunil Kumar and Shri Nitesh won Bronze Medal in Greco Roman Style, and Ms. Antim won Bronze Medal in Women Wrestling in the 2025 Senior Asian Championship held at Amman (Jordan) from 25.03.2025 to 30.03.2025.

II. At National Level:

During 1st April, 2024 to 31st March, 2025, Indian Railways teams participated in total 55 National Championships, out of which IR was at 3rd Position in 05 Championships, Runners-up in 11 Championships and Winners in 24 Championships.

III. Following Railway players have been honored with National Sports Awards during 2024-25:

S.No.	Name	Game	Award	Railway/PU
I.	Ms. Jyothi Yarraji	Athletics	Arjuna Award	SCR
II.	Ms. Annu Rani	Athletics	Arjuna Award	PLW
III.	Ms. Salima Tete	Hockey	Arjuna Award	SER
IV.	Shir Swapnil Suresh Kusale	Shooting	Arjuna Award	CR
V.	Shri Aman	Wrestling	Arjuna Award	NR

₹

Finance

Indian Railways financial results for 2024-25 compared with the previous year are tabulated below:

		(₹ in crore)
	2023-24	**2024-25**
Capital Investment	*6,94,142.62	****8,74,743.81**
Investment from Capital Fund	53,449.91	**53,449.91**
Total	7,47,592.53	**9,28,193.72**
Passenger Revenue	70,693.32	**75,367.52**
Other Coaching Revenue	6,727.25	**6,886.77**
Goods Revenue	1,68,293.29	**1,71,163.15**
Sundry Revenue	9,652.44	**11,586.55**
Gross Revenue	2,55,366.30	**2,65,003.99**
Suspense	(-)93.67	**109.62**
Gross Traffic Receipts	2,55,272.63	**2,65,113.61**
Ordinary Working Expenses	1,91,093.61	**2,00,468.89**
Appropriation to Depreciation Reserve Fund	800.00	**800.00**
Appropriation to Pension Fund	59,000.00	**59,500.00**
Total Working Expenses	2,50,893.61	**2,60,768.89**
Net Traffic Receipts	4,379.02	**4,344.72**
Miscellaneous Transactions	(-)1,119.34	**(-)1,684.44**
Net Revenue Receipts	3,259.68	**2,660.28**
Dividend payable to Genl Revenues $	-	**-**
Excess (+)/Shortfall (-)	3,259.68	**2,660.28**
Percentage of Net Revenue to Capital at charge including Investment from Capital Fund	0.44	**0.29**
Operating Ratio (%)	98.43	**98.22**
Capital-at-charge (including investment from Capital Fund) per NTKM (in paise)	704	**871**

* Excludes ₹22,698.61 crore of MTPs, ₹1,916.20 crore of Circular Railways, ₹11,954.00 crore of Appropriation to SRSF, ₹56,617.40 crore Investment in DFCCIL and others, ₹16,026.70 crore of Investment in Udhampur-Srinagar-Baramulla, ₹90,000.00 crore investment in RRSK, ₹1,07,957.03 crore investment in RSF and ₹22,717.99 crore Investment in SGF. Includes ₹28,507.97 crore of Production Units.

** Excludes ₹24,355.33 crore of MTPs, ₹1,986.20 crore of Circular Railways, ₹11,954.00 crore of Appropriation to SRSF, ₹56,617.40 crore Investment in DFCCIL and others, ₹16,026.70 crore of Investment in Udhampur-Srinagar-Baramulla, ₹1,00,000.00 crore investment in RRSK, ₹1,52,956.76 crore investment in RSF and ₹37,714.27 crore Investment in SGF. Includes ₹30,294.15 crore of Production Units.

Revenue:

Revenue from Freight accounted for 64.59% of Gross Earnings. Passenger Earnings constituted 28.44% of the Gross Earnings, of which 4.02% was from Suburban Services, 93.89% from Express Long distance and 2.10% from Ordinary Short Distance traffic. Bulk freight like coal, ores, iron & steel, cement, foodgrains, fertilizers, POL products, limestone, dolomite, stones other than marble, salt and sugar contributed 89.10% of the total goods earnings, while commodities other than the above accounted for 9.24%. Miscellaneous realization like demurrage, wharfage, shunting and siding charges etc. made up the remaining 1.66%.

Balance Sheet:

A brief summary of Balance Sheet as on 31st March, 2025 compared with the previous year is given below:

(₹ in crore)

	As on 31.03.2024	**As on 31.03.2025**	**Variation**
Assets			
Block Assets	12,18,258.82	**14,72,668.33**	2,54,409.51
Fund with Central Government			
(i) Reserve Fund	5,321.55	**7,033.31**	1,711.76
(ii) Banking Accounts	80,227.94	**82,747.77**	2,519.83
Sundry Debtors	7,038.98	**7,422.36**	383.38
Cash in hand	337.58	**328.06**	-9.52
Total	13,11,184.87	**15,70,199.83**	2,59,014.95
Liabilities			
Represented by:			
Capital Investment	*7,92,657.45	****9,74,985.35**	1,82,327.90
Investment financed from internal resources etc.	4,25,601.38	**4,97,682.98**	72,081.60
Total (i)	12,18,258.82	**14,72,668.33**	2,54,409.50
Reserve Fund	5,321.55	**7,033.31**	1,711.76
Total (ii)	5,321.55	**7,033.31**	1,711.76
Banking Accounts			
(i) Provident Fund	38,689.13	**39,003.74**	314.60
(ii) Miscellaneous Deposits etc.	41,465.42	**43,668.89**	2,203.48
(iii) Loans and Advances	73.39	**75.14**	1.75
Total (iii)	80,227.94	**82,747.77**	2,519.83
Sundry Creditors etc. **(iv)**	7,376.55	**7,750.42**	373.87
Total (i) to (iv)	13,11,184.87	**15,70,199.83**	2,59,014.95

* Excludes ₹11,954.00 crore of appropriation to SRSF, ₹90,000.00 crore appropriation to RRSK and ₹1,07,957.03 crore appropriation to RSF and ₹22,717.99 crore appropriation to SGF.

** Excludes ₹11,954.00 crore appropriation to SRSF, ₹1,00,000.00 crore appropriation to RRSK, ₹1,52,956.76 crore appropriation to RSF and ₹37,714.27 crore appropriation to SGF.

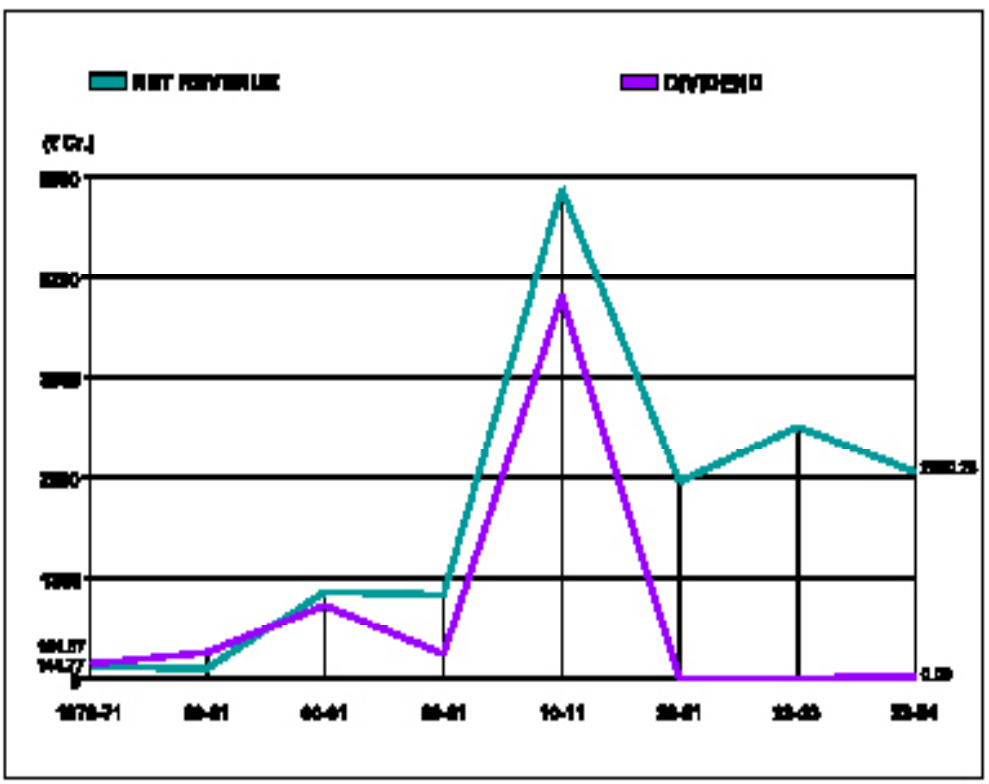
Cash Flow:	2024-25	(₹ in crore)
Acquisition of new assets and replacement of existing assets:		
Acquisition of new assets and improvement element in replacement of assets like replacement of assets	2,54,257.08	**2,54,311.78**
Like by like replacement of assets	54.70	
Payments of interest on loans, repayment of loans and increase/decrease in Reserve Funds		
Payments of interest on loan for Development Fund	0.00	**1,711.69**
Repayment of loan for Development Fund	0.00	
Increase (+)/ Decrease (-) in Funds balances	1,711.69	
Payment for Accident Compensation	0.00	
	Total	**2,56,023.47**
Finance from these requirements was provided from the following sources:		
Internal sources:		
Contribution from Revenue/Capital to fund and interest occurring on the balances of the fund.	1,039.32	**73,695.62**
Development Fund financed from Surplus	541.39	
Development Fund financed from General Revenue	0.00	
Capital Fund financed from surplus	0.00	
Capital Fund financed from Railway Revenue (for capital component of IRFC lease charges)	0.00	
Railway Safety fund finance from surplus	0.00	
Railway Safety Fund finance from Genl. Revenues (from Central Road Safety Fund)	44,999.73	
Debt Service Fund finance from Surplus	0.00	
Spl. Railway Safety Fund financed from Genl. Revenues	0.00	
RRSK Finance from General Revenue (Capital)	10,000.00	
RRSK Finance from RSF	0.00	
RRSK Finance from Surplus	2,118.89	
SGF Finance from General Revenue (Capital)	14,996.29	
OLWR	0.00	
Cash Surplus - Working Results		**2,660.28**
Appropriation to Development Fund		**-541.39**
Appropriation to Capital Fund		**0.00**
Appropriation to Railway Safety Fund		**0.00**
Appropriation to RRSK		**-2,118.89**
Appropriation to Debt service fund		**0.00**
Investment from Capital		**1,82,327.85**
	Total	**2,56,023.47**

Composite Input Cost Index

Base 2011-12=100

S.No.		2023-24		2024-25	
		Revenue Index	Cost Index	**Revenue Index**	**Cost Index**
I	Unit Revenue				
i	Average receipt per PKM	232.26		**205.98**	
ii	Average receipt per NTKM	131.66		**128.16**	
II	Cost Indices of Inputs				
i	Labour: Average annual wage per employee @		303.9		**330.2**
ii	High Speed Diesel(H.S.D.)		171.9		**166.0**
iii	Electricity (Railway traction)		145.0		**144.1**
iv	Transport equipment and parts		128.4		**129.9**
v	Non-Ferrous Metals		144.8		**157.4**
vi	Electrical machinery, equipment & battery		131.4		**133.7**
vii	Lubricants		189.7		**190.2**
viii	Manufactured products		140.2		**142.6**
ix	Ferrous Metals		141.0		**139.7**
	Composite weighted index of inputs		239.7		**255.1**

NET REVENUE AND DIVIDEND



Social Service Obligation

Indian Railways (IR), in the larger social and national interest, undertakes certain uneconomic operations in transportation to provide affordable transport facilities to poorer sections of society and to facilitate the movement of essential commodities meant for mass consumption. Losses incurred on this account fall under Social Service Obligation of IR.

Net Social Service Obligation borne by IR in 2024-25 is assessed at ₹40,921.43 crore excluding staff welfare cost (₹10,150.80 crore) and law and order cost (₹7,182.23 crore). These costs impinge upon the viability of Indian Railways system.

Elements of Social Service Obligation:

The main elements of Social Service Obligation in IR are losses relating to:

- Essential Commodities carried below cost;
- Concession in passenger fares;
- Losses on EMU Suburban Services;
- Operation of Uneconomic Branch & New Lines opened for Traffic during the last 15 years;
- Operation of Strategic Lines;
- Pricing of passenger fares below cost.

Losses on transportation of Essential Commodities carried below cost:

As part of the Railway's Social Service Obligation, certain essential commodities of mass consumption like fruits and vegetables, salt, charcoal, bamboos etc. are carried below cost of operation in order to contain their market prices. The total losses on the movement of these commodities in 2024-25 amounted to ₹1,827.02 crore.

S.No.	Commodities	Losses (₹ in crore)
1	Total Food Grains	567.15
2	Salt	427.62
3	Fly Ash	286.27
4	L.P.G.	140.78
5	Sugar & Khandsari	108.37
6	Total Edible Oil	71.08

7	Provisions	46.58
8	Paper	44.68
9	Fruits & Vegetables	25.96
10	Bamboos	17.48
11	Milk & Milk Products	15.42
12	Charcoal	11.86
13	Total Fodders	8.56
14	Cotton Manufactured other than Piece Goods	7.19
15	Others	48.02
	Total	**1,827.02**

These commodities constituted 10.63% of the total revenue NTKMs and 7.01% of freight earnings in the year 2024-25.

Concession in passenger fares:

Revenue foregone due to concession in passenger fares during the year 2024-25 amounted to ₹314.03 crore.

Losses on EMU Suburban Services:

Analysis of the profitability of EMU Suburban Services in Chennai, Kolkata, Mumbai and Secunderabad during the year 2024-25 has revealed an overall loss of ₹8,279.04 crore. Lag in the rise of passenger fares with respect to inflationary pressures prevalent in the economy has contributed to EMU Suburban losses

Uneconomic Branch Lines:

Despite concerted efforts to enhance earnings on branch lines, most of such lines remain commercially unviable. The Railway Reforms Committee recommended closure of 40 such lines but due to stiff public resistance and opposition of State Governments towards withdrawal of such services, only 15 lines have been closed permanently by the Railways. A review of the financial results of existing 86 uneconomic branch lines for the year 2024-25 shows that, on an original investment on these lines of the order of ₹4,837.99 crore, loss during the year 2024-25 amounted to ₹2,635.06 crore.

New lines opened for traffic during the last 15 years:

The Railway Convention Committee (RCC) in its 9th report on this subject has noted that in the present state of Railway finances and prevalent high costs of construction, the Railways are not in a position to inject adequate capital investment in under-developed areas. Therefore, they

have felt that reliefs like making available land free of cost and waiver of dividend payment on such lines for a minimum period of twenty years are justified.

Periodic reviews have revealed that of the 13 lines examined in 2024-25 as part of social service obligation of the railways for development of backward areas, most lines are showing either negative or unremunerative returns.

Financial Results of New Lines for the Year 2024-25:

S.No	Name of the branch line	Date of opening	Cost (₹ in crore)	Expected return on investment	Actual return on investment (%)		
				(%)	2022-23	2023-24	**2024-25**
1	Abohar-Fazilka (BG) 34 Kms.	16.07.2012	232.51	(-) 7.44	(-) 17	(-) 19	**(-) 20**
2	Taran Trn-Govindwal (BG) 21.416 Kms.	06.08.2011	81.44	NA	(-) 31	(-) 34	**(-) 36**
3	Ludhiana-Sahnewal (BG) 15.11 Kms.	17.11.2012	294.81	(-) 2.26	(-) 6	(-) 7	**(-) 7**
4	Udhampur-SVDK (BG) 25 Kms.	04.07.2014	1,231.09	NA	(-) 2	(-) 3	**(-) 3**
5	Banihal-Baramula (BG) 13.7 Kms.	26.06.2013	4,917.00	(-) 1.30	(-) 3	(-) 4	**(-) 4**
6	Churaru Takrala-Amb Andaura (BG) 11.17 Kms.	2011-12	899.61	0.18	(-) 9	(-) 7	**(-) 6**
7	New Morinda-Sahnewal (BG) 52.18 Kms.	2013-14	736.75	(-) 2.26	(-) 12	(-) 13	**(-) 15**
8	Rewari-Jhajjar-Rohtak (BG) 81.257 Kms.	08.01.2013	507.44	(-) 4.78	(-) 2	(-) 2	**(-) 2**
9	Jind-Sonipat (BG) 81 Kms.	26.06.2016	504.58	NA	0	0	**0**
10	DO-GCC (BG) 94.64 Kms.	16.03.2024	1,087.24	NA	0	0	**(-) 9.06**
11	DRU-CMNR (BG) 45.12 Kms.	17.11.2013	362.80	NA	0.26	(-) 3.33	**(-) 1.97**
12	Madurai-Bodinayakkanur (BG) 46 Kms.	May-22	592.90	NA	(-) 3.27	(-) 4.33	**(-) 4.71**
13	Tiruturaipundi-Agastiyampalli (BG) 46 Kms.	April-23	350.00	NA	NA	(-) 2.81	**(-) 3.52**

Operation of Strategic Lines:

List of Strategic Railway Lines are given below:

(i) Pathankot-Mukerian (Northern Railway);

(ii) Rangapara North Lakhimpur-Murkongselek (Northeast Frontier Railway);

(iii) Siliguri-Jogighopa including BG conversion of Siliguri-| Haldibari (Northeast Frontier Railway);

(iv) Jaisalmer-Pokaran (North Western Railway);

(v) Bhatinda-Suratgarh (North Western Railway);

(vi) Bhuj-Naliya (Western Railway).

The losses accruing to IR on account of operation of Strategic lines during the year 2024-25 is ₹2,812.59 crore.

Pricing of passenger fares below cost:

IR being the major transport carrier of the country bears a Social Service Obligation. Owing to the nature of the services it is committed to offer affordable transportation solution to the poorest section of the society. This essential feature of IR contributes not only to promoting economic and industrial growth but also in providing certain services below their cost of operation in the interest of common man. Railways therefore have to fine tune between the need to maintain its financial viability and its commitments to society at large. This places certain curbs on the commercial freedom of IR in the matter of pricing and elimination of uneconomic operation and services. The resultant losses accruing to IR on account of passenger fares below cost of operation (excluding EMU Suburban Services) during the year 2024-25 amounted to ₹42,386.72 crore.

The Net Social Service Obligation borne by IR in 2024-25 assessed at ₹40,921.43 crore, constitutes 15.44% of the total revenue earnings and 14.71% of the total working expenditure.

Research and Development

RDSO under Ministry of Railways is the sole R&D organization of Indian Railways and functions as the technical advisor to Railway Board, Zonal Railways and Production Units. RDSO's major functions involve:

- Development, adoption, absorption and assimilation of new technology for use on Indian Railways.
- Development of new and improved designs of equipment and systems.
- Development and Setting standards for adoption on Indian Railways.
- Development of specifications for materials and products for Indian Railways.
- Inspection of critical and safety items of Rolling Stock (including Metro Stock), Locomotives, Signaling & Telecommunication equipment and Track components.
- Technical investigations to improve safety & reliability, statutory clearances, testing and providing consultancy services.

Important R&D activities performed during the year 2024-25 are given as under:

1. Development of KAVACH Phase-II:

KAVACH is an indigenously developed ATP system by Research Designs and Standards Organization (RDSO) in collaboration with Indian industry and trials facilitated by South Central Railway to achieve the corporate objective of safety in train operations across Indian Railways. KAVACH is meant to provide protection by preventing trains to pass the signal at Danger (Red) and avoid collision. It activates the train braking system automatically if the driver fails to control the train as per the speed restrictions. 'Kavach' is one of the cheapest, Safety Integrity Level 4 (SIL-4) certified technologies. It also opens avenues of export of this indigenous technology to foreign railroads.

The revised specification of Kavach version 4.0 has been issued on 16th July 2024 and the system is being deployed in NR, NCR, WCR, WR, ECR, ER, New Delhi-Howrah and New Delhi-Mumbai routes.

160 kmph field trial is being carried out in Kota-Lakheri (WCR), ST-BRC (WR). Passenger trials are being carried out in ER, WR, SCR and WCR.

2. Development of 2nd Drives TWS with existing Electric Point Machine:

To maintain minimum gaps between the stock and switch rails and better setting of switch rail up to desired number of sleepers, development of 2nd drive/ pull replacing SSD for TWS with existing Electric Point Machine is in progress.

Railway Board has approved of trial of 24 sets in four railways i.e. NCR, NR, WCR & WR. Out of which two sets have been installed at NCR. One set of each has been commissioned at Kitham station of Agra Division of NCR respectively.

3. Waterproof Point Machine:

Conventional Point Machine is not suitable to operate in submerged condition and fails in waterlogged areas during monsoon. Specification for IP-67 Point Machine has been issued in Jan' 2025. The salient features of this type of Point Machine are:

- IP-67 (Water Resistant and Dust Proof) protection level for Electric Point Machine
- Safe operation even under submerged conditions
- Crank handle operation under submerged condition
- Sealing arrangements provided for detector/ lock slides, cable entry points, various entry points, crank handle arrangement & machine cover

4. Development of Hydrogen Train of Power 2400 KW:

RDSO is working on a project of National eminence for green energy. RDSO has prepared technical specification for 'Development of Hydrogen Fuel Cell based DPRS 2400 KW Trainset'. This train will operate between Sonipat-Jind section of Northern Railway. In the proposed hybrid power system, the primary energy source is Proton Exchange Membrane Fuel Cell (PEMFC) and secondary energy source will be battery bank to meet the peak power requirement. All the sub-assembly of the train are tested & train is being integrated at ICF/ Chennai.

5. Development of Point Alarm Generation System through Data Logger:

The purpose of this system is to give alerts to SM and S&T staff in case operation/detection of points occurs without fulfilling the essential relay circuits.

6. Development of Tablet-Based PC Type Fog Pilot Assistance System for Safety (FogPASS):

The purpose of the Tablet PC Type FogPASS is to enhance the safety of train operations during foggy conditions by providing real-time location guidance to the loco pilot using GPS.

The system helps in identifying landmarks, signals, level crossings, stations, and other key points along the route, even when visibility is severely reduced due to fog.

7. Construction of Dedicated Test Track:

The Dedicated Test Track (DTT) is being built between Gudha and Thathana Mithri stations in the Phulera–Makrana section of NWR to conduct oscillation and performance trials for new and modified rolling stock without disruption from regular train operations. This project, developed under RDSO's technical guidance, will address delays caused by testing on open line sections.

The Key features of this project are as follows:

- Testing as per International Standard EN 14363:2016
- Testing for higher speeds upto 200 kmph
- CRS sanction for trials not required
- Reduced testing time: 8-12 days (Approx.) v/s. 20-30 days
- Accelerated testing facility for rolling stock and infrastructure components.

8. Introduction of 9000 HP (D9) M/s Siemens make Locomotives:

An agreement has been signed between Indian Railways and M/s Siemens Limited for 1200, D9 electric locomotives of 7000 KW (9000 HP) through a manufacturing-cum-maintenance agreement at Government Rolling stock Workshop, Dahod and these locomotives will be maintained for 35 years at four nominated Government Maintenance Depots (Visakhapatnam, Raipur, Kharagpur & Pune) of Indian Railways.

9. Energy Efficiency through Auxiliary Load Optimization in Electric Locomotives:

Regenerative braking in 3-phase electric freight locomotives has already been contributing to an energy saving of around 15%. Further energy savings have now been achieved by regulating the operation of auxiliary machines based on thermal demand.

A modified load distribution scheme has been introduced, wherein

non-essential auxiliaries are switched off automatically when the freight locomotive is idle and ventilation is not required and the scheme has been implemented.

This modification can result in a saving up to 140.4 KWh per locomotive per idle hour, amounting to approximately 28 lakhs per locomotive per year. The total projected annual saving stands at around ₹1,600 crore.

10. Improvement of Led Based Twin Beam Headlights:

Railways have reported issue of high glare in LED based twin beam Headlight used in Electric Locomotives and EMUs in dim mode, while crossing the train in opposite direction. To resolve the issue of high glare in dim mode, revised specification has been issued on 13.06.2024 with the following changes:

- Lux level in dim mode is reduced from 2500 lux (min) - 3000lux (max) to 900 lux (min) -1200 Lux (max).
- Verification of Junction temperature of LED and through current in the LED during prototype testing is added to have long life of LEDs.

11. IP Based Video Surveillance System for Rolling Stock of Indian Railways:

Specification for 'IP Based Video Surveillance System for Rolling Stock of Indian Railways" has been revised. The key features of this system are as follows:

- Video Recorder Unit (VRU) specification is made industry standard.
- Self-Diagnostics feature included.
- Hand-Held Terminal/ Tablet specification added to retrieve data.
- Defogger feature for camera has been added.
- Standards of components i.e. SSD, USB port, Ingress Protection Level of cameras, Infra-Red Illuminator range, Operating Temperature improved for better reliability.
- Provision of watermarks, date & time, location, etc. in downloaded videos and user authentication to protect data integrity is added.
- Functional requirements for Railway Driver Assistance System (RDAS), is included for separate independent trials.

12. Integrated Communication System for Tunnels (RDSO/SPN/TC/109/2023 Version 1.0):

The key features of this system are as follows:

- Provision of emergency call point inside the tunnel added.

- Ingress Protection level of housings (IP65 or better) included for better reliability.
- Optical Radio Unit (ORU) modified from Analog to Digital for better performance
- Leaky cable specification modified to "Fire Retardant Low Smoking Zero Halogen"
- Earthing arrangement of better than 1 ohm added.
- PA system modified to use Digital Speaker for better audio quality.

13. Design and Development of Amrit Bharat Express Series:

The Amrit Bharat Express is a modern train designed on the LHB platform for push-pull operation with locomotives at both ends. It consists of Non AC LHB coaches like Second Class Seating, Sleeper, and SLRD, with a speed potential of 130 km/h. For the first time in LHB coaches, it uses semi permanent couplers and wider sealed gangways similar to Tejas Express, enhancing passenger safety and comport.

The upgraded Amrit Bharat 2.0 builds on this design with slack free semi automatic couplers integrated with crash tubes, offering 208 kJ energy absorption compared to 35 kJ in older couplers. It features EP assist braking for better control, quick uncoupling gangways, and improved interiors with modular toilets. Passengers benefit from USB and C type charging points for each berth. A Non AC LHB pantry car is also introduced for the first time, equipped with modern catering facilities. Together, these innovations significantly improve safety, comfort, and efficiency in Indian Railways' Non AC passenger services.

14. Operational Induction of Vande Bharat Express (Version 2.0):

The Vande Bharat Express (Version 2.0) was introduced after successful oscillation and performance trials, with RDSO completing design verification and testing of the new bogie propulsion system manufactured by ICF.

The salient features are as follow:

- Weight optimization of 12% over earlier version for Energy Efficient High Speed Bogie Design.
- Reduction in un-sprung mass of 8% over version 1.0 to improve riding behavior
- Guiding stiffness optimized for lower noise, lesser rail-wheel wear and improved curve negotiation.
- Suspension elements optimized for better riding behavior, achieving

ride index of 2.8 in multi-body simulations. Upgraded potential: 200 kmph over IR track.

- 160 KN Air suspension & load weighing systems.
- Design exercise done with multi-body simulations, FEM and modal analysis, with validation testing through fatigue and endurance test of components.

15. Semi Automatic Coupler for LHB and Vande Bharat:

The semi automatic coupler with crash tube enables slack free automatic coupling and quick manual uncoupling. It absorbs 208 kJ of crash energy, reducing jack knifing and jerks for smoother rides. It can be retrofitted in Vande Bharat and LHB coaches to improve safety and comfort.

16. Vande Metro – Next Gen Urban Rail:

The Vande Metro is developed on the Vande Bharat platform for a 20.32 ton axle load with a speed potential upgraded from 110km/h to 130km/h after RDSO trials. It has a 12 car formation with 50% powering, accommodating 3,208 passengers (1,150 seated + 2,058 standing). The design ensures high capacity, quick acceleration, and modern features for suburban and regional travel.

17. Vande Bharat Sleeper – Modern AC Sleeper Trainset:

The Vande Bharat Sleeper is a 16 car AC sleeper train, designed on the Vande Bharat platform for 160 km/h operation with a 17 ton axle load. It uses a 4 car basic unit with 50% powering for quick acceleration and has all propulsion equipment under slung.

18. Modernization of Kalka–Shimla Vista Dome Coaches:

The upgradation of NG Kalka–Shimla coaches is a prestigious project, retaining essential subsystems like bogies, brakes, and couplers. RCF has manufactured a new NG Vista Dome coach with modern amenities for tourist comfort. The stainless steel coach has a speed potential of 25 km/h and features larger side and roof windows for panoramic views. It includes IC doors between the passenger area and brakeman cabin, an emergency exit door, and wide opening windows for safe evacuation.

19. Freight Wagon Modernization under National Rail Plan:

Indian Railways, under the National Rail Plan (NRP), has undertaken the indigenous development of modern freight wagons to cater to emerging traffic needs.

Taller height Auto-car Carrier (ACT1)

Taller height Auto-car Carrier (ACT2)

Flat Multipurpose Wagon (FMP)
Coil Multipurpose Wagon (CMP)

Operational Efficiency: Project 'Mission Raftaar': Under the National Rail Plan, increasing freight train speed to 50 km/h will boost rail's traffic share. Indian Railways launched Mission Raftaar to standardize and raise wagon speeds.

20. Master Clock System for Indian Railways:

Indian Railways is developing a GPS/NAVIC based Master Clock System to synchronize time across its operations, ensuring uniform time-keeping for improved efficiency and accurate accident investigations.

21. Up-gradation of Speed and Introduction of 8-coach Metro Rolling Stock (MRS) with 750 Volt DC, 3-phase Electric Propulsion System.

22. Testing & Field Trials of Rolling Stock:

RDSO conducts extensive tests and field trials — such as oscillation, coupler force, emergency braking, performance, COCR, squeeze tests, and specialized trials like high cant deficiency, long haul, curve negotiability, and turnout trials — to ensure safety and reliability of rolling stock. These cover both new designs and major modifications, enabling faster speeds, certifying maintenance vehicles, and enhancing overall mobility on Indian Railways.

Undertakings and other Organizations

As many as 14 Public Sector Undertakings and other Organizations are functioning under the Ministry of Railways, as detailed below:-

S.No.	Name	Year of Incorporation/ Inception	Core competence
1	RITES	1974	To design, establish, provide, operate, maintain and perform engineering, technical and consultancy services for development of projects/systems of all types and descriptions pertaining to Railways and Other Sectors/ Industries in India and outside India.
2	IRCON	1976	To undertake construction activities in India and abroad on turnkey basis or otherwise in various fields of infrastructure like Railways, Bridges, Roads, Highways, Industrial and Residential Complexes, Airports, etc.
3	CRIS	1986	CRIS is the IT arm of Indian Railways. It designs, develops, implements and maintains centralized IT system for all departments of Indian Railways.
4	IRFC	1986	To raise funds from the market to part finance the Plan Outlay of IR.
5	CONCOR	1988	To develop multi-modal logistics support for India's international and domestic containerized cargo and trade.
6	KRCL	1990	To construct and operate railway lines, construct Road Over Bridges and rail line projects.
7	RCIL (RailTel)	2000	To utilize the surplus telecom capacity and right of way available with the IR to build nationwide optical fibre cable based broadband telecom and multimedia network.
8	IRCTC	2001	To undertake catering and tourism activities of the Railways. Also facilitates internet ticketing through its website.
9	KMRCL	2008	To implement East-West Metro Corridor connecting the twin Cities Kolkata and howrah from Salt lake to Esplanade.
10	RVNL	2003	To create and augment the capacity of rail infrastructure. To mobilize resources mainly through multilateral/bilateral funding agencies and also through domestic market for successful implementation of projects.
11	RLDA	2005	To develop vacant railway land for commercial use for the purpose of generating revenue by non-tariff measures for IR.
12	DFCCIL	2006	To plan and construct Dedicated Rail Freight Corridors (DFCs) for movement of freight trains on the corridors.
13	MRVC	1999	To plan and implement rail projects in the Mumbai Metropolitan Region.
14	BCL	1976 (In MOR from 2010)	To manufacture wagons, undertake structural fabrication jobs and manufacturing, retrofitting of EOT crane.

Rail India Technical and Economic Services Limited (RITES):

RITES Limited, a Navratna Central Public Sector Enterprise under the Ministry of Railways, incorporated on April 26, 1974, is a multidisciplinary engineering and consultancy organization, providing a comprehensive range of services from concept to commissioning in all facets of transport infrastructure and related technologies.

RITES is a leading player in the transport consultancy and engineering sector in India and uniquely placed in terms of diversification of services and geographical reach in various sectors such as railways, highways, metros, airports, ports, ropeways, institutional buildings, bridges, tunnels, urban engineering, sustainability& green mobility, inland waterways, and renewable energy. The company is an export arm of Indian Railways for providing rolling stock. RITES' success story spans over 5 decades covering more than 55 countries across Asia, Africa, Latin America, and Middle East regions.

Strong Performance:

In FY 2024–25, RITES continued to strengthen its position as a leading transport infrastructure consultancy and engineering company, delivering sustained financial performance and securing multi-sectoral projects in India and abroad.

In the year that went by, the company achieved a consolidated revenue of ₹2,324 crore against ₹2,539 crore in FY 2024. The operating revenue, excluding other income, stood at ₹2,218 crore against ₹2,453 crore in FY 2024. This decline, primarily due to reduced contributions from the two high-margin business segments - Quality Assurance and Export, impacted overall profitability. Profit before Tax stood at ₹565 crore as against ₹670 crore in FY 2024, while Profit after Tax was ₹424 crore, compared to ₹495 crore in FY 2024.

Project Consultancy emerged as a powerhouse, recording the revenue of ₹1,241 crore, while the Turnkey and Leasing verticals notched up revenue of ₹797 crore and ₹150 crore, respectively.

Select Projects Executed:

Reaffirming RITES' unique strength in offering end-to-end expertise across nearly all domains of infrastructure consultancy, several key projects were completed this year:

- Final Location Survey (FLS) using Modern Survey Technologies for new broad-gauge line from Rangpo to Gangtok in Sikkim
- Establishment and maintenance of Continuously Operating Reference Station (CORS) network for Mumbai-Ahmedabad high speed corridor
- Feasibility study for developing direct rail connectivity via line no. 5 & 6 of Jakhapura railway station to steel plant
- Detailed project report (DPR) in connection with development of 3rd

silo loading arrangement at Lalmatia loading yard at power plant

- Project Management Consultancy (PMC) for freight maintenance facility works at Sarla station
- PMC for railways siding work at Etah for power plant, connecting Awagarh station and Shivala Tehu station
- PMC for railway siding work with electrification at power plant in Khurja, U.P.
- PMC for railway siding project at Naya Raipur for oil refinery
- Design Consultancy and Technical Audit of bridges for the Udhampur-Srinagar-Baramulla Rail Link (USBRL)
- Construction Supervision of Tshesebe– Masunga Road Project in Botswana and Ogle-Eccles Phase-I road project in Guyana
- Consultancy for Gwalior Airport
- Consultancy of Kalighat Skywalk, Kolkata

Tech-First Approach:

RITES is shaping the future of infrastructure with bold ambition and measured execution. The VISTAR (Visual Inspection System Through AI for Rails) initiative developed by RITES and deployed at SAIL–Bhilai Steel Plant is an AI-powered rail inspection system capturing 7,800 images per 130m rail using 6 industrial cameras — piloted with SAIL Bhilai. In addition to this, RITES has increased the use of Building Information Modelling (BIM), and digital mobility solutions to enhance project delivery.

Awards:

- Excellence in station design and development for Ayodhya Dham Junction at ET Rail Show
- ICAI 'Gold' Award for Excellence in financial reporting
- SAFA 'Certificate of Merit' for Best Presented Annual Report

IRCON International Limited (IRCON):

Ircon International Limited (IRCON), a "Navratna" Public Sector Enterprise, formally known as Indian Railway Construction Company Limited was incorporated on 28th April, 1976, mainly for the purpose of construction and development of Railway Infrastructure in India and abroad with the expertise from Indian Railways.

During its operation of 49 years the company has diversified and developed core competence in other areas also like Highways, Tunnels, Bridges, Flyovers, ROBs, Airport Hangar & Runways, Metro rail and Buildings (Industrial, Commercial & Residential complexes), EHV Transmission Line & Grid Sub-stations, Industrial Electrification, Signaling and Telecom Systems, High Speed

Rail, Dedicated Freight Corridor etc. Considering its major share of business from projects abroad, its name was changed to "Ircon International Limited" w.e.f. 17th October, 1995.

IRCON has emerged as front ranking construction company of international repute having executed prestigious projects during the last 49 years of its operations. It has so far completed 405 infrastructure projects in India and 130 projects across the globe in more than 25 countries.

IRCON is actively engaged in infrastructure development in several Asian and African countries. IRCON's expertise coupled with its experience has helped in successful completion and commissioning of a mega project valuing over USD 1 billion in Malaysia, the largest ever Transportation project completed by any Indian company abroad. Also, IRCON is executing Railway projects in Sri Lanka, Bangladesh, Algeria, Nepal and road project in Myanmar.

In India, IRCON has undertaken various prestigious projects which are emblematic to the country's rise on global infrastructural map. The Company is involved in the biggest Railway construction project in Jammu & Kashmir. IRCON is also constructing a new Broad-Gauge railway line from Sivok in North Bengal to Rangpo in Sikkim to provide rail connectivity to Sikkim.

Achievements of IRCON in FY 2024-25:

- During the FY 2024-25, IRCON has successfully completed following Projects
  - Dedicated Freight Corridor Project (Vaitarna-Sachin Section of Western Dedicated Freight Corridor Phase-2), Civil, Building and Track Works, Package-CTP 12 in the state of Maharashtra & Gujarat, Route Length-186 Km, NTC Track Laying-386 TKM - ₹3,500 crore.
  - Up gradation of Railway Line from Maho to Omanthai Under Indian Line of Credit, Track Rehabilitation and Ancillary Works, Sri Lanka- ₹637.22 crore.
  - In Kiul Gaya Doubling Project, in FY 2024-25 Waris Aliganj- Nawada section (19.5 Km) commissioned on 02.07.2024 and Nawada- Tilaiyya section (17 Km) commissioned on 05.02.2025, with this Kiul Gaya Doubling Project (122.80 Km) has been successfully commissioned.
  - Replacement of Mechanical Signalling by EI at 20 stations of Moradabad Division of Northern Railway- ₹241.34 crore.
  - Railway Track (In-Plant) Package No. 50) for 3.0 MTPA integrated steel plant at Nagarnar- ₹52.95 crore.
- In FY 2024-25, IRCON has secured projects worth ₹2,592.41 crore.

Some of the achievements in ongoing projects of IRCON in FY 2024-25 are as follows:-

1. In connection with Mahanadi Coal Railway Limited, Phase-I (Angul-Balaram section-14 Km) project, the S&T work at Balaram yard has been commissioned on 07.09.2024 and handed over to East Coast Railway for operation.
2. In Railway Electrification Projects, IRCON has successfully completed 869 RKM/1,060 TKM including 10 Traction Sub-stations along with 132 KV Transmission line spanning 97 Km.
3. In Katni-Singrauli Doubling Project, Vijaysota – Beohari section (30 Km) successfully commissioned on 22.04.2024 and Joba-Marwasgram section (8 Km) successfully commissioned on 07.10.2024.
4. In Katni Grade Separator Bypass Project, trail run on Katni UP Grade Separator between New Katangi Khurd Station to New Majhgawan Phatak (16 Km) successfully conducted on 31.03.2025.
5. In Akhaura-Agartala Rail Link Project, Nischintpur Yard-Agartala section (4 Km) new line successfully commissioned on 04.06.2024. With this commissioning entire Indian portion of 5.50 Km trans Bangladesh connectivity had been completed. Integration of newly developed Nischintpur Yard near Agartala Station in to the Indian Railway Network successfully completed on 24.03.2025.
6. In USBRL Project, Basindadhar-Sangaldan section (17 Km) new line successfully commissioned on 27.06.2024. With this commissioning entire scope of IRCON in USBRL New Line project has been commissioned.
7. In Coal Rail Connectivity Project, Jharkhand, Khurhagoda-Katkamsandi section (2.6 Km) new line successfully commissioned on 25.03.2025
8. In Bhoj Morbe Expressway Project Package-XVII of Vadodara Mumbai Expressway (VME) Project breakthrough of the LHS Tube of the 4.16 Km long twin-tube tunnel proposed in the project achieved successfully. This achievement, completed in just 485 days, marks the fastest tunnel breakthrough within the VME Projects.
9. In Mumbai Ahmedabad High Speed Rail, Package MAHSR C-7 08 number Viaduct crossing approx. 18.20 Km of total Via Duct's length (One third of total) has been successfully completed.

Awards & Accolades (2024-25):

IRCON has been awarded several prestigious awards. Some of the significant awards and accolades won during the year 2024-25 are mentioned below:-

- 15th CIDC Viswakarma Award 2024 for Mokama Rail Bridge Project for Category Construction Health, Safety & Environment
- Dun & Bradstreet award for 'Contract & Construction and Tech. Consultancy Services (Central PSU)' Category.

Financial Performance:

In the year 2024-25, the Company has registered total income of ₹11,131 crore. The Profit before tax achieved by the company is ₹939 crore and the Profit after Tax is ₹728 crore. The Net Worth of the company is ₹6,300 crore.

Centre for Railway Information Systems (CRIS):

The Centre for Railway Information Systems (CRIS), established in 1986 under the Ministry of Railways, serves as the dedicated IT arm of Indian Railways. Headquarter in New Delhi, with regional offices in major cities across the country. CRIS is responsible for developing, operating, and maintaining a wide range of IT solutions that drive efficiency and innovation in railway operations.

CRIS plays a pivotal role in modernizing and streamlining railway processes through technology. Its expertise spans software solutions for business development, operations, fixed and rolling infrastructure, and core backbone systems, along with providing robust support and maintenance. The organization also focuses on the continuous enhancement of IT infrastructure, leveraging emerging technologies such as mobile applications, cloud computing, artificial intelligence, machine learning, and the Internet of Things (IoT) to improve service delivery and operational performance.

As the custodian of vast volumes of operational data, CRIS ensures data-driven decision-making and seamless integration of IT systems across railway divisions and stakeholders, thereby enabling smooth communication and coordination across the national railway network. Outlined below are some of the key achievements and highlights of CRIS in support of Indian Railways for the period April, 2024 to March, 2025.

Business Development:

Modernization of Concert Phase-1 (MOC1) - Modernization of Concert Phase-1 (MOC1) - Passenger Reservation System - Modernisation of CONCERT, MIS on RDBMS and open platform enablement - For 1A: Work of MIS on RDBMS project is completed. Roll out of PRATIG, PRIMES, PRABAL applications was done. All reporting work of PRS related to accounting and DW is done through MIS on RDBMS project. For 1B: PILOT launch of charting UI done at Chennai, Secunderabad, Mumbai and Delhi at total 13 locations 54 terminals. Charting backend Development completed as per AS-IS PRS functionality.

Passenger Reservation System (PRS) Modernisation (Phase-II) (MOC2) - The GUI-based Booking Application was launched at 1,260 booking locations across India, covering 1,623 terminals.

Super Mobile App for Indian Railway (RailOne) (SPAP) - A one-stop solution for all public-facing applications of Indian Railways. It provides services through a single platform with single sign-on access, removing the need to remember multiple credentials.

Unreserved Ticketing System (16 Zones) (UT01):- The UTS project delivered sweeping upgrades in unreserved ticketing across 16 zones, enhancing passenger convenience and financial accuracy. UTS introduced booking on ePass/ePTO, refund status checks, while ATVMs gained faster booking features and improved integrations.

Freight Operation and Maintenance (FOAM):- The FOIS delivered major breakthroughs in freight management, logistics, and digital integration. FOIS streamlined operations by implementing Railway Board guidelines on parcel loading in BCN, military traffic receipts, and automobile indents, while introducing the Direct Indenting System for imported coal. Key station definitions were updated, and the VP Train Indents Booking module within the Virtual Aggregation Platform was rolled out. Expanded integration with EIMWB, COA, RailMadad, GSTN/NIC, and MDMS Station Master data improved automation and transparency.

Proliferation of Computerized TTE Lobbies over IR (PTTL):- The Proliferation of TTE Lobbies project achieved 80% physical completion across Indian Railways. Financially, out of the total sanctioned cost of ₹16.05 crore, ₹3.33 crore had been received, with an expenditure of ₹1.58 crore till February, 2025. Operational and maintenance activities for the TTE Lobby project were efficiently managed, with ₹55 lakh spent during 2024-25, reflecting steady progress in modernizing passenger service facilities and enhancing operational efficiency across the network.

Centralised Payment System (CPS):- The Centralized Payment System (CPS) is designed to enable seamless digital transactions across all services of the Indian Railways RailOne APP. By integrating SBI's orchestrator-based payment gateway, CPS will support various transaction types including Reserved Ticketing, Unreserved Ticketing, Parcel, and R-Wallet Recharge.

Operation, Safety & Security:

Control Office Application (COA):- The Control Office Application (COA) strengthened its role as the backbone of computerized train control, with 6.1 lakh daily train events updated and over 9,600 active locomotives and MotorCabs feeding real-time data on daily basis through GPS-enabled devices of REMMLOT/RTIS as of March 2025. Key advancements included loco attachment validation, block-section GMT data, freight BPC integration, load forecasting, and Phase-1 ROMF forecast services. Functional upgrades enabled Vande Bharat motor cab data, traffic advice cancellations, crew swaps, and hover-based BPC details, while CMS, FOIS, and MDMS integrations enhanced operational oversight. Together, these improvements empowered controllers with seamless real-time decision-making and strengthened precision in train management nationwide.

Integrated Coaching Management Systems (COIS):- The ICMS demonstrated stable performance while progressing significantly in asset modernization. GMT calculation for train services was successfully integrated with COA, and extensive linkages with TMS, SMMS, RSMS, FMM, TDMS, CMM,

SLAM, and MDMS enabled real-time asset failure marking, validation, and seamless data sharing across locomotives, coaches, wagons, and stations. A key milestone was achieved in December 2024 with the development of the Train Demand module, in line with Railway Board directives. This module empowered PRIMES to raise train trip demands, facilitated review at CPTM offices, and allowed the Railway Board to approve or reject requests.

National Train Enquiry System (NTES):- The Coach Position feature was made available under the Live Stations option on the NTES website.

Real-Time Train Information System (RTIS):- The Real-Time Train Information System (RTIS) transformed train control by automating nearly 75% control charting for coaching trains & about 53% overall control charting through 10400 installed devices across electric locos, EMUs, MEMUs, and VB trains. Phase-2 rollouts (including additional 1800 devices sanctioned by Board), RDSO-approved fitment schemes and installations/integration across 62 loco sheds & 8 PU/EMU-MEMU sheds marked major milestones.

Crew Management System (CMS):- The CMS saw major enhancements, streamlining crew operations and reporting across Indian Railways. Key achievements included new dashboards, MDMS integration, improved duty hour tracking, and crew rest management. The CHALAKDAL app was upgraded with image capture, speech-to-text reporting, and real-time loco/BPC updates. MIS reports enabled division-level analysis, while new modules captured CTO/CMO details and crew utilization metrics.

Fixed Infra:

Track Management System on Indian Railways (ITMS):- The 'TMS-Nirikshan' mobile app was developed and launched across all 69 divisions for Track Inspectors, streamlining track asset inspections based on geo-location.

Track Machines Maintenance and Management System (TMMMS) on PAN India (TMMS):- The Track Machine Management System (TMMS) is a web application designed for the management of all track machines across Indian Railways. Recently, it was launched by Member (Infra), Railway Board on PAN India basis for all machines working under Engineering department.

Implementation of Signalling Maintenance Management Systems Rollout on PAN IR (SM2S):- The SM2S project reached full-scale implementation across Indian Railways, marking a milestone in digital signalling maintenance. Jammu Division was added to SMMS, and divisions managed daily upkeep of 1 lakh assets with codal life modules for advanced equipment. The system scaled to 3.5 lakh daily records, digitizing 33 lakh assets, and recorded 1 lakh entries in a single week.

Land Management Information System on Indian Railways (Phase-I) (Rail Bhoomi Crossing Seva) (LAMS):- A Centralized IT Application will help Railway officials in accessing land related information anywhere anytime in a transparent manner. It is used to capture and take MIS reports related to Land

Holding & Usage, Vacant land parcel, encroachment, lease licensing and track crossing approval, periodic inspection, state wise area and mutation details.

Rolling Infra:

Maintenance Module for Coaching (CDMM):- The Coaching Maintenance Module (CMM) Phase-I was successfully rolled out, transforming depot operations with stronger monitoring and reporting tools. Key achievements included capturing depot infrastructure, fuelling station data, water sensors, and OBHS/ pantry tracking, along with comprehensive reports on safety, pit occupancy, coil spring failures, and rake maintenance. Functional upgrades enabled NMG coach renumbering, Vande Bharat rake unification, wheel profiling, bio-toilet testing, and BPC generation, with seamless integration to FOIS, WISE, and Railcare. With 98.5–100% uptime and over 2,500 man-hours of training, CMM delivered dashboards, QR-based fire extinguisher tracking, automated crew placement, and OBHS staff blacklisting, driving transparency, compliance, and efficiency in maintenance operations.

Freight Maintenance Management Roll Out (FMMR):- The FMM module achieved strong adoption, with monthly BPC generation surpassing 11,000 and a cumulative total of more than 1.3 lakh BPCs across 250+ freight yards. Technical upgrades introduced four-level defect codification aligned with CAMTECH, actionable defect handling, and enhanced Wagon RSC. Additional improvements included wagon production order placement from RB to Railway and Non-Railway firms, as well as wagon production through four stages using RDSO and Line Master forms.FMM resolved critical issues related to wagon count, loco integration, and outturn targets, while introducing new features such as condemnation visibility, revised outturn functionality, and Unusual RCA for root cause analysis.

Automated Wagon Track and Trace System Using RFID (RFID):- In RFID, this year has been about expanding both scale and functionality. To make the system more reliable, 100% wagon number validation was introduced, and mainline site and track layer modules in RFID Fixed Reader were implemented. On the technology side, the RFID platform was upgraded to the latest versions of Ionic and Angular, making it more stable and scalable for future requirements. Tagging of 2,21,998 wagons and 32,578 coaches, supported by the commissioning of 23 fixed reader sites and the deployment of a Tag Distribution Module with training for railway consignees.

Decision support system for Electric Loco maintenance and operational management (SLAM):- SLAM Application – Key Advancements in Electric Locomotive Maintenance & Operations - RDSO Module: Streamlined the process of issuing maintenance instructions and modification sheets, ensuring better communication and standardization. POH Integration: Optimized periodic overhaul processes including loco scheduling, inventory management, and certification, driving higher efficiency. Advanced Dashboards: Delivered powerful

tools for failure analysis, punctuality tracking, Kavach system monitoring, and MTBF (Mean Time Between Failures) evaluation.

Capacity Expansion and Development:

Indian Railways Projects Sanctions & Management (IRPSM):- The IRPSM application is used for Projects Sanctioning and its management thereafter. This also includes progress monitoring of sanctioned projects/works. The PAMS (Passenger Amenities Management System) was enhanced to facilitate Divyangjan Facilities monitoring on each Stations.The integration was done with NIP (National Infrastructure Pipeline) portal for seamless monitoring of works costing more than 100 cr. at all India level.Dashboards developed for monitoring of CRB Monitored, Board Monitored works etc. Module developed for monitoring of Economic Corridor Works (viz Energy Corridor Works, Port Corridor Works, HDN Corridor Works) on Indian Railways and its various stages from FLS (Final Location Survey) to Project Sanction.

Indian Railways Works Contract Management System (IR-WCMS):- IR-WCMS Application caters to the needs of Work Contract Management post issue of LOA (Letter of Acceptance) from IREPS upto Completion of Contract along with Billing and its Payment through IPAS.The EPC Contracts handling was implemented in all units so that Billing process may be expedited and Contracts may be managed efficiently.

Finance:

Integrated Payroll & Accounting System over Indian Railways (IPAS):- IPAS achieved major milestones in payroll, pension, accounts, and workshop management, driving modernization across Indian Railways. ARPAN pension modules were seamlessly migrated, while NSDL integration expanded NPS contributions to 190 units. Automated processing of demurrage/wharfage bills, DA revisions, and enhanced DCRG limits improved efficiency, alongside new accounting heads for policy, audit, and capital expenditure. Payroll upgrades enabled VR-based pensions, RCT leave encashment, and updated tax slabs. WAMS modules strengthened workshop operations, supported by MIS dashboards for MSME bills and POS/UPI reconciliations.

Traffic Accounts Management System (TAMS):- TMS for displaying the GMT/GTKM data in the SMRTI module. About 10 MSS and 07 ASS were shown in the SMRTI module after integration with different applications such as FOIS, UTS, PRS, ICMS, and CMS. The eTR and one-to-one mapping with UTS-CBS, Traffic Book Part D, Multicart payment integration with FOIS, and Postal bill apportionment were successfully implemented.

Procurement:

e-Procurement System-Phase I (EPS):- EPS Phase-I delivered key enhancements to the IREPS platform, improving e-procurement and e-auction processes for Indian Railways. Notable upgrades included unique asset IDs linked

to rake link IDs for better monetization, reinstatement of cancelled commercial contracts, and the addition of new e-auction subcategories like retail, heritage tours, mobile services, and advertising.Security was strengthened with OTP-based authentication, linking vendor claims to receipt documents, and extending AMC tender periods from 10 to 15 years. The e-Tender module introduced JV/ Consortium management, EPC schedule categorization, and AI-driven sold rate searches. RDSO Super-Check and TPI modules were enhanced, along with new recovery reports. Lease contracts saw improvements in approval workflows, fines enforcement, bidder declarations, and asset utilization monitoring.

Implementation of ERP Based Integrated MMIS of IR (IMIS):- The IMIS project achieved significant progress in enhancing the ERP-based Material Management Information System (iMMS) for Indian Railways. Key milestones included the operational launch of Pradhan Mantri Bhartiya Janaushadhi Kendras (PMBJKs) at railway stations, with standardized three-year contracts and aligned payment schedules. In iMMS, strict controls were introduced: PO quantities became unmodifiable once CRNs were generated in UDM, and partial cancellations were allowed only after the issuance of the Inspection Certificate.

Analytics:

Enhancement of e-Drishti-A Dashboard for I.R. (DRST):- The e-Drishti-A Dashboard for Indian Railways marked key advancements in operational monitoring and digital reporting. The Daily Projected Earnings and Current Earnings reports were developed and automated to be sent to MOBD mail daily, enhancing timely financial oversight. A dedicated provision for monitoring Kumbh trains was implemented in the Railway Board WAR Room, enabling the Hon'ble MR's office to track and manage one of India's largest public events efficiently. In addition, a new version of the e-Drishti mobile application was released, improving accessibility and usability for railway personnel. These enhancements strengthened real-time data monitoring, streamlined reporting, and provided actionable insights for effective decision-making. By integrating financial, operational, and event-tracking capabilities, the updates showcased CRIS's commitment to leveraging technology for smarter, more responsive railway management.

Data Lake and MLOps Platform for Indian Railways (DLML):- The Data Lake and AI MLOps platform for Indian Railways achieved a key procurement milestone with the issuance of the Letter of Acceptance (LOA) and receipt of the Bank Guarantee (BG) from the selected bidder. This marked a critical step toward establishing a data lake infrastructure and AI/ML operations platform, which will enable advanced analytics, predictive modelling, and data-driven decision-making across the Indian Railways ecosystem. The project sets the stage for integrating diverse operational, asset, and business data based on business use cases into a unified repository, ensuring scalability, security, and streamlined AI/ML workflows for enhanced operational efficiency and strategic insights.

Indian Railway Finance Corporation Limited (IRFC):

Set up as a public limited company in December, 1986 with the objective of raising money from the market to part-finance the plan outlay of Ministry of Railways and for meeting their development needs. IRFC has been successfully meeting the borrowing targets set for it year after year. Funds are raised through issue of tax free/taxable bonds, 54EC Capital Gain Bonds, Term loans from banks/financial institutions and through external commercial borrowings etc. The Department of Public Enterprises has rated the company as "Excellent" since 2016-17 for its performance vis-à-vis the parameters set out in the MOU.

The Company has leased rolling stock assets worth ₹3,00,267 crore to the Railways upto 31st March, 2025. Funding has been made by IRFC in locomotives, wagons and coaches. The acquisition has helped in increasing traffic output and revenue growth in Indian Railway over the years. IRFC has also funded Railway projects through Institutional Finance to the extent of ₹1,70,039.98 crore till 31st March, 2025. Besides, earlier IRFC has also funded Railway Projects under EBR-S worth ₹55,991.91 crore upto 31st March, 2025.

Rolling Stock/Project assets funded by IRFC are leased to Ministry of Railways. The Ministry has been making lease payments to IRFC regularly.

IRFC has consistent profit earning track record. It has so far paid ₹12,189.61crore as dividend to the Government of India. Based on its strong financial strength and credit standing, it has got the highest possible rating from three prominent domestic Credit Rating Agencies and investment rating at par with 'Sovereign' from four major International Credit Ratings Agencies.

Container Corporation of India Ltd. (CONCOR):

Container Corporation of India Limited (CONCOR) is a Navratna public sector company under the Ministry of Railways, Government of India, established in March 1988 and operational since November 1989. Its primary mission is to facilitate trade and industry by developing modern logistics facilities and Multi-Modal Logistics Parks throughout India, making it a leader in the logistics sector.

CONCOR's trains are being operational at approximately190 locations that includes 66 terminals, 40 CRTs, 12 E-CRTs, 59 private sidings & 13 gateway ports across the length & breadth of the country. The company is focused on providing seamless end to end logistics services serving both international and domestic trade through strategic investment in infrastructure and technology.

Special Achievements:

The Company has positioned itself as a competitive, customer-friendly and development-oriented organization amidst emerging global challenges to reciprocate the trust with long-term thinking and fair conduct with its Stakeholders.

- CONCOR has successfully linked the Gati Shakti Multi-Modal Cargo Terminal (GCT) at Varnama with the Western Dedicated Freight Corridor (WDFC) at New Makarpura Yard, marking a key step in

India's efforts to upgrade logistics and transport infrastructure under the Gati Shakti initiative.

- CONCOR has completed three Grade A domestic warehouses in Dadri, offering a combined 242,100 square feet of premium space. Each facility includes six automatic dock levelers, dual entry and exit gates, and advanced fire safety systems.
- CONCOR and Gati Shakti Vishwavidyalaya (GSV) have entered into a strategic partnership through a Memorandum of Understanding (MoU). Signed on December 26, 2024, at CONCOR's corporate office in New Delhi, the agreement aims to develop innovative logistics solutions by leveraging GSV's academic research.
- CONCOR has commenced e-Booking of containers at its flagship terminal ICD Tughlakabad. This represents another significant step towards facilitating ease of doing business for esteemed customers.
- CONCOR has commenced full integration of its e-Billing system with the GeM Portal in real-time.
- CONCOR introduced a direct rail service linking ICD Tughlakabad in New Delhi to Kattupalli Port in Tamil Nadu on January 24, 2025. Running twice weekly, it provides high degree of reliability to the exporters.
- CONCOR has commenced its maiden Block Rake container train service from MDPT (Mundra Port) to Ludhiana.
- CONCOR has developed an independent PRMS Web-Portal that encompasses continuous sharing and display of all information regarding policies and instructions. The portal is designed to provide an interactive service delivery mechanism through IT specifically for the superannuated employees of CONCOR.
- CONCOR has commissioned an in-house LNG station at MMLP Khatuwas in collaboration with IOCL.

Konkan Railway Corporation Limited (KRCL):

The Company was established in the year 1990 with equity participation by Ministry of Railways (51%), Maharashtra (22%), Karnataka (15%), Kerala (6%) and Goa (6%) for the purpose of construction and operation of Railway along the western coast of India connecting Roha in the State of Maharashtra to Thokur in the State of Karnataka. At present (as on 31.08.2025) the equity participation is Ministry of Railways (69.76%), Maharashtra (15.47%), Karnataka (10.55%) and Kerala (4.22%).

Financial Performance:

The total revenue of the Company for the year 2024-25 was ₹4,202.66 crore as compared to ₹24,704.94 crore (figure restated) of 2023-24. The net profit during the year was ₹2,137.68 crore as compared to the profit of ₹2,329.26 crore (figure restated) of 2023-24.

Train Operating Performance:

a. On an average, fifty-one (51) pairs of Mail/Express trains and Four (04) pairs of passenger trains per day were run over Konkan Railway during the year of 2024-25. In addition to this, 704 nos. of special trains were run during Summer, Ganpati, Diwali, Winter, Anganwadi yatra & Holi festival to clear extra rush during the year. Besides this 1,279 nos. of other special trains were run during the year including Maha Kumbh, Deccan Odessey FTR, special, Election special, Military special etc. Highest ever Coaching Revenue of ₹1,073.69 crore was achieved during the year (Passenger and other coaching revenue) which is 4.24% more than previous years ₹1,029.99 crore.

b. On the freight front, on an average, seventeen (17) freight trains were run per day including Roll on - Roll off (RORO) services during the financial year of 2024-25. The freight revenue during the financial year was ₹2,684.01 crore, which is 2.37% less than that of previous year's ₹2,700.62 crore.

c. **Operation & Maintenance of DEMU Services in Nepal:-** A contract agreement was signed on 27th December, 2024 between Nepal Rail-way Corporation Limited and Konkan Railway Corporation Limited (KRCL) for the operation and maintenance of DEMU train services between Jaynagar (India) - Bijalpura (Nepal). The agreement covers a period of 18 months. The Corporation earned ₹9.05 crore from this project during the financial year 2024-25.

Project Performance:

a. **Udhampur-Srinagar-Baramula Rail Link (USBRL Project, J&K):-** During the financial year 2024-25, ₹1,975.82 crore (excluding GST) turnover was achieved as compared to ₹2,522.37 crore (excluding GST) in the financial year 2023-24. On 6th June, 2025, dedicated the project to the nation by flagging off the first Katra-Srinagar Vande Bharat Express-the inaugural train directly connecting the Kashmir valley with rest of India. This 272 Kilometer railway project is one of independent India's most significant Railway achievements.

b. **Anakkampoyil – kalldi- Meppadi Tunnel Road Project:-** The Government of Kerala has appointed KRCL as the Special Purpose Vehicle (SPV) for executing the AKM Road Tunnel Project. A tripartite

agreement has been signed between Konkan Railway, the Public Works (H) Department, and the Kerala Infrastructure Investment Fund Board (KIIFB) for project implementation. KRCL has prepared the DPR for a twin-tube unidirectional tunnel with a 4-lane approach road and two parallel major bridges at the southern end, with an estimated cost of ₹2,043.74 crore.

c. **Rail connectivity to Vizhinjam International. Seaport, Kerala:-** MOU has been signed between KRCL and Vizhinjam International Seaport Ltd (VISL) to link the Vizhinjam Seaport (11 km). The Detailed Project Report (DPR) has been approved by Southern Railway under NGR model. Administrative sanction for ₹1482.92 crore has been accorded by Govt. of Kerala for implementation of the project. Land acquisition for the project is in progress.

d. **Electrification Projects:-** The Corporation is successful in garnering Electrical projects worth ₹2473.27 crore works of various Zonal Railways and ₹152 crore work of providing interior, MEP and allied works for Panvel Municipal Corporation, Administrative Building "Swarajya" New Panvel.

e. **Final Location Survey for Raxaul — Kathmandu new Electrified BG Line:-** The East Central (ECR) entrusted Konkan Railway with the execution of the Final Location Survey (FLS) for a proposed 136 km electrified broad gauge (BG) line between Raxaul (India) and Kathmandu (Nepal). KRCL has successfully completed and submitted the FLS report, which has been approved by ECR and the Railway Board.

RailTel Corporation of India Limited (RailTel):

RailTel corporation of India Ltd., A Navrtana PSU under Minsitry of Railways was formed on 26th September 2000 to facilitate Railways in expeditiously modernizing train operation and safety systems by providing state of art communication network infrastructure to Indian Railways through an internal entity.The PSU started functioning with a hand full of talented, experienced and motivated Signalling & Telecommunication engineers of Indian Railways.

Over the years, it has grown from a small entity to one of the largest secure Neutral Telecom Services Provider in the country and an ICT service provider. It has two UPTIME, USA certified Tier-III Data centers and MeitY empaneled Railcloud. The biggest USP of RailTel is its ownership of a PanIndia 63000+ RKM of optic fibre network with access network of 21000+ KM, including at North Eastern States covering all important towns &cities and several rural areas. RailTel occupies a proud place with its unparalleled networking high bandwidth backbone segment. The network has the ability to provide mission critical customized connectivity platform for enhanced efficiency and growth.

RailTel's nationwide Network is maintained round the clock by Network Operation Centres and trained field manpower. All the equipment provided on the network are of State-of-the-Art Technology and are as per International Telecom Standards. Additionally, RailTel is establishing another state-of-the-art data center in Noida. Additionally, we are deploying edge data centers at multiple locations within railway premises/land, with a specific emphasis on needs of Tier-2 and Tier-3 cities. These initiatives are being pursued in collaboration with industry partners.

RailTel is a unique PSU with telecom licenses (IP-1, NLD, ISP) in-house Tier III data centre services, own Security Operation Centre and MeitY- empaneled cloud service sunderoneroof. The company's wide-ranging service portfolio includes MPLSVPN, leased lines, tower co-location, data centre services, cloud services, security operation centre services, HD Videocon ferencing, Aadhaar-based authentication systems, e-tendering, retail broadband under the brand RailWire, IT and ICT projects, railway Signalling projects, and many more.

Financial Performance:

Despite extremely competitive market scenario, RailTel has been growing steadily. In FY 2024-25, RailTel recorded its highest-ever operating revenue of ₹3,478 crore, marking a 35% year-on-year growth. The company's Profit Before Tax stood at ₹402 crore, and Profit After Tax at ₹300 crore. RailTel is amongst the few profit-making and dividend-paying telecom CPSEs. The telecom segment contributed ₹1,363 crore, while the project segment added ₹2,115 crore. RailTel has paid ₹99.52 crore to the Department of Telecommunications and will pay ₹42.35 crore as revenue share to Indian Railways for FY 2024-25. An interim dividend of ₹2 per share was also paid for FY 2024-25, which amounts to 20% of the paid-up share capital. Earnings per share for the year stood at ₹9.34.

Data Centre and Cyber Security:

In the area of data centres and cyber security, we are expanding our capabilities. RailTel has partnered with M/s Techno Electric & Engineering Company Limited to develop Edge Data Centres at 102 locations. We have already begun the work of setting up these Edge Data Centres. Additionally, your company is working to establish a state-of-the-art 10 MW data centre in Noida through a private investment partnership. Recognizing the immense opportunities in the data centre sector, we have also signed MoUs with private entities like Anant Raj, L&T etc. to jointly offer Data Centre Colocation and Managed Services to RailTel's customers. In the cyber security domain, we are addressing the rising threats that come with digitalization. Our Security Operation Centre is central to our cyber security strategy.

Hospital Management Information System (HMIS):

RailTel has completed the work of providing Hospital Management Information System over Hospitals/Health Units/ polyclinics of IR.

The patients will have the benefit of accessing all their medical records on their mobile device. The beneficiary app enables the medical beneficiaries to access their medical record at a single point. Railway HMIS has also been integrated with Ayushman Bharat Digital Mission (ABDM).

Station Wi-Fi:

RailTel is transforming Railway stations into Digital hubs by providing public Wi-Fi at all railway stations. 6,115stations are live with RailTel's RailWire Wi-Fi including 15 Station of Kashmir valley. Which is one of the largest and fastest public Wi-Fi networks of the world. Passengers use this facility for streaming High Definition (HD) Videos, download of movies, songs, game, and do their office work online.

E-office in Indian Railway:

RailTel started implementation of e-office over IR to bring more efficient, effective and transparent government transactions and processes. e-Office is a Cloud Enabled Software Application developed by NIC, hosted at RailTel Tier-III Certified Data Centre at Secunderabad with Disaster recovery at Gurugram. e-Office has been implemented in 236 Units of Indian Railways. E-office has proven to be boon in a crisis time and part of Railway workforce was able to WORK FROM HOME, which would have been impossible in case of manual filing system. Company has also provided this service to other PSUs such as DFCCIL, IRCON, RVNL, IRCTC and CWC etc.

HD Video Conference:

Service RailTel's offers an end-to-end, full high-definition video conferencing service that gives users a virtual, face-to-face meeting experience. Before adoption of Video Conference Service, Indian Railways were spending huge amount of money/man hours for meetings /events, now number of travels for meetings/events has dropped drastically saving man hour, travel & lodging expenses.

Video Surveillance System (VSS):

RailTel is also executing provision of IP camera-based Video Surveillance System at 5000+ railway stations. This will go a long way in enhancing the safety and security of the passengers travelling over the IR network.

Railway Signalling & Communication:

RailTel, with its deep expertise in Signalling and communication, has been carrying out important projects to modernize train operations and improve

safety. One of the most significant projects we are currently undertaking is the implementation of Kavach, the indigenous Automatic Train Protection system. We have been awarded 2 works for deploying Kavach covering 1109 route kilometres track of East Central Railway. We are going to actively participate in all feasible Kavach tenders going forward.

RailWire – RailTel's Home internet solution:

Our retail broadband service RailWire serves more than 5.75 Lakh subscribers through successful partnerships with more than 11,000 partners. RailWire generated revenue of approx. ₹341 crores in FY 24-25. The newly launched OTT platform 'WAVE' of Prasar Bharti (implemented by RailTel) is also being offered with RailWire. We have also tied up with Dish TV to offer DTH bundled plan to subscribers.

Centre Of Excellence – For Training in Signalling and Cyber Security

In order to ensure the availability of competent and skilled manpower in the field of Railway Signalling RailTel has set up a Centre of Excellence (CoE). The CoE will offer a range of certification and diploma courses in collaboration with esteemed institutions such as IITs and IIMs. These courses will cover fundamental concepts of Kavach, advanced designing of KAVACH's Station RFID network, Onboard equipment, and Cyber Security.

Corporate Social Responsibility:

Our CSR efforts are focused on priority areas such as healthcare, nutrition, education, women's economic empowerment, and environmental sustainability. In FY 2024-25, the company allocated ₹5.73 crore CSR initiatives. A key program under this portfolio is the Akansha Super-30 initiative, which provides free coaching to underprivileged students preparing for engineering entrance examinations. We have also supported Adruta Home (boys), Bhubaneswar, Odisha, which is dedicated to providing shelter, education, and a nurturing environment to around 50 abandoned, parentless, and destitute children. Through this endeavor, we aim to empower these young lives to grow into exceptional individuals. Our other CSR initiatives include support for cancer patients and programs aimed at empowering women. Through these initiatives, RailTel aims to create lasting social value and contribute meaningfully to community development.

Indian Railway Catering And Tourism Corporation Limited (IRCTC):

Indian Railway Catering and Tourism Corporation Ltd. (IRCTC) is a Central Public Sector Enterprise under Ministry of Railways, Government of India. It was incorporated on 27th September, 1999 as an extended arm of the Indian Railways to upgrade, professionalize and manage the catering and hospitality services at stations, on trains and other locations and to promote domestic and international tourism through development of budget hotels, special tour

packages, information & commercial publicity and global reservation systems.

On 19th July, 2024, IRCTC was upgraded from 'Schedule B' to 'Schedule A' category among Central Public Sector Enterprises. In a significant step on 3rd March, 2025 the DPE, MoF granted the coveted 'Navratna' status to IRCTC.

Business Verticals of IRCTC are broadly classified into the following

1. Catering & Hospitality;
2. Internet Ticketing;
3. Travel & Tourism;
4. Packaged Drinking Water (Rail Neer).

Catering & Hospitality services:

IRCTC offers a wide range of catering services designed to meet the diverse needs of travellers across the Indian Railways network. These services are categorized into three main segments: Mobile Catering Services, Static Catering Services and E-Catering Services.

Mobile Catering Service:

IRCTC's Mobile catering vertical manages services for more than 1,265 Trains, including premium Trains like Vande Bharat, Rajdhani, Shatabdi, Duronto, Tejas and Gatiman, in addition to Mail Express and Trains without pantry cars (TSV). IRCTC serves an estimated 16.50 lakh meals per day across various train categories and offers a wide variety of fresh & nutritious meal options that not only celebrate India's rich culinary heritage, but also cater to the diverse regional tastes of passengers.

To improve the passenger satisfaction, IRCTC introduced new initiative of E-Pantry Service (Online booking of pantry meal), which is currently being piloted on ten trains and soon to be expanded to more trains.

Static Catering Services:

The IRCTC Static catering units are units which are located at station premises and offers catering services at affordable prices to the travelling passengers on Indian Railway network. Static Catering comprises of the following:

Food Plazas, Fast Food Units, Food Court, Refreshment Rooms, Jan Ahaars, Executive Lounges, Retiring Rooms, RYN/BNR Hotels, Budget Hotel. As on March 31st, 2025, IRCTC managed 149 Food Plazas, 161 Fast Food Units, 1 Food Court, 130 Refreshment Rooms, 38 Jan Ahaars, 7 Executive Lounges, 52 Retiring Rooms, 01 RYN & 02 BNR Hotels and 01 Budget Hotel.

E-Catering Service on Indian Railways: A Convenient Dining Option for Passengers:

IRCTC e-Catering service has revolutionized the way passengers can enjoy

meals while traveling on reserved trains. Since its inception in 2014, the service has provided a wide array of food choices, delivered directly to passengers' seats, enhancing their overall travel experience.

A Growing Service with Expanding Reach:

As of March, 2025, e-Catering operates across 400 plus stations and collaborates with over 593, direct vendors and 8,454 vendors through 17 appointed food aggregators. The service is available for passengers on reserved trains, with food delivered based on their unique PNR number. In 2024-25, 91,543 average meals were booked daily.

Rail Neer Packaged Drinking Water:

Rail Neer packaged drinking water is one of the most trusted brand of Packaged Drinking Water and it is exclusively sold in trains and stalls on Railway Stations. IRCTC is presently operating 20 Rail Neer Plants across the country and recorded a production of 46.46 crore bottles.

Tourism:

IRCTC offers a wide range of Tourism products from Budget to Luxury to serve all segments of travelers. These unique tourism products are a kaleidoscope for the travel enthusiasts who wish to explore the length and breadth of the country. IRCTC facilitates travelling, pilgrimage, sightseeing through this array of Tourism products.

Bharat Gaurav Train Tours:- To promote domestic rail-based tourism at reasonable prices, IRCTC initiated the operation of Bharat Gaurav Trains across India during the 2022-23. Presently, IRCTC operates a fleet of 10 rakes for different destinations. In Financial Year 2024- 25, IRCTC has operated 196 Bharat Gaurav train tours.

Mahakumbh Prayagraj:- In the recently concluded Mahakumbh 2025, IRCTC in association with M/s Lallooji & Sons provided accommodation to the devotees in Tent City in Sector- 25, Prayagraj. This facility offered in total 100 tents (i.e. 80 Super Deluxe tents and 20 Villas) with modern amenities including attached bathrooms, dining service, medical support & CCTV cameras, etc. IRCTC received overwhelming response for its "Mahakumbh Gram" Tent City with 3,390 tent nights.

IRCTC operated 08 Bharat Gaurav Tourist Trains for Mahakumbh 2025 as "Mahakumbh Punya Kshetra Yatra" which covered destinations like Varanasi, Prayagraj & Ayodhya wherein 01 night stay was provided at Tent City, Prayagraj and 02 nights were provided at Varanasi. Through Bharat Gaurav Trains in total 1,246 tents were booked in Mahakumbh Prayagraj which served 4,956 tourists.

Golden Chariot:- The only luxury train being operated in South India. The itineraries cover destinations like Mysore, Kanchipuram, Mahabalipuram,

Thanjavur, Chettinad / Karaikudi, Cochin, Chertala / Maraikulam, Nanjangud, Mysore, Halebidu, Chikamgaluru, Hospet, Goa, etc.

Kashi Tamil Sangamam 3.0:- IRCTC once again showcased its commitment to quality service during 3rd edition of Kashi Tamil Sangamam, a flagship initiative of Ministry of Education, GOI under "Ek Bharat Shreshtha Bharat (EBSB)". IRCTC operated 06 trips of Kashi Tamil Sangamam during the period between 13.02.2025 to 26.02.2025 and brought together thousands of participants from Tamil Nadu to Varanasi.

Parvasi Bhartiya Train:- In association with Ministry of External Affairs, Govt. of India, special Bharat Gaurav Deluxe Train was operated on a tourism circuit with an objective to re-introduce people of Indian origin to the culture, heritage, history and development of India. The Tour was designed for the duration of 14 Nights-15 Days for a group size of 150 participants.

Internet Ticketing:

IRCTC has been the pioneer of internet based railway ticketing. The company has been instrumental in development of an internet based railway ticket booking platform in the form of website and app for the customers which has facilitated the customers in booking railway tickets without the need to visit railway stations. Today, the company's website www.irctc.co.in is the most visited e-commerce site in the entire South East Asia.

NGeT system:

The IRCTC's Next Generation e-ticketing System (NGeT) is a significant upgrade that revolutionized online train ticket booking in India. The available features include:-

- NGeT replaced the older ticketing system. It has significantly improved the capacity, handling 30,155 tickets per minute.
- NGeT can support a massive 34.32 lakhs concurrent users, ensuring the system remains accessible even during heavy traffic periods like festive seasons or special train launches.
- NGeT aims to provide a more user-friendly experience for booking train tickets.

The Unified IRCTC Travel Portal & Super App:

IRCTC's Unified Travel Portal and Super App will be a digital transformation initiative aimed at consolidating IRCTC's diverse travel and ticketing offerings into a single, integrated digital platform. Currently, IRCTC operates multiple portals and URLs for services like air, hotel, bus bookings, tour packages, luxury trains, e-catering, retiring rooms, etc. This fragmented system results in a disjointed customer experience, limits cross-selling opportunities and creates operational inefficiencies.

The unified platform will offer an end-to-end travel experience-from discovering and booking services across rail, air, road and hospitality to receiving real-time updates and personalized offers-all through one cohesive interface.

Features such as automated vendor on-boarding, real-time inventory management, customizable tour packages and a robust notification system (via WhatsApp, RCS, SMS and email) will ensure timely and relevant communication with customers.

Kolkata Metro Rail Corporation Limited (KMRCL):

Kolkata, with its rich history and vibrant culture, has long faced challenges related to traffic congestion and inadequate public transport. The East-West Metro Project was sanctioned in July, 2008 by Government of India to address these issues, aiming to provide a seamless and efficient mode of transportation across the city. Kolkata Metro Rail Corporation Limited (KMRCL) is a CPSE under Ministry of Railways is entrusted with construction of East West Metro Corridor of Kolkata which connects twin cities of Howrah and Kolkata across river Hooghly. It is a Central Government owned Project with 74 % equity shareholding by the Ministry of Railways (MoR) and 26% equity shareholding by the Ministry of Housing and Urban Affairs (MoHUA).

Project Features:

East West Metro Corridor Project-a rail based mass rapid transit system of Standard Gauge connecting Salt Lake Sector V in the east to Howrah Maidan in the West covering a distance of 16.55 kms. out of which 5.75 Kms are elevated section and 10.80 Kms are underground. It consists of 12 stations of which, 06 stations are elevated and 06 stations are underground. The corridor passes below the perennial river Ganga (Hooghly) between Mahakaran and Howrah Metro Stations. This key feature makes it the first underwater (Subaqueous tunnel) rail system under major river in India. The last underground section between Sealdah and Esplanade having 2.45 KMs has been inaugurated on 22.08.2025 and opened to public on 22.08.2025.The entire Corridor has been completed and commissioned in five phases. The completion of the corridor between Esplande and Sealdah was a major landmark in the financial year 2024-25. Commissioning of the Section between Esplanade-Sealdah on 22.08.2025, two busiest railway stations at Howrah and Sealdah have been connected which have a combined footfall of 22 Lacs.

Physical Progress:

Phase	Commissioned Section	Length
I A	Salt Lake Sector-V to Salt Lake Stadium	5.30 Km
I B	Salt Lake Stadium to Phoolbagan	1.67 Km
I C	Phoolbagan to Sealdah	2.33 Km
II A	Howrah Maidan - Esplanade	4.80 Km
II B	Esplanade - Sealdah	2.45 Km
	TOTAL	**16.55 Km**

Now, the whole length of East – West Metro Project has been completed and commissioned. The last underground section between Sealdah and Esplanade of 2.45 KM has been inaugurated on 22.08.2025 and opened to public.

Key Financial Highlight:

Particulars	(₹ in crore)
Latest Sanctioned Cost	**8,574.98**
Proposed Revised Cost Estimate	**10,442.41**
Expenditure for the year 2025-26 (up to Sept., 2025)	**357.06**
Expenditure Since inception of Project (up to Sept., 2025)	**9,925.82**

Initiatives Taken:

- Rehabilitation and re-settlement initiatives.
- Green initiatives.
- Passenger safety initiative.
- Safety audit of the signaling system.
- Passenger friendly initiatives.
- Public comfort initiative.
- Artwork and murals with local motifs

Benefits of project:

- This corridor connects two major railway terminuses at Howrah &Sealdahand also connects existing North South Metro and Joka-BBD Bag metro project at Esplanade station.
- It is estimated that about 7.5 lakhs people will use this system daily in year 2025 (RITES Report- 2017)
- Boost up the mass transport scenario of the region providing a fast train communication across river Hooghly for the twin cities of Howrah and Kolkata.
- Traffic Congestion Mitigation & Reduction in travel time
- Improved Air Quality and reducing sound pollutions
- Improved Quality of Life, Safety and Security
- Promote regional economic growth
- Reduction in Carbon footprints

Rail Vikas Nigam Limited (RVNL):

Rail Vikas Nigam Limited (RVNL), a Navratna CPSE under the Ministry of Railways, has created state-of-the-art rail transport capacity and has been a key player in India's infrastructure development since its inception in 2003. RVNL is executing projects on a fast-track basis by adopting international projects

execution, construction, management practices and standards. RVNL has completed over 157 projects, contributing significantly to the nation's Railway network and economic growth.

Starting operations in 2005, RVNL has established itself as a leader in the rail infrastructure sector. Its innovative approach has enabled RVNL to create transport capacity for Indian Railway network. These measures include the creation of Project Specific Special Purpose Vehicles (SPVs) enabling seamless rail connectivity to ports and industrial clusters.

Physical Performance:

Doubling / New Line / Gauge Conversion:- During FY 2024-25, the company commissioned a total of 345.89 km of Railway lines. This includes 3.2km of New Line (NL) and 342.69 km of Doubling.

Since its inception and up to March 2025, the company has commissioned a cumulative total of 16,162.93 km length of project. This includes 629.42 km of New Line, 6,185.75 km of Doubling, 2,125.51 km of Gauge Conversion, 7,158.92 km of Railway Electrification and 63.33 km under the MTP Plan Head.

The list of 3 doubling projects commissioned in 2024-25 are as under:-

S.No.	Railway	Project Name	Type of Project	Length (km)
1.	Northern Railway	Rajpura- Bhatinda	Doubling	173.38
2.	North Eastern Railway	Janghai- Phahamau DL	Doubling	49.16
3.	North Eastern Railway	Varanasi- Madhosingh- Allahabad	Doubling	120.35

Railway Electrification:

With the Ministry of Railways' emphasis on the commissioning of Railway Electrification projects, the company successfully commissioned 158.19 route km (185.4 track km) of dedicated Railway Electrification works on key routes during FY 2024-25. In addition to these pure electrification projects, 324.83 km of electrification was also completed alongside doubling projects, resulting in a total of 483.02 km of electrified sections commission in 2024-25.

The following electrification project was fully commissioned

- RE of Ahmedabad- Botad (170.48 km)

Bridge Work Projects:- During the year, 2 Bridge Work projects were fully completed, the details of which are as under:

- **Daraganj- Rebuiding (Bridge No. 111 on Ganga):** The Daraganj-(Bridge No. 111 on Ganga)was completed in November 2024 along with completion of Varanasi- Madhosingh- Allahabad doubling project.

- **Pamban Bridge (Lifting Span Bridge):** India's first vertical lifting span over Bridge (Total length 3.96 km) was completed in November 2024 combining innovation with the rich legacy of the past, that connected the town of Rameswaram on Pamban Island with Mandapam in mainland.

Signalling and Telecommunication:

RVNL's Signaling & Telecommunication (S&T) domain provides appropriate and cost-effective solutions for efficient and safe operation of trains on Indian Railways. RVNL promotes use of modern technologies on Indian Railways namely Electronic Interlocking (EI), Digital Axle Counters, Fiber Optic Cable Network, Automatic Block Signaling, ETCS L1/L2/L3, IOT based Diagnostic & Predictive Maintenance systems etc.

RVNL is a major contributor in providing EI installations on Indian Railways in connection with Doubling, 3rd Line, New Line and Gauge Conversion. Keeping its tradition high, during FY 2024-25, RVNL has commissioned Electronic Interlockings at 47 Stations on Indian Railways. Besides new EIs, RVNL has commissioned modification at 44 stations on Indian Railways to decongest Railways existing routes.

RVNL has taken up 86 Nos. of Non-Interlocking (NIs) stations, 30 Intermediate Block Signals (IBS), 166 Automatic Signalling using Electronic Interlocking and 41 Nos of mid-section level crossing gates were interlocked with signals to improve safety of road user. Not only on the Signalling front, RVNL has also completed the incredible achievement in the area of telecommunication by providing 2763 km of Fiber Optic Network and 6 Quad Cable network during the year.

RVNL has commissioned latest Communication-Based Train Control (CBTC) Signalling System from JOKA to MAJERHAT (10 km UP & DN each) on Kolkata Metro.

RVNL has participated in various tenders of Automatic Signalling of Zonal Railways and has been awarded Automatic Signalling works of ₹148.96 crore (SECR & SR) during FY 2024-25.

Major Projects awarded through Bidding in India:

Indore Metro Project:- RVNL has been awarded three major packages of the yellow line of the project as detailed under:-

Design and Construction of Elevated Metro Rail Stations including all Civil, Structural, Roof structure, MEP works, Architectural finishes, Façade, Entry/Exits, FOB, Viaduct within the stations including Transition spans - Indore Metro Rail Project Yellow Line. (7 no. of Elevated Metro Stations)

Design and Construction of Elevated Viaduct, viaduct connecting Depot leading up to interface location, Elevated Metro Rail Stations including all Civil, Structural, Roof structure, MEP works, Architectural finishes, Façade, Entry/Exits, FOB, Viaduct within the stations including Transition spans - Indore Metro Rail Project Yellow Line. (10.9 Km Viaduct & 9 no. of Elevated Metro Stations)

Achievements:

After completion of work of 5.8 km viaduct and 5 elevated metro station in December, 2024, the CMRS was successfully carried out in 3 stages. Accordingly, authorization for commercial operations was received for 5.8 km viaduct and 5 elevated metro station. Overall Work of 10.8 km viaduct out of 10.927 km completed.

Underground Metro Projects at Chennai (CMRL):

RVNL has won 3 contracts on bidding with Chennai Metro Rail Limited (CMRL) as part of it's massive Phase -II expansion in the year 2023 comprising Construction of 16 underground stations.

Manufacturing of 120 Nos. Trainsets (VANDE BHARAT):

Vande Bharat sleeper train will have 16 coaches which includes 11 AC 3-Tier coaches, 4 AC Two-Tier coaches and 1 First AC. It will be equipped with advanced features such as special roofing, enhanced air conditioning, virus control mechanisms, reduced jerks, noise, and vibrations.

Major Projects awarded through Bidding: Overseas projects:

UTF Harbour Project at Maldives:- RVNL bagged the first offshore order for development of a port and construction of allied infrastructure in Maldives, i.e. for development of UTF (Uthuru Thila Falhu- Island) Harbour Project. This is a strategic project of Government of India. The agreement was signed in January, 2023.

The work has taken off well. As on date, the physical progress is 45%. 75% of marine and 10% of land side works have been completed.

Solar Projects:- RVNL has collaborated to commission 250 MW Solar power plant at Uzbekistan and 450 MW Solar plant in Tabarjal, Saudi Arabia.

Financial Performance:- Despite the challenge of disruption in its business stream, RVNL achieved turnover of ₹19,869.35 crore, Profit Before Tax (PBT) of ₹1,550.17 crore and Profit After Tax (PAT) of ₹1,188.62 crore in the Standalone account for FY 2024-25.

MOU Performance:- The Company secured a rating of "Excellent" by Department of Public Enterprises for the year 2023-24 on the basis of the achievement of the committed targets fixed in the Memorandum of Understanding signed between RVNL and Ministry of Railways. This is the fourteenth consecutive year for which the Company has been rated as "Excellent". In 2024-25, the Company was also able to meet the targets for all financial, enterprise specific and other parameters set in the MoU for 2024-25. Company has achieved all the compliance Parameters set in MoU 2024-25.

Rail Land Development Authority (RLDA):

Rail Land Development Authority (RLDA) is a statutory Authority, under the Ministry of Railways, set-up by an Amendment to the Railways Act, 1989, for Commercial development of Railway Land for the purpose of generating revenue by non-tariff measures.

RLDA's prime mandate until now has been commercial development of railway land. But since 2021, we have taken up planning and redevelopment works of Railway Stations also. Thus, RLDA is redeveloping large and complex stations, constructing elevated roads, long span ROBs, ballast less tracks and subways under the track, besides commercial development of land including integrated townships and providing architecture consultancies

Functions of RLDA:

Accordingly, in these years, RLDA has created & consolidated its four Verticals:

- Commercial Development of Land Parcels
- Colony Redevelopment
- Multi-Functional Complex (MFC)
- Station Redevelopment

Redevelopment of Stations:

91 Railway Stations have been entrusted to RLDA for planning out of which DPR prepared for 57 stations and handed them over to Zonal Railways, and the panning of 20 Stations is in progress.

In present, RLDA is carrying out redevelopment of 14 major railway stations, including the flagship transformations of New Delhi (NDLS), Ahmedabad (ADI), and Mumbai's historic Chhatrapati Shivaji Maharaj Terminus (CSMT). Work is in progress in these stations and 4 stations are planned to be commissioned in the financial year 2024-25.

Commercial Development of Vacant Land:

Total 160 commercial sites are entrusted to RLDA by Ministry of Railways for commercial Development till end of financial year 2024-25 by the Ministry of Railways, out of which 48 have been awarded.

Redevelopment of Railway Colonies:

Total 118 colony redevelopment sites are entrusted to RLDA by Ministry of Railways till end of financial year of 2024-25, out of which 19 have been awarded.

Construction of Multi-Functional Complexes (MFCs):

Total 64 MFC sites are entrusted to RLDA, out of which, 56 MFCs have been awarded and 23 sites have been commissioned.

RLDA's Achievements:

Since its inception in 2007, Rail Land Development Authority (RLDA) has progressed on a journey of growth and innovation. Through continuous efforts and strategic foresight, financial earnings, during the year 2024-25 total earning of RLDA is ₹1,297.81 crore, which is 35% more than the earning of the year 2023-24.

Dedicated Freight Corridor Corporation of India Limited (DFCCIL):

Dedicated Freight Corridor Corporation of India Limited (DFCCIL) is a public sector undertaking under the administrative control of the Government of India (Ministry of Railways). The golden quadrilateral, the diagonal linking the four major metropolitan cities of Delhi, Mumbai, Chennai, and Kolkata, are strategically crucial to Indian Railways. This route comprises 16% of the total route but carries 52% of passenger traffic and 58% of freight traffic. The Eastern corridor (Kolkata-Delhi) and the Western corridor (Mumbai-Delhi) were highly saturated. To ease congestion on these routes, a Dedicated Freight Corridor (DFC) was developed. DFC was formed to decongest the saturated road network and promote rail freight transport while ensuring efficiency and enabling significant reduction of Green House Gas (GHG) emissions. The total scope of Dedicated Freight Corridors is 2,843 km route passing through 7 states.

As one of the fastest-growing major economies in the world, India's sustained growth has triggered an unprecedented surge in demand for freight transport. Addressing this challenge head-on, DFCCIL is pivotal in strengthening India's infrastructure backbone.

Advantages of DFCCIL:

- **Enhanced Reliability and Punctuality:** The DFC's dedicated tracks and advanced signalling systems ensure minimal delays, offering predictable and reliable freight schedules, which improve supply chain efficiency for industries.
- **Reduced Unit Cost:** Significant reduction in the unit cost of freight transport, enhancing economic competitiveness.
- **High-Capacity Infrastructure:** Double-line tracks with automatic signalling enable over 120 trains daily in each direction, with axle loads of 25T (upgradable to 32.5T) and rake lengths up to 1,500 meters.
- **Industrial Corridors:** Strengthened connectivity with the Delhi-Mumbai Industrial Corridor (WDFC) and Amritsar-Kolkata Industrial Corridor (EDFC).
- **Environmental Impact:** Reduced CO2 emissions by 56% compared to road transport, supporting India's net-zero target by 2070.
- **Economic Multiplier Effect:** By connecting industrial hubs and ports, DFCCIL stimulates regional economic growth, creates jobs, and supports the development of new industrial clusters along the Eastern and Western corridors.
- **Support for Multimodal Logistics:** Integration with Gati Shakti Cargo Terminals and Multi-Modal Logistics Hubs facilitates seamless intermodal connectivity, reducing logistics costs and transit times for end-to-end freight movement.
- **Boost to Export Competitiveness:** Faster and cost-effective freight transport to major ports enhances India's global trade efficiency, supporting the Atma Nirbhar Bharat initiative.

Significant Achievements of the Year 2024-25:

DFCCIL successfully commissioned 2,741 route km of DFC Network out of the planned 2,843 route km.

Highlights:

- DFCCIL has become largest freight transporter amongst all Zonal Railways, with 12% of freight GTKM of Indian Railways.
- New Daud khan GCT (EDFC), operated by M/s Kanpur Logistics Park Pvt. Ltd. was commissioned in February 2025.
- Gothangam GCT (WDFC), operated by Emirates Logistics India Pvt. Ltd. was commissioned in March 2025.
- Varnama GCT (WDFC), connected to New Makarpura Station, flagged off its first container train on 21st December 2024.
- Hind Terminals Logistics Park, Palwal (WDFC), connected to New Prithla Station, flagged off its first Double-Stack Container Train on 25th March 2025.
- New Rewari Chord Line (1.22 km) was commissioned the on 14th July 2024, eliminating loco reversal at New Rewari, reducing transit time, and saving crew hours.
- DFCCIL commissioned it's a state-of-the-art corporate office in Noida on 3rd February 2025.

Progress of Works:

- Track linking with modern New Track-Construction (NTC) machine of 127 Tkm was done during FY 2024-25, taking the cumulative linking to 5,893 Tkm.
- 37 Road Over Bridges were completed in FY 2024–25, bringing the cumulative total to 243 by March 2025.
- OHE (Overhead Electrification) wiring of 168 TKm was completed by Mechanized Wiring Train in FY 2024-25. Cumulative 5,747 TKm OHE wiring was completed by March 2025.
- DFCCIL achieved CAPEX of ₹8,994 crore (provisional, including land) during FY 2024-25.

Operations:

In FY 2024-25, DFCCIL achieved significant milestones in operational efficiency, safety enhancements, and environmental sustainability, further decongesting Indian Railways' network and boosting freight capacity.

- **Total Trains Operated:-** DFCCIL Operated 1,30,116 trains across the DFC network, a 47.5% increase from 88,225 trains in FY 2023–24.
- **Daily Average:-** DFCCIL achieved an average of 356 trains per day in FY 2024–25, a 47.7% increase from 241 trains per day in FY 2023–24, with a peak of 403 trains per day in March 2025.
- **Peak Interchange:-** DFCCIL recorded a single-day interchange of 848 on 30th March 2025.
- **Freight Traffic Metrics:-** Net Tonne Kilometres (NTKM):- DFCCIL achieved 111,898 million NTKM, a 68% growth from 65,719 million NTKM in FY 2023–24.
- **Gross Tonne Kilometres (GTKM):-** DFCCIL recorded 192,146 million GTKM, a 61% increase from 119,129 million GTKM in 2023–24.
- **Development of industrial hubs:-** Delhi-Mumbai Industrial Corridor along WDFC, connection to inland waterways & Amritsar-Kolkata Industrial Corridor along the EDFC.
- **Environmentally friendly mode of transport:-** Carbon emission by train transportation is 28 gm. per NTKM, significantly less than 64 gm. per NTKM for road transportation. This makes rail transportation an eco-friendly option: In this process, DFC contributes significantly to the environment by saving 457 million tons of CO2 emissions in 30 years.
- **Trucks on Train (ToT) Loading:-** Iconic Trucks on Train (ToT) service is operational on the Rewari-Palanpur section of WDFC. During 2024-25, 730 rakes carried 18,309 Trucks with total earning of INR 48.64 crore (approx.), saving 33 lakh litres of Diesel (approx.), thereby saving the nation's foreign currency and reducing approx. 8,780 tonnes of CO_2 emission.

Business Development:

DFCCIL is focusing on the expansion of new terminals in alignment with the Gati Shakti Multi Modal Cargo Terminal (GCT) Policy of the Indian Railways, as part of the DFC network. This initiative involves the integration of multiple rail connectivity projects from various organizations into the DFCCIL network. Notably, there are two rail connectivity projects from the National Industrial Corridor Development Corporation (NICDC), four from the Container Corporation of India Limited (CONCOR), and 1 each from Pristine Logistics and Navkar. All these projects are seamlessly being incorporated into the DFC network.

DFCCIL has played a stellar role in adding 2,741 RKm of Dedicated Freight

Track to the total route kilometres of Indian Railways, boosting its freight loading capacity and augmenting the passenger network by taking over a major share of goods trains earlier running over IR network. It is expected to play a pivotal role in improving freight transport within the country, minimising transit time coupled with lower logistics costs and contributing towards "Atma Nirbhar Bharat."

Mumbai Railway Vikas Corporation Ltd. (MRVC):

Mumbai Railway Vikas Corporation Ltd. (MRVC Ltd.) is a Public Sector Undertaking (PSU) under the Ministry of Railways, Government of India. It is responsible for implementing the rail infrastructure components of the Mumbai Urban Transport Project (MUTP).

Mumbai Urban Transport Project – I:

Sanctioned in the Railway Budget 2003–04, MUTP Phase I was successfully completed in 2012 at a total cost of ₹4,452 crore.

Major Infrastructural Inputs in MUTP Phase - I (Rail Component):

- Addition of 93 track Kms. (5th and 6th lines Kurla-Thane, 3rd and 4th lines Borivali-Virar)
- Induction of 101 new 9-car rakes (909 coaches)
- Resettlement & Rehabilitation of 15,857 Project affected households.
- Running of 12-car rakes on all lines (excluding Harbour Line) by extending the length of all platforms
- 1500 V DC to 25k V AC conversion on Central & Western Railway – Traction conversion work on entire Western Railway.

Mumbai Urban Transport Project II:

The project was sanctioned in Railway Budget 2008-09. The total cost of MUTP Phase II is ₹8,087 crore. It is bifurcated into Phases 2A and 2B:

MUTP 2A – Completed. cost-₹4,803 crore. Loan from World Bank-₹1,727 crore.

S.No.	Name of Work	Executing Agency	Status
1	EMU Procurement/Manufacture (ICF)	MRVC/RDSO/ICF	Completed
2	1500v DC to 25kV AC Conversion	CR, MRVC	Completed
3	EMU Maintenance Facilities & Stabling Lines	CR, WR, MRVC	Completed
4	Trespass Control measures	MRVC	Completed

MUTP 2B – In progress. cost-₹3,284 crore.

S.No.	Name of Work	Executing Agency	Completion Target / Status
1	Extension of Harbour Line between Andheri-Goregaon	MRVC	Completed in December 2017
2	5th and 6th lines between Thane-Diva	MRVC	Completed in February 2022
3	5th and 6th lines between CSTM-Kurla	CR	December 2026 (Phase I)
4	6th Line between BCT-Borivali	WR	December 2027

MUTP 2C – Running of 12 car on Harbour line – The project was sanctioned in Rail Budget 2012-13. Project Completed. Cost – 789.55 crore.

All infrastructure works were completed by March 2016. 13 new 12-car EMU rakes were received by February 2018. The project increased Harbour Line capacity by 33%.

MUTP III – In progress. Cost- ₹10,947 crore Loan from AIIB-USD 500 million

The project was sanctioned in December 2016. All the works under this project are assigned to MRVC for execution.

S.No.	Name of the work	cost (₹in crore)	TDC
1	New Suburban Railway Corridor Panvel-Karjat (double line) (29.6 Kms)	2782	Dec., 2025
2	New Suburban corridor link between Airoli-Kalwa (elevated)on Central Railway (3.3 Kms)	476	Phase I – commissioned. Phase II- 3 years after R&R
3	Quadrupling of the Virar-Dahanu Road on Western Railway (64 Kms)	3,578	Dec. 2026
4	Procurement of Rolling Stock (565 coaches)	3,491	Along with MUTP IIIA
5	Trespass Control on mid-section	551	Completed. June 2025

MUTP IIIA - In progress.

The project was sanctioned in April 2019. Cost- ₹33,690 cr. Loan from AIIB-USD 85 million

S.No.	Name of the work	cost (₹ in Cr.)	Executing Agency
1	Extension of Harbour Line between Goregaon-Borivali (7.08 rkm)	826	Western Railway
2	5th & 6th line between Borivali-Virar (26 rkm)	2,184	MRVC
3	4th line between Kalyan-Asangaon (32.22 rkm)	1,759	Central Railway
4	3rd & 4th line between Kalyan-Badlapur (14.05 rkm)	1,510	MRVC
5	Kalyan Yard - Segregation of Long distance and Suburban Traffic	866	Central Railway
6	a) CBTC on CSMT-Panvel on Harbour Line and Trans Harbour	1,391	MRVC
	b) CBTC on CSMT-Kalyan on Central Railway	2,166	
	c) CBTC on CCG-VR on Western Railway	2,371	
7	Station Improvement – at 17 stations	947	MRVC
8	Procurement of Rolling Stock - 191 AC EMU rakes	15,802	MRVC
9	Maintenance facilities for Rolling Stock	2,353	MRVC
10	Stabling Lines	557	CR & WR
11	Augmentation of Power Supply Arrangement	708	CR & WR
12	Technical Assistance	250	MRVC
	Grand total	**33,690**	

Works are in progress for all projects except CBTC for which indigenous development of Kavach 5 is being done by Centre of Excellence for "Atma Nirbhar Bharat". Air-Conditioned EMU rake procurement process is initiated for all the rakes sanctioned under MUTP III and IIIA now.

Braithwaite & Co. Limited (BCL):

Braithwaite & Co. Limited (BCL) is a Schedule – B, 'Mini Ratna – I' Heavy Engineering CPSE under Ministry of Railways. It is headquartered in Kolkata with 2 manufacturing units in and around Kolkata, office set-ups in Mumbai &Delhi and project sites across various states in India. BCL's core competency is manufacture of Railway Rolling Stock in India, especially wagon Manufacturing (conventional and special types), since decades. Its other major products & services include repairing of wagons, civil construction & structural steel fabrication of bridges, manufacturing of cranes and their maintenance, steel castings, wagon sub-assemblies.

Apart from the above, of late BCL is in the process of further exploration and consolidating its diversification drive into different business verticals such as Operation & Maintenance (O & M) of Railway Workshop including POH/ ROH of wagons, Container Manufacturing, Renewable Energy, Disaster Management activities etc. Company has a world class Welding Training Center, with accreditation from National Skill Development Corporation (NSDC) and securing business in the field of training and education on welding technology. It may be noted here that Company has extended support to Indian Railways for

repair & revamp of old & unusable wagons and O & M works at the Railway site. In the infrastructural front, Company has been continuously updating its facilities &technological developments, to cater to future growth momentum based on its potentialities. Being recognized as a Prototype Hub in association with RDSO for Wagons of new design, Company is continually developing new wagons for IR, having its Dedicated & well-developed Design & Drawing House and ERP enabled business processes.

The Performance highlights of the Company, w.r.t. physicals & financials are:

Particulars	2023-24	**2024-25**
Revenue from Operations (₹ in crore)	1,103.37	**1,266.15**
Net Worth (₹ in crore)	216.79	**233.60**
Newly Built Wagon (Nos)	1,585	**2,155**
Repair Wagon including POH Wagon (Nos)	8,916	**11,445**
Bogie (Nos)	2,232	**2,586**

In this regard, the Revenue & its core business, i.e. manufacturing of new wagons, enumerating the growth trend over the years, are graphically represented below -

Major Achievements during 2024-25, as regards the performance of BCL

- As enumerated above, BCL is Continuing the trend of surpassing the figures of previous years, Company registered highest ever Sales of ₹1,266.15 crore in FY 2024-25, which is 14.75% Growth over the previous FY 2023-24.
- Highest ever number of wagons @ 299 Wagons mfd. in March, 2025 (Single month highest of Previous Year is 281 nos. in March, 2023).
- Highest ever bogie production during the month @252 Nos., surpassing the single month highest of previous year @236 Nos. produced in Mar'24.
- Successfully forayed into new business ventures in the FY, which are picking up, with significant contributions w.r.t. revenue: MES Jobs @₹10.15 Cr., Uttarakhand Projects @₹58.96 crore and Maharashtra Project @₹20.86 crore.
- Consolidation of the legacy / existing Business, major ones being Civil infra / Bridge fabrication and Crane related jobs, contributing to the ever-increasing revenue @₹44.35 crore and ₹24.08 crore respectively (last FY ₹17.90 crore & ₹20.47 crore).
- Secured substantial Orders worth over ₹2,800 crore, currently having the Highest ever Order Book position of ₹2,982 crore, being in diversified areas, both in Govt (Rly, State & PSU) & Pvt Sectors.
- Successfully completed Orders within the Delivery Period for manufacture of BOXNHL wagons for SAIL and Crackers India.
- A first time in India, made Significant Contribution towards Carbon Net Zero targets of India by developing, manufacturing & delivering Green-H Electrolyser containers.

Self – Sufficiency

Stores imported by IR constitute 0.51% of the total stores purchased. The cost of stores imported in the last three years is as under:

			(₹ in crore)
Item	2022-23	2023-24	**2024-25**
Diesel loco parts and fittings	4.58	16.89	**46.91**
Electric loco parts and fittings	139.87	35.86	**73.26**
Carriage, Wagon and EMU parts and fittings	446.62	255.88	**129.96**
Electrical stores	1.00	0.02	**5.50**
Engineering stores	1.17	4.33	**11.67**
Ball and Roller Bearings	0.18	0.01	**0.00**
General stores covering acids, chemicals, drugs, etc.	30.58	109.35	**115.93**
Other items including metal ferrous, complete units of rolling stock i.e. bogies, wheel -sets, couplers, etc.	15.52	16.66	**8.44**
Grand Total	639.52	439.00	**391.67**

Strategy for Self-Sufficiency:

Steps have been taken by Indian Railways in developing indigenous sources in the country for the items presently being imported. Simultaneously, adequate capacity has been developed for manufacturing of a range of components in workshops owned by IR as well as in public/private sector units with indigenous designs and competency.

The import content of raw material/components, in terms of percentage of total production cost (excluding Proforma charges) for different types of rolling stock manufactured in Indian Railway Production Units for the year 2024-25 is furnished below:

	LOCOMOTIVES/COACHES	2023-24	**2024-25**
BLW	WAP-7	1.50	**1.40**
	WAG-9HC	0.47	**0.34**
RCF	EOG/LHB/ACCB-USBRL	1.27	**1.29**
	EOG/LHB/ACCW-USBRL	1.11	**1.13**
	EOG/LHB/FAC-USBRL	1.12	**1.14**
	EOG/LHB/ACCN-USBRL	1.11	**1.13**
	EOG/LHB/LRRM-USBRL	0.97	**0.98**
	LS DEEN DAYALU	0.93	**1.90**
	LWS AC	1.71	**-**

	LOCOMOTIVES/COACHES	2023-24	2024-25
	CARGOLINER DOUBLE DECKER	0.95	**0.94**
	CARGOLINER PARCEL	1.07	**-**
	LWLRRM	0.93	**1.00**
	ZCZAC(VISTADOME)	2.76	**2.70**
	ZFCZAC(VISTADOME)	2.71	**2.70**
	ZGS(VISTADOME)	3.01	**2.70**
	ZLRM(VISTADOME)	2.72	**2.70**
	EOG/LHB/ACCN	1.38	**1.50**
	LSLRD(LC)	1.63	**1.63**
	LWSCN	1.66	**1.93**
	3 PH MEMU MC BHEL	-	**0.00**
	3 PH MEMU TC BHEL	-	**0.00**
	EOG/LHB/FAC	1.29	**1.23**
	RANAC	1.34	**1.39**
	VP PARCEL VAN	2.21	**2.25**
	LWACCNE (GARIB RATH)	1.5	**1.51**
CLW	WAG-9HC	0.40	**0.51**
	WAP-5	2.88	**-**
MCF	LWFAC	1.64	**0.00**
	LWCBAC/T	1.49	**0.00**
	LWFAC/T	1.38	**0.00**
	LWACCN/T	1.32	**0.00**
	LWACCW/T	1.32	**0.00**
	LWACCW	1.75	**0.00**
	LWFCWAC	1.63	**0.00**
	LWACCN	1.79	**0.00**
	LWACCNE	1.53	**0.00**
	LWCBAC	1.28	**0.00**
	LWSCZAC	1.70	**0.00**
	LSLRD	2.20	**0.00**
	LWS DEEN	2.10	**0.00**
	LWSCZ	2.25	**0.00**
	LWSCN	2.09	**0.00**
	LWSCN(G)	-	**0.00**
	LWLRRM	-	**0.00**
	LWLRRM/T	1.14	**0.00**
	LWLRRM (PC)	1.13	**-**
	PARCEL VAN	2.72	**0.00**
	3PH, EMU/TC	0.90	**-**
	3PH, EMU/MC	2.58	**-**
ICF	LSDD	3.83	**-**
	LACCN	3.26	**5.03**
	LACCN E	3.11	**4.23**
	LACCW	3.26	**4.57**
	LSCN	-	**5.80**
	LSCN PP	2.93	**-**

	LOCOMOTIVES/COACHES	2023-24	2024-25
	LSLRD	3.32	**4.65**
	LSLRD PP	2.53	**1.39**
	LPV	2.62	**-**
	LRAAC 1 OW	1.49	**-**
	LRAAC 2 OW	1.44	**-**
	LRAAC MAC OW	1.47	**-**
	LRAAC	-	**3.47**
	LWCB AC	4.02	**4.67**
	LFAC	3.31	**1.58**
	LWLRRM	2.52	**3.55**
	MEMU DMC US	0.59	**-**
	MEMU TC US	1.80	**-**
	TS MC	0.76	**0.58**
	TS TC	0.85	**-**
	LWS	-	**4.17**
	LWSCZ	-	**4.34**
	LWSCZAC	-	**5.42**
	EMU DMC US	-	**0.56**
	EMU NDMC US	-	**0.62**
	EMU TC US	-	**1.78**
RWF	WHEELS(BOXN)	-	**4.00**
	AXLE (BOXN)	-	**0.03**
	BLC WHEELS	-	**6.00**
PLW	WAP7/WAG9HC	0.04	**0.02**

Manufacturing of Rolling Stock:

The performance of Production Units during 2024-25 was as under:

- **Chittaranjan Locomotive Works (CLW), Chittaranjan** manufactured 700 nos. state-of-the-art BG 3-phase HHP electric locomotives equipped with IGBT technology-based propulsion system & auxiliary converters.
- **Banaras Locomotives Works (BLW), Varanasi** manufactured 477 locomotives including 5 diesel locomotives for Non-Railway Customers (NRC). The total sale value for NRC/Exports was ₹69.07 crore.
- **Integral Coach Factory (ICF), Chennai** manufactured 3,007 coaches including 1,830 LHB coaches, 392 trainset coaches, 12 Namo Bharat Rapid Rail coaches, 136 three phase MEMU, 600 EMUs, 18 high-speed Self-Propelled Accident Relief Trains (SPART), 4 self-propelled inspection coaches, 7 nos. Tower car/inspection coaches and 8 Treasury Van coaches.
- **Rail Coach Factory (RCF), Kapurthala** manufactured 2,102

coaches including 1,909 LHB coaches, 16 Namo Bharat Rapid Rail coaches, and 160 MEMU coaches and 17 Vistadome KSR coaches.

- **Modern Coach Factory (MCF), Raebareli** manufactured 2,025 coaches including 2,005 LHB coaches, 20 MEMU coaches.
- **Rail Wheel Factory (RWF), Bengaluru** assembled 98,350 wheel-sets, manufactured 2,01,150 wheels and 93,880 axles. The sale value for Non-Railway Customers (NRC) was ₹39.41 crore.
- **Rail Wheel Plant (RWP), Bela** manufactured 53,091 wheels during the FY 2024-25.
- **Patiala Locomotive Works (PLW), Patiala** manufactured 304 High Horse Power BG electric locomotives and 103 nos. Tower car.

Wagons:

Indian Railways' bulk requirement of wagons is met by wagon manufacturing units both in public and private sectors as well as PSUs under the administrative control of Ministry of Railways.

During the year 2024-25, 41,929 wagons were inducted in the Indian Railway System. Out of these, 2,808 wagons (including 175 BLC wagons) were manufactured by Railway Workshops and the remaining 39,121 wagons (including 1,083 BLC wagons) were manufactured by wagon industry.

Signaling Workshop:

Railway Signaling installations use a number of specialized equipment for smooth & safe running of trains. With upgradation of technology and shift towards electrical/electronic system of Signaling, the demand for these types of equipment has gone up. To attain self-sufficiency in meeting this increased demand, IR's Signal Workshops at Podanur on Southern Railway, Mettuguda on South Central Railway, Gorakhpur on North Eastern Railway, Howrah on Eastern Railway, Byculla on Central Railway, Sabarmati on Western Railway, Kharagpur on South Eastern Railway and Ghaziabad on Northern Railway have been manufacturing items like Electric Point Machines, Tokenless Block Instrument, Double Line Block Instruments, Axle Counters, various types of Relays, etc. Year wise out-turn achieved by these S&T workshops are as under:

Year wise Out-Turn of Signal and Telecommunication Workshop:

Year	Out Turn in Lakhs
2022-23	340.33
2023-24	457.71
2024-25	**367.69**

Traction Motor Shops:

Indian Railways maintains specialized in-house facilities for rewinding, repairing, and re-shafting traction motors used in electric locomotives and EMU/MEMU trains. These essential operations are carried out at Nasik Road, Kanpur, Tatanagar, and Kanchrapara workshops. For advanced three-phase electric locomotives, Nasik Road and Kanpur workshops are the dedicated centers. These well-equipped shops play a vital role in ensuring uninterrupted performance and timely availability of electric locomotives for train operations.

During 2024–25, these workshops undertook a significant number of critical jobs, contributing to the self-reliant maintenance ecosystem of Indian Railways.

The quantum of important jobs carried out by these shops is as under:

Item	No. of jobs under taken
Rewinding	
HS15250A TM armature	341
EMU TM armature	412
3-Phase TM stator	230
3-Phase TM rotor	499
Re-shafting	
TAO 659/HS15250A TM armature	303
3-Phase TM rotor repairs	345
EMU TM armature	246

Manufacturing of Motorized Wheel Sets:

Patiala Locomotive Works (PLW) plays a crucial role in manufacturing motorized wheel sets for electric locomotives. Starting FY 2024-25, Traction Machine Workshop, Nasik Road (TMW/NKRD) has taken an initiative to manufacture wheel sets too. These sets combine the traction motor and wheel axle into a fully assembled unit, ensuring a high level of reliability and efficiency. Their plug-and-play nature reduces maintenance effort, shortens downtime, and simplifies the replacement process. This leads to quicker loco turnaround and improved availability, supporting the smooth

functioning of railway services. In 2024–25, a total of 140 motorized wheel sets were produced by PLW and 22 motorized sets (with overhauled TM) were produced by TMW/NKRD for 3-phase electric locomotives under RSP sanction for distribution to Zonal Railways, to support loco sheds and boost India's locomotive modernization efforts.

Manufacturing of Motorized Bogies:

PLW's Bogie Shop is engaged in producing high-speed motorized bogies for advanced three-phase electric locomotives, in addition to motorized wheel sets. Using precision machines like 500T wheel press, vertical turret lathes, and CNC wheel profiling systems, the shop ensures accurate and high-quality manufacturing. Bearing fitments are done in a clean environment to maintain high standards.

For quality assurance, the shop uses modern measuring tools such as digital micrometers, non-contact pyrometers, shock pulse meters, and digital grease meters. In 2024-25, a total of 92 motorized bogies were produced under RSP sanction for distribution to Zonal Railways, highlighting PLW's contribution to India's locomotive modernization efforts.

Materials Management

Materials Management Department deals with planning, organizing, communicating, directing and controlling of all the activities concerned with the flow of materials into an organization and its further movement to various users. Indian Railways is one of the largest organizations in the country dealing with public procurement.

Expenditure on Purchases:

Expenditure by Indian Railways on procurement of goods to meet the requirements of operation, maintenance and production of assets (excluding goods supplied as part of works) during 2024-25 was ₹77,358.70 crore.

A broad classification of procurement of such goods is given below:

		(₹ in crore)
	2023-24	**2024-25**
Stores for operation, repairs and maintenance	20,376.62	**23,074.24**
Stores for construction	7,364.02	**9,105.74**
Fuel	16,732.42	**10,170.90**
Stores for manufacture of Rolling Stock and purchase of Complete units	31,319.94	**35,007.82**
Total	75,793.00	**77,358.70**

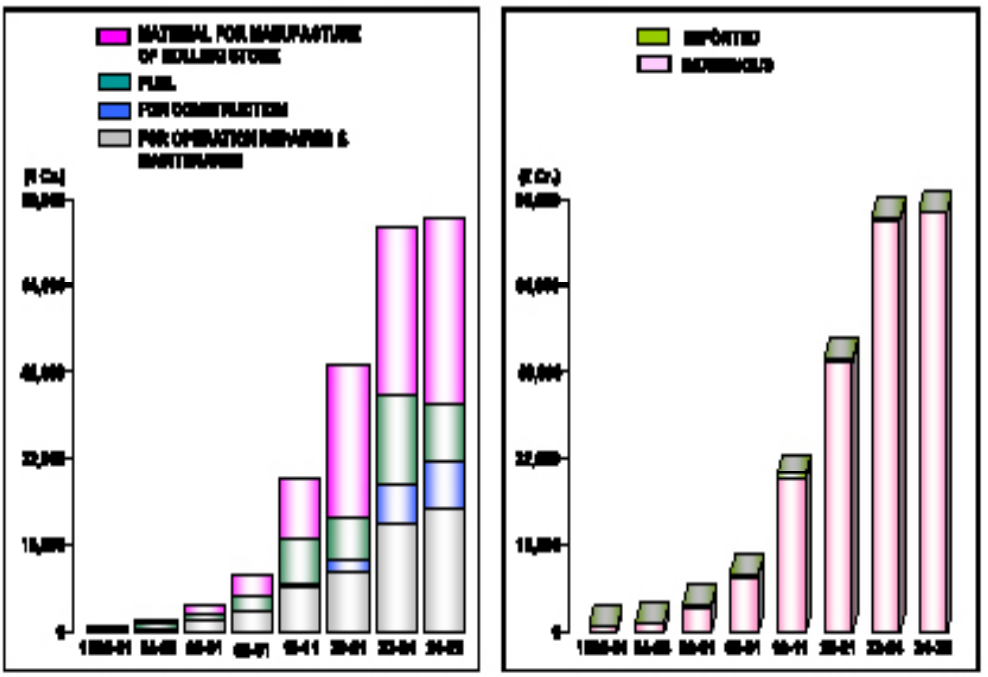
Stocking Depots:

Warehouse management is an important aspect of materials management. Indian Railways has an extensive warehouse network dedicated to provide the required material close to the point of consumption as efficiently as possible. To meet this requirement, Zonal Railways and Production Units have 335 stocking depots spread all over the Railway Network. These depots stock over 1.33 lakh items consisting of raw materials, components, spares, consumables etc.

Disposal of unserviceable Items:

Efficient Materials Management also involves timely and efficient disposal of scrap generated during maintenance and production activities. Safe disposal of industrial waste and hazardous scrap is a legal obligation which is meticulously ensured by Indian Railways. Disposal of obsolete items is essential to free the locked up capital in such assets. Disposal of scrap is an important source of revenue for Railways. Total revenue generated

VALUE OF STORES PURCHASED



INVENTORY TURNOVER RATIO
(EXCLUDING FUEL)



through disposal of scrap, during 2024-25, was ₹6,641.78 crore as against ₹5,773.63 crore during 2023-24.

Digitization:

After successfully bringing together its core platforms — Indian Railways E-Procurement System (IREPS), Integrated Material Management System (IMMS), and User Depot Module (UDM) — Indian Railways is now moving towards a smarter and more predictive digital supply chain. With each passing year, IR identifies and implements key initiatives to further fine tune its digital supply chain.

Key initiatives during the year:

- **Consignee-wise AAC:** A system of maintaining consignee-wise break-up of AAC for stock items in IMMS has been implemented by CRIS. In this system, Depots have the facility to enter consignee-wise proposed AAC in 'Advance Intimation Sheet'. Purchase Offices have the facility to approve the AACs, Depot-wise.
- **Auto Assignment of Non-Stock Demands to Respective Purchase Sections:** A system of auto assignment of non-stock demands to purchase sections has been implemented for eliminating manual delays and improving supply chain efficiency. This is targeted to reduce errors and accelerate demand registration.
- **Digital Placement of Rate Contracts/Price-Agreements:** Functionality for placement of Rate contracts/Price-Agreements has been developed by CRIS for end-to-end digitization of Railway supply chain.

This digital transformation is, however, not just limited to moving from paper to online systems — it's about using the power of data to drive smarter decisions. With lakhs of tenders and tens of lakhs of transactions taking place every year through these platforms, Indian Railways generates an enormous amount of data across its vast supply chain. Now, with advancements in Artificial Intelligence (AI) combined with Big Data Analytics, this data can be processed in real time to uncover hidden patterns, detect inefficiencies, and use these to further improve the digital supply chain.

Agency of Procurement:

Zonal Railways and Production Units mostly procure the materials required by them in a decentralized system, but for purchase of a few items which are centralized for procurement at Railway Board's level. Common use Goods and Services available on Government e-Marketplace (GeM)

are reserved for procurement through GeM portal. Out of ₹77,358.70 crore worth of stores procured in 2024-25, 63.98% was done by Zonal Railways and Production Units, 0.95% through GeM and 35.07% by Railway Board.

Stores worth ₹19,909.17 crore were bought from Small Scale Sector and Khadi and Village Industries in 2024-25.

Public Sector Undertakings contributed 20% and other industries contributed 80% towards supplies.

Indigenous Vendor Development:

Indian Railways has fully implemented Public Procurement (Preference to Make in India) Order. The value of Indigenous stores at ₹76,967.01 crore during 2024-25 constituted almost 99.49% of the total purchases by Indian Railways. Indian Railways has to depend on imports for high technology components for its locomotives, signal & telecom equipment etc. which are not available in adequate quantity with required quality within the country.

Inventories:

Maintaining inventories at an optimum level is the key to successful materials management. Turn Over Ratio for the year 2024-25 was 19% (without fuel) and 19% (with fuel), as against 17% (without fuel) and 17% (with fuel) during 2023-24.

Wagons and Steel Procurement:

During the year 2024-25, 41,929 wagons were inducted in Indian Railway System. Out of these, 2,808 wagons (including 175 BLC wagons) were manufactured by Railway Workshops and the remaining 39,121 wagons (including 1,083 BLC wagons) were manufactured by wagon industry. Procurement of iron and steel material, during 2024-25, was 1,38,733 MT (valued at ₹964.56 crore) as against 79,902 MT (valued at ₹643.08 crore) during 2023-24.

Security

The Railway Protection Force (RPF) has been constituted under the RPF Act, 1957 (as amended in the year 1985 and 2003) for better protection and security of railway property, passenger areas, passengers and matters connected therewith.

RPF is empowered under the 'Railways Act, 1989' to deal with 29 offences related to alarm chain pulling, rooftop travelling, touting, ticketless travel, unauthorized entry into coaches earmarked for ladies, unauthorized vending, trespass etc. and under the 'Railway Property (Unlawful Possession) Act 1966' to deal with offences related to theft, dishonest misappropriation and unlawful possession of railway property. It is also empowered to conduct search, seizure and arrest under NDPS Act and impose fine under the Cigarettes and Other Tobacco Products Act, 2003.

Efforts made to strengthen Railway Security:

(a) Round the clock security related assistance to passengers by RPF:

- **Railway Helpline:** Train Passengers can seek assistance by making calls on Helpline Number 139 (integrated with Emergency Response Support System no. 112). They may also use Rail Madad Portal and Mobile App for making complaints. Their concern is addressed on an urgent basis and necessary action/assistance is provided to them.
- **Twitter:** Complaints/suggestions, relating to Security, received through MR Twitter handle @RailMinIndia and @RailwaySeva, are swiftly attended and necessary follow-up action is initiated.

Details of complaints related to security attended over Twitter and Helpline:

Year	No. of complaints attended on Twitter	No. of complaints attended on Helpline No.
2024-25	49,322	3,47,452

(b) CCTV Monitoring: In order to provide safe and secure journey to train passengers, surveillance is kept through CCTV cameras provided in coaches and at stations. To provide security & facilitation to Railway passengers, various initiatives have been undertaken to boost the

confidence & sense of security among all stake holders of Indian Railways including passengers by Team RPF.

(c) Meri Saheli Initiative for Women Security: 'Meri Saheli' initiative was launched on 17.10.2020 with an objective to provide enhanced safety and security to lady passengers travelling alone by trains for their entire journey i.e. from the originating station to destination station in long distance trains.

Dedicated teams of lady RPF personnel have been formed for its implementation. Presently, approx. 250 RPF teams are being deployed for this purpose covering approx. 500 trains on an average daily over the Indian Railways network. Meri Saheli team members brief the target passengers about the security measures to be adopted during the journey and the details of the channels available for seeking the help in distress. The RPF posts falling en-route are also informed well in advance about the movement of lady passengers travelling alone and are kept on high alert to respond to any situation without any loss of time. TABs are being provided to the team for quick response & ease of working. During 2024-25, on an average 13,000 such passengers were attended to daily. Feedback from the lady passengers is also taken to analyze the achievements & shortcomings of this initiative with an aim to improve it further. Further, Drives are conducted against entry of male passengers into the compartments reserved for ladies.

Action taken against unauthorized passengers entering into carriage or other place reserved for females:

Year	No. of cases registered	No. of persons arrested
2024-25	96,536	98,941

(d) Operation "Nanhe Faristey" (Rescue of children): Ministry of Railways in collaboration with Ministry of Women and Child Development (MoWCD) issued Standard Operating Procedure (SOP) on 05.03.2015 for better care and protection of children in distress coming in contact with Railways. In order to include all the prevalent guidelines/provisions/instructions/directives etc. in the SOP, a 'Revised SOP for the Railways' has been issued on 25.10.2024.

RPF has played an important role in reuniting the children lost/ separated due to several reasons from their family and rescued children in need of care & protection who came in contact with Indian Railways. In this regard, a massive and sustained Pan India Drive i.e. "Nanhe Faristey" has been launched on Indian Railways to rescue children in need of care and protection found in trains/railway stations which is showing remarkable

results. These children may be a prospective victim of Human Trafficking if not rescued in time.

Details of children in need of care and protection rescued by RPF:

Details of children rescued by RPF	
Year	**No. of children rescued by RPF**
2024-25	**15,781**

(e) Operation "AAHT" (Action Against Human Trafficking): RPF, being the sentinels on the national carrier with a Pan India reach, has its task cut out in nation's fight against Human Trafficking. In order to curb Human Trafficking through Railways, RPF has launched "Operation AAHT" a Pan India Drive in coordination with other stakeholders.

To have an effective mechanism to avert endeavors of the Human traffickers, a circular was issued in 2022, through which Anti Human Trafficking Units of RPF are made operational at the Post level (Thana level) at more than 750 locations over the Indian Railways. These AHTUs are in regular touch with agencies involved in preventing Human Trafficking and assisting in rescue of victims of trafficking.

Further, to strengthen its effort, RPF has signed an MoU with Association of Voluntary Action (a foundation of Nobel Laureate Sri Kailash Satyarthi) also known as Bachpan Bachao Andolan on 06.05.2022 for association in capacity building of RPF & Railwaymen, raid & rescue of victim of Human Trafficking and sharing of information on Human Trafficking. On 19.03.2024, RPF has also signed a MoU with National Commission for Women (NCW) for Preventing and Combating Human Trafficking through providing capacity building training organizing workshops for RPF personnel.

Year	No. of Trafficked Persons Rescued by RPF				Total	No. of traffickers arrested by RPF
	Juvenile		Adult			
	Boys	Girls	Male	Female		
2024-25	**996**	**68**	**42**	**8**	**1,114**	**348**

(f) Operation "Jeevan Raksha": Life of several passengers were saved due to alertness and swift action by RPF at platforms, railway track and trains under operation "Jeevan Raksha" wherein passenger in hurry tried to board/de-board a moving train and slipped/fell with the risk of coming under the wheels of train or tried to commit suicide deliberately by coming in front of a running train.

Year	Saving life on railways	
	Male	Female
2024-25	2,455	1,078

(g) Operation "Matrishakti": RPF personnel, especially ladies RPF personnel, who are currently 9% (highest among uniform forces) of the total strength of RPF, go out of their way to help pregnant women who go into labor during their train journeys, in childbirth under Operation Matrishakti.

Year	No. of cases attended and assistance provided in child birth	
	In Train	In Railway Premises
2024-25	119	62

(h) Operation "Amanat": RPF personnel help in securing of passengers' belongings, which are left behind by passengers in rush to board the train or forgotten by them in train/station. RPF has detected luggage left behind by passengers' and handed them over to the right person under Operation Amanat.

Year	No. of cases of retrieval of left behind luggage of passengers and its return	Value of recovered property (₹ in crore)
2024-25	3,02,824	73.43

(i) Operation "Uplabdh": Procurement of railway tickets for reserved accommodation has been a very tough task for the common man as touts were cornering confirmed railway reservations online which has adversely affected the availability of confirmed tickets to the common man. RPF has been undertaking intensive and continuous action against persons involved in touting (unauthorized carrying of business of procuring & supply of railway tickets).

Action against touts procuring and selling railway tickets illegally:

Year	No. of cases registered	No. of persons arrested	No. of future journey ticket seized	Value of future journey ticket seized (₹ in crore)	No. of IRCTC user IDs blocked
2024-25	5,387	5,937	20,700	4.33	35,954

Similarly in an endeavor to enhance the feeling of security to the travelling passengers, action is taken against towel spreaders preventing entry of authorized passengers and unauthorized entry into compartment reserved for physically challenged persons under Operation Uplabdh.

Action against persons unauthorizedly resisting entry of authorized passengers:

Year	Cases registered	Persons arrested	Amount of fine released (in ₹)
2024-25	39,429	39,486	74,08,635

Action against persons unauthorizedly occupying coaches reserved for passengers with disabilities:

Year	No. of cases registered	No. of persons arrested	Amount of fine released (₹ in crore)
2024-25	94,212	95,165	1.10

(j) Operation "Rail Suraksha": RPF has been mandated for protection & security of Railway Property. RPF prosecutes offenders involved in theft, misappropriations of railway property under relevant provisions of the 'Railway Property (Unlawful Possession) Act, 1966'.

Year	No. of cases registered	Value of Property recovered (₹ in crore)	No. of persons arrested
2024-25	5,162	6.75	9,244

(k) Operation "NARCOS": Narcotics not only destroy the health of the youth, but they also damage the economy and wellbeing of the nation. RPF has been empowered to conduct search, seizure, and arrest under NDPS Act in 2019. In order to give focused attention to drive against smuggling of Narcotics through rail, RPF has launched "Operation NARCOS" and arrested criminals who were handed over to empowered agencies for further legal action.

Recovery of NDPS:

Year	No. of cases detected	Value of NDPS recovered	No. of persons arrested
2024-25	1,667	60.50	1,290

(l) Operation "Satark": Transportation of contraband items through trains has become a major conduit for tax evaders/law breakers. This operation is aimed to assist other LEAs in their work under which RPF makes/assists them in recovery of tobacco product, liquor product, recovery of FICN/unaccounted gold/unaccounted cash/unaccounted other precious metal/smuggled goods/arms & ammunitions/explosives and recovery of banned medicines.

Year	Tobacco Product			Liquor Product			Recovery of FICN/ Unaccounted gold/ Cash / Other Smuggled Goods etc.		
	Cases detected	Value (₹ in crore)	Persons arrested	Cases detected	Value (₹ in crore)	Persons arrested	Cases detected	Value (₹ in crore)	Persons arrested
2024-25	100	6.52	55	2,551	3.21	1,735	92	40.44	64

(m) Operation 'WILEP': Smuggling of wildlife, animal organs and forest product is crime against nature. Team RPF has been alive to the issue and has taken stringent action under this operation against the smuggler involved in illegal trade of wildlife through railways under Operation WILEP.

Year	No. of cases detected		No. of persons arrested
	Fauna	Flora	
2024-25	43	22	25

(n) Train escorting:

- RPF also escorts trains in addition to the trains being escorted by GRP. Presently, on an average, RPF is escorting 1,800 trains in vulnerable sections daily.
- Zonal Railways are deploying proper combined strength of male & female RPF/RPSF personnel in train escort parties, to the extent possible to address the concern of women.
- Ladies Special trains running in Metropolitan cities are being escorted by lady RPF personnel. In other trains, where escorts are provided, the train escorting parties have been briefed to keep extra vigil on the lady passengers travelling alone, ladies coaches en-route and at halting stations.



Operation Satark

Vigilance

Vigilance Organization plays a very important role in the administration of the Indian Railways. It investigates complaints, conducts sample checks in respect of managerial decisions, with a view to determine their conformity to objectivity, transparency and concordance with extant rules and procedures.

Vigilance working has mainly three facets: (i) Preventive Vigilance, (ii) Participative Vigilance, and (iii) Punitive Vigilance.

Preventive Vigilance:

The main aim here is to disseminate knowledge across a wide cross section of Railway officials, suggest system rationalization measures for imparting greater transparency and predictability, catalyze the use of technology in decision making and create greater awareness amongst the public on issues relating to corruption mitigation.

Some of the steps taken in this direction were:

- In 2024-25, a total of 11,338 preventive checks were conducted throughout the Railways.
- In 2024-25, All major Railway Units released E-magazines/Bulletins for circulation. These bulletins contain case studies, dos & don't etc. related to various departments.
- Electronic media was extensively utilized by all Zonal Railways, Production Units and Public Sector for conducting extensive public campaigns during Vigilance Awareness Week, 2024.

Participative Vigilance:

- **24 Hours Vigilance Helpline:** 24 hour vigilance helpline (Helpline No.139) of the Railways. In addition to this, the email addresses of vigilance officers are posted on the website.
- **Vigilance Awareness Week** is celebrated every year during the last week of October or first week of November to educate the general public regarding the facilities available in the department and also ways and means to lodge complaints. The same was observed between 28th October and 03rd November in the year 2024.

- **Counselling:** As many as 246 Workshops/Seminars/interactive sessions were conducted on topical issues by Vigilance in 2024, in which officers, senior supervisors and other railway personnel representing various levels and disciplines participated; the primary focus was to inculcate greater awareness of rules, procedures and, most importantly, the pitfalls that need to be steered clear of.

Punitive Vigilance:

A statement showing number of officials against whom disciplinary action in vigilance-investigated cases was initiated/finalized during April 2024 to March 2025 is given below:

Vigilance investigated cases	2024-25
Number of officials against whom disciplinary proceedings were initiated.	**3,320**
Number of officials against whom disciplinary proceedings resulted in imposition of major penalty.	**1,060**
Number of officials against whom disciplinary proceedings resulted in imposition of minor penalty.	**2,201**

Preserving Indian Railways Heritage

Indian Railways is proud to preserve its rich railway heritage and harness its potential to inspire, educate and meaningfully contribute to India's growing knowledge society alongwith its sustainable development.

Major steps taken to institutionalize rail heritage preservation include compilation and digitization of heritage inventory, collaboration with institutions and stakeholders, capacity building of railway officers and introducing modules for training courses. Zonal Railways have carried forward interesting projects related to heritage. Special powers have been delegated to Divisional Railway Managers (DRMs) of Mountain Railways of India (Darjeeling, Kalka-Shimla, Nilgiri, Neral Matheran and Kangra Valley), DRM/Ajmer/NWR for Goram Ghat, DRM/Delhi and all DRMs of Southern Railway for promoting Steam Heritage Tourism.

The chronicled narrative of a nation's industrial heritage stands as a testament to its technological evolution and march toward modernity. Indian Railways, as one of the world's largest and oldest railway networks, holds a unique place in this journey. Its 'intangible' heritage — preserved and showcased at the National Rail Museum in Chanakyapuri, New Delhi offers valuable insights into the social, cultural, and technological fabric of the country. This living legacy continues to inspire and delight common man and especially railway enthusiasts and young generation. Regional Rail Museums in major cities (Howrah, Chennai, Mysuru & Nagpur) are equally popular with the visitors. These rail museums & galleries stand testimony to the value attached to over 172 years of railway heritage. It is a strong way to reinforce the heritage branding of the organization and its associated entities of the sector. Railway Museums across India regularly organize exhibitions, competitions for children, quizzes etc. to promote rail heritage tourism on the occasions of World Heritage Day, Women's Day, Children's Day, Environment Day etc.

To acquaint the rail passengers and rail museum visitors with the rich heritage, culture and history of Indian Railways (lR) and for them to collect cherished mementos to capture the essence of their journeys and visits, a new policy on Rail Souvenirs dated 02.09.2024 has been framed to empanel suppliers of rail souvenirs; centralize/standardize rail souvenir designs, specifications & prices; and manage rail souvenir shops.

Digitization of National Rail Museum and Trichy Museum/SR archives has been completed in collaboration with C-DAC, Noida. Under the project, a total of 16.40 lakh pages of documents at NRM (7.40 lakh) and Trichy Museum /SR (9.00 lakh) have been digitized.

On World Tourism Day i.e. 27th September, International Conference, APHTRO (Asia Pacific Heritage and Tourist Rail Organization) was organized on the premises of National Rail Museum on 27th & 28th September 2024. In this conference delegates from Taiwan, Japan, Germany and various rail enthusiasts participated. NRM also participated in Bharat Parv, 2025. NRM displayed Vande Bharat train to celebrate the "Make in India'' Programme, Chenab Rail Bridge — the Engineering Marvel of Indian Railways and UNESCO listed heritage hill Railways (KSR, DHR & NMR) to showcase the rich heritage of Indian Railways.

World Heritage Day (18th April, 2024) and International Museum Day (18th May, 2024) were celebrated across the Zones, Divisions and Rail Museums of Indian Railways by organizing exhibitions, quiz/debate competitions, heritage walks, seminars etc.

MoU for "Conservation of Archival Records at National Rail Museum, New Delhi" between National Rail Museum, Ministry of Railways, New Delhi and Indira Gandhi National Centre for the Arts (IGNCA), Ministry of Culture, New Delhi has been signed on 7th January 2025.

John Morris Fire Engine (1914), a fire fighting road vehicle, exhibited at National Rail Museum participated in 58th Statesman Vintage and Classic Car Rally, New Delhi in March 2025 and won the Heritage Preservation Trophy in Vintage category.

Darjeeling Himalayan Railway (DHR) completed 25 years as UNESCO World Heritage Site (inscribed in 1999) on 07.12.2024. To mark this day, complimentary rides and competitions were organized. DHR also organized the month-long festival "Ghum Festival" at Ghum (the highest railway station in India) and Darjeeling Railway Stations with the aim to promote tourism. The festival started from November 13, 2024 and concluded on December 5, 2024 which is also the DHR Day. The 'Baby Sivok' is now proudly displayed at Ghum Station, offering tourists a tangible link to the Railway's rich legacy.

Turn Table at Kurseong in DHR was restored after 81 years since its last operation in 1943 for 360° rotation of DHR loco & coaches and re-commissioned for use on 27.03.2005.

Northern Railway has engaged heritage professionals for the conservation of the Kalka Shimla Railway (KSR) – a UNESCO heritage site. A 'Comprehensive Conservation Management Plan (CCMP)' for KSR is also under preparation.

Southern Railway has fully replaced the Furnace Oil fired X-Class steam Locos with Diesel fired steam locos from all services in Nilgiri Mountain Railway (NMR), a UNESCO World Heritage Site, enhancing the environmental sustainability of operating steam locos in NMR. In NMR, the 125th anniversary of the first train journey from Mettupalayam to Coonoor was celebrated on 15.06.2024. Various activities were organized to celebrate this historic occasion. Station Mahotsav celebrations were held at Wellington, Aravankadu, Lovedale, and Ketti stations of Nilgiri Mountain Railway (NMR) during March 2025.

On the Patalpani - Kalakund Heritage route, Western Railway has developed halts at Tatya Mama Mandir, Railway Bridge No. 647 and Patalpani Waterfall View Point to promote tourism in the sector.

The Danapur Division of ECR celebrated its centenary function on 31st January 2025. ICF converted appearance of Toy Train Engine at Chennai Rail Museum (CRM) to Steam Loco Model and painted all of its coaches.

Vistadome Coaches offering a better view of the scenery and landscape have been provided in Mountain Railways of India viz. Darjeeling Himalayan Railway, Kalka Shimla Railway, Nilgiri Mountain Railway, Kangra Valley Railway, Matheran Light Railway and Patalpani Kalakund route to promote tourism in these regions.

Indian Railways maintain a large repository of built heritage like buildings, bridges, viaducts etc. As of now, besides all bridges and tunnels on Kalka Shimla and Kangra Valley section, about 40 bridges and tunnels, and 94 heritage structures/buildings and 81 heritage stations are designated as heritage assets by Indian Railways. Kashi Railway Station (Built in 1882) under Northern Railway and Morbi Station (Built in 22.01.1935) under Western Railway have been included in the list of heritage railway stations. Indian Railways have been making special efforts to conserve these built heritages with inventories, documentation & policy initiatives. Association with National Academy of Indian Railways (NAIR), Indian National Trust for Art & Cultural Heritage (INTACH), International Council on Monuments & Sites (ICOMOS), International Association of Transport & Communications Museums (IATM), The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) and International Centre for the Study of

the Preservation & Restoration of Cultural Property (ICCROM) assist our endeavors. Training and capacity building in industrial heritage conservation is regularly arranged.

The Heritage Directorate in the Railway Board assists in framing policy related to the UNESCO World Heritage Sites of the Mountain Railways in Darjeeling, Shimla and the Nilgiris, and other built heritage sites across the Indian Railway network. The focus of heritage preservation has been balancing tourism with heritage and sustainable development. Efforts are centred around connecting communities along these linear routes and ensuring their role as stakeholders in conservation. Heritage rolling stock assets, skills & their transmission are incorporated in an interconnected and dynamic continuity of heritage railways, over more than 150 years of operation. Truly a blend of Heritage & Modernity.

Indian Railways have inventoried heritage rolling stock assets and also preserved about 244 steam locomotives/engines, 326 vintage coaches/ saloons, cranes & wagons and 156 Diesel and Electric vintage locomotives at prominent places including museums, heritage park etc., for public display. Many of these rolling stocks are more than 100 years old and include 49 Steam locomotives as working heritage. Toy trains and exhibits (locomotives/coaches) have been sold or gifted as special heritage displays at various cities on request from State Governments/Public bodies.

Indian Railways' mesmerizing journeys continue to be showcased through the "Google Arts & Culture" platform through panoramic views including touching human stories of people associated with railways through the massive reach of this online platform. The content is shared across other railway websites and social medial handles too.



RAIL SAUDHA, Headquarters Building of SWR



Godavari Arc Bridge

सत्यमेव जयते

भारत सरकार

Government of India

रेल मंत्रालय

Ministry of Railways

(रेलवे बोर्ड)

(Railway Board)

Published by Directorate of Statistics and Economics
Ministry of Railways (Railway Board), Government of India, New Delhi