भारतीय रेल वार्षिकी 2023-24

भारतीय रेल

वार्षिकी
2023-24

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	20
6.	यात्री व्यवसाय	22
7.	माल यातायात परिचालन	38
8.	परिसम्पत्तियों का उपयोग	46
9.	संरक्षा	52
10.	नेटवर्क	60
11.	रेलपथ और पुल	63
12.	विद्युतीकरण	74
13.	सिगनल और दूरसंचार	79
14.	चल स्टॉक	85
15.	कर्षण	89
16.	कार्मिक	94
17.	वित्त	106
18.	सामाजिक सेवा दायित्व	110
19.	अनुसंधान और विकास	114
20.	उपक्रम तथा अन्य संगठन	121
21.	आत्म-निर्भरता	157
22.	सामग्री प्रबंधन	163
23.	सुरक्षा	167
24.	सतर्कता	175
25.	भारतीय रेलों की धरोहर का संरक्षण	177

प्रमुख आंकड़े

		इकाई	2022-23	**2023-24**
संयंत्र और उपस्कर:				
पूंजीगत निवेश (पूंजी निधि सहित)		₹ करोड़ में	@5,72,920.19	**#7,47,592.53**
कुल निवेश		,,	9,72,734.18	**12,18,258.82**
मार्ग लंबाई		किलोमीटर	68,584	**69,181**
रेलइंजन		अदद	*14,334	**15,110**
यात्री सेवा वाहन		,,	*78,295	**78,926**
अन्य सवारी वाहन		,,	*11,419	**13,022**
माल डिब्बे		,,	*3,15,103	**3,27,991**
रेलवे स्टेशन		,,	7,364	**7,461**
परिचालन:				
यात्री:	रेलगाड़ी किलोमीटर	मिलियन	751	**800**
	वाहन किलोमीटर	,,	*23,850	**25,714**
माल:	रेलगाड़ी किलोमीटर	,,	554	**513**
	माल डिब्बा किलोमीटर	,,	*25,526	**23,977**
यातायात की मात्रा:				
प्रारंभिक यात्री		मिलियन	6,396	**6,905**
यात्री किलोमीटर		,,	9,58,919	**10,64,700**
प्रारंभिक टन:$				
राजस्व अर्जक यातायात		,,	1,509.10	**1,588.06**
कुल यातायात (गैर-राजस्व सहित)		,,	1,510.76	**1,589.95**
शुद्ध टन किमी$				
राजस्व उपार्जक यातायात		,,	9,59,566	**9,73,968**
कुल यातायात (गैर-राजस्व सहित)		,,	9,59,888	**9,74,469**
रोजगार और वेतन				
नियमित कर्मचारी		हजार में	1,190	**1,252**
नियमित कर्मचारियों का वेतन बिल		₹ करोड़ में	1,61,418.87	**1,73,640.00**
औसत वार्षिक वेतन प्रति नियमित कर्मचारी		₹ यूनिट में	13,56,900	**13,86,702**
वित्तीय परिणाम:				
राजस्व		₹ करोड़ में	2,39,982.56	**2,55,272.63**
व्यय		,,	2,35,655.78	**2,50,893.61**
विविध लेन-देन		,,	(-)1,809.40	**(-)1,119.34**
शुद्ध राजस्व (लाभांश पूर्व)		,,	2,517.38	**3,259.68**
पूंजी पर प्रतिफल की दर		प्रतिशत	0.44	**0.44**
पूंजी पर लाभांश**		₹ करोड़ में	0.00	**0.00**
कमी (–)/आधिक्य (+)		,,	2,517.38	**3,259.68**

@ 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
** 2022-23 और 2023-24 के दौरान कोई लाभांश का भुगतान नहीं किया गया।

अन्य महत्वपूर्ण आंकड़े

क्र.सं.	मद	इकाई	2022-23	2023-24
I	**रेल नेटवर्क**			
1	मार्ग किलोमीटर			
	(i) बड़ी लाइन	कि.मी.	65,977	**66,820**
	(ii) मीटर लाइन	"	1,345	**1,159**
	(iii) छोटी लाइन	"	1,262	**1,202**
	जोड़ (सभी आमान)	"	68,584	**69,181**
2	चालित रेलपथ किलोमीटर (सभी आमानों का जोड़)	"	1,06,493	**1,09,748**
3	रेलपथ किलोमीटरों का जोड़ (सभी आमानों का जोड़)	"	1,32,310	**1,35,207**
4	विद्युतीकृत मार्ग किलोमीटर (सभी आमानों का जोड़)	"	58,074	**62,253**
II	**चल स्टॉक**	(यूनिट में)		
1	रेलइंजनों की संख्या	"		
	(i) भाप	"	39	**38**
	(ii) डीजल	"	*4,730	**4,397**
	(iii) बिजली	"	9,565	**10,675**
	जोड़	"	*14,334	**15,110**
2	मालडिब्बों की संख्या	"	*3,15,103	**3,27,991**
3	सवारीडिब्बों की संख्या –	(यूनिट में)		
	(i) यात्री सवारीडिब्बे (डीईएमयू/डीएचएमयू सहित)	"	*66,369	**66,687**
	(ii) अन्य सवारी वाहन	"	*11,419	**13,022**
	(iii) ईएमयू और मेमू कोच	"	*11,913	**12,229**
	(iv) रेल कारें	"	*13	**10**
	जोड़	"	*89,714	**91,948**
III	**रेलइंजन उपयोग**			
1	कर्षण प्रयास प्रति रेलइंजन			
	(i) बड़ी लाइन	कि.ग्रा.	*41,137	**43,380**
	(ii) मीटर लाइन	"	15,978	**15,987**
2	सकल टन किलोमीटर (रेलइंजर के भार और विभागीय को छोड़कर) प्रति किलोग्राम कर्षण प्रयास			
	(i) बड़ी लाइन	कि.मी.	*3,882	**3,551**
	(ii) मीटर लाइन	"	243	**168**
3	रेलइंजन किलोमीटर प्रति दिन प्रति प्रयुक्त रेलइंजन (यात्री) (बड़ी लाइन)			
	(i) डीजल	कि.मी.	*752	**768**
	(ii) बिजली	"	*857	**823**

क्र.सं.	मद	इकाई	2022-23	2023-24
4	रेलइंजन किलोमीटर प्रति दिन प्रति प्रयुक्त रेलइंजन (माल) (बड़ी लाइन)			
	(i) डीजल	कि.मी.	*501	**450**
	(ii) बिजली	"	*419	**309**
5	शुद्ध टन किलोमीटर प्रति रेलइंजन घंटा (बड़ी लाइन) सभी कर्षण		*13,650	**14,256**
6	रेलइंजनों का निष्प्रभावी प्रतिशत (बड़ी लाइन)	प्रतिशत		
	(i) डीजल	"	*9.79	**11.40**
	(ii) बिजली	"	*5.29	**5.49**
IV	**मालडिब्बा उपयोग**			
1	आठपहिया के मामले–में मालडिब्बा किलोमीटर	मिलियन	*25,526	**23,977**
2	कुल ढुलाई क्षमता (सभी आमान)	मिलियन टन	*18.73	**19.61**
3	औसत ढुलाईवहन क्षमता – मालडिब्बा	टन		
	(i) बड़ी लाइन	"	62.9	**62.9**
	(ii) मीटर लाइन	"	32.3	**31.7**
4	मालडिब्बा फेरा (दिनों में) (बड़ी लाइन)	दिनों में	4.70	**5.11**
5	मालडिब्बा किलोमीटर प्रति मालडिब्बा प्रति दिन (बड़ी लाइन)	कि.मी.	223.00	**192.00**
6	शुद्ध टन किलोमीटर प्रति मालडिब्बा प्रति दिन (बड़ी लाइन)	कि.मी.	8,670	**7,851**
7	मालडिब्बों का निष्प्रभावी प्रतिशत (बड़ी लाइन)	प्रतिशत	*2.74	**2.46**
V	**सवारीडिब्बा उपयोग**			
1	वाहन किलोमीटर (विभागीय/रेल कार आदि को छोड़कर)	मिलियन		
	(i) उपनगरीय (ईएमयू)	"	2,160	**2,234**
	(ii) अनुपनगरीय	"	*21,690	**23,480**
	जोड़	"	*23,850	**25,714**
2	वाहन किलोमीटर प्रति वाहन दिन (बड़ी लाइन)	कि.मी.	470	**492**
3	सवारीडिब्बों का निष्प्रभावी प्रतिशत (बड़ी लाइन) (यात्री सवारीडिब्बे)	प्रतिशत	*5.11	**4.84**
VI	**रेलगाड़ी उपयोग**			
क.	**यात्री रेलगाड़ी कार्यनिष्पादन**			
1	प्रतिदिन चलाई जा रही यात्री रेलगाड़ियों की संख्या	अदद	12,541	**13,198**
2	यात्री रेलगाड़ी किलोमीटर	मिलियन	751	**800**
ख.	**माल रेलगाड़ी कार्यनिष्पादन**			
1	प्रतिदिन चलाई जा रही मालगाड़ियों की संख्या	अदद	10,388	**11,724**
2	माल रेलगाड़ी किलोमीटर	मिलियन	554	**513**
3	सभी मालगाड़ियों की औसत गति (बड़ी लाइन)			
	(i) डीजल	कि.मी./घंटा	*31.2	**27.3**
	(ii) बिजली	"	*30.7	**24.1**
	(iii) सभी कर्षण	"	*30.8	**25.0**

क्र.सं.	मद	इकाई	2022-23	2023-24
4	मालगाड़ियों का औसत शुद्ध भार (बड़ी लाइन) (सभी कर्षण)	टन	*1,738	**1,899**
5	मालगाड़ियों का औसत सकल भार (बड़ी लाइन) (सभी कर्षण)	टन	*2,918	**3,085**
VII	**यातायात की मात्रा**			
क.	**यात्री यातायात (उपनगरीय + अनुपनगरीय)**			
1	प्रारंभिक यात्री	मिलियन	6,396	**6,905**
2	यात्री किलोमीटर	मिलियन	9,58,919	**10,64,700**
3	औसत गमन-दूरी	कि.मी.	149.9	**154.20**
4	यात्री आय	₹ करोड़ में	63,416.85	**70,693.32**
5	औसत दर प्रति यात्री किलोमीटर	पैसे	66.13	**66.40**
6	ढोए गए यात्रियों की संख्या प्रति दिन	मिलियन	17.52	**18.87**
ख.	**माल यातायात (राजस्व)**			
1	प्रारंभकि टन	मिलियन	1,509.10	**1,588.06**
2	गमन-दूरी (प्रारंभिक)	कि.मी.	636	**613**
3	मालभाड़ा आय विलंब शुल्क/घाट शुल्क को छोड़कर	₹ करोड़ में	*1,60,158.48	**1,65,880.58**
4	माल शुद्ध टन किलोमीटर	मिलियन	9,59,566	**9,73,968**
5	औसत दर प्रति शुद्ध टन किलोमीटर	पैसे	166.91	**170.31**
6	आय प्रति मिलियन टन	₹ करोड़ में	106.13	**104.45**
7	ढोया गया माल प्रति दिन (गैर-राजस्व सहित)	मिलियन टन	4.14	**4.34**
VIII	**रेलगाड़ी दुर्घटनाएं (कोंकण रेल निगम लिमिटेड को छोड़कर)**	**अदद**	48	**40**
1	रेलगाड़ी टक्कर	"	6	**6**
2	रेलगाड़ी का पटरी से उतरना	"	36	**25**
3	रेल फाटक	"	1	**0**
4	रेलगाड़ियों में आग लगना	"	4	**9**
5	विविध		1	**0**
6	दुर्घटना प्रति मिलियन रेलगाड़ी किलोमीटर		0.04	**0.03**
IX	**घनत्व**			
1	शुद्ध टन किलोमीटर प्रति मार्ग किलोमीटर (बड़ी लाइन)	कि.मी.	14.55	**14.58**
2	यात्री किलोमीटर प्रति मार्ग किलोमीटर (बड़ी लाइन)	"	14.53	**15.93**
3	सकल टन किलोमीटर प्रति मार्ग किलोमीटर (बड़ी लाइन)	"	*38.31	**36.63**
X	**रेलइंजन द्वारा ईंधन/बिजली की खपत**			
	(i) डीजल	मिलियन लीटर	1,438.42	**1,212.28**
	(ii) बिजली	मिलियन केडब्ल्यूएच	*22,086.40	**23,221.11**

* संशोधित

कुछ चुनिंदा वित्तीय अनुपात

क्र.सं.	मद	इकाई	2022-23	**2023-24**
(क)	**वित्तीय अनुपात**			
1.	परिचालन अनुपात	प्रतिशत	98.10	**98.43**
2.	पूंजी पर प्रतिफल की दर	प्रतिशत	0.44	**0.44**
3.	भारतीय रेल का संचालन अनुपात	प्रतिशत	90.92	**91.31**
4.	राजसहायता के साथ परिचालन अनुपात (लागत पुनर्प्राप्ति)	प्रतिशत	80.40	**81.10**
5.	कोचिंग (यात्री) और सामान (माल) के लिए परिचालन अनुपात			
	i. सामान	प्रतिशत	66.97	**67.55**
	ii. कोचिंग	प्रतिशत	180.82	**177.69**
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	18.90	**19.70**
	ii. सकल प्राप्तियों के प्रतिशत के रूप में ऋण अदायगी	प्रतिशत	14.20	**14.70**
7.	पूंजी व्यय से राजस्व अनुपात – पूंजी व्यय (आंतरिक सृजन से)/राजस्व	प्रतिशत	1.40	**1.20**
(ख)	**आय/लब्धि अनुपात (संविभाजित आय के आधार पर)**			
1.	यात्री लब्धि/यात्री किलोमीटर	पैसे में	66.13	**66.40**
2.	माल लब्धि/शुद्ध टन किलोमीटर	पैसे में	166.91	**170.31**
(ग)	**उत्पादकता सूचकांक**			
1.	कर्मचारी उत्पादकता		8,73,523	**8,48,391**
2.	अवसंरचना उत्पादकता		78,53,951	**78,57,124**
(घ)	**परिसंपत्ति उपयोग**			
1.	परिसंपत्तियों का उपयोग			
	i. शुद्ध टन किलोमीटर प्रति मालडिब्बा प्रति दिन – (बड़ी लाइन)	किमी	8,670	**7,851**
	ii. मालडिब्बा किलोमीटर प्रति मालडिब्बा दिन – (बड़ी लाइन)	किमी	223.00	**192.00**
	iii. मालडिब्बा फेरा – बड़ी लाइन	दिनों में	4.70	**5.11**
	iv. औसत भार प्रति मालडिब्बा – बड़ी लाइन	टन	60.00	**65.00**

क्र.सं.	मद	इकाई	2022-23	2023-24
(ङ)	**परिचालन सूचक**			
1.	मालगाड़ियों की औसत गति – (बड़ी लाइन) – सभी कर्षण	किमी/घंटा	*30.80	**25.00**
2.	चल स्टॉक का निष्प्रभावी प्रतिशत – (बड़ी लाइन)			
	i. डीजल रेलइंजन	प्रतिशत	*9.79	**11.40**
	ii. बिजली रेलइंजन	प्रतिशत	*5.29	**5.49**
	iii. ईएमयू कोच	प्रतिशत	*7.41	**8.48**
	iv. यात्री सवारी डिब्बे	प्रतिशत	*5.11	**4.84**
	v. अन्य कोचिंग वाहन	प्रतिशत	7.38	**7.39**
	vi. मालडिब्बे	प्रतिशत	*2.74	**2.46**
3.	विनिर्दिष्ट ईंधन खपत (खपत प्रति 1000 सकल टन किलोमीटर) – (बड़ी लाइन)			
	i. यात्री सेवा डीजल	किलो लीटर	*3.57	**3.42**
	ii. माल सेवाएं डीजल	किलो लीटर	*1.61	**1.98**
4.	विनिर्दिष्ट बिजली खपत (खपत प्रति 1000 सकल टन किलोमीटर) – (बड़ी लाइन)			
	i. यात्री सेवा – बिजली	किलो वाट घंटा	*20.20	**19.10**
	ii. माल सेवाएं – बिजली	किलो वाट घंटा	*6.30	**6.19**
5.	समयपालन सूचकांक – समयपालन (मेल/एक्सप्रेस रेलगाड़ियां) – (बड़ी लाइन)	प्रतिशत	80.79	**73.62**
6.	दुर्घटना प्रति मिलियन रेलगाड़ी किलोमीटर		0.04	**0.03**

*संशोधित

भारत गौरव पर्यटक रेलगाड़ी

आर्थिक समीक्षा

समष्टि-आर्थिक परिणाम

वित्त वर्ष 2023-24 में 8.2 प्रतिशत वास्तविक सकल घरेलू उत्पाद वृद्धि के साथ भारतीय अर्थव्यवस्था का वर्ष-दर-वर्ष जबर्दस्त विकास हुआ जो वर्ष 2019-20 के स्तर से 20 प्रतिशत अधिक वृद्धि दर्शाता है और यह एक ऐसी उपलब्धि है जिसे हाल के वर्षों में कुछ प्रमुख अर्थव्यवस्थाओं ने हासिल किया है। महामारी के बाद, यह पंचवर्षीय अवधि (तालिका-1) में दूसरी सर्वाधिक वृद्धि दर थी। 2021-22 में, 9.7 प्रतिशत की पहली सर्वाधिक वृद्धि से विकास की बाधाओं को दूर करने में महत्वपूर्ण रूप से सहायता मिली। 2023-24 में, सकल घरेलू उत्पाद में निजी क्षेत्र का अंतिम उपभोग व्यय का हिस्सा 55.8 प्रतिशत था और सकल स्थावर पूंजी निर्माण का हिस्सा 33.5 प्रतिशत था। घरेलू मांग और निवेश से अर्थव्यवस्था की स्थिर वृद्धि दर के कारण अगले वर्ष और उसके बाद भी मजबूत वृद्धि सुनिश्चित होगी। अंतर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष (आईएमएफ) के अनुसार, भारतीय अर्थव्यवस्था की सुदृढ़ता घरेलू मांग की निरंतर मजबूती और बढ़ती कार्यशील जनसंख्या को दर्शाती है। वर्ष 2023-24 के दौरान, अवसंरचना के विकास पर जोर देने से पूंजीगत व्यय में सकल घरेलू उत्पाद की 3.2 प्रतिशत की अभूतपूर्व वृद्धि हुई, जबकि वर्ष 2019-20 में यह सकल घरेलू उत्पाद का 1.7 प्रतिशत था। विकास के आपूर्ति पक्ष में तेजी आने का कारण कृषि क्षेत्र से संबंधित कार्यों में मंदी आने के बावजूद आगत कीमतों में सुधार और सेवा क्षेत्र से संबंधित कार्यों में स्थायी गति आने से विनिर्माण क्षेत्र की लाभप्रदता था। वैश्विक व्यापार मात्रा में संकुचन के कारण विदेशी क्षेत्र से आने वाली अर्थव्यवस्था अवरूद्ध रही। मुद्रास्फीति को निर्धारित सीमा के भीतर नियंत्रित रखा गया। भू-राजनीतिक संघर्षो से उत्पन्न विपरीत परिस्थितियों और वैश्विक बाजारों की अस्थिरता के बीच इस वर्ष के दौरान आर्थिक सुधार की गति में तेजी आई।

अप्रैल 2024 के अंतर्राष्ट्रीय मुद्रा कोष के विश्व आर्थिक परिदृश्य के अनुसार, 2023 में 3.2 प्रतिशत की अनुमानित वैश्विक वृद्धि, उभरते बाजारों और विकासशील अर्थव्यवस्था की सहायता प्राप्त होने से 2024 और 2025 में भी इसी गति से जारी रहने का अनुमान है। नवीकृत नीति पर जोर दिए जाने के कारण आपूर्ति में वृद्धि से संबंधित सुधारों के साथ-साथ ऋण संवहनीयता के लिए मध्यावधि राजकोष के सुदृढ़ होने की संभावना थी, ताकि मुद्रास्फीति और ऋण में कमी आ सके और महामारी से पूर्व अवधि की औसत वृद्धि के समान आर्थिक विकास हो सके। इसके अलावा, भू-आर्थिक विखंडन और जलवायु परिवर्तन की लागत, जोखिमों को सीमित करने, हरित ऊर्जा में संक्रमण को गति देने और ऋण पुनर्गठन को सुविधाजनक बनाने के लिए बहुपक्षीय सहयोग की आवश्यकता थी।

सकल घरेलू उत्पाद में वृद्धिः भारत

स्थिर (2011-12) मूल्यों पर सकल घरेलू उत्पाद या वर्ष 2023-24 में वास्तविक सकल घरेलू उत्पाद ₹173.82 लाख करोड़ होने का अनुमान था, जबकि वर्ष 2022-23 का वास्तविक सकल घरेलू उत्पाद ₹160.71 लाख करोड़ था। 2023-24 के दौरान वास्तविक सकल घरेलू उत्पाद में वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि दर 8.2 प्रतिशत थी जबकि 2022-23 में 7.0 प्रतिशत की वृद्धि दर थी (तालिका 1)।

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

	2019-20	2020-21 तृतीय सं.अ.	2021-22 द्वितीय सं.अ.	2022-23 प्रथम सं.अ.	**2023-24 अ.अ.**
स.घ.उ. स्थिर मूल्यों पर	1,45,34,641 (3.9)	1,36,94,869 (-5.8)	1,50,21,846 (9.7)	1,60,71,429 (7.0)	**1,73,81,722 (8.2)**
आधार मूल्यों पर स.मू.सं.	1,32,36,100 (3.9)	1,26,87,345 (-4.1)	1,38,76,840 (9.4)	1,48,04,901 (6.7)	**1,58,73,751 (7.2)**

स्रोत: राष्ट्रीय सांख्यिकीय कार्यालय, सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय, 31 मई, 2024 की प्रेस विज्ञप्ति
अ.अ.: अनंतिम अनुमान
सं.अ.: संशोधित अनुमान
नोट: पूर्ववर्ती वर्ष की तुलना में वृद्धि दर कोष्ठकों में उल्लिखित है।

वास्तविक सकल मूल्य संवर्धन सकल घरेलू उत्पाद की गणना के उत्पादन या आपूर्ति पक्ष पद्धति को दर्शाता है। आधार अचर मूल्यों (2011-12) पर वर्ष 2022-23 के लिए ₹148.05 लाख करोड़ की तुलना में 2023-24 में ₹158.74 लाख करोड़ के वास्तविक सकल मूल्य संवर्धन का अनुमान किया गया था, इस प्रकार, वर्ष 2022-23 में 6.7 प्रतिशत की वृद्धि दर की तुलना में 2023-24 में 7.2 प्रतिशत की वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि दर दर्ज की गई (तालिका 1)।

वर्ष के दौरान, विभिन्न क्षेत्रों में वृद्धि का संवेग पिछले वर्ष की तुलना में जारी और व्यापक रहा। कृषि, वानिकी और मत्स्यपालन ने पिछले वर्ष की तुलना में सकल मूल्य संवर्धन में 1.4 प्रतिशत वृद्धि दर दर्ज की। औद्योगिक विकास में विनिर्माण और निर्माण क्षेत्र का योगदान 9.9 प्रतिशत रहा, बिजली, गैस, जल आपूर्ति एवं अन्य उपयोगी सेवाएं 7.5 प्रतिशत तथा खनन और उत्खनन क्षेत्र का योगदान 7.1 प्रतिशत रहा। सेवा क्षेत्र की वृद्धि दर में वित्तीय, स्थावर संपदा एवं व्यावसायिक सेवाओं का योगदान 8.4 प्रतिशत रहा, इसके बाद जन प्रशासन, रक्षा और अन्य सेवाओं का योगदान 7.8 प्रतिशत तथा व्यापार, होटल, परिवहन, संचार और प्रसारण संबंधी सेवाओं का योगदान 6.4 प्रतिशत रहा (तालिका 2)।

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

	2021-22 द्वितीय सं.अ	2022-23 प्रथम सं.अ.	**2023-24 (अ.अ)**
I. कृषि, वानिकी एवं मत्स्यपालन	4.6	4.7	**1.4**
II. उद्योग			
खनन एवं उत्खनन	6.3	1.9	**7.1**
विनिर्माण	10.0	(-)2.2	**9.9**
बिजली, गैस, जल आपूर्ति एवं अन्य उपयोगी सेवाएं	10.3	9.4	**7.5**
निर्माण	19.9	9.4	**9.9**
III. सेवाएं			
व्यापार, होटल, परिवहन, संचार एवं प्रसारण से संबंधित सेवाएं	15.2	12.0	**6.4**
वित्तीय, रियल एस्टेट और व्यावसायिक सेवाएं	5.7	9.1	**8.4**
जन प्रशासन, रक्षा और अन्य सेवाएं	7.5	8.9	**7.8**
आधार मूल्य पर सकल मूल्य संवर्धन	9.4	6.7	**7.2**

स्रोत: राष्ट्रीय सांख्यिकी कार्यालय, सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय, प्रेस विज्ञप्ति दिनांक 31 मई, 2024
अ.अ.: अनंतिम अनुमान।
सं.अ.: संशोधित अनुमान।

प्रमुख परिवहन सेवाओं का सकल मूल्य संवर्धन

सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय द्वारा प्रकाशित राष्ट्रीय लेखा सांख्यिकी 2024 प्रमुख परिवहन सेवाओं जैसे रेलवे और सड़क के लिए एक वर्ष के अंतराल के साथ क्षेत्रीय सकल मूल्य संवर्धन पर अलग-अलग अनुमान प्रस्तुत करती है। पिछले तीन वर्षों के लिए स्थिर मूल्यों (2011-12 की कीमतों) पर सकल मूल्य संवर्धन से पता चलता है कि 2022-23 में रेलवे का सकल मूल्य संवर्धन ₹94,504 करोड़ अनुमानित था, जो वर्ष 2020-21 की तुलना में 44 प्रतिशत अधिक था। 2022-23 में सड़कों का सकल मूल्य संवर्धन ₹4,46,247 करोड़ अनुमानित था, जो वर्ष 2020-21 की तुलना में 40 प्रतिशत अधिक है। इसके अलावा, रेलवे के सकल मूल्य संवर्धन में वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि 2022-23 में 18.4 प्रतिशत रही, जबकि 2020-21 में यह (-) 20.1 प्रतिशत थी, जबकि सड़क परिवहन के सकल मूल्य संवर्धन में 2022-23 में 4.6 प्रतिशत की वृद्धि हुई, जो 2020-21 में यह (-) 26.4 प्रतिशत थी।

कृषि

2023-24 के लिए खाद्यान्न उपज के तृतीय अग्रिम अनुमान के अनुसार, 2023-24 में खाद्यान्न उत्पादन 328.85 मिलियन टन था। यह 2022-23 के दौरान 329.69 मिलियन टन की तुलना में 0.84 मिलियन टन कम था। पिछले वर्ष की तुलना में 2023-24 में खाद्यान्न के घटकों जैसे गेहूं और चावल के उत्पादन में वृद्धि दर्ज की गई जबकि दलहन और मोटे अनाज जैसे घटकों के उत्पादन में कमी दर्ज की गई (तालिका 3)।

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

मदें	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	**2023-24**
खाद्यान्न	297.50	310.74	315.62	329.69	**328.85**
गेहूं	107.86	109.59	107.74	110.55	**112.93**
चावल	118.87	124.37	129.47	135.76	**136.70**
मोटा अनाज	47.75	51.32	51.10	57.32	**54.73**
दलहन	23.03	25.46	27.30	26.06	**24.49**

स्रोत: कृषि एवं किसान कल्याण विभाग, 04.06.2024 की स्थिति के अनुसार 2023-24 के लिए खाद्यान्न उत्पादन का तृतीय अग्रिम अनुमान।

उद्योग

राष्ट्रीय सांख्यिकी कार्यालय के राष्ट्रीय लेखा आंकड़ों के अनुसार, औद्योगिक उत्पादन सूचकांक, जिसमें मोटे तौर पर खनन, विनिर्माण और बिजली शामिल हैं, पिछले वर्ष 2022-23 की 5.2 प्रतिशत की वृद्धि दर की तुलना में 2023-24 में 5.9 प्रतिशत की वृद्धि हुई। इसका कारण बिजली घटक को छोड़कर सूचकांक के खनन और विनिर्माण घटकों में देखी गई उच्च वृद्धि दर है। खनन क्षेत्र की विकास दर जो 2022-23 में 5.8 प्रतिशत थी, 2023-24 में बढ़कर 7.5 प्रतिशत हो गई और विनिर्माण क्षेत्र की विकास दर 2022-23 में

4.7 प्रतिशत से बढ़कर 2023-24 में 5.5 प्रतिशत हो गई। बिजली समूह में 2022-23 में 8.9 प्रतिशत की तुलना में 2023-24 में 7.1 प्रतिशत की वृद्धि हुई (तालिका 4)।

तालिका 4: औद्योगिक उत्पादन सूचकांक के आधार पर औद्योगिक क्षेत्र की क्षेत्रक वृद्धि दरें (प्रतिशत) (आधार:2011-12=100)

उद्योग समूह	भार	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	2023-24
सामान्य सूचकांक	100.00	(-)0.8	(-)8.4	11.4	5.2	**5.9**
खनन	14.3725	1.6	(-)7.8	12.2	5.8	**7.5**
विनिर्माण	77.6332	(-)1.4	(-)9.6	11.8	4.7	**5.5**
बिजली	7.99432	1.0	(-)0.5	7.9	8.9	**7.1**

स्रोत: राष्ट्रीय सांख्यिकी कार्यालय, सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय, प्रेस विज्ञप्ति दिनांक 12 जून, 2024
नोट: वृद्धि की गणना पिछले वर्ष की तदनुरूपी अवधि की तुलना में की गई है।

उपयोग-आधारित वर्गीकरण के अनुसार, प्राथमिक वस्तुओं के लिए औद्योगिक उत्पादन सूचकांक की वार्षिक वृद्धि दर 2022-23 में 7.5 प्रतिशत से घटकर 2023-24 में प्रतिशत 6.1 रह गई। पूंजीगत वस्तुओं के लिए औद्योगिक उत्पादन सूचकांक की वार्षिक वृद्धि दर वर्ष 2022-23 में 13.1 प्रतिशत से घटकर वर्ष 2023-24 में 6.2 प्रतिशत रह गई। मध्यवर्ती वस्तुओं में 2022-23 में 3.8 प्रतिशत को तुलना में 2023-24 में 5.2 प्रतिशत की उच्चतर वृद्धि दर देखी गई, जबकि अवसंरचना/निर्माण वस्तुओं की वृद्धि दर 2022-23 में 8.4 प्रतिशत की तुलना में 2023-24 में 9.7 प्रतिशत थी। उपभोक्ता टिकाऊ वस्तुओं की वृद्धि दर 2022-23 में 0.6 प्रतिशत की तुलना में 2023-24 में 3.6 प्रतिशत थी। उपभोक्ता गैर-टिकाऊ वस्तुओं के लिए, वृद्धि दर 2022-23 में 0.7 प्रतिशत की तुलना में 2023-24 में 4.1 प्रतिशत थी।

अवसंरचना उद्योग:

औद्योगिक उत्पादन सूचकांक में शामिल वस्तुओं 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) के संयुक्त सूचकांक में 2022-23 में 7.8 प्रतिशत की तुलना में 2023-24 में 7.6 प्रतिशत की वृद्धि दर देखी गई। इस्पात, कोयला और सीमेंट में क्रमशः 12.4 प्रतिशत, 11.8 प्रतिशत और 9 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि दर दर्ज की गई जो कि 2023-24 में सर्वश्रेष्ठ प्रदर्शन करने वाले अवसंरचना उद्योग थे। बिजली में 7.1 प्रतिशत की वृद्धि हुई। प्राकृतिक गैस की वृद्धि दर पिछले वर्ष की तुलना में 6.1 प्रतिशत तक बढ़ गई। कच्चे तेल में भी 0.6 प्रतिशत की वृद्धि हुई, जिससे इसकी संकुचनकारी प्रवृत्ति उलट गई। उर्वरकों में 3.7 प्रतिशत और रिफाइनरी उत्पादों में 3.6 प्रतिशत की वृद्धि हुई (तालिका 5)।

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

क्षेत्र	भार	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	**2023-24**
कोयला	10.3335	(-)0.4	(-)1.9	8.5	14.8	**11.8**
कच्चा तेल	8.9833	(-)5.9	(-)5.2	(-)2.6	(-)1.7	**0.6**
प्राकृतिक गैस	6.8768	(-)5.6	(-)8.2	19.2	1.6	**6.1**
रिफाइनरी उत्पाद	28.0376	0.2	(-)11.2	8.9	4.8	**3.6**
उर्वरक	2.6276	2.7	1.7	0.7	11.3	**3.7**
इस्पात	17.9166	3.4	(-)8.7	16.9	9.3	**12.4**
सीमेंट	5.3720	(-)0.9	(-)10.8	20.8	8.7	**9.0**
बिजली	19.8530	0.9	(-)0.5	8.0	8.9	**7.1**
समग्र	100.0000	0.4	(-)6.4	10.4	7.8	**7.6**

स्रोत: आर्थिक सलाहकार का कार्यालय, उद्योग और आंतरिक व्यापार संवर्धन विभाग, प्रेस विज्ञप्ति दिनांक 31 मई, 2024

राजकोषीय परिणाम

केंद्र सरकार के प्रमुख राजकोषीय संकेतक तालिका 6 में प्रस्तुत किए गए हैं। पिछले वर्ष 2022-23 की तुलना में 2023-24 में व्यय के अनंतिम वास्तविक आंकड़ों की तुलना से पता चलता है कि 2023-24 में सकल राजकोषीय घाटा सकल घरेलू उत्पाद का 5.6 प्रतिशत रहने का अनुमान है, जो पिछले वर्ष की तुलना में 0.8 प्रतिशत अंक तक समेकित होने की है। 2023-24 में केंद्र सरकार का कुल व्यय पिछले वर्ष की तुलना में 0.6 प्रतिशत अंक कम होकर सकल घरेलू उत्पाद का 15.6 प्रतिशत रह जाने की प्रत्याशा है। राजस्व व्यय को 2022-23 के स्तर से 1.0 प्रतिशत अंक कम करके 11.8 प्रतिशत करने का बजट रखा गया है, जबकि पूंजीगत व्यय में 0.5 प्रतिशत अंक की वृद्धि की गई है। 2019-20 के बाद से, केंद्र के पूंजीगत व्यय में निरंतर वृद्धि हुई है। सकल कर राजस्व सकल घरेलू उत्पाद के 11.7 प्रतिशत के लक्ष्य के साथ सुदृढ़ बने रहने की प्रत्याशा है।

इस प्रकार, सामान्य सरकारी वित्त में घाटे के मुख्य संकेतकों में सुधार देखा गया क्योंकि राजकोषीय समेकन के प्रति प्रतिबद्धता ने पूंजीगत व्यय पर अधिक ध्यान देने के साथ विकास-सहायक उपायों की ओर सार्वजनिक व्यय को निर्देशित किया। लचीली आर्थिक गतिविधि और अनुपालन में सुधार के कारण कर राजस्व में वृद्धि हुई।

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

	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	**2023-24 (अ.वा.)**
राजस्व प्राप्तियां	8.4	8.2	9.2	8.8	**9.2**
सकल कर राजस्व	10.0	10.2	11.5	11.3	**11.7**
कुल व्यय	13.4	17.7	16.1	15.6	**15.0**
राजस्व व्यय	11.7	15.5	13.6	12.8	**11.8**
पूंजी व्यय	1.7	2.1	2.5	2.7	**3.2**
ब्याज संदाय	3.0	3.4	3.4	3.4	**3.6**
प्रमुख राजसहायताएं	1.1	3.6	1.9	2.0	**1.4**
राजस्व घाटा	3.3	7.3	4.4	4.0	**2.6**
राजकोषीय घाटा	4.7	9.2	6.7	6.4	**5.6**
प्राथमिक घाटा	1.6	5.7	3.3	3.0	**2.0**

स्त्रोत: आर्थिक सर्वेक्षण, 2023-24

अ.वा.: अनंतिम वास्तविक

मुद्रास्फीति

2022-23 में सभी पण्यों के लिए थोक मूल्य सूचकांक औसतन 9.40 प्रतिशत था, जो 2023-24 में तेजी से गिरकर (-) 0.72 प्रतिशत हो गया। यह मुख्यत: ईंधन और बिजली समूह के कारण था, जिसमें 2022-23 में 28.01 प्रतिशत से 2023-24 में (-) 4.70 प्रतिशत तक तेजी से गिरावट आई, साथ ही विनिर्मित उत्पादों के लिए मुद्रास्फीति 2022-23 में 5.63 प्रतिशत से घटकर (-) 1.68 प्रतिशत और प्राथमिक वस्तुओं की मुद्रास्फीति 2022-23 में 10.02 प्रतिशत से घटकर 2023-24 में 3.51 प्रतिशत रह 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)	
		2022-23	**2023-24**
सभी पण्य	100	9.40	**(-)0.72**
1. प्रमुख वस्तुएं	22.61756	10.02	**3.51**
2. ईंधन और बिजली समूह	13.15190	28.01	**(-)4.70**
3. विनिर्मित उत्पाद	64.23054	5.63	**(-)1.68**

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

2023-24 के दौरान प्राथमिक वस्तुओं की थोक मूल्य सूचकांक मुद्रास्फीति कम हुई, जो मुख्यत: गैर-खाद्य वस्तुओं में गिरावट को दर्शाती है, जबकि वर्ष के दौरान असमान और कम वर्षा के कारण खाद्य मुद्रास्फीति में उतार-चढ़ाव रहा। इसके विपरीत, वर्ष 2023-24 के दौरान ईंधन और बिजली ने गिरावट दर्ज की, जो वैश्विक ऊर्जा कीमतों में कमी के अनुरूप थी। वैश्विक वस्तुओं की कीमतों में व्यापक आधार पर कमी ने विनिर्मित उत्पादों की कीमतों को भी अपस्फीति में रखा। यह मुख्य रूप से विनिर्मित खाद्य उत्पादों, मूल धातुओं, रसायनों और वस्त्रों के कारण था। कुल मिलाकर, थोक मूल्य सूचकांक मुद्रास्फीति औसतन 5.4 प्रतिशत की उपभोक्ता मूल्य सूचकांक हेडलाइन मुद्रास्फीति से काफी कम रही।

कुल उपभोक्ता मूल्य सूचकांक (मुख्य) (आधार 2012=100, ग्रामीण और शहरी संयुक्त) के मामले-में मापी गई मुद्रास्फीति 2023-24 में औसतन 5.4 प्रतिशत थी, जबकि यह 2022-23 में यह औसतन 6.7 प्रतिशत और 2021-22 में 5.5 प्रतिशत थी।

भारत की हेडलाइन मुद्रास्फीति मई 2023 में वर्ष में सबसे कम 4.3 प्रतिशत से बढ़कर जुलाई 2023 में 7.4 प्रतिशत के शिखर पर पहुंच गई। अक्टूबर में यह घटकर 4.9 प्रतिशत हो गई, लेकिन दिसंबर में 5.7 प्रतिशत तक मजबूत हो गई और फिर मार्च 2024 में कम होकर 4.9 प्रतिशत हो गई, जो खाद्य कीमतों में अस्थिरता को दर्शाती है। मुद्रास्फीति संवेदी कृषि मदों के संबंध में लक्षित हस्तक्षेपों, स्टॉक सीमाओं और सक्रिय व्यापार संबंधी नीतिगत पहलों सहित आपूर्ति पक्ष के उपायों से मूल्य दबावों को कम करने में मदद मिली। मौद्रिक सख्ती, वैश्विक आपूर्ति श्रृंखलाओं में सुधार और निविष्टि लागत दबावों में सुधार के कारण मुख्य मुद्रास्फीति में कमी आई। 2023-24 के दौरान, मुख्य मुद्रास्फीति एक वर्ष पहले के 6.1 प्रतिशत से घटकर 4.3 प्रतिशत हो गई, क्योंकि सितंबर-मार्च के दौरान व्यापक आधार पर अवस्फीति ने गति पकड़ी।

बाह्य क्षेत्र:

विदेशी व्यापार

वर्ष 2023-24 में निर्यात में पिछले वर्ष की तुलना में (-) 29.87 प्रतिशत की दर से गिरावट आई, जबकि 2022-23 में वृद्धि दर 6.27 प्रतिशत थी। 2023-24 में आयात में भी (-) 28.93 प्रतिशत की गिरावट आई, जबकि 2022-23 में वृद्धि दर 16.60 प्रतिशत थी। तदनुसार, व्यापार संतुलन, जो 2022-23 में (-) 265.29 बिलियन अमेरिकी डॉलर था, 2023-24 में (-) 192.83 बिलियन अमेरिकी डॉलर हो गया (तालिका 8 और 9)।

भारतीय रिजर्व बैंक बुलेटिन के जून 2024 के आंकड़ों के अनुसार, 2023-24 में तेल निर्यात में (-) 13.60 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि दर दर्ज की गई, जबकि 2022-23 में यह 44.45 प्रतिशत और 2021-22 में 163.71 प्रतिशत थी। वर्ष 2023-24 के दौरान गैर-तेल निर्यातों में (-) 0.17 प्रतिशत की वृद्धि दर देखी गई, जबकि पिछले वर्ष यह (-) 0.24 प्रतिशत और 2021-22 में 33.62 प्रतिशत थी। वर्ष 2023-24 के दौरान तेल आयात में (-) 14.23 प्रतिशत की वृद्धि दर देखी गई, जबकि पिछले वर्ष यह 29.62 प्रतिशत और 2021-22 में 95.40 प्रतिशत थी। वर्ष 2023-24 के दौरान गैर-तेल आयात में (-) 1.75 प्रतिशत की वृद्धि दर देखी गई, जबकि पिछले वर्ष 12.03 प्रतिशत की वृद्धि दर और 2021-22 में 44.88 प्रतिशत की वृद्धि दर देखी गई।

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

मद	2022-2023	वृद्धि* (%)	**2023-2024**	**वृद्धि* (%)**
निर्यात	456.07	6.27	**319.86**	**(-)29.87**
आयात	721.36	16.60	**512.69**	**(-)28.93**
व्यापार संतुलन#	(-)265.29		**(-)192.83**	

स्रोत: भारतीय रिजर्व बैंक की वार्षिक रिपोर्ट 2023-24 दिनांक 30 मई, 2024
* पिछले वर्ष की तुलना में
# निर्यात से आयात घटाकर

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

वर्ष	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	**2023-24**
व्यापार शेष	(-)157.51	(-)102.15	(-)189.46	(-)265.29	**(-)192.83**
शुद्ध अदृश्य प्राप्तियां	132.85	126.07	150.69	198.24	**161.77**
चालू खाता शेष	(-)24.66	23.91	(-)38.77	(-)67.06	**(-)31.06**
सकल घरेलू उत्पाद के अनुपात के रूप में चालू खाता शेष (%)	(-)0.9	0.9	(-)1.2	(-)2.0	**(-)1.2**

स्रोत: भारतीय रिजर्व बैंक की वार्षिक रिपोर्ट दिनांक 30 मई, 2024

विदेशी पूंजी अंतर्प्रवाह:

शुद्ध प्रत्यक्ष विदेशी निवेश 2022-23 में 27.99 बिलियन अमेरिकी डॉलर से घटकर 2023-24 में 8.48 बिलियन अमेरिकी डॉलर रह गया। निवल पोर्टफोलियो निवेश पिछले वर्ष (-) 5.15 बिलियन अमरीकी डॉलर की तुलना में वर्ष 2023-24 में बढ़कर 32.69 बिलियन अमरीकी डॉलर रह गया (तालिका 10)। भारत ने मजबूत घरेलू सकल घरेलू उत्पाद वृद्धि, उज्ज्वल मध्यम अवधि की संभावनाओं और मजबूत कॉर्पोरेट आय के बल पर 2023-24 में समकक्ष उभरती अर्थव्यवस्थाओं के बीच सबसे अधिक विदेशी पोर्टफोलियो निवेश प्रवाह आकर्षित किया।

भारत में क्षेत्र-वार, सेवा क्षेत्र (जिनमें कम्प्यूटर सेवाएं, संचार सेवाएं, वित्तीय सेवाएं और व्यावसायिक सेवाएं शामिल हैं) ने प्रत्यक्ष विदेशी निवेश इक्विटी प्रवाह में बड़ी हिस्सेदारी हासिल की, जिसके बाद विनिर्माण, बिजली और अन्य ऊर्जा, खुदरा और थोक व्यापार तथा परिवहन का स्थान था।

वर्ष 2023-24 के दौरान वित्तीय, बीमा और व्यावसायिक सेवाएं, विनिर्माण, थोक, खुदरा व्यापार, रेस्तरां और होटल भारत के प्रत्यक्ष विदेशी निवेश को आकर्षित करने वाले प्रमुख क्षेत्र थे।

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

वर्ष	शुद्ध प्रत्यक्ष विदेशी निवेश (एफडीआई)	शुद्ध पोर्टफोलियो निवेश
2019-20	43.01	1.4
2020-21	43.96	36.14
2021-22	38.59	-16.78
2022-23	27.99	-5.15
2023-24 (अनंतिम)	**8.48**	**32.69**

स्रोत: भारतीय रिजर्व बैंक की वार्षिक रिपोर्ट दिनांक 30 मई 2024
(अ): अनंतिम

विदेशी मुद्रा भंडार एवं विनिमय दर:

भारत का विदेशी मुद्रा भंडार 2023-24 के दौरान बढ़ गया, जिससे बाहरी जोखिमों और प्रभावों को कम करने के लिए सुरक्षित भंडार सुदृढ़ हुआ। मार्च 2024 के अंत में 646.4 बिलियन अमेरिकी डॉलर पर था, जो मार्च 2023 के अंत की तुलना में 68.0 बिलियन अमेरिकी डॉलर की वृद्धि है।

वित्त वर्ष 2024 में भारतीय रुपया अपने उभरते बाजार समकक्षों और कुछ उन्नत अर्थव्यवस्थाओं के बीच सबसे कम अस्थिर मुद्रा के रूप में उभरा। बढ़ते विदेशी पोर्टफोलियो निवेश प्रवाह ने वित्त वर्ष 2024 में रुपए को 82 से 83.5 अमेरिकी डॉलर की प्रबंधनीय सीमा में रखा। घरेलू वृहद आर्थिक बुनियादी बातों में सुधार, चालू खाता घाटे में कमी और उच्च पूंजी प्रवाह के कारण रुपए ने 2023-24 के दौरान लचीलापन दिखाया।

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 77 प्रतिशत बढ़कर 2019-20 में ₹1.48 लाख करोड़ से 2023-24 में ₹2.62 लाख करोड़ हो गया है। मौजूदा कीमतों पर सकल घरेलू उत्पाद के प्रतिशत के संदर्भ में, रेलवे का पूंजीगत व्यय 2019-20 में सकल घरेलू उत्पाद का 0.7 प्रतिशत से बढ़कर 2023-24 में सकल घरेलू उत्पाद का 0.9 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)

	2019-20	2020-21	2021-22	**2022-23**
सकल पूंजी निर्माण	58,55,616	54,63,457	71,93,484	**85,64,099**
रेलवे	97,048	56,033	1,32,125	**1,65,012**
सड़क	1,79,491	82,467	1,93,351	**1,93,981**

स्रोत: सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय, राष्ट्रीय लेखा सांख्यिकी 2024 (विवरण 7.2) और 29 फरवरी 2024 का प्रेस नोट।

नोट: 2023-24 के लिए सकल पूंजी निर्माण डेटा उपलब्ध नहीं है।

भारतीय रेल द्वारा ढोए गए प्रमुख पण्य:

निम्न 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
2019-20	59.92	62.01	31.86	12.47	84.27	14.57
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 (संशोधित)	64.31	61.67	36.60	21.33	83.70	15.50
2023-24 (अनंतिम)	**62.51**	**64.24**	**35.57**	**15.40**	**86.60**	**15.36**

(अ): अनंतिम(आर): 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 (2019-20 से 2023-24) 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 जैसे कुछ आर्थिक सूचकांक तालिका 13 में दिए गए हैं।

तालिका 13: चुनिंदा आर्थिक सूचक

	मदें		इकाई/आधार	2019-20	2020-21 तृतीय सं अं.	2021-22 द्वितीय सं अं.	2022-23 प्रथम सं अं.	**2023-24 (अनंतिम अनुमान)**
I.	**(क) शुद्ध राष्ट्रीय आय**							
	(i)	वर्ष 2011-12 के मूल्यों पर	₹ करोड़	1,26,61,722	1,16,61,217	1,28,72,132	1,37,46,502	**1,48,90,760**
	(ii)	वर्तमान मूल्यों पर	₹ करोड़	1,77,46,868	1,72,46,821	2,06,52,786	2,34,39,442	**2,56,96,663**
	(ख) प्रति व्यक्ति आय							
	(i)	वर्ष 2011-12 के मूल्यों पर	(रूपयों में)	94,420	86,034	94,054	99,404	**1,06,744**
	(ii)	वर्तमान मूल्यों पर	(रूपयों में)	1,32,341	1,27,244	1,50,906	1,69,496	**1,84,205**
II.	**सकल पूंजी निर्माण**							
		रेलवे		2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	**2023-24**
	(i)	वर्ष 2011-12 के मूल्यों पर	₹ करोड़	75,185	42,275	93,249	1,10,520	**उपलब्ध नहीं**
	(ii)	वर्तमान मूल्यों पर	₹ करोड़	97,048	56,033	1,32,125	1,65,012	**उपलब्ध नहीं**
	स्रोत: राष्ट्रीय सांख्यिकी कार्यालय (एनएसओ), सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय, प्रेस नोट दिनांक 29 फरवरी 2024 के लिए सकल पूंजी निर्माण और 31 मई 2024 की प्रेस नोट के लिए राष्ट्रीय आय डेटा। अ.अ.: अनंतिम अनुमान							
III.	**विदेशी व्यापार:**							
	(क)	निर्यात का अधिमान	₹ करोड़	22,19,854	21,59,043	31,47,021	36,21,550	**36,19,292**
		आयात का अधिमान	₹ करोड़	33,60,954	29,15,958	45,72,775	57,49,801	**55,92,877**
	(ख)	निर्यात का अधिमान	मिलियन अमरीकी डालर	3,13,361	2,91,808	4,22,004	4,51,070	**4,37,113**
		आयात का अधिमान	मिलियन अमरीकी डालर	4,74,709	3,94,436	6,13,052	7,15,969	**6,75,430**
	स्रोत: वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय, वाणिज्य विभाग, निर्यात आयात डाटा बैंक दिनांक 22.07.2024।							
IV.	**कृषि उत्पादन सूचकांक (त्रैवार्षिक समाप्ति 2007-08=100)**							
			भार	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	**2023-24**
	(क)	सभी फसलें	(100.00)	145.5	154.1	158.0	165.2	**159.8**
	(ख)	खाद्यान्न	(50.63)	139.8	147.0	150.2	154.6	**153.0**
	(ग)	गैर-खाद्यान्न	(49.37)	151.3	161.3	166.1	176.0	**166.7**
	स्रोत: सांख्यिकी हैंडबुक(2022-23), भारतीय रिजर्व बैंक दिनांक 13 सितंबर, 2024							
V.	**कृषि उत्पादन सूचकांक (2011-12=100) (संचयी सूचकांक - अप्रैल-मार्च)**							
			भारिता	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	**2023-24**
	(क)	सामान्य सूचकांक	(100.0)	129.0	118.1	131.6	138.5	**146.7**
	(ख)	खनन	(14.3725)	109.6	101.0	113.3	119.9	**128.9**
	(ग)	विनिर्माण	(77.63321)	129.6	117.2	131.0	137.1	**144.6**
	(घ)	विद्युत	(7.994318)	158.4	157.6	170.1	185.2	**198.3**

स्रोत: एनएसओ, सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय, 2022-23 और 2023-24 के लिए 12 जून, 2024, 2020-21 और 2021-22 के लिए और 2019-20 के लिए 11 जून 2021 की प्रेस विज्ञप्ति।

		भार	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	**2023-24**
VI.	**थोक मूल्य सूचकांक (भार सहित वित्त वर्ष में औसत) (आधार 2011-12=100)**						
(क)	सभी पण्य	(100.00)	121.8	123.4	139.4	152.5	**151.4**
(ख)	प्रमुख मदें	(22.62)	143.3	145.7	160.7	176.8	**183.0**
(ग)	ईंधन एवं बिजली	(13.15)	102.2	94.0	124.6	159.5	**152.0**
(घ)	विनिर्मित उत्पाद	(64.23)	118.3	121.5	135.0	142.6	**140.2**
VII.	**रेलों द्वारा प्रयुक्त महत्वपूर्ण पण्यों के थोक मूल्य सूचकांक (भार सहित) (आधार 2011-12 = 100)**						
(क)	गैर-कोकिंग कोयला	(1.40)	119.0	119.3	119.8	119.8	**124.8**
(ख)	खनिज तेल	(7.95)	92.3	79.2	126.2	172.9	**159.0**
(ग)	विद्युत	(3.06)	111.8	109.6	117.4	143.3	**145.0**
(घ)	मूल धातुओं का विनिर्माण	(9.65)	106.2	111.4	140.1	148.7	**141.0**
(i)	इस्पात निर्माण में इनपुट	(1.41)	100.6	109.2	150.8	159.7	**140.3**
(ii)	फेरोक्रोम	(0.11)	112.4	122.6	169.9	181.3	**177.3**
(iii)	फेरोमैंगनीज	(0.03)	117.7	116.3	153.7	141.3	**127.9**
(iv)	फेरोसिलिकॉन	(0.02)	94.9	98.8	127.9	144.5	**126.3**
(v)	अन्य लौह मिश्र धातुएं	(0.03)	117.5	117.7	141.7	131.5	**116.6**
(vi)	अलौह धातुओं का विनिर्माण	(1.69)	107.0	112.3	139.7	145.9	**144.8**
(ङ)	विद्युत उपकरणों का विनिर्माण	(2.93)	111.3	113.6	122.3	128.8	**131.4**
(च)	रसायनों और रासायनिक उत्पादों का विनिर्माण	(6.47)	117.5	118.2	133.5	145.4	**136.9**
(छ)	अधात्विक खनिज उत्पादों का विनिर्माण	(3.20)	116.7	117.6	123.7	133.7	**134.7**
(ज)	सूती रंगे हुए/प्रिंटेड वस्त्र	(0.05)	128.3	128.8	133.9	150.3	**146.4**
(झ)	चीरी हुई/ पुन: चीरी हुई लकड़ी/ लकड़ी के फट्टे	(0.05)	118.8	117.0	128.3	143.0	**138.6**
(ञ)	सीमेंट, चूना और प्लास्टर का विनिर्माण	(1.64)	119.5	120.9	126.4	137.2	**137.3**
(ट)	स्नेहक	(0.29)	131.7	137.2	162.0	180.0	**189.7**
(ठ)	उच्च गति डीजल	(3.10)	93.7	80.2	128.2	191.4	**171.9**
VIII.	**उपभोक्ता मूल्य सूचकांक (औद्योगिक श्रमिक) (आधार 2012=100 2019-20 के लिए, आधार 2016=100 2020-21 से 2023-24 तक के लिए)**		323	118	124	131	**138**

स्रोत: आर्थिक सलाहकार कार्यालय, उद्योग और आंतरिक व्यापार संवर्धन विभाग से डब्ल्यूपीआई आंकड़े और से सीपीआई डाटा भारतीय रिजर्व बैंक की सांख्यिकी हैंडबुक, दिनांक 13 सितंबर, 2024 से लिए गए हैं।

योजना

वर्ष 2023-24 में निम्नलिखित परिसंपत्तियों का अधिग्रहण किया गया:-

क्र.सं.	शीर्ष	संख्या
1	माल डिब्बे (बीएलसी + निजी माल डिब्बे)	37,650
2	व्यापार सहित रेल इंजन	1,472
3	सवारी डिब्बे जिनमें शामिल हैं	6,550
	(i) ईएमयू	444
	(ii) मेमू	524

इसके अलावा, निम्नलिखित निर्माण कार्य पूरे किए गए:-

क्र.सं.	शीर्ष	कि.मी. में
1	नई लाइनें	2,806
2	मीटर/छोटी लाइन से बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन	259
3	दोहरी/बहुल लाइनें	2,244
4	मार्ग विद्युतीकरण	7,188
5	रेलपथ नवीकरण (प्राथमिक और द्वितीयक नवीकरण, दोनों)	5,950

2022-23 की तुलना में 2023-24 के लिए योजना आबंटन (संशोधित अनुमान) और वास्तविक शुद्ध व्यय इस प्रकार थे:-

(₹ करोड़ में)

क्र.सं.	योजना शीर्ष	2022-23		2023-24	
		आबंटन (सं.अ.)	वास्तविक शुद्ध व्यय	आबंटन (सं.अ.)	वास्तविक शुद्ध व्यय
	सिविल इंजीनियरी				
1	नई लाइन (निर्माण)	26,014.07	24,310.17	**34,410.00**	**33,575.45**
2	आमान परिवर्तन	3,870.00	2,833.79	**4,278.54**	**4,356.95**
3	दोहरीकरण	42,526.06	29,979.17	**35,046.03**	**36,714.88**
4	यातायात सुविधाएं - यार्ड के ढांचे में परिवर्तन और अन्य	4,740.00	4,456.36	**7,808.62**	**7,372.77**
5	सड़क संरक्षा कार्य - रेल फाटक	750.00	519.82	**551.53**	**564.54**
6	सड़क संरक्षा कार्य - रोड ओवर/ अंडर ब्रिज	6,000.00	4,825.25	**6,297.42**	**6,096.25**
7	रेलपथ नवीकरण	15,388.05	13,811.98	**16,826.36**	**15,907.60**
8	पुल, सुरंग और पहुंच मार्ग संबंधी कार्य	1,215.00	1,042.82	**1,999.63**	**1,902.06**
9	कर्मचारी कल्याण	462.56	420.86	**732.62**	**667.76**
10	नई लाईनें (निर्माण)-लाभांश मुक्त परियोजनाएँ	-	-	**-**	**-**
	जोड़	100,965.74	82,200.22	**1,07,950.75**	**1,07,158.36**
	यांत्रिक				
1	चल स्टॉक	60,198.86	43,878.98	**50,324.87**	**53,443.04**
2	पट्टे पर दी गई परिसंपत्तियां - पूंजी घटक का भुगतान	18,898.00	17,456.40	**21,300.00**	**20,741.37**
3	मशीन और संयंत्र	537.91	519.49	**467.71**	**514.37**
4	उत्पादन इकाइयों सहित कारखाने	2,671.46	2,478.67	**3,457.80**	**4,513.70**
	जोड़	82,306.23	64,333.54	**75,550.38**	**79,212.48**

	विद्युत इंजीनियरिंग				
1	विद्युतीकरण परियोजनाएं	8,030.22	6,641.61	**8.360.72**	**5,720.96**
2	कर्षण वितरण कार्यों सहित अन्य विद्युत कार्य	676.17	731.28	**1,545.20**	**1,428.43**
	जोड़	8,706.39	7,372.89	**9,905.92**	**7,149.39**
	सिग्नल एवं दूरसंचार				
1	सिगनल एवं दूरसंचार संबंधी कार्य	2,428.47	2,448.85	**3,580.85**	**3,748.38**
	जोड़	2,428.47	2,448.85	**3,580.85**	**3,748.38**
	अन्य				
1	कंप्यूटरीकरण	462.16	398.47	**690.48**	**480.89**
2	रेल अनुसंधान	107.00	39.12	**66.52**	**28.34**
3	उपयोगकर्ता सुविधाएं	3,824.20	2,157.72	**9,618.21**	**8,120.49**
4	संयुक्त उद्यमों/विशेष प्रयोज्य योजनाओं सहित गैर-सरकारी उपक्रमों में निवेश	28,980.87	27,532.93	**32,869.83**	**31,909.37**
5	अन्य विनिर्दिष्ट कार्य	856.82	556.21	**850.97**	**794.36**
6	प्रशिक्षण/मानव संसाधन विकास	154.00	115.42	**242.12**	**101.93**
7	वस्तु सूचियां	350.00	1,243.77	**250.00**	**2,406.77**
8	महानगर परिवहन परियोजनाएं	3,536.00	4,497.91	**4,600.88**	**4,480.81**
9	बजटेतर संसाधन (भागीदारी)	14,700.00	-	**17,000.00**	**-**
10	क्रेडिट या वसूली	(-)2,077.88	-	**(-)2,976.91**	**-**
	जोड़	50,893.17	36,541.55	**63,212.10**	**48,322.96**
	कुल जोड़	2,45,300.00	@1,92,897.05	**2,60,200.00**	**#2,45,591.57**

वास्तविक शुद्ध व्यय

@ वर्ष 2022-23 के दौरान बजटेतर संसाधन (सार्वजनिक निजी भागीदारी) के अंतर्गत ₹11,086.03 करोड़ के वास्तविक व्यय को छोड़कर।

2023-24 के दौरान बजटेतर संसाधन (सार्वजनिक निजी भागीदारी) के तहत ₹16,625.36 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
2021-22	1,977	868	450	483	127	173	592
2022-23	2,176	*1,408	452	493	128	180	*652
2023-24	**2,209**	**1,578**	**474**	**496**	**129**	**185**	**725**

*संशोधित

यात्री व्यवसाय

भारतीय रेल देश में आमतौर पर उपयोग किया जाने वाला सार्वजनिक परिवहन का साधन है। वर्ष 2023-24 के दौरान, इसने 6,905 मिलियन यात्रियों को उनके गंतव्यों तक पहुंचाया, जबकि वर्ष 2022-23 में यह संख्या 6,396 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, 1,065 बिलियन था, जबकि पिछले वर्ष यह 959 बिलियन था। वर्ष 2022-23 की तुलना में यात्री आय में ₹7,276.48 करोड़ (11.47%) 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 उच्च श्रेणी	अनुपनगरीय द्वितीय श्रेणी मेल/एक्सप्रेस#	अनुपनगरीय द्वितीय श्रेणी साधारण	अनुपनगरीय द्वितीय श्रेणी जोड़	कुल अनुपनगरीय	कुल 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
2021-22	2,169	152	884	314	1,198	1,350	3,519
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**

स्लीपर श्रेणी भी शामिल है।

तालिका II - यात्री किलोमीटर (मिलियन में)

वर्ष	उपनगरीय (सभी श्रेणियां)	अनुपनगरीय उच्च श्रेणी	अनुपनगरीय द्वितीय श्रेणी मेल/एक्सप्रेस#	अनुपनगरीय द्वितीय श्रेणी साधारण	अनुपनगरीय द्वितीय श्रेणी जोड़	कुल अनुपनगरीय	कुल 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	1,53,910	4,456	1,58,366	2,01,051	2,31,126
2021-22	69,798	1,17,568	3,84,496	18,355	4,02,851	5,20,419	5,90,217
2022-23	1,14,350	2,03,298	6,03,982	37,289	6,41,271	8,44,569	9,58,919
2023-24	**1,18,506**	**2,36,771**	**6,65,844**	**43,578**	**7,09,422**	**9,46,193**	**10,64,700**

स्लीपर श्रेणी भी शामिल है।

तालिका III – औसत गमन दूरी

(किलोमीटर में)

वर्ष	उपनगरीय (सभी श्रेणियां)	अनुपनगरीय उच्च श्रेणी	अनुपनगरीय द्वितीय श्रेणी मेल/एक्सप्रेस#	अनुपनगरीय द्वितीय श्रेणी साधारण	अनुपनगरीय द्वितीय श्रेणी जोड़	कुल अनुपनगरीय	कुल 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**

स्लीपर श्रेणी भी शामिल है।

* संशोधित

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

	1960-61	1970-71	1980-81	1990-91	2000-01	2010-11	2021-22	2022-23	**2023-24**
अनुपनगरीय:									
द्वितीय श्रेणी साधारण	50.38	42.82	37.14	31.70	30.20	31.95	8.93	10.01	**10.63**
द्वितीय श्रेणी मेल/एक्सप्रेस#	6.02	6.38	7.20	9.26	9.77	13.67	25.11	26.51	**27.09**
उच्च श्रेणी	0.94	0.66	0.30	0.49	0.83	1.30	4.32	4.19	**4.62**
जोड़	57.34	49.86	44.64	41.45	40.80	46.92	38.37	40.71	**42.34**
उपनगरीय (सभी श्रेणियां)	42.66	50.14	55.36	58.55	59.20	53.08	61.63	59.29	**57.66**
कुल जोड़	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**	**100.00**

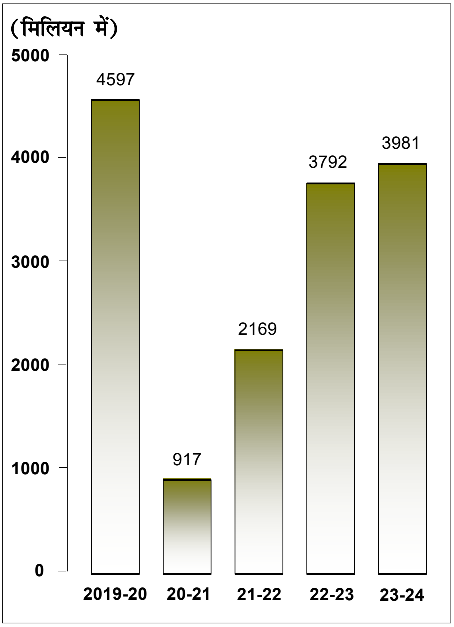
स्लीपर श्रेणी भी शामिल है।

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

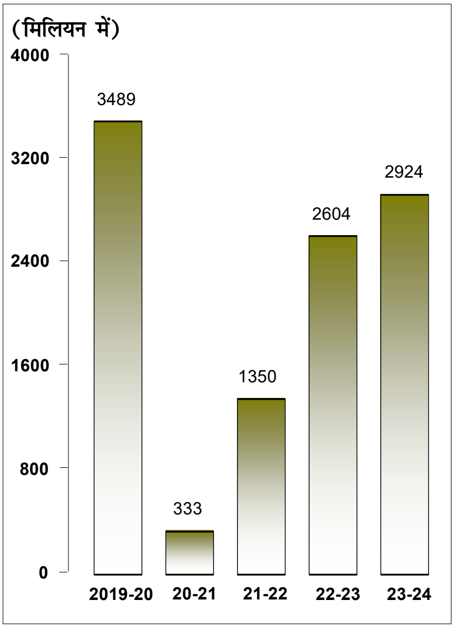
	1960-61	1970-71	1980-81	1990-91	2000-01	2010-11	2021-22	2022-23	**2023-24**
अनुपनगरीय:									
द्वितीय श्रेणी साधारण	51.75	44.77	36.26	30.20	26.10	28.47	3.11	3.89	**4.09**
द्वितीय श्रेणी मेल/एक्सप्रेस#	28.65	32.05	41.58	46.70	48.70	51.16	65.14	62.99	**62.54**
उच्च श्रेणी	4.45	3.72	2.46	2.95	5.75	6.36	19.92	21.20	**22.24**
जोड़	84.85	80.54	80.30	79.85	80.55	85.99	88.17	88.08	**88.87**
उपनगरीय (सभी श्रेणियां)	15.15	19.46	19.70	20.15	19.45	14.01	11.83	11.92	**11.13**
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।

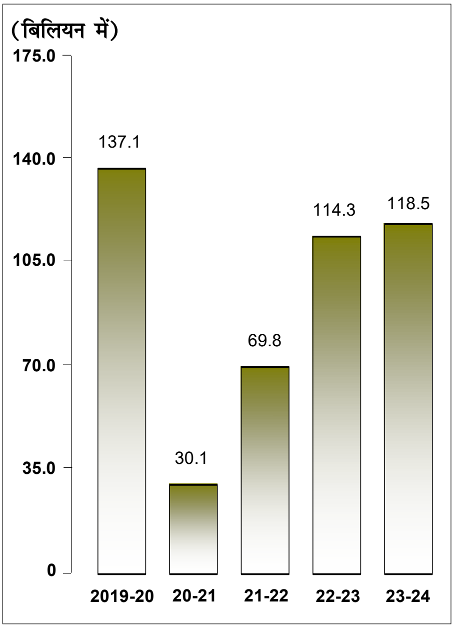
प्रारंभिक यात्री
उपनगरीय



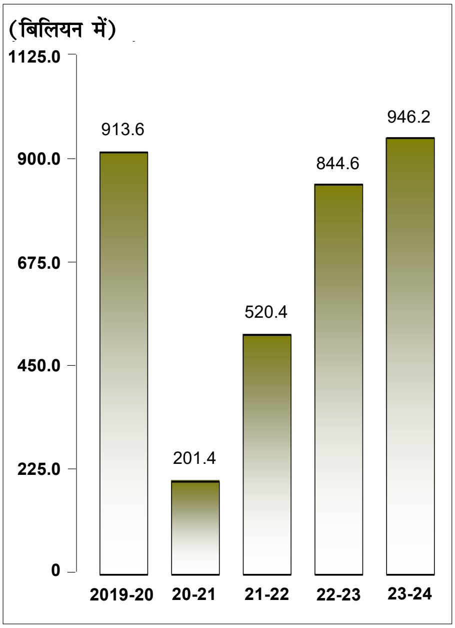
प्रारंभिक यात्री
अनुपनगरीय



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)	
	2022-23	**2023-24**	2022-23	**2023-24**	2022-23	**2023-24**
ईएमयू	5,510	**5,774**	0	**-**	5,510	**5,774**
मेल/एक्सप्रेस	4,036	**4,111**	0	**-**	4,036	**4,111**
साधारण पैसेंजर रेलगाड़ियां और मिश्रत रेलगाड़ियां	2,941	**3,267**	32	**28**	2,995	**3,313**
जोड़	**12,485**	**13,152**	**32**	**28**	**12,541**	**13,198**

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

रेलगाड़ी का प्रकार	बड़ी लाइन	
	2022-23	**2023-24**
ईएमयू	37.42	**37.84**
मेल/एक्सप्रेस	*51.27	**51.07**
साधारण पैसेंजर रेलगाड़ियां (मिश्रत सहित)	37.40	**37.07**

*संशोधित

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

यात्री राजस्वः

वर्ष 2023-24 में यात्री आय ₹70,693.33 करोड़ थी। यह 2022-23 में आय से ₹7,276.48 करोड़ (11.47%) अधिक है। उपनगरीय यातायात ने कुल आय में 4.05% का अंशदान किया। शेष 95.95% आय अनुपनगरीय यात्रियों से हुई। द्वितीय और स्लीपर श्रेणी मेल/एक्सप्रेस यात्रियों से हुई आय कुल यात्री आय का 42.91% थी।

वर्ष 2022-23 और 2023-24 के दौरान विभिन्न श्रेणियों के लिए प्रति यात्री किलोमीटर आय के मामले-में यात्री राजस्व इस प्रकार था:

(पैसों में)

क्षेत्रक	2022-23	**2023-24**
अनुपनगरीयः		
उच्च श्रेणी	151.23	**154.91**
द्वितीय श्रेणी - मेल/एक्सप्रेस (स्लीपर श्रेणी सहित)	48.79	**45.56**
द्वितीय श्रेणी-साधारण	15.17	**18.85**
अनुपनगरीय (सभी श्रेणियां)	71.96	**71.69**
उपनगरीय (सभी श्रेणियां)	*23.08	**24.15**
सकल औसत	66.13	**66.40**

*संशोधित

2023-24 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	319	4.62	2,36,771	22.24	36,677.70	51.88
द्वितीय श्रेणी मेल/एक्सप्रेस#	1,871	27.09	6,65,844	62.54	30,332.72	42.91
द्वितीय श्रेणी साधारण	734	10.63	43,578	4.09	821.36	1.16
जोड़	2,924	42.34	9,46,193	88.87	67,831.78	95.95
उपनगरीय (सभी श्रेणियां)	3,981	57.66	1,18,506	11.13	2,861.55	4.05
कुल जोड़	**6,905**	**100.00**	**10,64,699**	**100.00**	**70,693.33**	**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
2021-22	71.04	1,731	546	18,459	36.3	15.3
2022-23	89.09	2,160	662	*21,690	38.5	18.1
2023-24	**91.68**	**2,234**	**708**	**23,480**	**37.1**	**18.8**

@ 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 2023-24 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	262	236	38	536
उपनगरीय	41	71	02	114
कुल	**303**	**307**	**40**	**650**

(एकल गाड़ियां)

बिना टिकट यात्रा:

2023-24 के दौरान बिना टिकट/अनियमित यात्रा (बुक नहीं किए सामान की ढुलाई सहित) के विरुद्ध 5.39 लाख जांचें की गई। बिना टिकट/अनियमित यात्रा/बुक नहीं किए गए सामान के लगभग 361.05 लाख मामलों का पता लगाया गया और इस खाते में ₹2231.74 करोड़ वसूल किए गए।

ग्राहक सुविधाएं

2023-24 में योजना शीर्ष-53 "यात्री सुविधाएं" के अन्तर्गत आवंटन ₹13,355 करोड़ (बजट अनुमान) था और इसे संशोधित करके ₹9,618.21 करोड़ (संशोधित अनुमान) कर दिया गया था।

रेल मंत्रालय ने भारतीय रेल में रेलवे स्टेशनों के विकास के लिए अमृत भारत स्टेशन योजना की शुरुआत की है। इस योजना में दीर्घकालिक दृष्टिकोण के साथ सतत् आधार पर रेलवे स्टेशनों के विकास की संकल्पना की गई है। इसमें प्रत्येक रेलवे स्टेशन की आवश्यकता को देखते हुए स्टेशनों पर स्टेशन तक पहुंच, परिचलन क्षेत्र, प्रतीक्षालय, शौचालय, आवश्यकता के अनसुार 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 स्टेशन इमारत में सुधार, शहर के दोनों छोरों के साथ स्टेशन को एकीकृत करने, मल्टीमोडाल एकीकरण, दिव्यांगजनों के लिए सुविधाएं, स्थायी और पर्यावरण अनुकूल समाधान, गिट्टी रहित रेल पथों का प्रावधान, आवश्यकता के अनुसार 'रूफ प्लाजा', दीर्घ अवधि में स्टेशन पर सिटी सेंटर की चरणबद्ध योजना एवं व्यवहार्यता और निर्माण की भी परिकल्पना की गई है। अब तक, अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत 1,334 स्टेशनों को अमृत स्टेशन के रूप में विकसित करने के लिए चिह्नित किया गया है। वर्ष 2023-24 के दौरान, भारतीय रेल में 356 ऊपरी पैदल पुलों का निर्माण किया गया। वर्ष 2023-24 के दौरान, 160 रेलवे स्टेशनों पर वाटर कूलर सुलभ कराए गए, 82 रेलवे स्टेशनों को विद्युतीकृत किया गया और रेलवे स्टेशनों पर 276 यात्री लिफ्ट और 210 एस्केलेटर सुलभ कराए गए।

यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस):

2014 में क्रिस द्वारा आईआरसीटीसी की नेक्स्ट जेनरेशन ई-टिकटिंग (एनजीईटी) प्रणाली को शुरू किया गया था, ताकि आरक्षित टिकटों की ऑनलाइन बुकिंग साध्य बनाई जा सके। इस प्रणाली का निरंतर सुदृढ़ीकरण किया गया है, जिसमें अब एक मिनट में 28,000 से अधिक टिकट बुक करने की उन्नत क्षमता है।

अब ई-टिकट को आईआरसीटीसी रेल कनेक्ट मोबाइल ऐप (एंड्रॉइड और आईओएस प्लेटफॉर्म) पर भी बुक करवाया जा सकता है। वित्त वर्ष 2023-24 में ई-टिकट की वेबसाइट, मोबाइल ऐप और अधिकृत एजेंटों द्वारा प्रति दिन औसतन 14 लाख टिकट बुक किए गए थे। 60% से अधिक ऑनलाइन टिकट आईआरसीटीसी रेल कनेक्ट मोबाइल ऐप द्वारा बुक किए गए थे। कुल टिकटों में ऑनलाइन टिकट बुकिंग का हिस्सा 85% है।

ई-टिकटिंग के पास विभिन्न भुगतान विकल्पों नामतः नेट बैंकिंग/क्रेडिट और डेबिट कार्ड/वॉलेट/भीम/यूपीआई के साथ पेमेंट गेटवे की एक सुदृढ़ प्रणाली है। यहां तक कि विदेशी उपयोगकर्ता भी अंतरराष्ट्रीय क्रेडिट कार्ड का उपयोग करके टिकट बुक कर सकते 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 बुक कर सकते हैं। यात्री पूरक 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 भी सुलभ कराई गई है। 16 क्षेत्रीय रेलों (कोंकण रेल निगम लि. सहित) में 4,364 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 हैं।

मोबाइल यूटीएस (एम-यूटीएस):

एम-यूटीएस अनारक्षित टिकट जारी करने के लिए एक सुवाह्य टिकट समाधान है। एम-यूटीएस डिवाइस (एंड्रॉइड फोन और ब्लूटूथ 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। एम-यूटीएस एप्लिकेशन कनेक्टेड (जीपीआरएस या वाईफाई) मोड में काम कर सकता है।

स्वचल टिकट विक्रय मशीन (एटीवीएम):

स्वचल टिकट विक्रय मशीन, यात्री द्वारा संचालित टिकट विक्रय मशीन हैं। ये मशीनें अनारक्षित टिकट जारी करती हैं और भुगतान के लिए यूपीआई भुगतान 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 लगना कम हो जाता 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।

रेलवे उपयोगकर्ताओं की सुविधाएं:

विभिन्न स्तरों पर रेलवे 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, राष्ट्रीय रेल उपयोगकर्ता परामर्श परिषद 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 पूर्णतः 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 में 68 वंदे भारत चेयर कार गाड़ियां सेवा में चल रही 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 (16 कार चेयर कार) 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 (31.03.2024 तक) में उन्नत संरक्षा सुविधाओं, बेहतर सवारी सूचकांक और यात्री सुविधाओं से युक्त 51 नई वंदे भारत रेलगाड़ियों का विनिर्माण किया गया है।

घ. इसके अतिरिक्त, 2024-25 में अभी तक 14 और वंदे भारत रेलगाड़ियों का विनिर्माण किया जा चुका है।

2. वंदे भारत स्लीपर गाड़ियां:

- भारतीय रेल ने भा.रे. डिजाइन के अनुसार वंदे भारत स्लीपर रेक बनाने की योजना बनाई है। वंदे भारत के स्लीपर संस्करण की संकल्पना लंबी और मध्यम दूरी की अंतर-राज्य यात्रा के लिए की गई है।
- वर्तमान में, 10 वंदे भारत स्लीपर गाड़ियों (16-कार) का विनिर्माण भारतीय रेल उत्पादन इकाइयों (अर्थात् सडिका) द्वारा किए जाने की योजना है।
- इसके अलावा, सडिका, चेन्नै में 24-कार संरूपण वाले वंदे भारत स्लीपर के 50 रेकों के विनिर्माण की परिकल्पना की गई है।
- वंदे भारत स्लीपर गाड़ियों की प्रमुख विशेषताएं हैं:
    - वंदे भारत चेयर कार की सभी विशेषताएं।
    - बेहतर टक्कररोधन।
    - बी.यू. के बीच अर्ध-स्थायी/अर्ध-स्वचालित कपलर की व्यवस्था।
    - विश्व स्तरीय मानकों के अनुरूप साज-सज्जा, डिजाइन, सुविधाएं आदि।
    - विमान की तरह विश्वस्तरीय शौचालय/कोच पैनल।

3. अमृत भारत गाड़ियां:

- 30.12.2023 को दरभंगा-दिल्ली और मालदा टाउन-बैंगलूरू के बीच नियमित सेवा में गैर-वातानुकूलित अमृत भारत एक्सप्रेस के दो रेक लगाए गए।
- सौंदर्यबोध और यात्री अनुभव को और बेहतर बनाने के लिए अतिरिक्त सुविधाओं के साथ 100 और अमृत भारत रेलगाड़ियों के उत्पादन की निम्नलिखित संरचना में परिकल्पना की गई है:

  08 शयनयान, 11 अनारक्षित, 01 रसोई यान और 02 एलएसएलआरडी सवारी डिब्बों वाले पूर्ण गैर-वातानुकूलित रेक।
- इन रेकों में निम्नलिखित विशेषताओं को शामिल किया गया है:-
    - सौंदर्य की दृष्टि से मनभावन और श्रम-दक्षता डिजाइन वाली सीट और बर्थ।
    - सामान रखने के उन्नत रेक।
    - फोल्ड होने वाली स्नैक टेबल और बोतल होल्डर
    - शौचालयों और विद्युत कक्षों में एरोसोल आधारित अग्निशामक प्रणाली।
    - मोबाइल चार्जिंग सॉकेट (एससीएन में प्रत्येक यात्री के लिए 1 और पर्याप्त संख्या में एलडब्ल्यूएस।
    - बेहतर क्रैशवर्दीनेस के लिए डिस्ट्रक्शन ट्यूब की व्यवस्था के साथ झटके मुक्त अर्ध-स्वचालित कपलर ।
    - बाहरी एलईडी गंतव्य बोर्डों सहित पीएपीआईएस।

- सीसीटीवी निगरानी।
- 3 घंटे के बैटरी बैकअप सहित नए डिजाइन की एलईडी लाइटें और बीएलडीसी पंखे।
- आपातकालीन आपदा प्रबंधन प्रकाश व्यवस्था।
- प्रत्येक सवारी डिब्बे प्रणाली में 3 भारतीय शैली और 1 पश्चिमी शैली का शौचालय है जिसमें प्रेशराइज्ड फ्लशिंग सिस्टम है।
- रेडियम रोशनी वाली फ्लोरिंग पट्टी।
- वंदे भारत स्लीपर की तर्ज पर बर्थों का बेहतर सौंदर्यबोध और अनुभव।
- धूल रहित सीलबंद चौड़े गैंगवे।
- ऊपरी बर्थ पर सुगमतापूर्वक चढ़ने के लिए सीढ़ी का बेहतर डिजाइन।
- यात्री उद्घोषणा एवं सार्वजनिक सूचना प्रणाली।
- ईपी सहायता ब्रेकिंग प्रणाली की व्यवस्था।

4. 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। 30.09.2024 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में 111 विस्टाडोम सवारी डिब्बे उपलब्ध हैं।

5. 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। इस परियोजना की पावर रेलगाड़ी का डिजाइन तैयार कर लिया गया है। सवारी डिब्बा कारखाना, चेन्नै उत्पादन इकाई में इसका उत्पादन किया जाएगा। यह गाड़ी भारतीय रेल में हाइड्रोजन प्रौद्योगिकी के उपयोग को दर्शाएगी।

6. नमो भारत रैपिड रेल का निर्माण:

नमो भारत रैपिड रेल को वंदे भारत की विशेषताओं का उपयोग करते हुए कम दूरी वाली इंटर-सिटी के साथ-साथ उपनगरीय यात्रियों और आम जनता की दैनिक यात्रा की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए विकसित किया जा रहा है। ये नमो भारत रैपिड रेल उच्च त्वरण से चलने में सक्षम और बेहतर सवारी गुणवत्ता वाली होंगी और इनमें वंदे भारत की विशेषताएं होंगी जैसे कि कुशन वाली सीटें, स्वचल स्लाइडिंग दरवाजे, सीसीटीवी, आपातकालीन टॉक बैक प्रणाली, यात्री सूचना प्रणाली और इन्फोटेनमेंट प्रणाली, यूएसबी चार्जिंग और अन्य कई सुविधाएँ। सवारी डिब्बा कारखाना, चेन्नै द्वारा निर्मित पहला 12-कार वाला प्रोटोटाइप रेक 16.09.2024 से अहमदाबाद-भुज के बीच परिचालित है। इसके अलावा, रेल डिब्बा कारखाना ने 16-कार वाला प्रोटोटाइप रेक भी तैयार कर लिया है।

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 डिब्बों से चलने वाली गाड़ियों को चरणबद्ध तरीके से एलएचबी सवारी डिब्बों से बदला जा रहा है। 31.08.2024 की स्थिति के अनुसार, कुल लगभग 1,399 अदद रेकों को एलएचबी सवारी डिब्बों के रेकों से बदल दिया 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।

सवारी डिब्बों में जैव शौचालयों की व्यवस्था को वर्ष 2006-2014 में 3,647 सवारी डिब्बों से बढ़ाकर वर्ष 2014-2024 (सितंबर, 2024 तक) में 88,812 सवारी डिब्बे कर दिया गया है।

इसके अलावा, उत्पादन इकाइयों से निकलने वाले सभी नवनिर्मित सवारी डिब्बों में जैव-शौचालय उपलब्ध कराए जा रहे हैं। इस प्रयास के फलस्वरूप, सभी सवारी डिब्बों में जैव-शौचालयों की व्यवस्था की गई है।

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

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

(i) वातानुकूलित सवारी डिब्बों में अग्नि एवं धूम्र संसूचन प्रणाली का प्रावधान:-

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 संस्थापित किए जाने का कार्य भी प्रगति में है। अभी तक 19,753 वातानुकूल सवारी डिब्बों में अग्नि एवं धूम्र संसूचन प्रणाली संस्थापित की जा चुकी है। उत्पादन इकाइयों को अग्नि एवं धूम्र संसूचन प्रणाली के साथ वातानुकूलित सवारी डिब्बों का निर्माण करने संबंधी अनुदेश पहले से ही मौजूद हैं।

(ii) सभी सवारी डिब्बों में अग्निशामक यंत्रों की व्यवस्था:-

सभी वातानुकूलित सवारी डिब्बों में अग्निशामक यंत्र लगाए जाते हैं। इसके अलावा, सभी गैर-वातानुकूलित सवारी डिब्बों में अग्निशामक यंत्र लगाने का कार्य भी पूरा कर लिया गया है। अतः, सभी परिचालित

सवारी डिब्बों में अग्निशामकों का प्रावधान है। इसके अलावा, उत्पादन इकाइयों को अनुदेश पहले ही जारी किए जा चुके हैं कि सभी नवनिर्मित गैर-वातानुकूलित सवारी डिब्बों में भी अग्निशामक यंत्र लगाए जाए।

(iii) रसोई यानों और पावर कारों में अग्नि संसूचन एवं शमन प्रणालियां:-

भारतीय रेल के बेड़े में परिचालित रसोई यानों और पावर कारों को स्वचालित अग्नि संसूचन और शमन प्रणालियों से लैस किया जा रहा है। अभी तक 2,165 पावर कारों और 982 रसोई यानों में स्वचालित अग्नि संसूचन और शमन प्रणालियों को मुहैया कराया गया है। साथ ही शेष रसोई यानों/पावर कारों में इसे संस्थापित करने का कार्य प्रगति में है। इसके अतिरिक्त, सभी उत्पादन इकाइयों को अनुदेश पहले ही जारी किए जा चुके हैं कि वे अग्नि संसूचन और शमन प्रणालियों के प्रावधान के साथ रसोई यानों और पावर कारों का विनिर्माण करें।

10. यात्री डिब्बों में दिव्यांगजनों के लिए सुविधाएं:

भारतीय रेल में लिंक हॉफमैन बुश (एलएचबी) और सवारी डिब्बा कारखाना (आईसीएफ) 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 कंपार्टमेंट) 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।

सवारी डिब्बों में प्रवेश को अधिक सुविधाजनक बनाने के लिए वंदे भारत के दोनों छोर पर प्रथम और अंतिम सवारी डिब्बों में हल्के वजन वाले मॉड्यूलर रैंप भी उपलब्ध कराए जा रहे हैं। भारतीय रेल प्रत्येक यात्री के यात्रा अनुभव को यादगार बनाने के लिए सर्वोत्तम सुविधाएं प्रदान करने में प्रयासरत है।

11. एनएमजीएच/एनएमजीएचएस सवारी डिब्बों की शुरूआतः

भारतीय रेल में ऑटोमोबाइल वाहक वाहनों की मांग में वृद्धि हुई है। तदनुसार, ऑटोमोबाइल संचलन संबंधी यातायात को हासिल करने के लिए, मौजूदा सडिका डिब्बे, जिन्हें रेलगाड़ी परिचालन से उत्तरोत्तर हटाया जा रहा है, को परिवर्तित करके एनएमजी/एनएमजीएच/एनएमजीएचएस डिब्बों का विनिर्माण करने पर अधिक बल दिया जा रहा है। एनएमजीएच/एनएमजीएचएस सवारी डिब्बों के रूप में एनएमजी सवारी डिब्बों का और अधिक प्रसार किया गया है, जिनमें 110 किलोमीटर प्रति घंटे की उच्च गति संभाव्यता होगी जिससे और अधिक लाइन क्षमता का सृजन होगा। 110 किलोमीटर प्रति घंटे की गति क्षमता और साइड एन्ट्री की व्यवस्था वाले एनएमजीएचएस डिब्बे भी शुरू किए गए हैं।

12. अन्य पहलें:

क. गाड़ी के निर्धारित ठहराव के भीतर गाड़ियों में तेजी से पानी भरने के लिए स्टेशनों पर तीव्र गति से पानी भरने की सुविधा मुहैया कराई जा रही हैं। यात्रा के दौरान सवारी डिब्बों में पर्याप्त पानी की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए ये सुविधाएं आवश्यक हैं। वर्तमान में, इस सुविधा के प्रावधान के लिए लगभग 226 स्थानों को चिह्नित किया गया है, जिनमें से, इन प्रणालियां को 128 स्थानों पर स्थापित और चालू कर दिया गया है।

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 लगाए गए हैं। उच्च कोटि की सफाई के अलावा, इस संयंत्र के साथ एकीकृत जल पुनर्चक्रण संयंत्र के माध्यम से पानी की बर्बादी को रोकने और पानी को पुनर्चक्रित करने से सीधी पानी की खपत भी कम होती है। ये स्वचालित सवारी डिब्बा धुलाई संयंत्र 75 स्थानों पर कार्यरत हैं।

रेलगाड़ियों में साफ-सफाई:

1. रेलगाड़ियों की स्वच्छता और हाउसकीपिंग सतत् प्रक्रिया है और भारतीय रेल गाड़ियों और स्टेशनों का उचित रखरखाव और स्वच्छता बनाए रखने का हर संभव प्रयास करती है।
2. कचरा उठाने/हटाने संबंधी संविदाएं प्रदान की जाती हैं।
3. लगभग 200 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 जैसी मशीनें कार्य में लगाई गई हैं।
4. वर्तमान में, रेलगाड़ी के सभी सवारी डिब्बों को जैव-शौचालय के साथ तैयार किया गया है ताकि रेलगाड़ी से मानव अपशिष्ट के सीधे निर्वहन को समाप्त किया जा सके, जिससे स्टेशन और प्लेटफॉर्म की स्वच्छता के स्तर में सुधार हुआ है।

5. रेलगाडियों 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 1200 जोड़ी रेलगाडियों में ऑन बोर्ड हाउसकीपिंग सर्विस सुलभ कराई गई है।

6. भारतीय रेल पर लगभग 40 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। इसके अलावा, 38 अन्य क्लीन ट्रेन स्टेशन (सीटीएस) स्थापित करने का मामला प्रक्रियाधीन है।

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

8. रसोई यान सहित सभी वातानूकुलित, आरक्षित और अनारक्षित गैर-वातानुकूलित सवारी डिब्बों में कीट एवं कृंतक नियंत्रण का कार्य पेशेवर एजेंसियों द्वारा किया जा रहा है।

9. हाउस कीपिंग/सफाई ठेकों की प्रभावशीलता में सुधार लाने, प्रमुख रेलवे स्टेशनों और सवारी डिब्बों में कूड़ेदान के प्रावधान के लिए मानक बोली दस्तावेज और सेवाओं के लिए ठेके की सामान्य शर्तें जारी की गई हैं।

10. भारतीय रेल में 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।

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

12. सभी क्षेत्रीय रेलों को पूर्ववर्ती परिणाम पर आधारित संविदाओं के स्थान पर जनशक्ति आधारित संविदाओं के लिए अनुदेश जारी किए गए हैं।

13. ओबीएचएस, लिनेन परिचर आदि के संबंध में सफाई कर्मचारियों के स्टाफ स्तर को मजबूत करना।

खानपान सेवाएं:

रेलगाड़ियों में और रेलवे स्टेशनों पर यात्रियों को खानपान सेवाएं मुहैया कराई जाती हैं। ये सेवाएं रसोई यानों (562 जोड़ी रेलगाड़ियां), ट्रेन साइड वेंडिंग (702 जोड़ी रेलगाड़ियां) और मार्गवर्ती स्टेशनों पर स्थैतिक इकाइयों के माध्यम से मुहैया कराई जाती हैं। इसके अलावा, भारतीय रेल में रेलगाड़ी में यात्री ई-केटरिंग सेवाओं के माध्यम से अपनी पसंद के भोजन का लाभ उठा सकते हैं; जो 407 रेलवे स्टेशनों पर उपलब्ध हैं। भारतीय रेल पर स्थैतिक खाद्य इकाइयों में 570 बड़ी स्थैतिक इकाइयां (फूड प्लाजा, फास्ट फूड इकाइयां, जन आहार, सेल किचन, बेस किचन, जलपान गृह और स्वचालित वेंडिंग मशीनें) और 9,308 लघु स्थैतिक

इकाइयां (सभी स्टॉल और ट्रॉलियां) शामिल हैं। इसके अलावा, यात्रियों की यात्रा संबंधी आवश्यक वस्तुओं की सुलभता सुनिश्चित करने के लिए रेलवे स्टेशनों पर 875 जल विक्रय मशीनें, 1,742 बहुप्रयोजनीय स्टॉल, 50 पुस्तक स्टॉल, 34 विविध/क्यूरियो स्टॉल और 03 अनन्य कैमिस्ट स्टॉल हैं।

भारतीय रेल द्वारा खानपान सेवाओं में सुस्पष्ट सुधार लाने के प्रयास में, वर्ष 2023-24 के दौरान कई पहलें की गई हैं जो इस प्रकार हैं:

- बेस किचन/किचन यूनिटों का उन्नयन किया गया है।
- स्रोत पर ही भोजन तैयार करने की बेहतर और रियल टाइम निगरानी करने के लिए उन्नत बेस किचन/ किचन यूनिटों में सीसीटीवी कैमरे लगाए गए हैं।
- रेलगाड़ियों में इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन के पर्यवेक्षकों की तैनाती।
- भोजन के डिब्बों पर क्यूआर कोड लगाए गए हैं ताकि रसोई का नाम, पैकेजिंग की तारीख, आदि जैसे विवरण प्रदर्शित किए जा सकें।
- भोजन के डिब्बों पर स्टिकरों द्वारा शाकाहारी और मांसाहारी भोजन को अलग करना।
- नकदी रहित लेनदेन की अनिवार्य सुविधा, खानपान इकाइयों में किए गए लेनदेन के सभी विवरणों को दर्शाने वाले मुद्रित बिल और बीजक जारी करना।
- निम्नलिखित जागरूकता अभियान शुरू किए गए हैं:

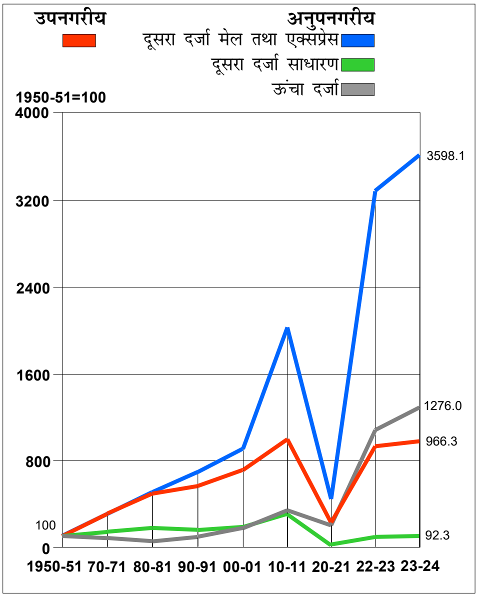
  क) सभी उत्पादों पर एमआरपी - "यदि एमआरपी नहीं, लाइसेंस रद्द कर दिया जाएगा"।

  ख) बिल नहीं है - तो भोजन निःशुल्क है।

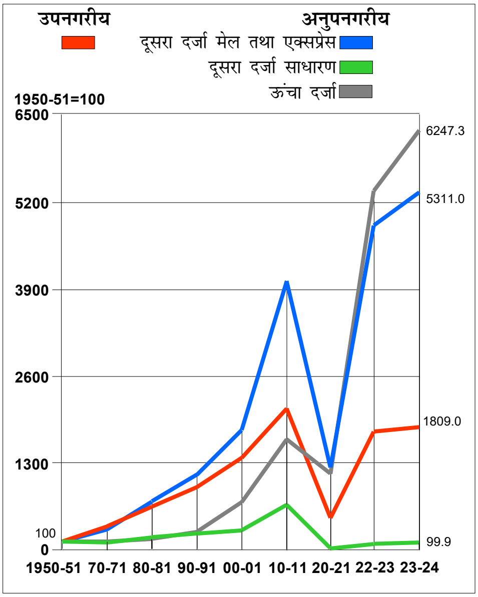
  ग) सेवा प्रदाताओं की वर्दियों पर 'कोई बख्शीश नहीं' सिलवाया/प्रदर्शित किया जाता है।
- रसोईयानों और रसोई इकाइयों में साफ-सफाई और स्वच्छता की जांच के लिए थर्ड पार्टी ऑडिट किया जाता है। ग्राहक संतुष्टि सर्वेक्षण भी किया जाता है।
- भारतीय खाद्य सुरक्षा एवं मानक प्राधिकरण के खाद्य सुरक्षा मानकों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए, प्रत्येक खानपान इकाई के नामित खाद्य सुरक्षा अधिकारियों से प्रमाणन अनिवार्य कर दिया गया है।
- खाद्य सुरक्षा और स्वच्छता की पद्धतियों पर नजर रखने के लिए किचन यूनिटों में खाद्य संरक्षा पर्यवेक्षक तैनात किए गए हैं।
- खाद्य संरक्षा अधिकारियों सहित रेलवे/ इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन के अधिकारियों द्वारा नियमित एवं औचक निरीक्षण किए जाते हैं।

- इसके अलावा, रेलगाड़ियों में खानपान सेवाओं में सुधार लाने के उपाय के रूप में, इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन को समान दरसूची के अंदर मेनू को अनुकूलीकृत करने की छूट दी गई है ताकि क्षेत्रीय व्यंजनों/पसंद की वस्तुओं, मौसमी व्यंजनों, त्योहारों के दौरान आवश्यक वस्तुओं विभिन्न यात्री समूहों के पसंद के अनुसार खाद्य पदार्थों जैसे मोटे अनाज के स्थानीय उत्पादों सहित डायबेटिक फूड, बेबी फूड, हेल्थ फूड का विकल्प दिया जा सके।
- रेल मदद, ट्विटर हैंडल @IR CATERING, सीपीजीआरएएमएस, ई-मेल और एसएमएस द्वारा यात्रियों का फीडबैक, शिकायतें प्राप्त करने के लिए एक सुदृढ़ तंत्र भी मौजूद है।

प्रारंभिक यात्रियों में वृद्धि का सूचकांक



यात्री कि.मी. में वृद्धि का सूचकांक



माल यातायात परिचालन

वर्ष 2023-24 के दौरान राजस्व उपार्जक माल यातायात 1588.06 मिलियन टन था। वर्ष के दौरान अर्जित शुद्ध टन किलोमीटर 974 बिलियन थे। गैर-राजस्व यातायात सहित कुल लदान और माल निपज क्रमशः 1589.95 मिलियन टन और 974 बिलियन शुद्ध टन किलोमीटर थे। राजस्व अर्जक यातायात का पण्य-वार लदान इस प्रकार था।

पण्य समूह	ढोया गया टन* (मिलियन में) 2022-23	ढोया गया टन* (मिलियन में) **2023-24**	पिछले वर्ष की तुलना में शुद्ध कमीबेशी	कुल का प्रतिशत
कोयला				
i) इस्पात संयंत्रों के लिए	59.23	**62.75**	3.52	3.95
ii) वाशरी के लिए	0.01	**0.00**	(-)0.01	0.00
iii) ताप विद्युतघरों के लिए	568.62	**606.52**	37.90	38.19
iv) अन्य सार्वजनिक उपयोगकर्ताओं के लिए	99.38	**117.57**	18.19	7.40
जोड़	727.24	**786.84**	59.60	49.55
लौह अयस्क को छोड़कर इस्पात संयंत्रों के लिए कच्चा माल	28.15	**29.17**	1.02	1.84
कच्चा लोहा और तैयार इस्पात				
i) इस्पात संयंत्रों से	33.69	**34.75**	1.06	2.19
ii) अन्य स्थानों से	36.17	**41.02**	4.85	2.58
जोड़	69.86	**75.77**	5.91	4.77
लौह अयस्क				
i) निर्यात के लिए	7.19	**17.94**	10.75	1.13
ii) इस्पात संयंत्रों के लिए	87.88	**88.81**	0.93	5.59
iii) अन्य देशीय उपयोगकर्ताओं के लिए	65.07	**74.20**	9.13	4.67
जोड़	160.14	**180.95**	20.81	11.39
सीमेंट	143.93	**152.72**	8.79	9.62
खाद्यान्न	70.92	**51.44**	(-)19.48	3.24
उर्वरक	56.34	**58.92**	2.58	3.71
खनिज तेल (पेतेस्ने)	48.22	**49.88**	1.66	3.14
कंटेनर सेवाएं				
i) देशीय कंटेनर	19.83	**20.98**	1.15	1.32
ii) निर्यात-आयात कंटेनर	59.39	**63.78**	4.39	4.02
जोड़	79.22	**84.76**	5.54	5.34
शेष अन्य पण्य	125.08	**117.61**	(-)7.47	7.41
जोड़	1,509.10	**1,588.06**	78.96	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	1,10,696	294.70	659	128.50
1980-81	195.90	267.60	1,47,652	393.10	754	147.00
1990-91	318.40	435.00	2,35,785	627.70	741	144.40
2000-01	473.50	646.90	3,12,371	831.50	660	128.70
2010-11	921.73	1,259.20	6,25,723	1,665.71	679	132.40
2020-21	1,230.94	1,681.61	7,19,762	1,916.04	585	114.04
2021-22	1,415.87	1,934.25	8,71,816	2,320.82	616	120.08
2022-23	1,509.10	2,061.61	9,59,566	2,554.42	636	123.98
2023-24	**1,588.06**	**2,169.48**	**9,73,968**	**2,592.75**	**613**	**119.49**

II. पिछले चार वर्षों में थोक पण्यों का संचलन:

क्र. सं.	पण्य समूह	2020-21		2021-22		2022-23		**2023-24**	
		मिलियन टन	प्रतिशत	मिलियन टन	प्रतिशत	मिलियन टन	प्रतिशत	मिलियन टन	प्रतिशत
1.	कोयला	541.82	44.02	652.80	46.11	727.24	48.19	786.84	49.55
2.	खाद्यान्न	62.82	5.10	73.38	5.18	70.92	4.70	51.44	3.24
3.	लोहा और इस्पात	60.06	4.88	68.50	4.84	69.87	4.63	75.77	4.77
4.	लौह अयस्क	159.13	12.93	168.36	11.89	160.14	10.61	180.95	11.39
5.	सीमेंट	120.40	9.78	137.19	9.69	143.93	9.54	152.72	9.62
6.	पेतस्ने (खनिज तेल)	42.48	3.45	44.46	3.14	48.22	3.20	49.88	3.14
7.	उर्वरक (रासायनिक खाद)	53.79	4.37	49.18	3.47	56.34	3.73	58.92	3.71
8.	चूना-पत्थर और डोलोमाइट	30.84	2.51	36.47	2.58	36.09	2.39	38.06	2.40
9.	पत्थर (जिप्सम सहित), संगमरमर को छोड़कर	27.30	2.22	24.20	1.71	28.53	1.89	23.26	1.47
10.	नमक	5.88	0.48	8.03	0.57	8.84	0.59	8.40	0.53
11.	चीनी	3.81	0.31	5.88	0.42	5.81	0.39	2.91	0.18
	जोड़	**1,108.33**	**90.04**	**1,268.45**	**89.60**	**1,355.93**	**89.85**	**1,429.15**	**90.00**
12.	उपरोक्त के अलावा अन्य पण्य	122.61	9.96	147.42	10.40	153.17	10.15	158.91	10.00
	कुल जोड़	**1,230.94**	**100.00**	**1,415.87**	**100.00**	**1,509.10**	**100.00**	**1,588.06**	**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
2021-22	481	12.8	22,112	63.6
2022-23	554	14.25	*25,526	62.5
2023-24	**513**	**12.81**	**23,977**	**62.9**

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

* संशोधित

IV. प्रारंभिक टन, शुद्ध टन किलोमीटर और 2023-24 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	786.84	49.55	4,26,075	43.75	85,130.55	51.32
2.	खाद्यान्न	51.44	3.24	58,415	6.00	7,024.03	4.23
3.	लोहा और इस्पात	75.77	4.77	71,968	7.39	11,464.47	6.91
4.	लौह अयस्क	180.95	11.39	64,955	6.67	13,155.77	7.93
5.	सीमेंट	152.72	9.62	89,112	9.15	13,302.60	8.02
6.	खनिज तेल	49.88	3.14	35,394	3.63	6,706.71	4.04
7.	रासायनिक खाद	58.92	3.71	50,360	5.17	7,068.11	4.26
8.	चूना-पत्थर और डोलोमाइट	38.06	2.40	20,770	2.13	3,292.05	1.98
9.	संगमरमर एवं जिप्सम से इतर पत्थर	17.62	1.11	6,850	0.70	1,275.31	0.77
10.	नमक	8.40	0.53	12,788	1.31	1,149.15	0.69
11.	चीनी	2.91	0.18	6,818	0.70	712.81	0.43
	जोड़	**1,423.51**	**89.64**	**8,43,505**	**86.60**	**1,50,281.56**	**90.60**
12.	उपर्युक्त से इतर अन्य पण्य	164.55	10.36	1,30,463	13.40	15,599.02	9.40
	कुल जोड़	**1,588.06**	**100.00**	**9,73,968**	**100.00**	**1,65,880.58**	**100.00**

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

			2020-21	2021-22	2022-23	**2023-24**
शुद्ध टन किलोमीटर प्रति मालडिब्बा प्रतिदिन@		बला	6,861	8,363	8,670	**7,851**
मालडिब्बा किलोमीटर प्रति मालडिब्बा प्रतिदिन@		बला	181.5	211.0	223.0	**192**
शुद्ध टन किलोमीटर प्रति रेलइंजन घंटा	डीजल	बला	10,764	10,561	9,969	**10,005**
	विद्युत	बला	15,382	15,869	15,484	**15,683**
लाइन पर प्रति रेलइंजन दिन शुद्ध टन किलोमीटर	डीजल	बला	4,92,526	2,61,932	*1,36,952	**1,19,068**
	विद्युत	बला	3,67,735	3,81,507	*2,45,859	**2,24,203**

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

VI. 2023-24 में टन भार, आय और शुद्ध टन किलोमीटर में 30 चुनिंदा पण्यों का हिस्साः

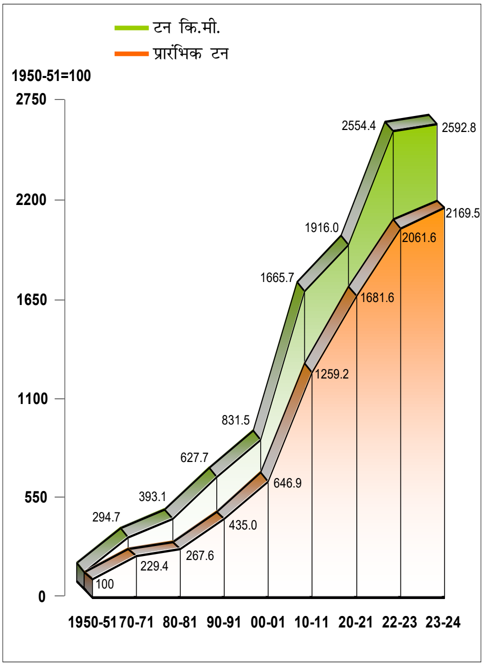
क्र.सं.	पण्य समूह	प्रारंभिक टन		आमदनी		शुद्ध टन किमी	
		हजार में	कुल से प्रतिशत	करोड़ ₹ में	कुल से प्रतिशत	मिलियन में	कुल से प्रतिशत
1.	कुल कोयला	7,86,839	49.55	85,130.55	51.32	4,26,075	43.75
2.	लौह अयस्क	1,80,948	11.39	13,155.77	7.93	64,955	6.67
3.	सीमेंट	1,52717	9.62	13,302.60	8.02	89,112	9.15
4.	लोहा और इस्पात	75,766	4.77	11,464.47	6.91	71,968	7.39
5.	कुल निर्यात-आयात कंटेनर	63,779	4.02	5,385.12	3.25	49,626	5.10
6.	रासायनिक खाद	58,920	3.71	7,068.11	4.26	50,360	5.17
7.	खाद्यान्न	51,440	3.24	7,024.03	4.23	58,415	6.00
8.	खनिज तेल	49,882	3.14	6,706.71	4.04	35,394	3.63
9.	चूना-पत्थर और डोलोमाइट	38,057	2.40	3,292.05	1.98	20,770	2.13
10.	सामान्य सेवा मालडिब्बों में ढोया गया रेल सामग्री परेषण	25,937	1.63	1,492.51	0.90	9,746	1.00
11.	कुल देशीय कंटेनर	20,977	1.32	2,732.12	1.65	27,268	2.80
12.	पत्थर, संगमरमर एवं जिप्सम से इतर	17,619	1.11	1,275.31	0.77	6,850	0.70
13.	पटसन निर्मित	11,357	0.72	767.83	0.46	7,003	0.72
14.	मैंगनीज और लोहे से इतर अन्य अयस्क	9,413	0.59	700.01	0.42	2,983	0.31
15.	नमक	8,395	0.53	1,149.15	0.69	12,788	1.31
16.	अलौह धातु	7,667	0.48	902.60	0.54	4,422	0.45
17.	जिप्सम	5,640	0.36	688.34	0.41	4,270	0.44
18.	खाद्य आपूर्ति	3,626	0.23	517.46	0.31	4,300	0.44
19.	चूना	2,922	0.18	582.88	0.35	3,974	0.41

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.	चीनी	2,908	0.18	712.81	0.43	6,818	0.70
21.	मैंगनीज अयस्क	1,604	0.10	151.80	0.09	861	0.09
22.	निर्मित सीमेंट	1,591	0.10	131.33	0.08	932	0.10
23.	खाद्य तेल	1,320	0.08	171.90	0.10	2,078	0.21
24.	बालू	937	0.06	134.07	0.08	1,103	0.11
25.	कास्टिक सोडा	766	0.05	94.18	0.06	612	0.06
26.	ताजे फल और सब्जी	738	0.05	100.21	0.06	1,386	0.14
27.	अनगढ़ लकड़ी (जलाऊ लकड़ी से इतर)	337	0.02	23.62	0.01	226	0.02
28.	चारा तेल खली	243	0.02	51.76	0.03	550	0.06
29.	बाँस	223	0.01	24.98	0.02	328	0.03
30	सूखी घास	150	0.01	34.18	0.02	392	0.04

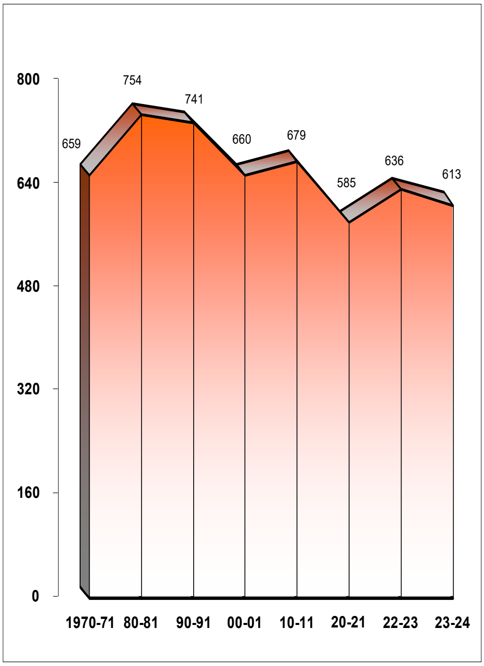
माल यातायात संरचनाः

1. वर्ष 2023-24 में आधार मालभाड़ा दर में कोई वृद्धि नहीं की गई।
2. कंटेनर यातायात पर 10% की दर से व्यस्त अवधि प्रभार लागू किया गया है।
3. अधिसूचित रिक्त प्रवाह दिशा में एनएमजी ग्रुप स्टॉक, बीसीसीएनआर और बीसीएसीएम माल डिब्बों में लदान किए जाने पर ऑटोमोबाइल यातायात के लिए मालभाड़े में 20% की छूट।
4. भारतीय रेल के माल डिब्बों में बुक किए गए ऑटोमोबाइल यातायात की मालभाड़ा दर को युक्तिसंगत बनाया गया है।
5. नया परिवहन उत्पाद 'कार्गो एग्रीगेटर परिवहन उत्पाद' शुरू किया गया।
6. सामान्य कंटेनरों में परिवहन किए जाने पर थोक सीमेंट (खुला सीमेंट) पर विशेष ढुलाई दर पर प्रभार लिया जाएगा।
7. व्यस्त अवधि प्रभार वसूलने के लिए संशोधित परिपत्र जारी किया गया जो 01.07.2024 से प्रभावी था। अब, छतदार माल डिब्बों के लिए व्यस्त अवधि अक्टूबर से अगस्त तक और अन्य सभी स्टॉक के लिए पूरे वर्ष है।
8. विभिन्न प्रोत्साहन योजनाओं की वैधता-अवधि को बढ़ाया गया है, जिनमें पारंपरिक रिक्त प्रवाह दिशाओं (टीईएफडी) में लादे गए यातायात के लिए उदारीकृत स्वचल मालभाड़ा छूट योजना, खुले और सपाट माल डिब्बों में लादे गए बोरीबंद परेषण पर छूट, खुले और सपाट माल डिब्बों में लदान करने पर बोरीबंद/खुली फ्लाई ऐश और बेड ऐश पर छूट, अल्प गमन-दूरी रियायत, नमक यातायात के लिए श्रेणीबद्ध रियायत, पूर्वोत्तर राज्यों के लिए/से बुक किए गए यातायात के लिए 6% रियायत आदि शामिल हैं।

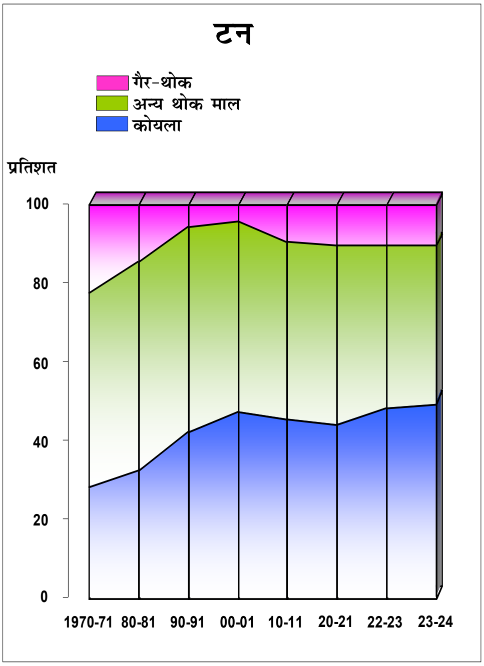
माल यातायात में वृद्धि का सूचकांक
(राजस्व यातायात)

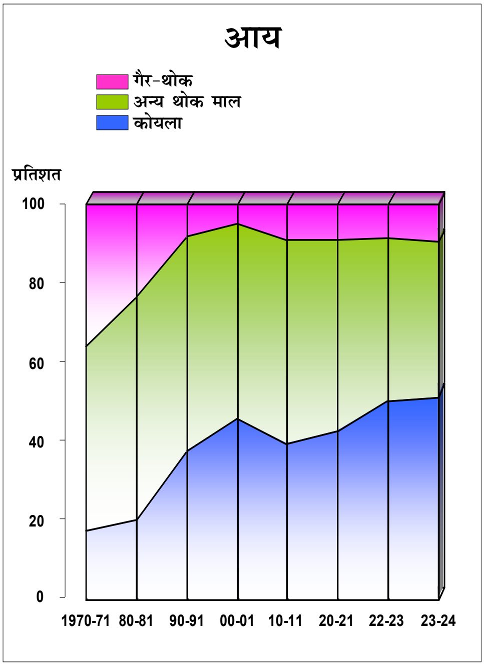


माल यातायात की औसत गमन दूरी (कि.मी.)
(राजस्व यातायात)



माल यातायात में थोक वस्तुओं का भाग





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. **'संयुक्त पार्सल उत्पाद और रैपिड कार्गो सेवा (जेपीपी-आरसीएस)' का शुभारंभ:** ई-कॉमर्स और एफएमसीजी पर विशेष ध्यान देते हुए, 'संयुक्त पार्सल उत्पाद (जेपीपी)' की संशोधित नीति जिसे 'संयुक्त पार्सल उत्पाद - रैपिड कार्गो सेवा (जेपीपी-आरसीएस)' नाम दिया गया है, 24.01.2024 को पेश की गई है। इस नीति के अंतर्गत, 'वर्चुअल एग्रीगेशन प्लेटफॉर्म (वीएपी)' के माध्यम से एग्रीगेटर्स (भारतीय डाक के अलावा) द्वारा जेपीपी-आरसीएस सेवाओं में पार्सल स्पेस की ऑनलाइन बुकिंग हेतु प्रावधान किया गया है। यह सेवा परेषणों की डोर-टू-डोर डिलीवरी, ग्राहकों के लिए सिंगल-पॉइंट संपर्क, वास्तविक समय ट्रैकिंग सुविधाओं और प्रतिस्पर्धी माल भाड़ा दरों और द्रुत सेवाओं के लाभ प्रदान करती है।

   'सूरत-नारायणपुर अनंत' और 'रेणिगुंटा-निजामुद्दीन' मार्गों पर मौजूदा सेवाओं के अलावा, 27.02.2024 और 25.05.2024 को क्रमश: 'तुगलकाबाद-यशवंतपुर' और 'भिवंडी रोड-संकराइल' मार्गों पर नई जेपीपी-आरसीएस साप्ताहिक सेवाएं शुरू की गई हैं।

3. कुछ लोकप्रिय ई-कॉमर्स पण्यों (जैसे घरेलू सफाई/सैनिटाइजिंग उत्पाद, सौंदर्य प्रसाधन, व्यक्तिगत स्वच्छता उत्पाद, लिथियम आयन बैटरियां, बैटरी चालित वाहन आदि) को रेड टैरिफ में शामिल करना, ताकि रेलवे की पार्सल सेवाओं, जिनमें नियत पार्सल रेलगाड़ियां और जेपीपी-आरसीएस रेलगाड़ियां शामिल हैं, के माध्यम से इन पण्यों के संचलन को सुकर बनाया जा सके।

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

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

ii. **उदारीकृत विशेष मालगाड़ी ऑपरेटर योजना (एलएसएफटीओ):** वर्ष 2020 में उदारीकृत विशेष मालगाड़ी ऑपरेटर योजना को पूर्ववर्ती दो योजनाओं अर्थात उदारीकृत माल डिब्बा निवेश योजना (एलडब्ल्यूआईएस) और विशेष मालगाड़ी ऑपरेटर योजना (एसएफटीओ) को मिलाकर शुरू किया गया था। इस नीति का उद्देश्य रेल यातायात के जिंस 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।

iii. मोटरयान मालगाड़ी ऑपरेटर योजना (एएफटीओ): मोटरयान मालगाड़ी ऑपरेटर योजना ऑटोमोबाइल क्षेत्र के परिवहन हेतु निजी पार्टियों द्वारा विशेष प्रयोजन रेकों की अधिप्राप्ति और परिचालन की अनुमति देती है।

iv. माल डिब्बा पट्टा योजना (डब्ल्यूएलएस): इस योजना में भारतीय रेल में रेल माल डिब्बों को पट्टे पर देने की संकल्पना शुरू की गई थी। इस योजना का लक्ष्य सार्वजनिक निजी भागीदारी द्वारा कंटेनरों के संचलन हेतु सामान्य प्रयोजन माल डिब्बों, विशेष प्रयोजन माल डिब्बों और माल डिब्बों के रेकों का प्रवेशन है। माल डिब्बा पट्टे पर लेने वाली कंपनियां मोटरयान मालगाड़ी ऑपरेटर योजना, सामान्य प्रयोजन माल डिब्बा निवेश योजना, उदारीकृत विशेष मालगाड़ी ऑपरेटर योजना और कंटेनर रेलगाड़ी ऑपरेटरों को भी पट्टे पर माल डिब्बे दे सकती हैं।

दावे:

वित्त वर्ष 2023-24 के दौरान भारतीय रेल ने माल/पार्सल/सामान के लिए दावा प्रतिकर के रूप में ₹8.03 करोड़ का भुगतान किया, जबकि पिछले वर्ष की तदनुरूप अवधि में ₹11.44 करोड़ का भुगतान किया गया था। पूर्ववर्ती पांच अवधियों में दावा निपटान का रूझान नीचे दर्शाया गया है:

वर्ष	प्राप्त दावों की संख्या	भुगतान किए दावों की संख्या	भुगतान की गयी क्षतिपूर्ति की सकल राशि (₹ करोड़ में)
2019-20	5,640	1,196	19.13
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**

परिसंपत्तियों का उपयोग

पिछले वर्षों के दौरान भारतीय रेल के परिचालनिक कार्यनिष्पादन के प्रमुख दक्षता संकेतक निम्नांकित सारणियों 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	-	-	-
2021-22	-	484	492	-	-	-
2022-23	-	*501	*419	-	-	-
2023-24	**-**	**450**	**309**	**-**	**-**	**-**

*संशोधित

(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	-
2021-22	-	703	760	28	167	-
2022-23	-	*752	*857	*30	*163	-
2023-24	**-**	**768**	**823**	**29**	**149**	**-**

*संशोधित

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 प्रयासः

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
2021-22	3,710	124
2022-23	*3,882	243
2023-24	**3,551**	**168**

* संशोधित

ग. घनत्वः

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
2021-22	13.40	-	9.06	0.06	33.68	0.10
2022-23	14.55	-	14.53	0.24	*38.31	0.25
2023-24	**14.58**	**-**	**15.93**	**0.32**	**36.63**	**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
2021-22	8.73	-	5.90	0.06	21.94	0.11
2022-23	9.24	-	9.23	0.25	*24.32	0.25
2023-24	**9.08**	**-**	**9.91**	**0.32**	**22.80**	**0.23**

* संशोधित

घ. सवारी डिब्बा उपयोगः

वर्ष 2023-24 में, बड़ी लाइन पर वाहन किलोमीटर प्रति वाहन दिन 492 था और मीटर लाइन पर 48 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
2021-22	415	24
2022-23	470	*27
2023-24	**492**	**48**

* संशोधित

ङ औसत मालगाड़ी भारः

वर्ष 2023-24 में बड़ी लाइन पर प्रति रेलगाड़ी औसत शुद्ध भार 1,899 टन था। बड़ी लाइन पर प्रति रेलगाड़ी औसत सकल भार 3,085 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	-
2021-22	1,817	-	3,071	-
2022-23	*1,738	-	*2,918	-
2023-24	**1,899**	**-**	**3,085**	**-**

* 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 तालिका 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	-
2021-22	36.5	38.1	37.8	-
2022-23	*31.2	*30.7	*30.8	-
2023-24	**27.3**	**24.1**	**25.0**	**-**

* संशोधित

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

2023-24 के दौरान, प्रति इंजन घंटे के हिसाब से बड़ी लाइन पर शुद्ध टन किलोमीटर 14,256 था। बड़ी लाइन पर माल गाड़ी घंटे के हिसाब से शुद्ध टन किलोमीटर 46,163 था।

नीचे दी गई तालिका चुनिंदा वर्षों के इन सूचकांकों द्वारा आकलित यूनिट निष्पादन 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	-
2021-22	14,189	-	75,494	-
2022-23	*13,650	-	52,815	-
2023-24	**14,256**	**-**	**46,163**	**-**

* संशोधित

ज. माल डिब्बों का उपयोग:

2023-24 में बड़ी लाइन पर एक मालडिब्बे ने औसतन 192 किलोमीटर प्रति दिन की दूरी तय की। बड़ी लाइन पर शुद्ध टन किलोमीटर प्रति मालडिब्बा प्रति दिन 7,851 था। बड़ी लाइन पर मालडिब्बा क्षमता का शुद्ध टन किलोमीटर प्रति वर्ष प्रति टन 42,349 था। मालडिब्बा उपयोग के ये सूचकांक नीचे दिए गए हैं:-

(चौपहिया के मामले में)

वर्ष	शुद्ध टन किलोमीटर प्रति टन मालडिब्बा क्षमता प्रति वर्ष		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	-
2021-22	40,555	-	211.0	-	8,363	-
2022-23	*41,776	-	223.0	-	8,670	-
2023-24	**42,349**	**-**	**192.0**	**-**	**7,851**	**-**

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

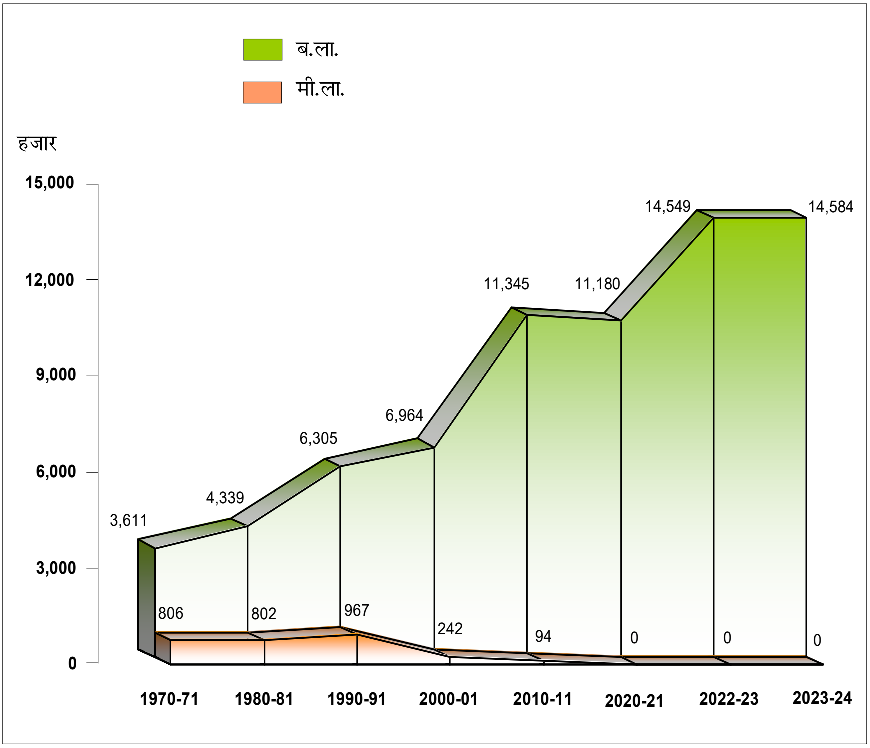
*संशोधित

झ. मालडिब्बा फेरा (दिनों में):

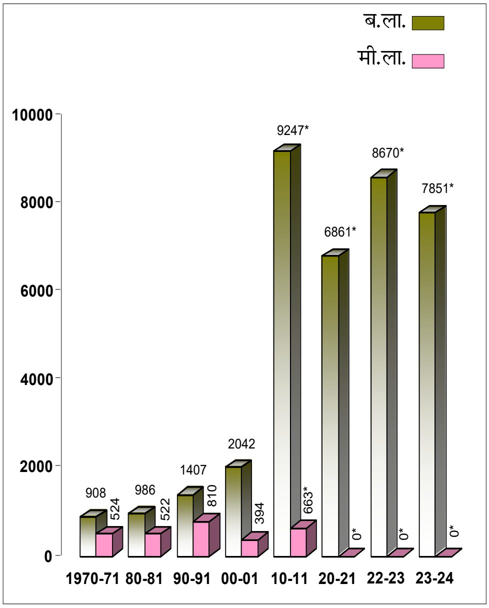
मालडिब्बों का फेरा समय, जो परिचालनिक आवर्तन समय का द्योतक है, निम्नांकित सारणी में दिया गया है:

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	7.5
2010-11	4.97
2020-21	5.43
2021-22	4.74
2022-23	4.70
2023-24	**5.11**

प्रतिवर्ष प्रति मार्ग कि.मी. शुद्ध टन किलोमीटर

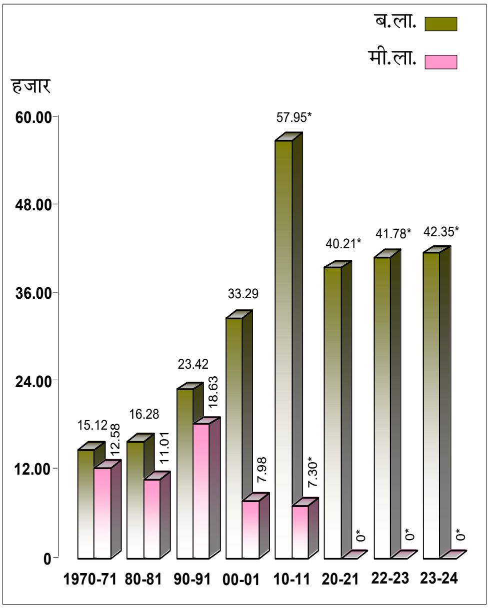


शुद्ध टन कि.मी. प्रति माल डिब्बा प्रतिदिन



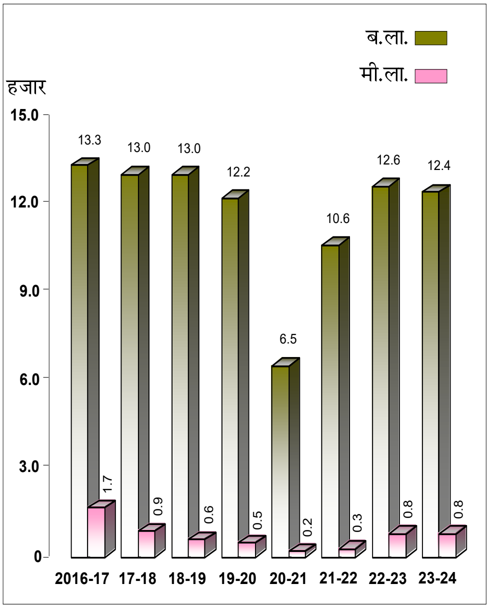
*8 पहियों के हिसाब से

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

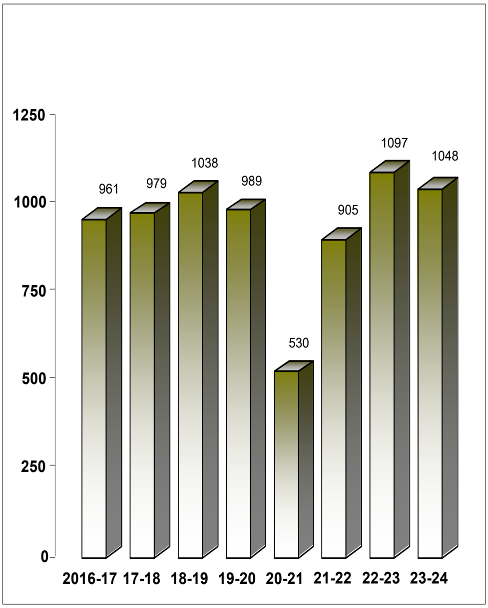


*8 पहियों के हिसाब से

गाड़ी कि.मी. प्रति रनिंग रेलपथ कि.मी.



प्रति कर्मचारी गाड़ी कि.मी.



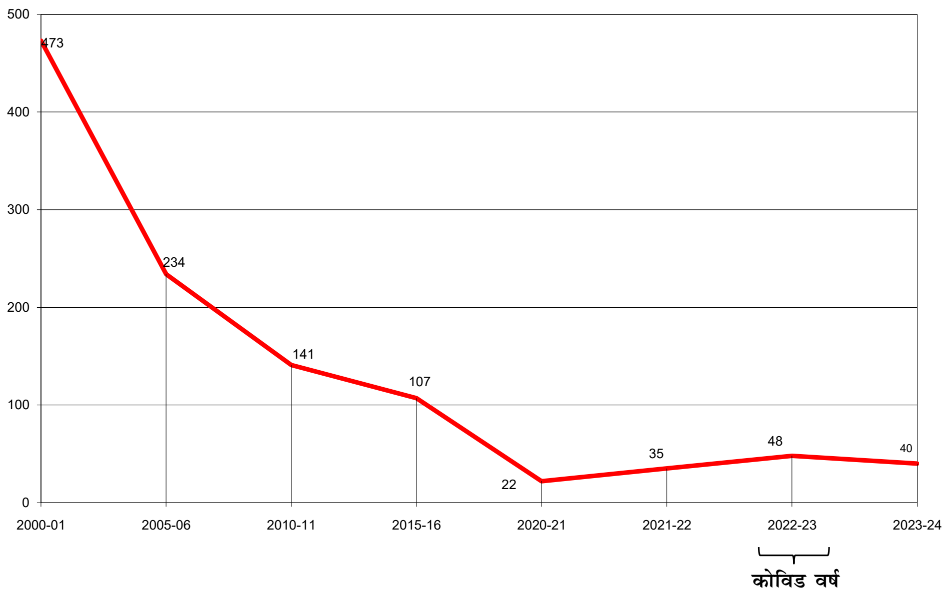
संरक्षा

दुर्घटनाएं:

वर्ष 2022-23 के दौरान 48 दुर्घटनाओं की तुलना में वर्ष 2023-24 में 40 परिणामी रेल दुर्घटनाएं हुईं। भारतीय रेल पर प्रति मिलियन किलोमीटर रेल दुर्घटना, जो संरक्षा का एक महत्वपूर्ण सूचकांक है, पिछले वित्तीय वर्ष 2022-23 की तुलना में वर्ष 2023-24 में 0.03 के समान स्तर पर रहा। पिछले पांच वर्षों के दौरान कोंकण रेलवे सहित अन्य रेलों की परिणामी रेल दुर्घटनाओं की तुलनात्मक स्थिति निम्नानुसार है:

वर्ष	टक्कर	गाड़ी पटरी से उतरना	रेल फाटक पर दुर्घटनाएं	रेलगाड़ियों में आग लगने की दुर्घटनाएं	विविध दुर्घटनाएँ	कुल	प्रति मिलियन किमी रेल दुर्घटनाएं
2019-20	5	40	1	8	1	55	0.05
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**

पिछले वर्षों के दौरान परिसंपत्तियों की गुणवत्ता, अनुरक्षण पद्धतियों में सतत सुधार और विभिन्न तकनीकी सुधारों के फलस्वरूप, परिणामी रेलगाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या में कमी आई है जैसा कि नीचे दिए गए ग्राफ द्वारा दर्शाया गया है:



प्रतिकर:

वर्ष 2023-24 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 ₹2,711.36* लाख (लगभग) की राशि का भुगतान किया गया जबकि वर्ष 2022-23 के दौरान ₹126.84* लाख (लगभग) का भुगतान किया गया था। वर्ष के दौरान प्रदत 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)*

रेल संपत्ति को क्षति:

वर्ष 2022-23 और 2023-24 के दौरान परिणामी रेलगाड़ी दुर्घटनाओं के कारण रेल संपत्ति को 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	
2022-23	5,570.21	385.74	728.02
2023-24	**14,430.87**	**569.90**	**486.16**

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 कार्यो 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 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। वर्ष 2022-23 में राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष के अंतर्गत ₹13,894.84 करोड़ और ₹12,805.69 करोड़ का व्यय क्रमश: वित्त वर्ष 2022-23 और 2023-24 के लिए किया गया है। बजट अनुमान 2024-25 में इस कोष के अंतर्गत ₹12,800 करोड़ का प्रावधान किया गया है।

संरक्षा को बेहतर बनाने के लिए उपाय:

- **संरक्षा पर फोकस:** मानवीय त्रुटियों 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 पर फोकस सहित बहुमुखी विधि, अनुरक्षण का यांत्रिकीकरण, खराबियों का शीघ्र पता लगाना आदि दुर्घटना की रोकथाम करने के प्रमुख संचालक 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 गई। वर्ष 2023-24 के दौरान, 99 आंतरिक संरक्षा लेखापरीक्षाएं और 34 अंतर-रेलवे संरक्षा लेखापरीक्षाएं की गई।
- **प्रशिक्षण सुविधाएं:** वर्ष 2023-24 के दौरान, 1,67,442 अराजपत्रित कर्मचारियों को पुनश्चर्या प्रशिक्षण दिया गया।

रेलगाड़ी टक्कर के परिवर्जन के उपाय:

रेलगाड़ी टक्कर का परिवर्जन करने के लिए, सिगनल-प्रणाली से संबंधित प्रौद्योगिकीय सहायता की व्यवस्था इस पुस्तक के **पृष्ठ सं. 79** पर 'सिगनल प्रणाली' भाग के अंतर्गत 'सिगनल एवं दूरसंचार' अध्याय में संक्षेप में बताई गई है।

रेलगाड़ी का पटरी से उतरने की घटना कम करने के उपाय:

रेलगाड़ी का पटरी से उतरने का परिवर्जन करने के लिए, किए गए उपाय अर्थात रेलपथ नवीकरण, रेलपथ उन्नयन, वेल्डित पटरियां, पुल तथा पुल निरीक्षण एवं प्रबंध प्रणाली इस पुस्तक के **पृष्ठ सं. 70** पर 'इंजीनियरी' अध्याय के अंतर्गत संक्षेप में बताए गए हैं।

रेल सवारी डिब्बों की संरक्षा और विश्वसनीयता को बेहतर बनाने के लिए उठाए गए कदम:

भारतीय रेल ने रेल सवारी डिब्बों की संरक्षा और विश्वसनीयता का अतिरिक्त सुदृढ़ीकरण करने के लिए नीचे बताए गए कदम उठाए हैं।

i) पूर्णतया एल.एच.बी. रेल डिब्बों 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 सुदंर हैं। अप्रैल 2018 से भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयों में अब केवल एल.एच.बी. रेलडिब्बों का उत्पादन हो रहा है। पारंपरिक सवारी डिब्बा कारखाना के सवारी डिब्बों के साथ चलने वाली गाड़ियों को चरणबद्ध तरीके से एलएचबी सवारी डिब्बों से बदला जा रहा है। 31.08.2024 की स्थिति के अनुसार, कुल लगभग 1,399 अदद रेक एलएचबी सवारी डिब्बों वाले हैं।

ii) अर्ध-उच्च गति वंदे भारत (रेलगाड़ी-सेट) शामिल करना:

भारतीय रेल ने यात्री रेलगाड़ी यात्रा को पूर्णत: नए अवतार में पेश करने की परिकल्पना की है। नवीनतम विश्व स्तरीय चल स्टॉक प्रौद्योगिकी और बेहतर यात्री सुविधाओं के माध्यम से 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। वर्तमान में, भारतीय रेल में 68 वंदे भारत चेयर कार रेलगाड़ियां चल रही हैं।

iii) वंदे भारत स्लीपर रेलगाड़ियां:

- भारतीय रेल ने भा.रे. डिजाइन के अनुसार वंदे भारत स्लीपर रेक बनाने की योजना बनाई है। वंदे भारत के स्लीपर संस्करण की संकल्पना लंबी और मध्यम दूरी की अंतर-राज्य यात्रा हेतु की गई है।
- वंदे भारत स्लीपर गाड़ियों की प्रमुख विशेषताएं हैं:
    - वंदे भारत चेयर कार की सभी विशेषताएं।
    - बेहतर टक्कररोधन
    - बीयू के बीच अर्ध-स्थायी/अर्ध-स्वचालित कप्लर का प्रावधान।
    - विश्व स्तर के मानकों को पूरा करने वाली फर्निशिंग, डिजाइन, सुविधाएं आदि।
    - विमान शैली के विश्वस्तरीय शौचालय/सवारी डिब्बे पैनल।

iv) अमृत भारत रेलगाड़ियां:

- 30.12.2023 को दरभंगा-दिल्ली और मालदा टाउन-बैंगलूरू के बीच गैर-वातानुकूलित अमृत भारत एक्सप्रेस के दो रेक लगाए गए हैं।
- अतिरिक्त सुविधाओं के साथ 100 और अमृत भारत गाड़ियों के उत्पादन की परिकल्पना की गई है।

v) हाइड्रोजन रेलगाड़ी सेट: हाइड्रोजन ईंधन सेल का उपयोग करते हुए हाइड्रोजन पावर रेलगाड़ी के विकास हेतु एक परियोजना को पायलट आधार पर शुरू किया गया है। इस परियोजना की पावर रेलगाड़ी का डिजाइन तैयार कर लिया गया है। इसका उत्पादन सवारी डिब्बा कारखाना, चेन्नै की उत्पादन इकाई में किया जाएगा। यह रेलगाड़ी भारतीय रेल में हाइड्रोजन प्रौद्योगिकी के उपयोग को प्रदर्शित करेगी।

vi) नमो भारत रैपिड रेल का निर्माण: नमो भारत रैपिड रेल को वंदे भारत की विशेषताओं को अपनाते हुए इंटर-सिटी छोटी दूरी के साथ-साथ उपनगरीय यात्रियों और आम जनता की दैनिक यात्रा की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए विकसित किया जा रहा है।

ये नमो भारत रैपिड रेल उच्च गति से चलने में सक्षम होंगी और इनमें वंदे भारत जैसी विशेषताएं जैसे गद्देदार सीटें, स्वचालित स्लाइडिंग दरवाजे, सीसीटीवी, आपातकालीन टॉक बैक प्रणाली, यात्री सूचना प्रणाली तथा इन्फोटेनमेंट प्रणाली, यूएसबी चार्जिंग और अन्य कई सुविधाएँ होंगी।

vii) सवारी डिब्बों में जैव शौचालय: 'स्वच्छ भारत मिशन' के एक भाग के रूप में, भारतीय रेल ने अपने सभी सवारी डिब्बों में जैव शौचालय लगाने का कार्य पूरा कर लिया है। इससे यह सुनिश्चित हो गया है कि सवारी डिब्बों से कोई भी मानव अपशिष्ट रेल पथ पर नहीं गिरता है। इस प्रयास से प्रतिदिन लगभग 2,74,000 लीटर अपशिष्ट जल और 3,980 टन मलमूत्र को रेलपथ पर गिरने से रोका जाता है।

सवारी डिब्बों में जैव शौचालय का प्रावधान वर्ष 2006-2014 में 3,647 सवारी डिब्बों से बढ़ाकर वर्ष 2014-2024 (सितंबर, 2024 तक) में 88,812 सवारी डिब्बे तक कर दिया गया है।

viii) यात्री डिब्बों में दिव्यांगजनों के लिए सुविधाएं: भारतीय रेल द्वारा लिंके हॉफमैन बुश (एलएचबी) और सवारी डिब्बा कारखाना (आईसीएफ) दोनों सवारी डिब्बों के साथ चलने वाली लगभग सभी मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के अंतिम डिब्बों में एलएसएलआरडी/एसएलआरडी (द्वितीय श्रेणी सह सामान सह गार्ड वैन और दिव्यांग अनुकूल कंपार्टमेंट) में दिव्यांग व्यक्तियों (दिव्यांगजन) के लिए निर्धारित एक डिब्बे की अलग से सुविधा प्रदान किया जाता है। इन सवारी डिब्बों में चौड़े प्रवेश द्वार, चौड़ी शयिकाएं, चौड़े कम्पार्टमेंट, चौड़े दरवाजों सहित बड़े शौचालय, व्हील चेयर पार्किंग क्षेत्र आदि होते हैं। शौचालयों के अंदर, सहारे के लिए साइड की दीवारों पर अतिरिक्त पकड़ने की रेलिंग 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 संकेतक भी लगाए गए हैं। इसके अलावा, मौजूदा सवारी डिब्बों में भी चरणबद्ध तरीके से इनका रेट्रो-फिटमेंट जारी है। दिव्यांगजनों की आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए अत्याधुनिक वंदे भारत गाड़ी सेट भी तैयार किए गए हैं।

ix) एनएमजीएच/एनएमजीएचएस सवारी डिब्बों की शुरूआत: भारतीय रेल में ऑटोमोबाइल वाहक वाहनों की मांग में वृद्धि हुई है। तदनुसार, ऑटोमोबाइल संचलन संबंधी यातायात को हासिल करने के लिए, मौजूदा सडिका डिब्बे, जिन्हें रेलगाड़ी परिचालन से उत्तरोत्तर हटाया जा रहा है, को परिवर्तित करके एनएमजी/एनएमजीएच/एनएमजीएचएस डिब्बों का विनिर्माण करने पर अधिक बल दिया जा रहा है।

एनएमजी सवारी डिब्बों का और अधिक प्रसार किया गया है, जैसाकि एनएमजीएच/एनएमजीएचएस सवारी डिब्बों में 110 किलोमीटर प्रति घंटे की उच्च गति संभाव्यता होगी जिससे और अधिक लाइन क्षमता का सृजन होगा जो अधिक लाइन क्षमता का सृजन करेगा। 110 किलोमीटर प्रति घंटे की गति क्षमता और बगल के प्रवेश की व्यवस्था वाले एनएमजीएचएस डिब्बे भी शुरू किए गए हैं।

सवारी डिब्बों में आग लगने की रोकथाम करने हेतु किए गए उपाय:

भारतीय रेल, उत्पादन इकाइयों में विनिर्माण के दौरान रेल यात्री डिब्बे की संरक्षा और विश्वसनीयता को अतिरिक्त रूप से सुदृढ़ करने के लिए निम्नानुसार कदम उठा रही है:

i) **रसोई यानों और पावर कारों में अग्नि संसूचन एवं शमन प्रणालियों की व्यवस्था:** भारतीय रेल के बेड़े में परिचालित रसोई यानों और पावर कारों को स्वचालित अग्नि संसूचन और शमन प्रणालियों से सुस्सजित किया जा रहा है। 2,165 पावर कारों और 982 रसोई यानों में स्वचालित अग्नि संसूचन और शमन प्रणालियां मुहैया कराई गई हैं और शेष रसोई यानों/पावर कारों में इसे संस्थापित किया जा रहा है। सभी उत्पादन इकाइयों को अग्नि संसूचन और शमन प्रणालियों की व्यवस्था के साथ रसोई यानों और पावर कारों का विनिर्माण करने संबंधी आगे के आदेश जारी कर दिए गए हैं।

ii) **वातानुकूलित सवारी डिब्बों में अग्नि एवं धूम्र संसूचन प्रणाली की व्यवस्था:** चलती रेलगाड़ियों में अग्नि संरक्षा को बेहतर बनाने के उद्देश्य से, सभी नवनिर्मित वातानुकूलित सवारी डिब्बों में स्वचालित अग्नि एवं धूम्र संसूचन प्रणाली मुहैया कराई जा रही है। 19,753 वातानुकूलित सवारी डिब्बों में स्वचालित अग्नि एवं धूम्र संसूचन प्रणाली संस्थापित की गई है और मौजूदा सवारी डिब्बों में संस्थापन का कार्य प्रगति पर है।

iii) **सभी सवारी डिब्बों में अग्निशामक यंत्रों की व्यवस्था:** सभी वातानुकूलित सवारी डिब्बों में अग्निशामक यंत्र मुहैया कराए गए हैं। इसके अलावा, सभी गैर-वातानुकूलित सवारी डिब्बों में अग्निशामक यंत्र लगाने का कार्य भी पूरा कर लिया गया है। अत:, सभी परिचालित सवारी डिब्बों में अग्निशामकों का प्रावधान है।

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

भारतीय रेल ने रेल सवारी डिब्बों की संरक्षा और विश्वसनीयता का अतिरिक्त रूप से सुदृढ़ करने के लिए निम्नानुसार कदम उठाए हैं:

i) **सवारी डिब्बों के बिजली पैनल में एयरोसोल आधारित अग्निशमन प्रणाली का प्रावधान:** चलती रेलगाड़ियों में अग्नि सुरक्षा के सुधारने के उद्देश्य से, डिब्बों के इलेक्ट्रिक पैनलों में एयरोसोल आधारित अग्नि शमन प्रणाली मुहैया कराने के लिए उत्पादन इकाइयों और क्षेत्रीय रेलवे को निर्देश जारी किए गए हैं। भारतीय रेलों पर कार्य करने के लिए समर्पित प्रावधान पर्याप्त रूप से किए गए हैं। 12,226 सवारी डिब्बों के इलेक्ट्रिक पैनलों में एयरोसोल अग्निशमन प्रणाली की व्यवस्था की गई है।

रेल फाटकों पर दुर्घटनाओं पर अंकुश लगाने के उपाय:

इसके अलावा, भारतीय रेल द्वारा रेल फाटकों पर दुर्घटनाओं की रोकथाम करने के लिए किए जा रहे विभिन्न उपाय इस पुस्तक के **पृष्ठ सं. 71** पर 'रेलपथ एवं पुल' अध्याय में रेल फाटक, ऊपरि/निचले सड़क पुल के अंतर्गत संक्षेप में बताए गए हैं।

इसके अतिरिक्त, निम्नलिखित उपाय किए गए हैं:

(क) रेल फाटकों का अंतर्पाशन: 31.03.2024 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल ने रेल फाटकों पर संरक्षा का संवर्धन करने के लिए 11,062 रेल फाटकों पर सिगनलों के साथ अंतर्पाशन उपलब्ध करा दिए हैं। 2023-24 में 284 रेल फाटकों का अंतर्पाशन किए जाने के बावजूद, रेल फाटकों के बंद होने के कारण अंतर्पाशित रेल फाटकों की संख्या में कमी आई है।

(ख) रेल फाटक पर स्लाइडिंग बूम: विशेषकर उपनगरीय क्षेत्रों में सड़क वाहनों द्वारा रेल फाटक गेट 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 व्यडवस्था के साथ, सिगनल-प्रणाली रेलगाड़ी परिचालन पर कम से कम प्रभाव के साथ सामान्य ढंग से कार्य करना जारी रखती है। 31.03.2024 की स्थिति के अनुसार, 7,677 व्यस्त अंतर्पाशित रेल फाटकों पर लिफ्टिंग बैरियरों के साथ-साथ स्लाइडिंग बूम उपलब्ध करा दिए गए हैं, और आगे भी व्यस्त फाटकों को उत्तरोत्तर शामिल किया जा रहा है।

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 चलायमान ब्लॉक का सिद्धांत प्रारंभ किया गया है, जिसमें परिसंपत्तियों के एकीकृत अनुरक्षण/मरम्मत/बदलाव 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 निवारक उपाय शुरू किए जा सकें।
- **क्षेत्रीय रेलों के साथ संरक्षा समीक्षा बैठकें:** अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड 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 जाती रही हैं।
- **गहन रात्रिकालीन फुटप्लेट निरीक्षण:** फील्ड में एसएजी अधिकारियों, शाखा अधिकारियों तथा पर्यवेक्षकों के स्तर पर रात्रिकालीन निरीक्षणों सहित गहन फुटप्लेट निरीक्षण किए गए हैं।

- **नियमित संरक्षा अभियान और जागरूकता अभियान:** हाल की रेल दुर्घटनाओं से मिली सीख के साथ 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 आपदा प्रबंधन योजना तैयार की है। सभी क्षेत्रीय रेलों और मंडलों ने भी अपनी आपदा प्रबंधन योजना तैयार कर ली है। आपदा प्रबंधन योजना आपदा प्रबंधन के सभी पहलुओं जैसे आपदा जोखिम न्यूनीकरण, प्रशमन, तत्परता, प्रत्युत्तर, समुत्थान और वापस बेहतर पुनर्निर्माण को अंतर्विष्ट करते हुए एक रूपरेखा प्रदान करती है। यह संबंधित हितधारकों द्वारा कारगर आपदा प्रबंधन के लिए संसाधनों को तीव्रतापूर्वक जुटाने के लिए कार्य की स्पष्टता के साथ भी एक रूपरेखा प्रदान करती है।
- **मॉक ड्रिल/अभ्यास:** वित्त वर्ष 2023-24 में, भारतीय रेल ने सभी क्षेत्रीय रेलों को शामिल करते हुए 53 मंडलों में 55 स्थानों पर राष्ट्रीय आपदा मोचन बल के साथ विस्तृत आपदा प्रबंधन अभ्यास किया है। इसके अलावा, क्षेत्रीय रेलों द्वारा प्रत्येक मंडल में तिमाही मॉक ड्रिल की जाती है, जिसमें रेलों के संसाधनों जैसे दुर्घटना राहत रेलगाड़ियां, दुर्घटना राहत चिकित्सा वैन, ब्रेकडाउन क्रेन आदि को शामिल किया जाता है।
- **रेल दुर्घटनाओं से निपटने के लिए बचाव और राहत पर प्रशिक्षण:** भारतीय रेल आपदा प्रबंधन संस्थान ने अप्रैल, 2023 में राष्ट्रीय आपदा मोचन बल, राज्य आपदा मोचन बल, अन्य विशेष एजेंसियों और रेल कर्मियों के सहयोग से रेल सवारी डिब्बों से पानी से बचाने और पुनर्प्राप्ति में एक विशेष प्रशिक्षण कार्यक्रम का आयोजन किया। यह प्रशिक्षण इस प्रकार का पहला प्रशिक्षण था जिसमें लाइफ सेविंग सोसाइटी ऑफ इंडिया, कोलकाता और विशेष बचाव प्रशिक्षण अकादमी, गोवा जैसे पानी के नीचे बचाव में विशेषज्ञताप्राप्त एजेंसियों के प्रशिक्षकों को शामिल किया गया था। भारतीय रेल आपदा प्रबंधन संस्थान और राष्ट्रींय आपदा प्रबंधन संस्थान, नई दिल्ली ने संयुक्त रूप से भारतीय रेल के सेवारत अधिकारियों के लिए प्रत्येक वर्ष आपदा प्रबंधन योजना के लिए आपतन प्रतिक्रिया और उसकी तैयारी पर एक पाठ्यक्रम आयोजित करते हैं। वर्ष 2023-24 में भारतीय रेल आपदा प्रबंधन संस्थान द्वारा कुल 2,072 रेल कर्मचारियों और 356 रेल अधिकारियों को प्रशिक्षण प्रदान किया गया।

नेटवर्क

भारतीय रेल, 31.03.2024 की स्थिति के अनुसार, 69,181 मार्ग किलोमीटर की मार्ग लंबाई के साथ विश्व का एक सर्वाधिक विशाल रेल नेटवर्क है। इन 69,181 मार्ग किलोमीटर में बड़ी लाइन 66,820 मार्ग किलोमीटर (96.59%), मीटर लाइन 1,159 मार्ग किलोमीटर (1.67%) और छोटी लाइन 1,202 मार्ग किलोमीटर (1.74%) 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
2021-22	68,043	1,02,831	1,28,305
2022-23	68,584	1,06,493	1,32,310
2023-24	**69,181**	**1,09,748**	**1,35,207**

क्षेत्रीय रेलें/मुख्यालय	मार्ग किलोमीटर	चालित रेलपथ किलोमीटर	कुल रेलपथ किलोमीटर
मध्य, मुंबई	4,275	7,435	9,716
पूर्व, कोलकाता	2,841	6,067	7,698
पूर्व मध्य, हाजीपुर	4,377	7,048	9,332
पूर्व तट, भुवनेश्वर	3,071	5,609	6,987
उत्तर, नई दिल्ली	7,406	10,702	13,957
उत्तर मध्य, प्रयागराज	3,522	5,774	7,089
पूर्वोत्तर, गोरखपुर	3,492	5,373	5,581
पूर्वोत्तर सीमा, मालीगांव, (गुवाहाटी)	4,348	5,269	7,053
उत्तर पश्चिम, जयपुर	5,712	8,131	8,561

दक्षिण, चेन्नई	5,092	7,761	9,505
दक्षिण मध्य, सिकंदराबाद	6,610	10,227	12,310
दक्षिण पूर्व, कोलकाता	2,749	5,679	6,573
दक्षिण पूर्व मध्य, बिलासपुर	2,541	4,410	5,598
दक्षिण पश्चिम, हुबली	3,692	5,517	6,620
पश्चिम, मुंबई	6,284	8,840	11,101
पश्चिम मध्य, जबलपुर	3,124	5,817	7,394
मेट्रो रेल, कोलकाता	45	89	132
जोड़	**69,181**	**1,09,748**	**1,35,207**

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

निम्नांकित सारणी वर्ष 2023-24 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	4,016	7,017	8,647
अरुणाचल प्रदेश	12	12	27
असम	2,571	3,077	4,108
बिहार	3,959	6,008	7,263
छतीसगढ़	1,222	2,444	3,112
गोवा	69	122	113
गुजरात	5,051	6,631	8,256
हरियाणा	1,780	2,709	3,230
हिमाचल प्रदेश	313	316	380
झारखंड	2,651	4,859	6,178
कर्नाटक	3,647	5,498	6,794
केरल	1,048	1,766	2,126
मध्य प्रदेश	5,263	8,900	10,876
महाराष्ट्र	5,930	9,722	12,598
मणिपुर	56	56	70
मेघालय	9	9	13
मिजोरम	1	2	6
नागालैंड	25	25	41
ओड़िशा	2,985	5,506	6,574

राज्य/केन्द्र-शासित क्षेत्र	मार्ग किलोमीटर	चालित रेलपथ किलोमीटर	कुल रेलपथ किलोमीटर
पंजाब	2,265	2,879	3,680
राजस्थान	6,135	8,882	9,918
तमिलनाडु	4,038	5,880	7,188
तेलंगाना	2,015	3,101	3,753
त्रिपुरा	265	265	337
उत्तराखंड	346	451	516
उत्तर प्रदेश	8,823	14,375	17,436
पश्चिम बंगाल	4,161	8,466	10,615
केंद्र-शासित क्षेत्र			
चंडीगढ़	16	18	103
दिल्ली	188	355	694
जम्मू और कश्मीर	298	372	526
पुदुचेरी	23	25	29
जोड़	**69,181**	**1,09,748**	**1,35,207**

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 कृषि, उद्योग तथा जन साधारण के लिए महत्व थोक माल यातायात जैसे अयस्क एवं खनिज, लोहा एवं इस्पात, सीमेंट, खनिज तेल, खाद्यान्न एवं उर्वरक, कंटेनरीकृत कार्गो आदि के वाहक के रूप में सर्वविदित है। वर्ष 2023-24 के दौरान भारतीय रेल ने प्रति दिन 18.59 मिलियन यात्रियों तथा 4.34 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 के प्रबंधन हेतु 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 और 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 68 कार्यशील मंडल हैं और प्रत्येक एक मंडल रेल प्रबंधक के अधीन है। इसके अलावा, अनेक उत्पादन इकाइयां, प्रशिक्षण संस्थान, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम तथा अन्य कार्यालय हैं जो रेलवे बोर्ड के नियंत्रण के अधीन कार्य करते हैं।

रेलपथ और पुल

दिनांक 31.3.2024 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में			(किलोमीटर में)
(i)	मार्ग लंबाई	–	69,181
(ii)	चालित रेलपथ लंबाई		1,09,748
(iii)	कुल रेलपथ	–	1,35,207
वर्ष 2023-24 के दौरान निम्नलिखित कार्य किए गए:			
(i)	रेलपथ नवीकरण	–	5,950
(ii)	नई लाइन का निर्माण	–	2,806
(iii)	मीटर लाइन/छोटी लाइन से बड़ी लाइन में आमान परविर्तन	–	259
(iv)	इकहरी से दोहरी लाइन में परिवर्तन	–	2,244

नई लाइनें:

वर्ष 2023-24 के दौरान, निम्नलिखित रेलखंडों पर कुल 2,806 किलोमीटर नई लाइनों का निर्माण पूरा किया गया है:-

रेलवे	परियोजना	रेलखंड	किमी.
मध्य	वर्धा-नांदेड़ नई लाइन	वर्धा-देवली	14.9
	वर्धा-नांदेड़ नई लाइन	देवली-कलंब	24
	अहमदनगर-बीड-परली	आष्टी-अमलनेर	34
पूर्व	मुर्शिदाबाद-अजीमगंज नई लाइन	मुर्शिदाबाद-अजीमगंज नई लाइन	6.9
पूर्व मध्य	फतुहा-इस्लामपुर	बिहार शरीफ-अस्थावाँ	13
	नेउरा-दनियावां नई लाइन	जटडुमरी-दनियावाँ	22.8
पूर्व तट	खोरधा-बलांगीर नई लाइन	खंबेश्वरपल्ली-झारतरभा	11.2
	खोरधा रोड-बलांगीर	नुआगांव-दशपल्ला	15.5
	अंगुल-सुकिन्दा नई लाइन	बुढापंक-कमलंगा	5.7
	खुर्दा-बलांगीर	सोनपुर-खम्बेश्वरपल्ली	10.5
	अंगुल-सुकिन्दा नई लाइन कनेक्शन	तालचेर रोड जंक्शन-कमलांग	7.5
उत्तर	रोहतक-महम-हांसी नई लाइन	मेहम-गढ़ी	24
	रोहतक-महम-हांसी नई लाइन	गढ़ी-हांसी	12
	यूएसबीआरएल	बनिहाल खड़ी	15
	यूएसबीआरएल	खड़ी-सांगलदान	33.4
पूर्वोत्तर	गाजीपुर सिटी-तारीघाट	गाजीपुर सिटी-तारीघाट	9.63
	गाजीपुर-तारीघाट	गाजीपुर घाट-तारीघाट	7.2

उत्तर पश्चिम	अ.अ.मा.सं. परीक्षण रेलपथ	गुदा-जबडीनगर	13
	अ.अ.मा.सं. परीक्षण रेलपथ	गुदा हाई स्पीड लूप	6.8
	दौसा-गंगापुर सिटी	डीडवाना-लालसोट	8.5
दक्षिण	कारैक्काल-पेरलम नई लाइन		13
	चिन्नसेलम-कल्लाकुरिची नई लाइन		8
दक्षिण मध्य	मनोहराबाद-कोत्तपल्ली नई लाइन	सिद्दीपेट-दूदेडा	11.1
	नडिकुडी-श्रीकालहस्ती नई लाइन	गुंडकम्मा-दरसी	27.8
दक्षिण पूर्व मध्य	दल्लीराझरा-रोघाट	अंतागढ़-ताड़ोकी	17.7
दक्षिण पश्चिम	गदग-वाडी नई लाइन	हनमापुर-लिंगन बांदी	10.8
	गिणिगेरा-रायचूर नई लाइन	कराटगी-सिंधनूर	18.3
पश्चिम	छोटा उदेपुर-धार नई लाइन	खंडाला-जोबट	14.62
पश्चिम मध्य	रामगंज मंडी-भोपाल	अकलेरा-घाटोली	16
	ललितपुर-सिंगरौली	रीवा-गोविंदगढ़	20
	रामगंजमंडी-भोपाल नई लाइन	निशातपुरा-संत हिरदाराम नगर	9.6
डीएफसी सीआईएल	ईडीएफसी	अहरौरा रोड-डीडीयू	54
	ईडीएफसी	सानेवाल-शम्भू	80
	ईडीएफसी	पिलखनी-न्यू शम्भू	99
	ईडीएफसी	रूमा-शुजातपुर	260
	ईडीएफसी	डीडीयू-सोननगर	274
	ईडीएफसी	शुजातपुर-अहरौरा रोड	390
	ईडीएफसी	खुर्जा-दादरी	94
	ईडीएफसी	भाऊपुर-भीमसेन	100
	ईडीएफसी	खुर्जा-खतौली (एसएल)	134
	ईडीएफसी	खतौली-पिलखनी (एसएल)	88
	डब्ल्यूडीएफसी	रेवाड़ी-दादरी	258
	डब्ल्यूडीएफसी	भेस्तान-संजान	216
	डब्ल्यूडीएफसी	मकरपुरा-भेस्तान	260
मेट्रो	जोका-एस्प्लानेड मेट्रो परियोजना	माझेरहाट-ताराताला	1.25
	न्यू गडियां-एयरपोर्ट मेट्रो परियोजना	हेमन्त मुखोपाध्याय-बेलेघाटा	8.8
	नोआपाडा-बारासात	नोआपाड़ा-दमदम कैंट	5.68
	कवि सुभाष-राजारहाट के रास्ते दम दम हवाई अड्डा	कवि सुभाष-हेमन्त मुखोपाध्याय	10.8
	पूर्व पश्चिम गलियारा	हावड़ा मैदान-एस्प्लानेड	9.6
	जोड़		**2,806**

आमान परिवर्तन:

2023-24 के दौरान 259 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.
पूर्व	कृष्णनगर-आमघाटा	कृष्णनगर-आमघाटा	8.3
पूर्व मध्य	झंझारपुर-लौकहा बाजार	महरैल-वाचस्पति नगर	13
	जयनगर-दरभंगा-नरकटियागंज	अमोलवा-गौनाहा	9.8
	सकरी-निर्मली एवं सहरसा फारबिसगंज	महरेल-वाचस्पति नगर	12.5
	झंझारपुर-लौकहा बाजार	वाचस्पति नगर-लौकहा बाजार	23
उत्तर मध्य	ग्वालियर-श्योपुर कलाँ	ग्वालियर-बिरलानगर-रायरू	15
	ग्वालियर-श्योपुर कलाँ	रायरू-सुमावली	24
	ग्वालियर-श्योपुर कलाँ	सुमावली-जौरा अलापुर	16
	ग्वालियर-श्योपुर कलाँ	जौरा अलापुर-कैलारस	13
पूर्वोत्तर	लखनऊ-पीलीभीत	शाहगढ़-पीलीभीत	24.5
दक्षिण मध्य	रतलाम-खंडवा-अकोट-अकोला	खंडवा-अमलाखुर्द	46
	अकोला-खंडवा आमान परिवर्तन	गुडी-अमलाखुर्द	9
दक्षिण पूर्व मध्य	केन्द्री-धमतरी	केन्द्री-अभनपुर	7
पश्चिम	कटोसन रोड-चणस्मा-रानुज	कटोसन रोड-चणस्मा-रानुज	38.1
	जोड़		**259**

दोहरीकरण:

2023-24 के दौरान 2,244 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	वर्धा-नागपुर तीसरी लाइन	बुटीबोरी-खापरी	15.3
	वर्धा-नागपुर चौथी लाइन	बुटीबोरी-खापरी	15.3
	वर्धा-बल्हारशाह तीसरी लाइन	सेवाग्राम-चित्तौडा	1.5
	इटारसी-नागपुर तीसरी लाइन	नरखेड़-टीगांव	27.1
	पुणे-मिरज-लोंडा	नांद्रे-सांगली	12.62
	दौंड-मनमाड दोहरीकरण	बेलापुर-पढेगांव	12.42
	मनमाड-जलगांव तीसरी लाइन	नांदगांव-मनमाड	25.1
	दौंड-मनमाड दोहरीकरण	सारोला-अकोलनेर	5.8
	पुणे-मिरज दोहरीकरण	आदर्की-वाठार	10.1
	दौंड-मनमाड दोहरीकरण	बेलवंडी-विसापुर	14
	पुणे-मिरज	नीरा-लोनंद	7.64
	पुणे-मिराज दोहरीकरण	सांगली-मिरज	9.44
	पुणे-मिराज दोहरीकरण	तारगांव-मसूर-शिरवडे	17.9
	एमएमटीएस चरण-II	सनतनगर-मौला अली सी केबिन	21

	दौंड-मनमाड	निंबलक-विलाद-वाम्बोरी	21
	इटारसी-नागपुर तीसरी लाइन	कोहली-भारतवाड़ा	23
पूर्व	रामपुरहाट-मुरारई तीसरी लाइन	रामपुरहाट-चात्रा	22.6
	रामपुरहाट-मुरारई तीसरी लाइन	चात्रा-मुरारई	7
	मणिग्राम-निमतिता दोहरीकरण	सुजनीपाडा-अहिरन	6.6
पूर्व मध्य	रमना-सिंगरौली दोहरीकरण	झरोखास-म्योरपूर-रेणुकूट	15
	टोरी- शिवपुर तीसरी लाइन	शिवपुर-फुलबसिया	9.4
	सगौली-वाल्मीकिनगर	भैरोगंज-खरपोखरा	8
	मुजफ्फरपुर-सगौली दोहरीकरण	सेमरा-सागौली	9
	बन्धुआ-पैमार आरओआर लाइन	बंधुआ-पैमार आरओआर लाइन	24.2
	टोरी-शिवपुर तीसरी लाइन	फुलबसिया-बुकरू	6
	समस्तीपुर-दरभंगा	किशनपुर-रामभद्रपुर	6.5
	किऊल-गया दोहरीकरण	शेखपुरा-काशीचक	14.5
	पतरातू-सोननगर तीसरी लाइन	चियांकी-रजहरा	25.7
	टोरी-शिवपुर तीसरी लाइन	बुकरू-बिराटोली	20
	सागौली-वाल्मीकिनगर	बगहा-वाल्मीकिनगर	9
	रमना-सिंगरौली	जोगीडीह-सलई बनवाँ खंड	22
	पतरातू-सोननगर तीसरी लाइन	जपला-मोहम्मद गंज	19
	मुजफ्फरपुर-सगौली दोहरीकरण	जीवधारा-बापू धाम मोतिहारी	8.5
	किऊल-गया दोहरीकरण	काशीचक-वारिसली गंज	9.8
	रमना-सिंगरौली दोहरीकरण	महुआरिया-दुद्धीनगर	12
	करैला रोड-शक्तिनगर	कृष्णशिला-अनपरा रोड	5.6
	पतरातू-सोननगर तीसरी लाइन	अंकोराह-सोननगर	14.4
	पतरातू- सोननगर	रे-पतरातू	29.3
पूर्व तट	कोत्तवलसा-कोरापुट	एस.कोटा-बोड्डावारा	7.3
	संबलपुर-तालचेर	संबलपुर सिटी-मानेस्वर	9
	बांसपनी-दैतारी-तोमका-जखापुरा दोहरीकरण	नयागढ़-पोरजनपुर	15.46
	संबलपुर-तालचेर दोहरीकरण	संबलपुर सिटी-संबलपुर	6.1
	खुर्दा-बारंग तीसरी लाइन	भुवनेश्वर-मंचेश्वर	5.6
	भद्रक-नेरैंडी तीसरी लाइन	हरिदासपुर-बायरी	16.8
	कोट्टावलसा-कोरापुट दोहरीकरण	शिमिलिगुडा-अराकू-गोरपुर	21.6
	बासपानी-दैतारी-तोमका-जखापुरा दोहरीकरण	तांगिरियापाल-टोमका	10.12
	कोरापुट-रायगडा दोहरीकरण	दामनजोड़ी- बैगुडा	14.6
	विजयनगरम-टिटलागढ़ तीसरी लाइन	सिंगापुर रोड-रायगडा	9.2
	विजयनगरम-टिटलागढ़ तीसरी लाइन	जेमादेईपेंठ पार्वतीपुरम	31.6
उत्तर	अकबरपुर-बाराबंकी दोहरीकरण	राडौली-सोहवाल	22
	आनंद विहार-तिलक ब्रिज तीसरी और चौथी लाइन	आनंद विहार-यार्ड	4.4
	अकबरपुर-बाराबंकी दोहरीकरण	रसौली-सफदरगंज	11
	राजपुरा-बठिंडा दोहरीकरण	सेखा-बरनाला-हदिया	15.4
	अकबरपुर-बाराबंकी दोहरीकरण	अयोध्या-दर्शन नगर	5.2
	जौनपुर-जौनपुर सिटी कॉर्ड लाइन	जौनपुर जं.-जौनपुर सिटी	2
	अकबरपुर-बाराबंकी दोहरीकरण	राडौली-पटरंगा	16

	जौनपुर–अकबरपुर दोहरीकरण	शाहगंज–तुलसीनगर	19
	अकबरपुर–बाराबंकी दोहरीकरण	अयोध्या धाम–सलारपुर	15.33
	अकबरपुर–बाराबंकी दोहरीकरण	रसौली–बाराबंकी	7.45
	जौनपुर–अकबरपुर दोहरीकरण	तुलसीनगर–जाफरगंज	17.12
	अकबरपुर–बाराबंकी दोहरीकरण	सलारपुर– सोहवाल	7
	अकबरपुर–बाराबंकी दोहरीकरण	सफदरगंज– पटरंगा	28.4
	राजपुरा–बठिंडा दोहरीकरण	दौनकलां–नाभा	32.44
	जौनपुर–अकबरपुर दोहरीकरण	अकबरपुर–जाफरगंज	8
उत्तर मध्य	परखम–चिकासना को जोड़ने वाली अछनेरा बाईपास लाइन	परखम–चिकासना	1.6
	रूमा–चंदारी तीसरी लाइन	रूमा–चंदारी तीसरी लाइन	13.5
	चिपियाना बुजुर्ग–दादरी चौथी लाइन	चिपियाना बुजुर्ग–मारीपत चौथी लाइन	6.5
	झांसी–बीना तीसरी लाइन	धौरा–आगासोद	28
	प्रयागराज–डीडीयू तीसरी लाइन	छेओकी– करछना	9
	झांसी–मथुरा तीसरी लाइन	झांसी–चिरूला	16
	झांसी–मथुरा तीसरी लाइन	चिरूला–दतिया	7
	मथुरा यार्ड रीमॉडलिंग	मथुरा यार्ड	4
	मथुरा–झांसी तीसरी लाइन	हेतमपुर–मुरैना	14.13
	मथुरा–झांसी तीसरी लाइन	डबरा–दतिया	30.4
पूर्वोत्तर	रोजा–सीतापुर–बुढ़वल दोहरीकरण	सुंधियामऊ–पैंतीपुर	20.5
	भटनी–औंड़िहार	औंड़िहार–सादात	19.2
	रोजा–सीतापुर–बुढ़वल दोहरीकरण	सरैयाँ–पैंतीपुर	18.5
	गोरखपुर–कुसम्ही–नकहा जंगल तीसरी लाइन	गोरखपुर कैंट–कुसम्ही	10
	रोजा–सीतापुर–बुढ़वल	बुढ़वल–सुंधिया मऊ	11
	भटनी–पिवकोल बाईपास लाइन	भटनी–पिवकोल बाईपास	7
		भटनी–पिवकोल दोहरीकरण	3.5
	छपरा–बलिया दोहरीकरण, छपरा–छपरा कचहरी तीसरी लाइन	गौतम स्थान–छपरा दोहरीकरण, छपरा–छपरा कचहरी तीसरी लाइन	11.85
	रोजा–सीतापुर–बुढ़वल दोहरीकरण	सीतापुर जंक्शन–सीतापुर सिटी	4.7
	मऊ–शाहगंज	रसड़ा–इन्दारा	28
	मऊ–शाहगंज दोहरीकरण	खुरहट–सठियांव खंड	18.2
पूर्वोत्तर सीमा	न्यू बंगाईगांव–गोलपाड़ा–कामाख्या	आजरा–मिर्जा	11.4
	न्यू बंगाईगांव–अगथोरी–रंगिया	पाठशाला–नलबाड़ी	28
	न्यू बंगाईगांव–अगथोरी बरास्ता रंगिया	बिजनी–सरभोग	18.9
	बंगाईगांव–गोलपाड़ा–कामाख्या	धूपधारा–बामुणीगांव	25.5
	न्यू बंगाईगांव–अगथोरी बरास्ता रंगिया	चांगसारी–अगटोरी	7.5
	न्यू बंगाईगांव–कामाख्या बरास्ता गोलपाड़ा	न्यू बामुणीगांव–चयगांव	8.65
	न्यू बंगाईगांव–अगथोरी बरास्ता रंगिया	बाइहाटा–चांगसारी	10.2
उत्तर पश्चिम	फुलेरा–डेगाना दोहरीकरण	फुलेरा–गोविंदी मारवाड़	27
	फुलेरा–डेगाना दोहरीकरण	कुछमन–नावा सिटी	16.2
दक्षिण	मदुरै–वांची–तूतीकोरिन	मिलविट्टान–तूतीकोरिन	7.67
	मणियाच्ची–नागरकोइल दोहरीकरण	तिरुनेलवेली–मेलप्पालयम	3.6

	मणियाच्ची–नागरकोइल दोहरीकरण	नागरकोइल जंक्शन–आरलवायमोषि	16.3
	त्रिवेन्द्रम–कन्याकुमारी दोहरीकरण	नागरकोइल जंक्शन–नागरकोइल टाउन	1.5
	त्रिवेन्द्रम–कन्याकुमारी दोहरीकरण	नागरकोइल टाउन–नागरकोइल जंक्शन	7.5
	त्रिवेन्द्रम–कन्याकुमारी दोहरीकरण	नागरकोइल जंक्शन–कन्याकुमारी	17.3
दक्षिण मध्य	काजीपेट–विजयवाड़ा तीसरी लाइन	चिंतलपल्ली–नेकोंडा	19.9
	गुंटूर–गुंटकल दोहरीकरण	तर्लुपाडु–जग्गंभोटला कृष्णापुरम	20.4
	गुंटूर–गुंटकल दोहरीकरण	मद्दिकेरा–गुंटकल	10.8
	गुंटूर–गुंटकल दोहरीकरण	सावल्यपुरम–चीकाटीगालापलेम	14.9
	विजयवाड़ा–गुडूर तीसरी लाइन	मनुबोलु–गुडूर	9.4
	विजयवाड़ा बाईपास	विजयवाड़ा उत्तरी केबिन से गुणढ़ला	6.1
	काजीपेट–बल्हारशाह तीसरी लाइन	माकुडी–सिरपुरकागजनगर	28
	विजयवाड़ा–गुडूर तीसरी लाइन	बापटला–चीराला	15
	गुंटूर–गुंटकल दोहरीकरण	सातुलूर–मुनुमाका	16.6
	गुंटूर–गुंटकल दोहरीकरण	मलकापुरम–डोन	11.2
	काजीपेट–विजयवाड़ा तीसरी लाइन	चिंतलपल्ली–वारंगल	12
	गुंटूर–गुंटकल दोहरीकरण	जेबीके–गिढ़लूर	26.5
	काजीपेट–बल्हारशाह तीसरी लाइन	उप्पल–हसनपर्ती	12.77
	विजयवाड़ा–गुडूर तीसरी लाइन	सुरेड्डीपालेम–करवटि	18.93
	गुंटूर–गुंटकल दोहरीकरण	बेतमचला–बुग्गनिपल्ली	6.2
	विजयवाड़ा–गुडूर	सुन्डूरू–बापट्ला	31
दक्षिण पूर्व मध्य	बिलासपुर–झारसुगुड़ा चौथी लाइन	हिमगिर–जामगा	20
	राजनांदगांव–कलमना तीसरी लाइन	धानोली–गुदमा	20
	बिलासपुर–झारसुगुड़ा चौथी लाइन	सक्ती–झाराडीह	10
	उस्लापुर–बिलासपुर आरओआर	उस्लापुर–बिलासपुर आरओआर	11
	अनूपपुर–कटनी तीसरी लाइन	अनूपपुर–अमलाई	12.7
	अनूपपुर–कटनी तीसरी लाइन	चंदिया–लोरहा	9
	राजनांदगांव–नागपुर तीसरी लाइन	सलवा–कन्हान–कामटी	10
	अनुपूर–कटनी तीसरी लाइन	सिंहपुर–शहडोल–बधवाबारा	14.3
	अनुपूर–कटनी तीसरी लाइन	रूपोंद–विलायतकलां	8.5
	रायपुर–टिटिलागढ़ दोहरीकरण	रायपुर–रायपुर हाल्ट	3.1
दक्षिण पूर्व	बन्डामुन्डा–रांची दोहरीकरण	लिंक बी–लिंक सी बन्डामुन्डा	3.2
	तालगड़िया–बोकारो	चास–इस्पातनगर	7.87
	झारसुगुड़ा–सरडेगा दोहरीकरण	केछोबाहाल–लिकेरा–बरपाली	22.7
	रांची–बन्डामुन्डा दोहरीकरण	नवगांव–ओरगा	6.8
	तालगड़िया–बोकारो दोहरीकरण	इस्पातनगर–बोकारो एन	10.8
	खड़गपुर–आदित्यपुर तीसरी लाइन	नीमपुरा–कलाईकुण्डा	3
	बांशपानी–दैतारी–जखापुरा दोहरीकरण	नयागड–जरोली	15
	खड़गपुर–आदित्यपुर तीसरी लाइन	घाटशिला–सालगाझारी	33.44
	झारसुगुड़ा–सरडेगा दोहरीकरण	बारपाली–सरडेगा दोहरीकरण	8
	नारायणगढ़–भद्रक तीसरी लाइन	रानीताल–रानीताल (एल) चौथी लाइन	3
	नारायणगढ़–भद्रक तीसरी लाइन	रानीताल–रानीताल (एल) तीसरी लाइन	3
	बन्डामुन्डा–रांची	पकरा–कुरकुरा	8

दक्षिण पश्चिम	लोंडा–मिराज	उगारखुर्द–विजयनगर	18.4
	लोंडा–मिराज दोहरीकरण	कुडची–उगरखुर्द दोहरीकरण	6.5
	गदग–होटगी दोहरीकरण	गुलेदागुड्डा–बागलकोट	13
	लोंडा–मिरज दोहरीकरण	विजयनगर–मिरज	5.6
	होसपेटे–तिनाईघाट दोहरीकरण	कलेम–सावर्डे	10
पश्चिम	महेसाणा–पालनपुर दोहरीकरण	महेसाणा–भांडू	8.9
	उधना–सूरत तीसरी लाइन	उधना–सूरत	2.65
	एमएमसीटी–बोरीवली 6वीं लाइन	बीडीटीएस–गोरेगांव	8.7
	इंदौर–देवास दोहरीकरण	बरलई–लक्ष्मीबाई नगर	21
	आनंद–गोधरा दोहरीकरण	आनंद–ओड	17
	महेसाणा–पालनपुर दोहरीकरण	पालनपुर–धारेवाड़ा	24.1
	नीमच–रतलाम दोहरीकरण	धोसावास–नामली	11
पश्चिम मध्य	कटनी–बीना तीसरी लाइन	घटेरा–सगोनी	16
	कटनी–बीना तीसरी लाइन	गिरवर–लिधोरा खुर्द	10
	कटनी–सिंगरौली दोहरीकरण	महरोई–विजयसोता	19.5
	बीना–कटनी तीसरी लाइन	सलैया–सगोनी	18
	बीना–कटनी तीसरी लाइन	बांदकपुर–दमोह	15
	बुदनी–बरखेड़ा तीसरी लाइन	बुदनी–बरखेड़ा	26.5
	इटारसी डाउन लाइन फ्लाईओवर	इटारसी डाउन लाइन फ्लाईओवर	12
	इटारसी में पोवारखेड़ा–जुझारपुर फ्लाईओवर	पोवारखेड़ा–जुझारपुर	18
	बीना–कटनी तीसरी लाइन	सुमरेरी–जरूवाखेड़ा–ईसरवारा	18
	कुल		**2,244**

आमान-वार विवरण:

यद्यपि कुल मार्ग किलोमीटर में 96.59% बड़ी लाइन है, परन्तु इसने ही 100% माल यातायात निपज (शुद्ध टन किलोमीटर) और 99.96% यात्री यातायात निपज (यात्री किलोमीटर) का सृजन किया है।

दिनांक 31.03.2024 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 जोड़**
	विद्युतीकृत	**अविद्युतीकृत**	**जोड़**	**विद्युतीकृत**	**अविद्युतीकृत**	**जोड़**	
बड़ी (1676 मिमी)	31,475	4,251	35,726	30,778	316	31,094	66,820
मीटर (1000 मिमी)		1,159	1,159	-	-	-	1,159
छोटी (762 मिमी/ 610 मिमी)		1,202	1,202	-	-	-	1,202
जोड़	**31,475**	**6,612**	**38,086**	**30,778**	**316**	**31,094**	**69,181**
कुल मार्ग किलोमीटर का %	**-**	**-**	**55.05**	**-**	**-**	**44.95**	**100.00**

लगभग सभी दोहरी/बहुल लाइन और विद्युतीकृत मार्ग रेलखंड बड़ी लाइन हैं। मीटर लाइन और छोटी लाइन अधिकांशतः इकहरी लाइन एवं अविद्युतीकृत रेलखंड हैं। वर्ष 1950-51 और 2023-24 के बीच, बड़ी लाइन पर यातायात घनत्व (मिलियन सकल टन किलोमीटर प्रति चालित रेलपथ किलोमीटर) 4.29 से बढ़कर 23.53 हो गया है।

रेलपथ नवीकरण और अनुरक्षण:

वर्ष 2023-24 के दौरान, संपूर्ण रेलपथ नवीकरण इकाइयों में 5,950 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)
2022-23	16,325.17	5,227
2023-24	***17,850.27**	**5,950**

*अनंतिम

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 एक रेल प्रणाली की आधारभूत अवसंरचना है और सदैव वृद्धिशील यातायात बोझ को वहन करती है। भारतीय रेल के उच्चतर गति और भारी धुरा भार परिचालन ने रेलपथ संरचना का उन्नयन करना आवश्यक बनाया है। रेलपथ को आधुनिक बनाने के उद्देश्य से कई नीतिगत पहलें की गई हैं।

रेलपथ संरचना का नवीकरण के समय उन्नयन किया जाता है। स्लीपरों का लकड़ी, इस्पात और सीएसटी-9 से पीएससी (साधारण/ज्यादा चौड़े) स्लीपरों में उन्नयन किया जा रहा है। 90आर/52 किग्रा 72/90 यूटीएस पटरियों के स्थान पर ज्यादा भारी सेक्शन और उच्च तनय सामर्थ्य की 60 किग्रा 90 यूटीएस/आर 260 पटरियों का उपयोग किया जा रहा है। इसी प्रकार, पूर्ववर्ती फिश प्लेट जॉइंटों के स्थान पर मुख्यतः लंबी पटरी पैनलों या वेल्डित पटरियों का उपयोग किया जा रहा है। मोटे वेब स्विचों का उपयोग करके ज्यादा मजबूत टर्नआउट को मुख्य मार्गों और उच्च घनत्व मार्गों पर क्रमिक रूप से शुरू किया गया है। दिनांक 31.03.2024 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल की बड़ी मुख्य लाइनों में लगभग 90.79% लंबाई में लंबी वेल्डित पटरियां, 99.47% लंबाई में पीएससी स्लीपर और 99.44% लंबाई में 52 किग्रा/60 किग्रा 90 अथवा उच्चतर यूटीएस पटरियां थीं।

वेल्डित पटरियां:

अधिकांश बड़ी लाइन रेलपथों में पटरियों को लंबी वेल्डित पटरियों में बदला गया है। 39 मीटर से कम लंबी अल्प-वेल्डित पटरियां और इकहरी पटरियां केवल उन स्थानों पर सीमित हैं जहां तकनीकी दृष्टि से वेल्डित पटरियां अनुमेय नहीं है। दिनांक 31.03.2024 की स्थिति के अनुसार, लंबी वेल्डेड पटरियों वाली 93,844.2 किमी लंबाई तथा छोटी वेल्डेड पटरियों वाली 8,648.4 किमी लंबाई वाली पटरियां, भारतीय रेल की मुख्य लाइनों में कुल रेल पटरियों का लगभग 99.2% हिस्सा हैं।

पुलः

दिनांक 01.04.2024 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में 1,63,810 पुल हैं जिनमें से 740 महत्वपूर्ण पुल, 13,176 बड़े पुल और 1,49,894 छोटे पुल हैं। वर्ष 2023-24 के दौरान, रेलगाड़ी परिचालन की संरक्षा का संवर्धन करने के लिए 2,132 पुलों का सुदृढ़ीकरण/पुनर्स्थापन/पुनर्निर्माण किया गया है।

रेल फाटकः

रेल फाटक, विनिर्दिष्ट नियमों एवं शर्तों द्वारा शासित विनियमित विधि से यातायात का सुचारू चालन साध्य बनाने के लिए होते हैं। 01.04.2024 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में रेल फाटकों की स्थिति इस प्रकार है;-

रेल फाटकों की कुल संख्या	:	17,773
चौकीदार वाले रेल फाटकों की संख्या	:	17,260 (97%)
बिना चौकीदार वाले रेल फाटकों की संख्या	:	513 (3%)

भारतीय रेल द्वारा सड़क उपयोगकर्ताओं और रेल यात्रियों की संरक्षा के लिए रेल फाटकों को उत्तरोतर समाप्त करने का विनिश्चय किया गया है। वर्ष 2023-24 के दौरान, 784 अदद बिना चौकीदार वाले रेल फाटकों को समाप्त किया जा चुका है। 31.01.2019 तक, बड़ी लाइन पर बिना चौकीदार वाले सभी रेल फाटकों को समाप्त किया जा चुका है।

रोड ओवर/अंडर ब्रिजः

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 रोड ओवर/अंडर ब्रिज/सब-वे से बदला जा रहा है।

वर्ष 2023-24 के दौरान, भारतीय रेल में लागत में भागीदारी, रेल लागत/समायोजन कार्य, निक्षेप/बीओटी शर्तों के अंतर्गत और भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा 296 रोड ओवर ब्रिज और 782 रोड अंडर ब्रिज/सब-वे का निर्माण किया गया है।

पुल निरीक्षण एवं प्रबंधन प्रणालीः

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।

भूमि प्रबंधनः

दिनांक 31.03.2024 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल का 4.90 लाख हेक्टेयर भूमि पर स्वामित्व था। इसमें से लगभग 81% भूमि रेलों के परिचालनिक और सम्बद्ध उपयोगों के अधीन है, जैस रेलपथ, रेलवे स्टेशन, कारखाने और कर्मचारी कालोनियां, आदि।

इस भूमि का विवरण इस प्रकार है:

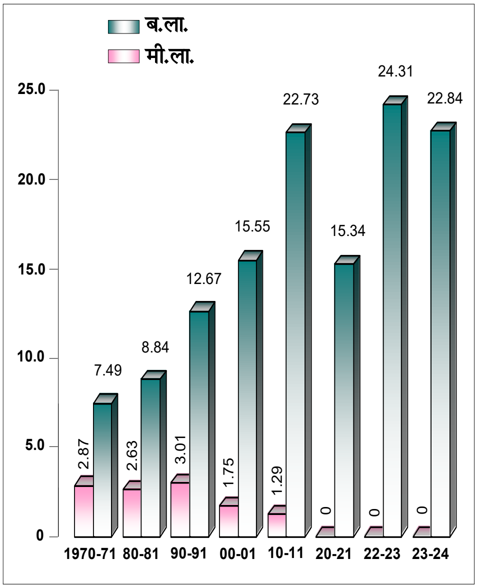
क्र.सं.	विवरण	क्षेत्रफल (लाख हेक्टेयर में)
1.	रेलवे स्टेशन, कालोनियों आदि सहित रेलपथ तथा संरचनाएं	3.50
2.	वनरोपण	0.32
3.	'अधिक अनाज उगाओ' योजना	0.022
4.	वाणिज्यिक कार्यों के लिए लाइसेंस	0.036
5.	मत्स्यपालन जैसे अन्य उपयोग	0.12
6.	अतिक्रमण	0.01
7.	खाली भूमि	0.89
	जोड़	**4.9**

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 2023-24 के दौरान रेलवे ने 75.92 लाख पेड़ों का सामूहिक वृक्षारोपण किया। इसके अलावा, रेलवे अधिक से अधिक पेड़ लगाने के सभी प्रयास कर रही है।

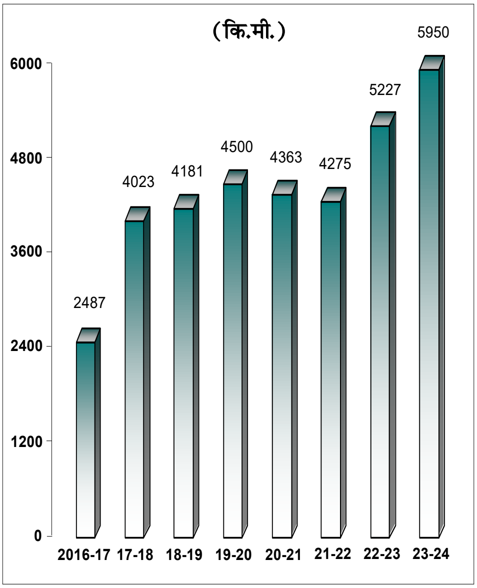
यातायात घनत्व

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



रेलपथ नवीकरण

प्रतिवर्ष



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 31.03.2024 तक, कुल 1060.97 हेक्टेयर (लगभग) के 143 स्थानों को वाणिज्यिक विकास के लिए और 109 स्थानों को कालोनी पुनर्विकास के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपा गया है। 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 31.03.2024 की स्थिति के अनुसार, कुल 84 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।

रेलपथ अनुरक्षण

विद्युतीकरण

भारतीय रेल की मिशन 100% विद्युतीकरण नीति को देश के संपूर्ण ऊर्जा क्षेत्र के लिए महत्वपूर्ण माना जाता है। शुरूआत 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 यह महत्वपूर्ण पर्यावरणीय लाभ सुलभ कराएगा। 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 के लिए औसत गति और लदान को बढ़ाती है, जो रेलवे को आधनिुक बनाने और आर्थिक विकास के लिए समर्थन प्रदान करने के विशालकाय अवसर में परिणत होता है। विद्युतीकरण कार्बन फुटप्रिंट का न्यूनीकरण करके स्वच्छ परिवहन उपलब्ध कराने और देश के लिए परिवहन का पर्यावरण अनुकूल, हरित एवं स्वच्छ साधन सुलभ कराकर अपने नागरिकों की आकांक्षाओं को पूरा करेगा।

लंबे समय से, रेलवे को अधिकांशतः कोयला और डीजल ईंधन द्वारा चलाया गया था, लेकिन 1947 में स्वतंत्रता के बाद 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, 2024 तक, भारतीय रेल में विद्युतीकरण को 62,253 मार्ग किलोमीटर तक बढ़ा दिया गया है जिसमें कोंकण रेल शामिल नहीं है। यह कुल बड़ी लाइन रेल नेटवर्क का लगभग 90% है।

II. रेल विद्युतीकरण की प्रगतिः

(क) स्वतंत्रता पश्चात विद्युतीकरण की प्रगति नीचे सारणीबद्ध हैः

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
2022	51,804
2023	58,074
2024	**62,253**

(ख) वर्ष 2023-24 के दौरान, कीर्तिमान 4,644 मार्ग किलोमीटर का विद्युतीकरण किया गया है।

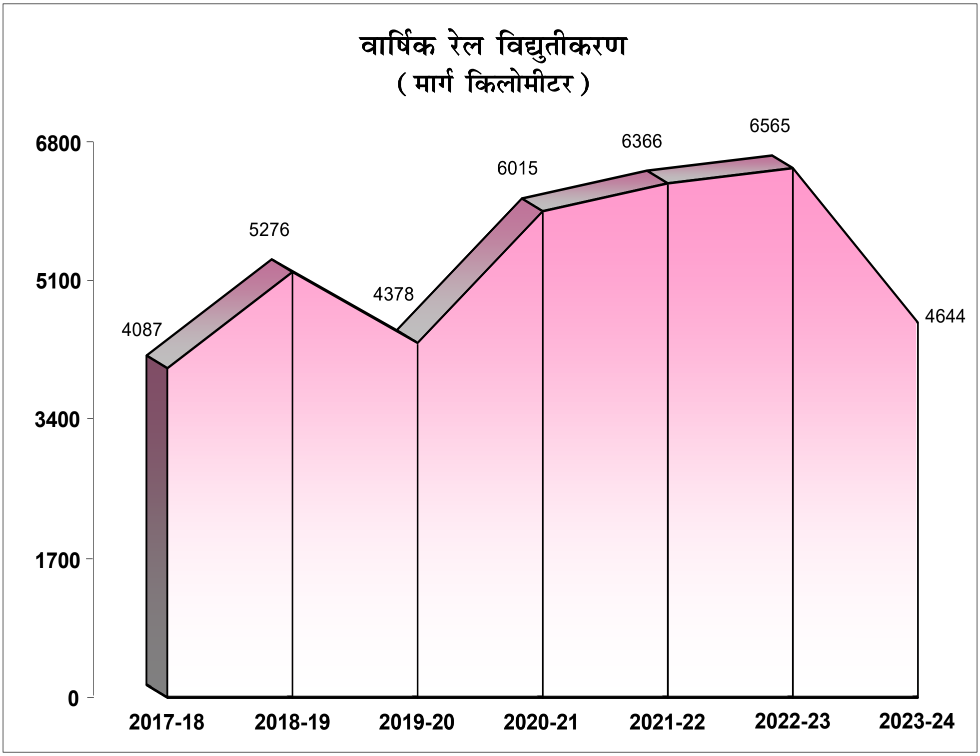
III. विद्युतीकृत रेलखण्ड (2023-24 में) :

क्र.सं.	रेलखंड	रेलवे	राज्य	मार्ग कि.मी.
1	अहमदनगर - न्यू लोनी - आष्टी	मध्य	महाराष्ट्र	**67**
2	अजीमगंज - जियागंज	पूर्व	पश्चिम बंगाल	**7**
3	बुधपंक - कमलांगा	पूर्व तट	ओडिशा	**6**
4	झारतारभा - सोनपुर	पूर्व तट	ओडिशा	**23**
5	नुआगांव - दसपल्ला	पूर्व तट	ओडिशा	**15**
6	अमोलवा - गौनाहा	पूर्व मध्य	बिहार	**10**
7	बंधुआ - पैमार	पूर्व मध्य	बिहार	**24**
8	बिरौल - हरनगर	पूर्व मध्य	बिहार	**7**
9	निर्मली - फारबिसगंज	पूर्व मध्य	बिहार	**104**
10	सरायगढ़ - गढ़बरूआरी	पूर्व मध्य	बिहार	**36**
11	फाजिल्का - अबोहर - श्रीगंगानगर	उत्तर	पंजाब	**92**
12	धरम - बनिहाल - खड़ी	उत्तर	जम्मू और कश्मीर	**52**
13	रोहतक - मेहम - हांसी	उत्तर	हरियाणा	**68**
14	फिरोजपुर - लोहियां खास	उत्तर	पंजाब	**65**
15	फिरोजपुर सिटी - हुसैनीवाला और फिरोजपुर सिटी - फाजिल्का	उत्तर	पंजाब	**95**
16	फिरोजपुर - फाजिल्का	उत्तर	पंजाब	**120**
17	जालंधर कैंट - होशियारपुर	उत्तर	पंजाब	**36**
18	जैजों दोआबा - नवांशहर दोआबा-राहों	उत्तर	पंजाब	**37**
19	ग्वालियर - जौरा अलापुर	उत्तर मध्य	मध्य प्रदेश	**51**
20	गाजीपुर - तारीघाट	पूर्वोत्तर	उत्तर प्रदेश	**7**
21	कुरैया - पीलीभीत	पूर्वोत्तर	उत्तर प्रदेश	**52**
22	अलीपुरद्वार - न्यू कूचबिहार	पूर्वोत्तर सीमा	पश्चिम बंगाल	**24**
23	बदरपुर - अगरतला	पूर्वोत्तर सीमा	असम और त्रिपुरा	**229**
24	अरुणाचल - जिरीबाम	पूर्वोत्तर सीमा	असम	**50**
25	अजरा - कामाख्या	पूर्वोत्तर सीमा	असम	**11**
26	करीमगंज - मैशासन	पूर्वोत्तर सीमा	असम	**10**
27	बराईग्राम - दुल्लाबचेरा	पूर्वोत्तर सीमा	असम	**27**
28	दलगांव - अलीपुरद्वार - समुक्तला	पूर्वोत्तर सीमा	पश्चिम बंगाल	**65**
29	लामडिंग - दीमापुर	पूर्वोत्तर सीमा	असम और नागालैंड	**139**
30	कटिहार - तेजनारायणपुर	पूर्वोत्तर सीमा	बिहार	**33**
31	लामडिंग - माईबोंग	पूर्वोत्तर सीमा	असम	**67**
32	चंद्रनाथपुर - बदरपुर	पूर्वोत्तर सीमा	असम	**20**
33	रंगिया - तंगला - धेकियाजुली	पूर्वोत्तर सीमा	असम	**100**
34	रानीनगर जलपाईगुड़ी - हल्दीबाड़ी	पूर्वोत्तर सीमा	पश्चिम बंगाल	**31**
35	सिलचर - बदरपुर	पूर्वोत्तर सीमा	असम	**30**
36	वाई लेग केबिन कनेक्शन - न्यू कूचबिहार	पूर्वोत्तर सीमा	पश्चिम बंगाल	**90**
37	बंगुरग्राम - रास	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	**29**
38	बाड़मेर - मुनाबाव	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	**120**
39	सूरतगढ़ - श्रीगंगानगर	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	**135**
40	रानीवाड़ा - भीलडी	उत्तर पश्चिम	राजस्थान और गुजरात	**71**

क्र.सं.	रेलखंड	रेलवे	राज्य	मार्ग कि.मी.
41	बीकानेर - लालगढ़ - फलौदी	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	**166**
42	समदड़ी - रानीवाड़ा	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	**150**
43	बिछीवाड़ा - खारवाचांदा	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	**111**
44	फलोदी - पोकरण	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	**113**
45	डीडवाना - डेगाना	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	**63**
46	मावली - नाथद्वारा	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	**15**
47	मेड़ता सिटी - पीपाड़ - राई का बाग एवं पीपाड़ - बिलाड़ा	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	**155**
48	भगवतीपुरम - एडामन	दक्षिण	केरल	**33**
49	मदुरै - बोदिनायक्कानूर	दक्षिण	तमिलनाडु	**90**
50	षोरनुर - नीलांबुर	दक्षिण	केरल	**66**
51	दीनागांव - परभणी - बसर	दक्षिण मध्य	महाराष्ट्र	**260**
52	देवरकद्रा - कृष्णा	दक्षिण मध्य	तेलंगाना	**65**
53	छाल फीडर लाइन	दक्षिण पूर्व मध्य	छत्तीसगढ	**9**
54	दल्लीराजहरा - भानुप्रतापपुर	दक्षिण पूर्व मध्य	छत्तीसगढ	**34**
55	केन्द्री - अभनपुर	दक्षिण पूर्व मध्य	छत्तीसगढ	**6**
56	कोरिचाप्पर - बरौद	दक्षिण पूर्व मध्य	छत्तीसगढ	**5**
57	आनंदपुरम - तलगुप्पा	दक्षिण पश्चिम रेलवे	कर्नाटक	**41**
58	बेलगावी - घाटप्रभा	दक्षिण पश्चिम रेलवे	कर्नाटक	**58**
59	मैसूर - हासन - सकलेशपुर	दक्षिण पश्चिम रेलवे	कर्नाटक	**168**
60	हसन - कुनिगल	दक्षिण पश्चिम रेलवे	कर्नाटक	**105**
61	पडिल - सुब्रह्मण्य रोड	दक्षिण पश्चिम रेलवे	कर्नाटक	**82**
62	कुम्सी - आनंदपुरम	दक्षिण पश्चिम रेलवे	कर्नाटक	**31**
63	माजोर्डा - वास्को और कैसल रॉक यार्ड	दक्षिण पश्चिम रेलवे	कर्नाटक और गोवा	**20**
64	सखारायपटना - चिक्कमगलुरु	दक्षिण पश्चिम रेलवे	कर्नाटक	**28**
65	व्यास कॉलोनी - स्वामीहल्ली	दक्षिण पश्चिम रेलवे	कर्नाटक	**40**
66	वंदाल - बागलकोट	दक्षिण पश्चिम रेलवे	कर्नाटक	**51**
67	अलीराजपुर - जोबट	पश्चिम	मध्य प्रदेश	**24**
68	भीमनाथ - बोटाद	पश्चिम	गुजरात	**28**
69	बिलेश्वर - राजकोट	पश्चिम	गुजरात	**14**
70	गांधीधाम - कांडला पोर्ट	पश्चिम	गुजरात	**10**
71	हलवद - सुरबारी	पश्चिम	गुजरात	**61**
72	जेतलसर - वांसजालिया	पश्चिम	गुजरात	**88**
73	खंडवा केबिन - खंडवा	पश्चिम	मध्य प्रदेश	**5**
74	लूणीधार - जेतलसर	पश्चिम	गुजरात	**57**
75	लुशाला - वेरावल	पश्चिम	गुजरात	**59**
76	साबरमती - मोरैया	पश्चिम	गुजरात	**32**
77	अकलेरा - नयागांव	पश्चिम मध्य	राजस्थान	**30**
78	निशातपुरा - संत हिरदारामनगर	पश्चिम मध्य	मध्य प्रदेश	**9**
79	कवि सुभाष से हेमन्त मुखोपाध्याय तक	मेट्रो	पश्चिम बंगाल	**6**
80	तारातला से माझेरहाट	मेट्रो	पश्चिम बंगाल	**1**
	कुल			**4,644**

IV. 2023-24 के दौरान पूरी की गई महत्वपूर्ण रेल विद्युतीकरण परियोजनाएं:

क्र.सं.	रेलखंड	रेलवे	राज्य	मार्ग कि.मी.
1	बठिंडा जं.-अबोहर-श्री गंगानगर	उत्तर	पंजाब	**125**
2	नवांशहर-राहों सहित फगवाड़ा जं.-नवांशहर दोआबा-जैजों दोआबा	उत्तर	पंजाब	**74**
3	लोहियां खास-नकोदर-फिल्लौर और नकोदर-जालंधर सहित बठिंडा-फिरोजपुर-जालंधर सिटी	उत्तर	पंजाब	**301**
4	फिरोजपुर सिटी-फाजिल्का-अबोहर और कोटकपुरा-फाजिल्का सहित लुधियाना-फिरोजपुर सिटी-हुसैनीवाला	उत्तर	पंजाब	**339**
5	जालंधर सिटी-होशियारपुर	उत्तर	पंजाब	**38**
6	कासगंज-बरेली, भोजीपुरा-डालीगंज	पूर्वोत्तर	उत्तर प्रदेश	**401**
7	न्यू बंगाईगांव-गोलपाडा-कामाख्या और दुधनोई-मेंदी पथार	पूर्वोत्तर सीमा	असम	**194**
8	रानीनगर-हल्दीबाड़ी	पूर्वोत्तर सीमा	पश्चिम बंगाल	**34**
9	कटिहार-तेजनारायणपुर, बारसोई-राधिकापुर और एकलाखी-बालुरघाट	पूर्वोत्तर सीमा	पश्चिम बंगाल और बिहार	**176**
10	मावली-नाथद्वारा	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	**15**



क्र.सं.	रेलखंड	रेलवे	राज्य	मार्ग कि.मी.
11	डेगाना-रतनगढ़	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	**143**
12	समदड़ी-बाड़मेर-मुनाबाव	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	**250**
13	बंगुरग्राम-रास	उत्तर पश्चिम	राजस्थान	**29**
14	सेनगोट्टई-तेनकासी जं.-तिरुनेलवेली-तिरुचेंदूर और पुनलुर-सेनगोट्टई	दक्षिण	तमिलनाडु और केरल	**190**
15	उमदानगर-महबूबनगर को छोड़कर मनमाड-मुदखेड़-डोन	दक्षिण मध्य	आंध्र प्रदेश, महाराष्ट्र और तेलंगाना	**783**
16	होसपेटे-स्वामीहल्ली	दक्षिण पश्चिम	कर्नाटक	**59**
17	चिक्बाणावर-हासन	दक्षिण पश्चिम	कर्नाटक	**166**
18	बीरुर-तालगुप्पा	दक्षिण पश्चिम	कर्नाटक	**161**
19	कडूरू-चिक्कमगलूरू	दक्षिण पश्चिम	कर्नाटक	**46**
20	गदग-होटगी	दक्षिण पश्चिम	कर्नाटक और महाराष्ट्र	**284**
21	अहमदाबाद-राजकोट	पश्चिम	गुजरात	**233**
22	सीहोर जंक्शन-पलिताना के साथ ढोला-भावनगर और राजुला रोड जंक्शन-महुवा	पश्चिम	गुजरात	**119**
23	सामाखियाली-गांधीधाम-कांडला पोर्ट	पश्चिम	गुजरात	**77**
24	महेसाणा-विरमगाम-सामाखियाली	पश्चिम	गुजरात	**292**

कोर में विद्युतीकरण का कार्य प्रगति पर

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 6,575 रेलवे स्टेशनों (बड़ी लाइन के लगभग 99.07% 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। 31.03.2024 की स्थिति के अनुसार, 62 यांत्रिक सिगनल-प्रणाली वाले रेलवे स्टेशनों सहित 6,637 अंतर्पाशित रेलवे स्टेशनों में से 3,424 रेलवे स्टेशनों पर इलेक्ट्रॉनिक अंतर्पाशन प्रणाली उपलब्ध कराई जा चुकी है।

संपूर्ण रेलपथ परिपथन: रेलपथ उपयोग सत्यापन सुनिश्चित करने के लिए, 31.03.2024 तक ए, बी, सी, डी स्पेशल और ई स्पेशल मार्ग को शामिल करते हुए लगभग 35,743 स्थलों पर रेलपथ परिपथन पूरा किया जा चुका है। भारतीय रेल में कुल 6,597 रेलवे स्टेशनों (99.39%) पर संपूर्ण रेलपथ परिपथन उपलब्ध करा दिया गया है।

धुरा गणक द्वारा ब्लॉक जांच (बीपीएसी): 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। 31.03.2024 की स्थिति के अनुसार, 6,058 ब्लॉक रेलखंडों पर धुरा गणक द्वारा ब्लॉक जांच उपलब्ध कराई जा चुकी है। 2023-24 में स्वचल सिगनल-प्रणाली कमीशन होने के कारण में यह संख्या कम हो गई 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। 31.03.2024 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में 756 ब्लॉक रेलखंडों में मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल-प्रणाली उपलब्ध कराई जा चुकी है।

स्वचल ब्लॉक सिगनल-प्रणाली (एबीएस): भारतीय रेल में मौजूदा उच्च घनत्व 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। 31.03.2024 की स्थिति के अनुसार, 4,431 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। यदि लाको 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। कवच अत्यधिक प्रौद्योगिकी प्रधान प्रणाली है, जिसके लिए उच्चतम स्तर के संरक्षा प्रमाणीकरण की आवश्यकता है। इसके बाद, जुलाई 2020 में कवच को राष्ट्रीय स्वचल रेलगाड़ी रक्षण प्रणाली के रूप में अपनाया गया। 31.03.2024 की स्थिति के अनुसार, कवच को दक्षिण मध्य रेल के 1,465 मार्ग किलोमीटर पर और 139 रेलइंजनों (इलेक्ट्रॉनिक मल्टीपल यूनिट रेकों सहित) में लगाया जा चुका है। दिल्ली-मुंबई और दिल्ली-हावड़ा गलियारों (लगभग 3,000 मार्ग किलोमीटर) के लिए कवच की निविदाएं प्रदान की जा चुकी हैं और पूर्व, पूर्व मध्य, उत्तर मध्य, उत्तर, पश्चिम मध्य और पश्चिम रेल के क्षेत्रों के इन मार्गों पर कार्य प्रगति पर है। भारतीय रेल अन्य 6000 मार्ग किलोमीटर के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट और विस्तृत प्राक्कलन तैयार कर चुकी है। मथुरा-पलवल खंड का आईएसए निरीक्षण मार्च 2024 के दौरान किया गया था और इस खंड को 160 किमी प्रति घंटे की गति वाला पहले खंड के रूप में कमीशन करने के लिए तैयार किया जा रहा है।

केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण (सीटीसी):

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 27 रेलवे स्टेशनों के साथ दोहरी लाइन रेलखंड के 322 मार्ग किलोमीटर को शामिल करने वाले केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण को चालू किया जा चुका है।

इसके अलावा, समस्त उच्च घनत्व नेटवर्क मार्गों को शामिल करते हुए लगभग 14,660 मार्ग किलोमीटर पर केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण के कार्यों को स्वीकृति प्रदान की गई है। उत्तर मध्य रेलवे पर टूण्डला-सीटीसी पर 'सीओए' के साथ सीटीसी के इंटरफेसिंग का कार्य चल रहा 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 दिखाती है। नियंत्रण कार्यालय में समयपालन रिपोर्ट, रेक और कर्मीदल लिंक, रेलगाड़ी ग्राफ और असामान्य घटना रिपोर्ट जेनरेट होती हैं।

पूरे 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 का 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 रेलों 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:

31.03.2024 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल ने समपारों पर संरक्षा का संवर्धन करने के लिए 11,062 समपार फाटकों पर सिगनलों के साथ अंतर्पाशन उपलब्ध करा दिया है। वर्ष 2023-24 में 284 अदद समपार फाटकों का अंतर्पाशन होने के बावजूद, समपार फाटकों के बंद होने के कारण अंतर्पाशन किए गए समपार फाटकों की संख्या कम हो गई 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 है स्लाइडिंग बूम की व्यवस्था बहुत कारगर सिद्ध हुई है। सलाइडिंग बूम अंतर्पाशन की व्यवस्था के साथ, सिगनल-प्रणाली रेलगाड़ी परिचालन पर न्यूनतम प्रभाव के साथ सामान्य ढंग से कार्य करना जारी रखती है। 31.03.2024 की स्थिति के अनुसार, 7,667 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:

31.03.2024 की स्थिति के अनुसार

मद	मार्च, 20	मार्च, 21	मार्च, 22	मार्च, 23	**मार्च, 24**
पैनल अंतर्पाशन (रेलवे स्टेशन)	3,863	3,747	3,438	3,134	**2,950**
रूट रिले अंतर्पाशन (रेलवे स्टेशन)	228	247	226	217	**201**
इलेक्ट्रॉनिक अंतर्पाशन (रेलवे स्टेशन)	1,927	2,206	2,572	3,045	**3,424**
पैनल अंतर्पाशन/रूट रिले अंतर्पाशन/ इलेक्ट्रॉनिक अंतर्पाशन (रेलवे स्टेशन)	6,018	6,200	6,236	6,396	**6,575**
धुरा गणक द्वारा ब्लॉक जांच (ब्लॉक रेलखंड)	5,663	5,805	6,003	6,364	**6,058**
स्वचल सिगनल-प्रणाली (मार्ग किलोमीटर)	3,309	3,447	3,549	3,908	**4,431**
मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल-प्रणाली (ब्लॉक रेलखंड)	602	628	666	727	**756**
अंतर्पाशित समपार फाटक (अदद)*	11,639	11,710	10,854	11,079	**11,062**

*वर्ष 2023-24 में 284 अदद समपार फाटकों का अंतर्पाशन होने के बावजूद, समपार फाटकों के बंद होने के कारण अंतर्पाशन किए गए समपार फाटकों की संख्या कम हो गई है।

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 इस प्रकार है:

सिगनल-प्रणाली एवं दूरसंचार कारखानों का वर्ष-वार उत्पादन:-

वर्ष	उत्पादन लाख में
2019-20	32,385.90
2020-21	25,041.89
2021-22	31,300.00
2022-23	34,033.42
2023-24	**45,771.00**

दूरसंचार:

दूरसंचार भारतीय रेल में रेलगाड़ी नियंत्रण, परिचालन और संरक्षा में 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 2024 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल के पास लगभग 66,179 मार्ग किलोमीटर का ऑप्टिकल फाइबर केबल है जो गीगाबिट्स ट्रैफिक वहन कर रहा है। रेल नियंत्रण संचार भी, जो रेलगाड़ी परिचालन के लिए सारतात्विक है, ऑप्टिकल फाइबर केबल प्रणाली पर कार्य 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 6,112 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 1.41 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 छोड़कर सभी कोटियां) पर वीडियो निगरानी प्रणाली उपलब्ध कराने की योजना बनाई है। 31.03.2024 तक 1001 रेलवे स्टेशनों पर वीडियो निगरानी (सीसीटीवी) प्रणाली उपलब्ध करा दी गई है। इसके अलावा, रेल कार्यालयों और भारतीय रेल के सभी मंडलों 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 कारण रेलगाड़ियाँ पटरी से उतर जाती हैं, जिससे लोगों की मृत्यु होती है, भारतीय रेल को भारी नुकसान होता है और रेलगाड़ियों के परिचालन में व्यवधान उत्पन्न होता है तथा वन्य जीवों को नुकसान पहुँचता है। ऐसी स्थितियों से निपटने के लिए भारतीय रेल द्वारा विभिन्न निवारक उपाय किए गए हैं। इस संबंध में, विभिन्न क्षेत्रों में हाथियों के 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 मेगाहट्र्ज स्पेक्ट्रम में 5 मैगाहट्र्ज बैंडविड्थ आबंटित की गई है। अब रेलवे ने डेटा और वॉयस की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए लॉन्ग टर्म इवोल्यूशन (एलटीई) सिस्टम आधारित सचल रेलगाड़ी रेडियो संचार को अपनाने का निर्णय लिया है।

रेलवे ने वॉयस ट्रैफिक के लिए अपना मल्टी-प्रोटोकॉल लेवल स्विचिंग (एमपीएलएस) आधारित नेक्स्ट जेनरेशन नेटवर्क (एनजीएन) भी स्थापित किया है। इस नेक्स्ट जेनरेशन नेटवर्क (एनजीएन) का उपयोग रेलवे के एडमिनिस्ट्रेटिव वॉयस ट्रैफिक को वहन करने वाली 100 एक्सचेंजों 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 (सीयूजी) 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।

दूरसंचार भी यात्री आराम सुनिश्चित करने में प्रमुख भूमिका निभाता है। यात्रियों की सहूलियत के लिए, 1,274 रेलवे स्टेशनों पर रेलगाड़ी सूचना बोर्ड, 5,980 रेलवे स्टेशनों पर जनउद्घोषणा प्रणालियां और 756 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, 31.03.2024 की स्थिति के अनुसार 6,112 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। 31.03.2024 तक, सभी क्षेत्रीय और मंडल मुख्यालयों सहित 236 स्थलों को ई-ऑफिस द्वारा जोड़ा गया है और भारतीय रेल में 1.47 लाख उपयोगकर्ता खाते भी बनाए जा चुके हैं।

महत्वपूर्ण दूरसंचार परिसंपत्तियां नीचे सारणीबद्ध हैं:

क्र.सं.	संस्थापन	इकाइयां	31.03.2023 के अनुसार	31.03.2024 के अनुसार
1	ऑप्टिकल फाइबर केबल	मार्ग किलोमीटर	64,141	**66,179**
2	क्वाड केबल	मार्ग किलोमीटर	64,956	**65,943**
3	रेलवे टेलीफोन सब्सक्राइबर्स लाइनें	अदद	3,45,374	**345,374**
4	नियंत्रक रेलखंडों की संख्या जिनमें डुएल टोन मल्टीपल फ्रीक्वेंसी नियंत्रण उपस्कर उपलब्ध कराए गए हैं	अदद	325	**325**
5	टेट्रा आधारित सचल रेलगाड़ी रेडियो संचार प्रणाली (मार्ग किलोमीटर)	मार्ग किलोमीटर	75.38	**75.38**
6	जन उद्घोषणा प्रणाली	रेलवे स्टेशनों की संख्या	5,516	**5,980**
7	रेलगाड़ी प्रदर्शन बोर्ड	रेलवे स्टेशनों की संख्या	1,208	**1,274**
8	सवारी डिब्बा मार्गदर्शन प्रणाली	रेलवे स्टेशनों की संख्या	705	**756**
9	वेरी हाई फ्रीक्वेंसी सेट			
	क. 5 वाट सेट (हैंड हेल्ड)	अदद	1,34,210	**141,726**
	ख. 25 वाट सेट (रेलवे स्टेशनों पर)	अदद	8,772	**7,335**
10	वी सैट	अदद	327	**324**
11	रेलनेट कनेक्शन	अदद	1,54,175	**1,70,189**
12	यूटीएस/पीआरएस सर्किट	अदद	10,507	**10,409**
13	एफओआईएस सर्किट	अदद	2,962	**3,003**
14	एक्सचेंज सर्किट	अदद	1,637	**1,600**
15	रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई	रेलवे स्टेशनों की संख्या	6,108	**6,112**
16	रेलवे स्टेशनों पर सीसीटीवी	रेलवे स्टेशनों की संख्या	866	**1,001**
17	ई-ऑफिस (स्थलों की संख्या)	स्थलों की संख्या	236	**236**

चल स्टॉक

रेल इंजन:

31 मार्च, 2024 के स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल के रेलइंजन बेड़े में 38 भाप, 4,397 डीजल और 10,675 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	ब.ला.	मी.ला.
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
2021-22	39	4,747	8,429	13,215	40,553	16,031
2022-23	39	*4,730	9,565	*14,334	*41,137	15,978
2023-24	**38**	**4,397**	**10,675**	**15,110**	**43,380**	**15,987**

*संशोधित

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

वर्ष	बड़ी लाइन		मीटर लाइन	
	डीज़ल	बिजली	डीज़ल	बिजली
2020-21	40,246	39,691	19,080	-
2021-22	39,899	40,912	18,964	-
2022-23	*40,806	41,296	18,964	-
2023-24	**41,462**	**44,147**	**19,192**	**-**

*संशोधित

विभिन्न वर्षों के दौरान समग्र सीट क्षमता के साथ 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	854,678	-	-	6,059
1960-61	846	150,854	20,178	1,280,797	-	-	7,415
1970-71	1,750	340,541	24,676	1,505,047	-	-	8,719
1980-81	2,625	500,607	27,478	1,695,127	-	-	8,230
1990-91	3,142	609,042	28,701	1,864,136	-	-	6,668
2000-01	4,526	859,701	33,258	2,372,729	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
2021-22	11,984	17,64,857	63,299	46,85,098	1,969	1,74,020	10,159
2022-23	*11,913	*17,69,868	*64,671	*47,71,028	*1,711	*1,82,746	*11,419
2023-24	**12,229**	**17,90,735**	**65,016**	**48,40,024**	**1,681**	**1,78,958**	**13,022**

$ 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 2024 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल के मालडिब्बा बेड़े में 3,27,991 मालडिब्बे थे, जिनमें 77,412 बंद मालडिब्बे, 1,84,297 ऊंचे पार्श्व वाले खुले, 24,305 छोटे पार्श्व वाले खुले, 26,284 अन्य प्रकार के और 15,693 ब्रेक यान/विभागीय मालडिब्बे थे।

वर्ष	कुल मालडिब्बे लाइन पर (यूनिटों 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
2021-22	3,18,896	22.1	55.4	8.6	8.1	5.7	100
2022-23	*3,15,103	22.8	*55.9	7.8	*8.1	5.4	100
2023-24	**3,27,991**	**23.6**	**56.2**	**7.4**	**8.0**	**4.8**	**100**

* संशोधित

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

वर्ष	सभी लाइनें		बड़ी लाइन		मीटर लाइन	
	जोड़ संख्या माल डिब्बों की $ (000)	जोड़ 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
2021-22	300	18.61	300	61.7	0.9	32.4
2022-23	*298	*18.73	297	62.9	0.8	32.3
2023-24	**312**	**19.61**	**311**	**62.9**	**0.8**	**31.7**

$ विभागीय सेवा माल डिब्बों और ब्रेक यानों को छोड़कर

* संशोधित

31.3.2024 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में चल रहे कुछ प्रमुख प्रकार के मालडिब्बों को नीचे दिखाया गया है:

माल डिब्बा बेड़े के प्रकार (बड़ी लाइन) **(संदभ एफएमएम)**

माल डिब्बों के प्रकार	उपलब्ध इकाइयां	धड़ा भार (टन)	संक्षिप्त विवरण
बीओएक्सएनएचएल/ बीओएक्सएनएचएल25टन	97,616	20.6	बोगी खुले वात ब्रेक, स्टेनलेस स्टील मालडिब्बा।
बीओएक्स' एन'/एम1	16,376	23.2	कोयले, लौह अयस्क आदि जैसी थोक वस्तुओं के संचलन के लिए ढलवां इस्पात स्टील बोगी, उच्च तन्य कप्लर्स, शुंडाकार कार्ट्रिज रोलर बेयरिंग, वात ब्रेक इत्यादि के साथ उच्च-पार्श्व बोगी खुला मालडिब्बा।
बीओएक्सएनएचएस/एम1/2	14,824	23.2	बोगी खुला मालडिब्बा, वात ब्रेक, उच्च गति।
बीओएक्सएनएस	4,597	23.2	बोगी खुला मालडिब्बा, वात ब्रेक, उच्च गति।
बीओएक्सएनएलडब्ल्यू/ बीओएक्सएनएलडब्ल्यूएम2	2,269	20.6	बोगी खुला मालडिब्बा, वात ब्रेक, हल्का वजन।
बीओएक्सएनसीआर/ बीओएक्सएनसीआरएम1	437	22.48	बोगी खुला मालडिब्बा, वात ब्रेक, संक्षारण प्रतिरोधी आईआरएस एम: 44 स्टील से निर्मित।
बीओएक्सएनएचए	233	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	1,024	20.71	22.9 टन के धुरा भार के साथ खनिज/लौह अयस्क की ढुलाई के लिए मानक गोंडोला मालडिब्बा, वात ब्रेक।
बीसीएनएम1/बीसीएनएएम1	37,326	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	27,401	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	20,491	25.6/26.4	कोयले के लिए खुली बोगी द्रुत निस्सारण वात ब्रेक मालडिब्बा।

बीआरएनएएचएस/ बीआरएनएएम1	6,386	23.54/25.43	बोगी रेल मालडिब्बा भारी, वात ब्रेक, उच्च गति बोगी, रिपट सह वेल्डित निर्माण।
बीओएसटी/एचएस/एम1/2	11,768	25.5	तैयार इस्पात उत्पादों के लिए अधिक लंबा बोक्सनएचएस, वात ब्रेक मालडिब्बा।
बीआरएचएनईएचएस	1,491	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	6,817	23.54/23.3	बोगी रेल मालडिब्बा भारी, वात ब्रेक।
बीओबीवाईएन/एचएसएम/ बीओबीवाईएन22.9	8,151	24.9/25.2	बोगी हॉपर, वात ब्रेक, पेंदी निस्सारण मालडिब्बा।
बीओबीएसएनएम1/ बीओबीएसएनएस	2,580	30.00/28.5	लौह अयस्क के लिए खुली बोगी वात ब्रेक, पार्श्व निस्सारण मालडिब्बा।
बीटीपीएन	13,002	27.00	पेट्रोल, नेफ्था, एटीएफ और अन्य पेट्रोलियम उत्पादों जेसे तरल परेषणों के लिए बोगी टंकी मालडिब्बा, वात ब्रेक।
बीटीपीजीएलएन	1,078	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	22,584	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	1,638	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 291 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 ओवरहाल 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)**	
	2022-23	**2023-24**
डीजल रेल इंजन	53	**53**
विद्युत रेल इंजन	399	**445**
सवारी डिब्बे	65,142	**66,854**
माल डिब्बे	30,006	**29,270**

कर्षण

बिजली और डीजल 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
2021-22	-	34.4	51.5	13.7	-	24.4	75.6
2022-23	-	*20.4	*62.7	*16.9	-	20.5	79.5
2023-24	**-**	**15.2**	**67.2**	**17.6**	**-**	**19.3**	**80.7**

@ डीएचएमयू एवं डेमू सहित
$ रेलकार 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
2021-22	-	23.5	70.6	5.8	-	22.7	77.3
2022-23	-	*19.0	*72.4	*8.6	-	20.3	79.7
2023-24	**-**	**12.4**	**79.1**	**8.5**	**-**	**18.4**	**81.6**

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

विद्युत कर्षण:

विद्युत इंजन उत्पादन:

वर्ष 2023-24 के दौरान, भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयों द्वारा कुल 1,246 विद्युत रेल इंजनों का उत्पादन किया गया है। वर्ष के दौरान, चिरेका, बरेका और परेका ने क्रमशः 580, 470 और 196 तीन फेज ऊर्जा कुशल विद्युत रेल इंजनों का निर्माण किया है। इसके अलावा, एमईएलपीएल और भेल ने क्रमशः 100 और 21 विद्युत रेल इंजनों का निर्माण किया है। 31 मार्च 2024 तक, भारतीय रेल के बेड़े में 11,016 विद्युत रेल इंजन हैं।

अमृत भारत रेलगाड़ियों के लिए विद्युत रेल इंजन:

चिरेका ने पुश-पुल मोड में अमृत भारत एक्सप्रेस रेलगाड़ियों के परिचालन के लिए एक एयरोडायनामिक कैब डिजाइन वाले डब्ल्यूएपी 5 रेलइंजन विकसित किए हैं, जो 160 कि.मी./ घंटा तक की गति से चलने में सक्षम हैं। इस व्यवस्था में, एक रेलइंजन अमृत भारत रेलगाड़ी के आगे और दूसरा पीछे की तरफ जुड़ा हुआ है। इन रेलइंजनों को तार संयोजन के माध्यम से जोड़ा जाता है, जिससे पीछे के इंजन को आगे वाले इंजन से संचालित किया जा सकता है, जिससे पीछे के रेलइंजन में चालक दल की आवश्यकता समाप्त हो जाती है। सुरक्षित और कुशल संचालन के लिए कवच, वास्तविक समय सूचना प्रणाली (आरटीआईएस), क्रू वॉयस एंड वीडियो रिकॉर्डिंग सिस्टम (सीवीवीआरएस), रिमोट मॉनिटरिंग सिस्टम (आरएमएस) आदि जैसी आधुनिक प्रौद्योगिकी से लैस इन इंजनों में विश्वसनीय उच्च गति परिचालन के लिए वैकल्पिक ड्राइव गियर और बेहतर ब्रेकिंग कार्य क्षमता के लिए ईपी समर्थित ब्रेक प्रणाली लगाई गई है।

31 मार्च 2024 तक, भारतीय रेल पर दो जोड़ी अमृत भारत एक्सप्रेस रेलगाड़ियों को सफलतापूर्वक संचालित किया जा रहा है, जो यात्री सेवाओं की गति और संरक्षा दोनों को बढ़ाने के लिए इन आधुनिक इंजनों की क्षमता का प्रदर्शन करती हैं।

ईएफ9के श्रेणी के 9000 एचपी मालवाहक विद्युत रेल इंजन:

मालगाड़ियों की औसत गति बढ़ाना भारतीय रेल के प्रमुख मिशनों में से एक है। मालगाड़ियों की औसत गति में सुधार करने के लिए, उच्च अश्व शक्ति वाले इंजनों का निर्माण करके पीछे वाले इंजन के लिए अश्व शक्ति में सुधार किया गया है। यह विविध इलाकों में निर्बाध संचालन में मदद करेगा। भारतीय रेल ने पहल की है और उच्च अश्व शक्ति वाले ईएफ9के श्रेणी के मालवाहक विद्युत रेल इंजनों (9,000 अश्व शक्ति) का इन-हाउस विकास सफलतापूर्वक किया है। ईएफ9के श्रेणी के मालवाहक विद्युत इंजन (9,000 सीरीज) का विकास भारतीय रेल के लिए माल परिवहन में एक महत्वपूर्ण उन्नति का प्रतिनिधित्व करता है, जो आज की भरी हुई रेलगाड़ियों की मांगों को पूरा करने के लिए 3-फेज प्रणोदन प्रौद्योगिकी के साथ मजबूत प्रदर्शन का संयोजन करता है। अ.अ.मा.सं के सहयोग से चिरेका द्वारा स्वदेशी रूप से विकसित यह मालवाहक विद्युत इंजन उच्च प्रदर्शन वाले रेल इंजन के निर्माण में भारत की प्रगतिशील विशेषज्ञता को दर्शाता है। 9,000 अश्व शक्ति की उल्लेखनीय क्षमता के साथ ईएफ9के का डिजाइन विभिन्न इलाकों में भारी भार को संभालने के लिए किया गया है, जिससे परिचालनिक लचीलापन, विश्वसनीयता बढ़ती है और कार्य पूरा होने में लगने वाला समय कम होता है।

वर्ष 2023-24 के दौरान, चिरेका ने 36 ईएफ9के इंजनों का सफलतापूर्वक उत्पादन किया, जिससे ईएफ9के की कुल संख्या 55 हो गई। यह इंजन उत्पादन में आत्मनिर्भरता के लिए राष्ट्र की प्रतिबद्धता को मजबूत करता है और भारत में माल ढुलाई सेवाओं के संचालन में एक नए युग की शुरुआत करता है।

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

माल ढुलाई संचालन में आने वाली चुनौतियों का समाधान करने के लिए, तीव्र ढलानों पर भारी ढुलाई संचालन को संभालने में सक्षम रेलइंजन; ईएफ12के श्रेणी का मालवाहक विद्युत इंजन भारतीय रेल के रेलइंजन बेड़े में सबसे नया संस्करण है। चिरेका में निर्मित, यह उच्च शक्ति वाला विद्युत रेल इंजन डब्ल्यूएजी9 का एक जुड़वां लोको संस्करण है, जिसे बैंकर रेल इंजन के सहयोग के बिना भारतीय रेल की लाइनों पर भारी मालगाड़ियों की ढुलाई के लिए डिजाइन किया गया है। ईएफ12के 12,000 एचपी की बिजली उत्पादन के साथ 104 टन का उल्लेखनीय ट्रैक्टिव प्रयास और 100 किमी/घंटा की अधिक गति प्रदान करता है।

वर्ष 2023-24 के दौरान, चिरेका द्वारा ईएफ12के विद्युत इंजनों की छह इकाइयों का निर्माण किया गया था। ईएफ12के का उत्पादन भारतीय रेल नेटवर्क के आधुनिकीकरण में एक महत्वपूर्ण कदम का प्रतिनिधित्व करता है, जो चिरेका की विनिर्माण विशेषज्ञता को दर्शाता है और देश भर में कुशल माल परिवहन की बढ़ती मांग को पूरा करता है।

हरित प्रौद्योगिकी का नया युग-एचओजी विद्युत आपूर्ति:

31 मार्च 2024 तक, हेड ऑन जनरेशन सक्षम कोचिंग रेकों/रेलगाड़ियों में तैनाती के लिए होटल लोड कन्वर्टर के साथ 1,629 विद्युत रेल इंजन प्रदान किए गए हैं। इस प्रणाली का लाभ एंड ऑन जेनरेशन (ईओजी) प्रणाली की तुलना में ओएचई से प्रदूषण मुक्त और सस्ती बिजली की आपूर्ति करना है, इसके अलावा कार्बन उत्सर्जन में कमी, शोर स्तर और जीवाश्म ईंधन की खपत जैसे अन्य लाभ पर्यावरण की सुरक्षा में मदद करते हैं।

रिमोट डायग्नोस्टिक सिस्टम:

ऑन-बोर्ड रिमोट डायग्नोस्टिक सिस्टम विद्युत रेल इंजन की स्थिति, एक चल रहे इंजन में विकसित दोषों को एकत्र करता है और वायरलेस नेटवर्क पर वास्तविक समय पर बेस स्टेशन सर्वर तक पहुंचाता है। यह प्रणाली लगातार इंजन की विभिन्न आंतरिक उप-प्रणालियों की स्थिति की जांच करती है और इंजन की वास्तविक समय स्थिति प्रदर्शित करती है। इंजन में कोई भी दोष या प्रणाली द्वारा दी गई चेतावनियों पर, उसे कैप्चर कर लिया जाता है और आधार सर्वर को भेजा जाता है। किसी विशेष लोको स्थिति को गूगल मैप में देखा जा सकता है। यह प्रणाली सुरक्षित रेलगाड़ी परिचालन को किसी खतरे से बचने के लिए लाइन पर वास्तविक खराबी आने से काफी पहले गलती का पता लगाने में मदद करती है। यह प्रणाली किसी भी असामान्य घटना के बाद चालक दल के कारण हुई चूक का विश्लेषण करने में भी मदद करती है।

इंजन परिसंपत्ति प्रबंधन के लिए सॉफ्टवेयर (एसएलएएम):

विद्युत इंजन के प्रदर्शन और विश्वसनीयता की निगरानी के लिए क्रिस द्वारा एक कंप्यूटर अनुप्रयोग "सॉफ्टवेयर फॉर लोको एसेट मैनेजमेंट" का सफलतापूर्वक विकास किया गया है। एसएलएएम को अब अखिल भारतीय स्तर पर लागू किया गया है, जिसमें सभी विद्युत और डीजल शेड, ट्रिप शेड, उत्पादन इकाइयाँ,

अ.अ.मां.सं, कार्यशालाएँ, मंडल और क्षेत्रीय टीएलसी संगठन आदि शामिल हैं, ताकि कहीं से भी विभिन्न हितधारकों द्वारा किया जाने वाला लोकोमोटिव बेड़े का प्रबंधन और निगरानी सुगम हो सके। यह अनुप्रयोग भारतीय रेल को निम्नलिखित में मदद करेगाः

- आवश्यकता होने पर मार्ग में अनुरक्षण की योजना बनाने के लिए वास्तविक समय आधार पर मानक प्रारूपों में इलेक्ट्रॉनिक रूप से भारतीय रेल के साथ डेटा साझा करना।
- कहीं से भी सभी स्तरों पर अनुरक्षण किए जा रहे विद्युत इंजन की वास्तविक समय निगरानी।
- सुगम और स्वचालित निगरानी के माध्यम से इंजन की विश्वसनीयता में सुधार।
- बेंचमार्किंग के माध्यम से मरम्मत लागत और समय अनुकूलन।
- वास्तविक समय पर शेड के कार्य प्रदर्शन की निगरानी।

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 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 निर्मित सभी नए डीजल इंजनों में भी लगाया गया है।

भाप रेल इंजनः

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 जानेपर बड़ी लाइन भाप इंजन सेवा।

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

iii. दार्जीलिंग हिमालयन रेल (डीएचआर), जो अब अपने 145वें वर्ष में है और यूनेस्को विश्व धरोहरस्थल है, पर छोटी लाइन भाप सेवाएं।

iv. नीलगिरि पर्वतीय रेल (एनएमआर), जो अब अपने 117वें वर्ष में है और यूनेस्को विश्व धरोहर स्थल है, पर छोटी लाइन भाप सेवाएं।

v. कालका-शिमला रेलवे (केएसआर), जो अब अपने 122वें वर्ष में है और यूनेस्को विश्व धरोहर स्थल है, पर छोटी लाइन भाप सेवाएं।

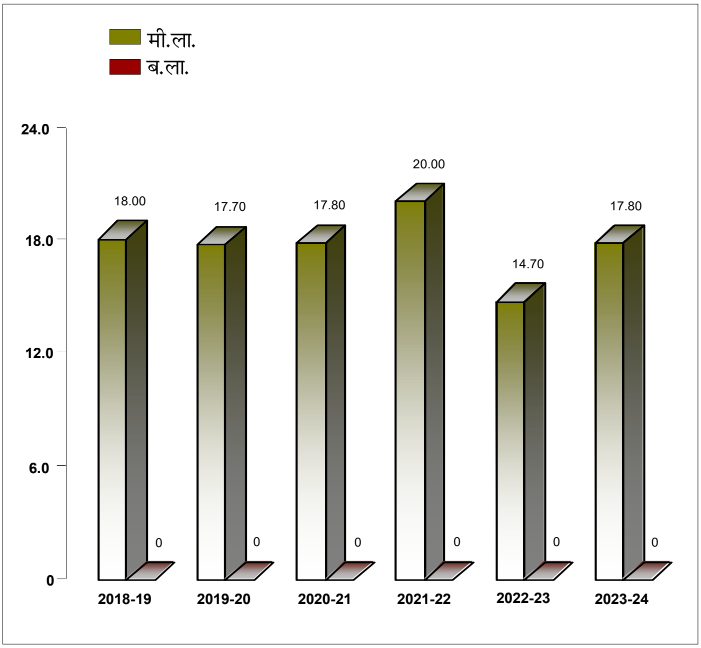
vi. माथेरान लाइट रेलवे (एमएलआर) जो अब अपने 118वें वर्ष में है, पर नेरल-माथेरान, पर छोटी लाइन भाप सेवाएं।

vii. कांगड़ा वैली रेलवे (केवीआर), जो अब अपने 96वें वर्ष में है, पर छोटी लाइन भाप सेवाएं।

2. रेवाड़ी स्टीम हेरिटेज लोको शेड भाप रेलइंजनों का रखरखाव कर रहा है और भाप समर्थक लोगों के बीच परमपरागत गतिविधियों को बढ़ावा दे रहा है। बाल्डविन लोकोमोटिव कंपनी, फिलाडेल्फिया द्वारा 1943 में निर्मित एडब्ल्यूई श्रेणी के भाप रेल इंजन 22907एडब्ल्यूई को पुनर्जीवित करने का एक विशाल कार्य रेवाड़ी स्टीम शेड के कर्मचारियों द्वारा शुरू किया गया था और उक्त रेलइंजन को फिर से तैयार कर दिया गया और 29.08.2023 को अपने स्वयं के कर्षण पर चलाया गया। 20.01.2024 को दिल्ली कैंट से रेवाड़ी के बीच 30 विदेशी स्टीम समर्थक लोगों के साथ हेरिटेज स्टीम लोकोमोटिव 7000डब्ल्यूपी का स्टीम रन सफलतापूर्वक संचालित किया गया। दुनिया के सबसे पुराने कार्यशील स्टीम लोकोमोटिव ईआईआर22 (फेयरी क्वीन) के साथ भी 30 विदेशी स्टीम समर्थक लोगों के साथ 09.03.2024 को दिल्ली कैंट और रेवाड़ी के बीच स्टीम रन को सफलतापूर्वक संचालित किया गया।

2.1 रेवाड़ी हेरिटेज स्टीम शेड में विराट, अकबर, शहंशाह, शक्तिमान और शेर-ए-पंजाब जैसे कई प्रतिष्ठित हेरिटेज स्टीम इंजनों का रखरखाव किया जाता है। इसी तरह, बनारस लोकोमोटिव वर्क्स (पहले डीएलडब्ल्यू) में भी हरक्यूलिस, मिस मफेट (भारतीय रेल में इस्तेमाल किया जाने वाला अब तक का सबसे छोटा स्टीम लोकोमोटिव), महालक्ष्मी और कुंदन आदि जैसे प्रतिष्ठित हेरिटेज लोकोमोटिव का रखरखाव किया जाता है।

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



कार्मिक

31.03.2024 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में नियमित कर्मचारियों की संख्या 12,52,180 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
2021-22	18.3	1,194.6	#	1,212.9	1,51,494.27
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**

@ 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।

पूर्व समूह घ का 2019-20 से समूह ग में विलय हो गया था।

कर्मचारियों की संख्या (समूह क और ख) कुल कर्मचारी संख्या का 1.36% है, जबकि समूह ग (समूह ग में विलयित समूह घ सहित) 98.64% है। समूह ग के कर्मचारियों में से 1.23 लाख (9.95%) कारखाना कर्मचारी और कारीगर हैं और 11.12 लाख (90.05%) रनिंग कर्मचारी सहित अन्य कोटियों से हैं। रेल सुरक्षा बल/रेल सुरक्षा विशेष बल के कर्मियों की कुल संख्या 63,869 थी।

अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजातियों का प्रतिनिधित्व:

पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2023-24 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 2023 की स्थिति के अनुसार	31 मार्च 2024 की स्थिति के अनुसार	31 मार्च 2023 की स्थिति के अनुसार	31 मार्च 2024 की स्थिति के अनुसार
समूह क	1,448 (13.94%)	**1,493 (14.96%)**	772 (7.43%)	**809 (8.10%)**
समूह ख	1,225 (16.50%)	**1,235 (17.52%)**	517 (6.96%)	**536 (7.60%)**
समूह ग#	1, 97,830 (16.88%)	**2,07,674 (16.81%)**	91,468 (7.81%)	**95,769 (7.75%)**
कुल जोड़	2,00,503 (16.85%)	**2,10,402 (16.80%)**	92,757 (7.80%)	**97,114 (7.76%)**

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 पूर्णतः समर्पित आरक्षण प्रकोष्ठ मौजूद है।

वेतन बिल:

2023-24 के दौरान पेंशन आदि सहित वेतन बिल पिछले वर्ष की तुलना में ₹1,73,639.99 करोड़ की वृद्धि दर्ज करते हुए ₹12,221.12 करोड़ था। प्रति कर्मचारी औसत वेतन वर्ष 2022-23 में ₹13,56,900 प्रति वर्ष से 2.2% बढ़कर वर्ष 2023-24 में ₹13,86,702 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 58% था।

वर्ष 2023-24 में विभिन्न कोटियों के अंतर्गत प्रदत्त प्रति कर्मचारी औसत वार्षिक वेतन (गौण लाभों को छोड़कर) नीचे दिया गया है:

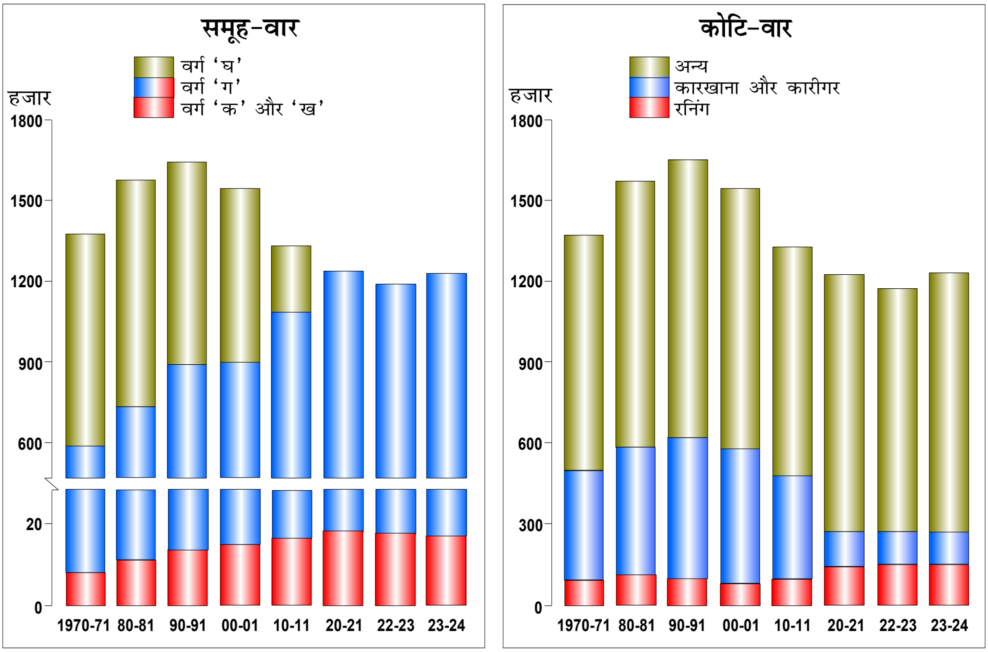
कोटि	समूह क और ख (₹)	समूह ग (₹)	समूह घ (₹)	जोड़ (₹)
कारखाना और कारीगर	-	14,65,068	-	14,65,068
रनिंग*	-	18,46,810	-	18,46,810
अन्य	-	12,66,246	-	12,66,246
जोड़	**34,49,541**	**13,58,258**	**-**	**13,86,702**

* परिलब्धियों में रनिंग भत्ता शामिल है।

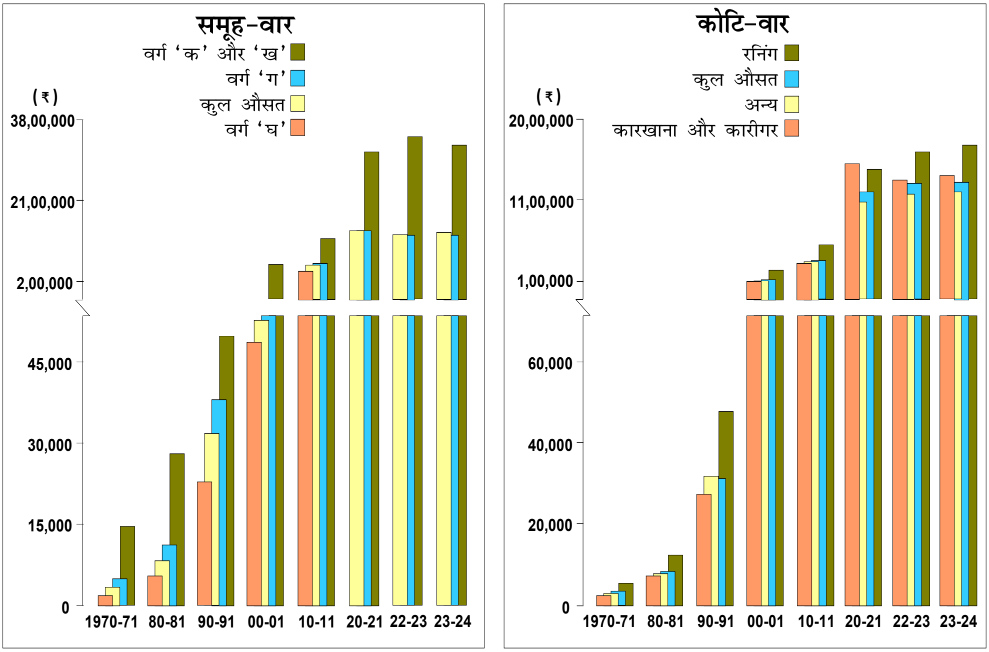
उत्पादकता सम्बद्ध बोनस:

वित्त वर्ष 2023-24 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 11,72,240 अराजपत्रित रेल कर्मचारी लाभान्वित हुए। इसके अलावा, वर्ष 2023-24 के लिए रेल सुरक्षा बल/रेल सुरक्षा विशेष बल के समूह 'ग' के 62,349 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 और तदर्थ बोनस के लिए वित्तीय निहितार्थ क्रमशः लगभग 2,028.57 करोड़ रु. और 43.07 करोड़ रु. था।

कर्मचारियों की संख्या



प्रति कर्मचारी वार्षिक औसत मजदूरी



मानव संसाधन विकास (एचआरडी) तथा जनशक्ति योजना:

भारतीय रेल पर मानव संसाधन विकास से संबंधित कार्यनीतियों को आंतरिक और बाह्य परिवर्तनों के संदर्भ में प्रतिस्पर्धात्मकता बढ़ाने की दिशा में पुनर्निर्देशित किया गया है। इन-हाउस प्रशिक्षण सुविधाओं के अतिरिक्त, रेल कर्मियों को भारत में और विदेशों में अन्य संस्थानों में विशेषीकृत प्रशिक्षण प्रदान किया जाता है। भारतीय रेल कर्मचारियों को वित्तीय प्रोत्साहन प्रदान करके उनके कार्य से संबंधित विनिर्दिष्ट क्षेत्रों में उच्चतर शैक्षणिक अर्हताएं प्राप्त करके अपने ज्ञान और कौशल को बढ़ाने के लिए भी प्रोत्साहित किया जाता है। प्रशिक्षण के लिए मूल अवसंरचना में सुधार करने के प्रयास करना एक सतत प्रक्रिया है। नवीनतम परिचालन संबंधी और व्यावसायिक आवश्यकताओं के संदर्भ में जनशक्ति की भर्ती को विनियमित करने के लिए जनशक्ति नियोजन प्रणाली को पुनः डिजाइन किया गया है।

भारतीय रेल पर, देशभर में स्थित इसके 08 केंद्रीकृत प्रशिक्षण संस्थान भारतीय रेल के अधिकारियों की प्रशिक्षण संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करते हैं। ये केन्द्रीकृत प्रशिक्षण संस्थान परिवीक्षाधीन प्रशिक्षण प्रदान करने के अलावा रेल अधिकारियों की विशेषीकृत प्रशिक्षण संबधी विभिन्न आवश्यकताओं को भी पूरा करते हैं। इनमें सेवारत अधिकारियों के लिए सामान्य प्रबंधन, सामरिक प्रबंधन के साथ-साथ कार्यात्मक क्षेत्र से संबंधित पाठ्यक्रम संचालित किए जाते हैं। भारतीय रेल के लिए केंद्रीकृत प्रशिक्षण संस्थानों (सीटीआई) द्वारा, भारत में गैर-रेलवे संगठनों के साथ-साथ विदेशों से प्रशिक्षुओं के लिए आवश्यकता-आधारित विशेष पाठ्यक्रम भी आयोजित किए जाते हैं और जिसकी काफी सराहना की जाती है। इन प्रशिक्षण कार्यक्रमों में एक उद्देश्य और पेशेवर दृष्टिकोण के साथ अध्ययन पर बल दिया 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।

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 दिया जा रहा है। प्रशिक्षुता प्रशिक्षण प्राप्त करने के पश्चात प्रशिक्षुओं को नियमित रोजगार मिलने पर औद्योगिक वातावरण को अपनाने में सुविधा मिल सकती है। भारतीय रेल को प्रशिक्षुओं की नियुक्ति में उत्कृष्ट योगदान के लिए 'प्रशस्ति पत्र' से भी सम्मानित किया गया है।

तकनीकी उन्नयन और रोजगार की बदलती आवश्यकताओं की दृष्टि से सभी विभागों के मौजूदा प्रशिक्षण मॉड्यूल की समीक्षा करने की आवश्यकता थी। इन प्रशिक्षण मॉड्यूलों को ऑनलाइन माध्यम में बदल दिया गया है और इसे अपलोड कर दिया गया है।

इसके अलावा, रेल मंत्रालय ने संपूर्ण भारतीय रेल पर सरकार (डीओपीटी) की पहल – 'मिशन कर्मयोगी' भी शुरू की है। इस पहल के अंतर्गत, एक ऑनलाइन लर्निंग पोर्टल – आई-गॉट कर्मयोगी प्लेटफॉर्म की परिकल्पना की गई है, जिसमें अपने ऑन-बोर्ड कर्मचारियों को किसी भी समय, कहीं भी निःशुल्क रूप से कौशल/पुनः 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-गॉट से संबंधित आंकड़े इस प्रकार हैं:

- ऑन-बोर्ड कर्मचारियों की संख्या - 10 लाख से अधिक (80.66%)
- न्यूनतम 01 पाठ्यक्रम में नामांकित अधिकारियों की संख्या - 1,22,908 (12.19%)
- कुल पाठ्यक्रम नामांकन - 7,63,580
- कुल पाठ्यक्रम पूरा करना - 5,10,031
- आई-गॉट पर रेलवे पाठ्यक्रमों की संख्या - 36

वर्ष 2023-24 के दौरान, कुल 64,338 राजपत्रित और 5,19,566 अराजपत्रित कर्मचारियों ने विभिन्न प्रकार के प्रशिक्षण कार्यक्रमों में भाग लिया।

वर्ष 2023-24 के दौरान प्रशिक्षित राजपत्रित कर्मचारियों की संख्या:

केंद्रीकृत प्रशिक्षण संस्थान	वर्ष 2023-24
एनएआईआर	18,128
आईआरईईएन	2,400
आईआरआईएमईई	2,664
आईआरआईटीएम	2,657
जेआरआरपीएफ	29,610
आईआरआईएसईटी	4,332
आईआरआईसीईएन	3,440
आईआरआईएफएम	807
कुल	**64,338**

रेलवे भर्ती बोर्ड द्वारा भारतीय रेल में भर्ती:

प्रणालीगत सुधार के तौर पर, रेल मंत्रालय ने समूह 'ग' पदों की विभिन्न कोटियों में भर्ती के लिए इस वर्ष वार्षिक कैलेंडर प्रकाशित करने की एक प्रणाली शुरू की है। तदनुसार, सहायक लोको पायलटों, तकनीशियनों, रेलवे सुरक्षा बल में उप-निरीक्षकों और कांस्टेबलों के पदों को भरने के लिए जनवरी से मार्च 2024 के दौरान 32,603 रिक्तियों के लिए चार केंद्रीकृत अधिसूचनाएं अधिसूचित की गई हैं।

पिछले वर्ष 2023-24 के दौरान, विभिन्न समूह 'ग' के पदों (लेवल 1 को छोड़कर) के संबंध में 11,926 (अनंतिम) उम्मीदवारों को पैनलबद्ध किया गया है।

कर्मचारी कल्याण:

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

कर्मचारी हित निधि, रेल कर्मचारियों और उनके परिजनों को शिक्षा, मनोरंजन, चिकित्सा देखभाल, खेलकूद, स्काउट और सांस्कृतिक गतिविधियों 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।

लगभग 37.60% कर्मचारियों को रेल क्वार्टर सुलभ कराए गए हैं, 2023-24 के दौरान 4,441 कर्मचारी क्वार्टर विद्युतीकृत किए गए थे।

वर्ष के दौरान कैंटीनों ने अपने कार्यस्थलों पर कर्मचारियों को रियायती भोजन और जलपान सुलभ कराया।

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 मामलों पर रेल प्रशासन की कोई अधिकारिता नहीं है। भारतीय रेल स्थापना नियमावली की जिल्द II के अध्याय XXIII के उपबंधों के अनुसार रेलवे द्वारा इन सहकारी समितियों को केवल कतिपय सुविधाएं और रियायतें उपलब्ध कराई जाती हैं। वर्ष 2023-24 के दौरान भारतीय रेल में 55 थ्रिफ्ट एवं क्रेडिट समितियां, 75 रेल कर्मचारी उपभोक्ता सहकारी समितियां, 10 श्रम सहकारी समितियां तथा 04 रेल कर्मचारी आवासन समितियां कार्यरत हैं।

भारतीय रेल चिकित्सा सेवाः

भारतीय रेल चिकित्सा सेवा का गठन मूलतः रेल कर्मचारियों के स्वास्थ्य की देखभाल के लिए किया गया था। यह कर्मचारियों के परिवार के सदस्यों, कर्मचारियों के आश्रितों, सेवानिवृत्त कर्मचारियों और पास नियमों के अनुसार उनके परिवार के सदस्यों एवं आश्रितों को भी चिकित्सा सेवाएं प्रदान करती है।

2,572 चिकित्सा अधिकारियों और 37,087 पराचिकित्सा कर्मचारियों की स्वीकृत संख्या के साथ यह विश्व की सबसे बड़ी औद्योगिक स्वास्थ्य सेवा है। पूरे देश में फैली हुई 586 स्वास्थ्य इकाइयों तथा 129 अस्पताल और लगभग 14,000 आंतरिक शय्याओं के साथ यह सेवा वर्ष भर में चौबीसों घंटे कार्य करती है। यह लगभग एक करोड़ लाभार्थियों को सेवाएं प्रदान करती है।

रेल अस्पतालों में आयुष्मान भारत प्रधानमंत्री-जन आरोग्य योजना कार्यान्वित की गई है। अभी तक, आयुष्मान भारत प्रधानमंत्री-जन आरोग्य योजना (एबी पीएम-जेएवाई) के लाभार्थियों के लिए 91 अस्पताल खोले गए हैं।

हमारे तेरह क्षेत्रीय अस्पतालों में अधिकांश विशेषज्ञताओं और कुछ अति-विशेषताओं में बहुत प्रतिष्ठित डीएनबी कार्यक्रम के लिए प्रशिक्षण हेतु संस्थानों के रूप में कार्य कर रहे हैं।

रेलवे अस्पताल में कोविड का इलाज व टीकाकरण किया जा रहा है। रेलवे अस्पतालों में 98 पीएसए ऑक्सीजन उत्पादन संयंत्र संस्थापित और कमीशन किए गए हैं। 21 लाख से अधिक लाभार्थियों को कोविड टीकाकरण की पहली और 19 लाख से अधिक को दूसरी खुराक दी जा चुकी है।

कार्य-निष्पादन के आंकड़े (2023-2024):

कुल बहिरंग रोगी मामले जिन्हें परिचर्या प्रदान की गई	1,91,94,533
कुल अंतरंग रोग मामले जिन्हें भर्ती किया गया	5,30,017
की गई शल्यचिकित्साओं की कुल संख्या	1,33,226
रुग्णता के कारण नष्ट श्रम दिवसों का प्रतिशत	1.64
उन नए उम्मीदवारों की संख्या जिनकी आरोग्यता के लिए जांच की गई	31,055
उन कर्मचारियों की संख्या जिनकी आवधिक चिकित्सा जांच की गई	1,64,446
एकत्र किए गए/पाए गए दोषपूर्ण खाद्य नमूनों की संख्या	4,666 / 114
अवशिष्ट क्लोरीन परीक्षण/आरोग्यता के लिए पानी के नमूने	11,57,406/10,62,855
जीवाणु परीक्षण/आरोग्यता के लिए पानी के नमूने	77,449 / 73,609
उन बीमार यात्रियों की संख्या जिन्हें रेलवे डॉक्टरों द्वारा परिचर्या प्रदान की गई	95,034
उन बच्चों की संख्या जिन्हें टीका लगाया	12,626
स्वास्थ्य आश्वासन कैम्प	13,941
उपरोक्त बहु-उद्देश्य स्वास्थ्य अभियानों में आरोग्यता की जांच किए गए व्यक्तियों की कुल संख्या	5,16,722

भारतीय रेल में महिलाओं के कल्याण पर केन्द्रित गतिविधियाँ:

भारतीय रेल निःसंदेह देश का सबसे बड़ा सिविल नियोक्ता है। 31 मार्च, 2024 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल में 12,52,180 कर्मचारी कार्यरत हैं, जिनमें से 99,809 महिला कर्मचारी हैं। भारतीय रेल में महिला उन्मुख कल्याण उपायों की एक विस्तृत श्रृंखला शुरू की गई है, जिसमें कर्मचारी हित निधि से विशिष्ट वित्तीय सहायता के साथ सेमिनारों, शिविरों और प्रशिक्षण कार्यक्रमों का नियमित रूप से आयोजन करना शामिल है। कर्मचारियों के बच्चों के लिए कार्यस्थलों/कार्यालयों में काफी क्रेच, चेंजिंग रूम, टिफिन रूम और विश्राम कक्ष अलग से उपलब्ध कराए गए हैं।

पेंशन अदालतें:

पेंशन और पेंशनभोगी कल्याण विभाग (डीओपी एंड पीडब्लू) के निर्देशों के अनुसार, क्षेत्रीय रेलों और उत्पादन इकाइयों को पेंशनभोगियों की शिकायतों की जांच और निपटान करने के लिए क्षेत्रीय रेल में वार्षिक रूप से और मंडल स्तर पर तिमाही रूप में पेंशन अदालत आयोजित करने के निर्देश जारी किए गए हैं। दिसम्बर, 2023 के माह में आयोजित पेंशन अदालत के दौरान कुल 3,538 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 को वित्तीय सहायता और राहत प्रदान की जाती है।

रेल विद्यालयः

भारतीय रेल द्वारा लालागुडा, सिकंदराबाद में स्थित एक(01) डिग्री कॉलेज के साथ उनहत्तर(69) रेलवे विद्यालयों का संचालन किया जाता है। तिरानवे (93) केन्द्रीय विद्यालय भी चलाए जा रहे हैं, जो इन विद्यालयों के आस-पास रहने वाले विद्यार्थियों की आवश्यकताओं को पूरा करते हैं।

राजभाषा कीर्ति पुरस्कारः

राजभाषा विभाग, गृह मंत्रालय द्वारा 14 और 15 सितंबर, 2024 को 'भारत मंडपम' नई दिल्ली में आयोजित हिंदी दिवस समारोह-2024 तथा चतुर्थ अखिल भारतीय राजभाषा सम्मेलन में माननीय गृह राज्य मंत्री जी द्वारा रेल मंत्रालय को वर्ष 2023-24 के दौरान राजभाषा नीति के श्रेष्ठ कार्यान्वयन के लिए 'राजभाषा कीर्ति पुरस्कार' प्रदान किया गया।

हिंदी का प्रयोग-प्रसारः

राजभाषा अधिनियम, 1963 और राजभाषा नियम, 1976 के उपबंधों के अनुसार, भारतीय रेल हिंदी के प्रयोग-प्रसार के लिए लगातार प्रयत्नशील है। 31 मार्च, 2024 के अंत तक अधिसूचित रेल कार्यालयों की कुल संख्या 3,681 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 2023-24 में संसदीय राजभाषा की दूसरी उपसमिति द्वारा 91 रेल कार्यालयों के राजभाषा के प्रयोग-प्रसार संबंधी निरीक्षण किए गए तथा संसदीय समिति द्वारा निरीक्षण के दौरान रेल कार्यालयों में हिंदी के प्रयोग-प्रसार की प्रशंसा भी की गई है। इसके अलावा, रेलवे बोर्ड कार्यालय द्वारा हिंदी में गृह-पत्रिका 'रेल राजभाषा' प्रकाशित की जाती है।

हिंदी टाइपिंग, हिंदी आशुलिपि, तथा हिंदी भाषा प्रशिक्षणः

वर्ष 2023-24 तक कुल प्रशिक्षित कर्मचारियों की संख्या निम्नानुसार है:-

हिंदी में कार्यसाधक ज्ञान/प्रवीण	8,20,458
हिंदी टाइपिंग	8,487
हिंदी आशुलिपि	2,793

अन्य गतिविधियांः

कंप्यूटर आदि जैसे द्विभाषिक इलेक्ट्रॉनिक उपकरण खरीदने की मौजूदा नीति का अनुपालन किया जा रहा है। वर्ष 2023-24 में भारतीय रेल के विभिन्न कार्यालयों में 69,236 द्विभाषी पर्सनल कंप्यूटर उपलब्ध हैं। रेलवे बोर्ड सहित सभी क्षेत्रीय रेलों की वेबसाइटें भी द्विभाषी हैं। रेल कार्यालयों में हिंदी में कार्य करने को बढ़ावा देने के लिए 850 कोड/मैनुअल और 6,469 स्टेशन संचालन नियम द्विभाषी रूप में प्रकाशित किए जा चुके हैं।

राजभाषा कार्यान्वयन समितियां:

हिंदी के प्रयोग-प्रसार की समीक्षा करने के लिए सभी क्षेत्रीय रेलों, उत्पादन इकाइयों आदि पर कुल 998 राजभाषा कार्यान्वयन समितियां गठित हैं, जिनकी बैठकें नियमित रूप से आयोजित की जा रही हैं। इसके अलावा, बोर्ड स्तर पर भी रेलवे बोर्ड राजभाषा कार्यान्वयन समिति गठित है, जिसकी बैठकें नियमित रूप से आयोजित की गई थीं।

रेलवे हिंदी सलाहकार समिति:

रेल मंत्रालय एवं क्षेत्रीय रेलों में राजभाषा हिंदी का प्रयोग-प्रसार बढ़ाने के उद्देश्य से, माननीय रेल मंत्री जी की अध्यक्षता में 'रेलवे हिंदी सलाहकार समिति' गठित की जाती है, जिसका प्रमुख उद्देश्य भारतीय रेल पर राजभाषा 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 के उद्देश्य से, भारतीय रेल पर विभिन्न प्रोत्साहन योजनाएं लागू हैं। इनमें 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 वृत्तांत पुरस्कार योजना, क्षेत्रीय/अखिल रेल स्तर पर हिंदी निबंध, हिंदी वाक् तथा हिंदी टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिता, अखिल रेल हिंदी नाटयोत्सव प्रतियोगिता शामिल हैं।

21 से 23 जून, 2023 तक भारतीय रेल यांत्रिक एवं विद्युत अभियंत्रण संस्थान (इरिमी), जमालपुर, पूर्व रेलवे में अखिल रेल हिंदी निबंध, हिंदी वाक् तथा हिंदी टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिताओं का सफलतापूर्वक आयोजन किया गया।

कमलापति त्रिपाठी राजभाषा स्वर्ण पदक एवं रेल मंत्री राजभाषा रजत पदक से पुरस्कृत अधिकारियों को माननीय अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यपालक अधिकारी, रेलवे बोर्ड द्वारा 01 स्वर्ण पदक तथा 29 रजत पदक प्रदान किए गए।

राजभाषा के प्रयोग-प्रसार के लिए रेल मंत्रालय में 14 से 27 सितंबर, 2023 तक 'हिंदी पखवाड़ा' का आयोजन किया गया। इसका शुभारंभ माननीय गृह मंत्री जी एवं माननीय रेल मंत्री जी के संदेश वाचन से किया गया। हिंदी पखवाड़े में हिंदी निबंध प्रतियोगिता, हिंदी वाक् प्रतियोगिता, हिंदी टिप्पण एवं प्रारूप लेखन प्रतियोगिता, अंताक्षरी प्रतियोगिता, राजभाषा संगोष्ठी, काव्य-संगीत संध्या इत्यादि का आयोजन किया गया।

इसके अलावा, 12 से 15 मार्च, 2024 तक क्षेत्रीय रेल प्रशिक्षण संस्थान, उदयपुर, उत्तर पश्चिम रेलवे में अखिल रेल हिंदी नाट्योत्सव-2023 का भी सफलतापूर्वक आयोजन किया गया।

खेलकूद में उत्कृष्ट उपलब्धियां:

I. अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर:-

- ❖ रेलवे के पहलवान खिलाड़ी, श्री अमन ने स्वर्ण पदक जीता; सुश्री निशा दहिया और श्री रूपिन ने रजत पदक जीते; श्री विकास और श्री सुनील कुमार ने 9 से 14 अप्रैल, 2023 तक अस्ताना (कजाकिस्तान) में आयोजित 2023 सीनियर एशियाई फ्री स्टाइल, ग्रीको रोमन स्टाइल और महिला कुश्ती चैंपियनशिप में कांस्य पदक जीते।

- ❖ रेलवे की भारोत्तोलन खिलाड़ी, सुश्री एस. बिंदियारानी देवी ने 3 से 12 मई, 2023 तक जिंजू (कोरिया) में आयोजित एडबल्यूएफ एशियाई सीनियर (पुरुष और महिला) चैंपियनशिप में रजत पदक जीता।

- ❖ रेलवे के स्नूकर खिलाड़ी श्री कमल चावला ने 16 से 25 जून, 2023 तक ईरान में आयोजित एशियाई स्नूकर चैंपियनशिप में स्वर्ण पदक जीता।

- ❖ रेलवे के साइक्लिंग खिलाड़ी रोनाल्डो सिंह ने 14.06.2023 से 19.06.2023 तक निलाई (मलेशिया) में आयोजित 2023 सीनियर एशियाई साइक्लिंग (पुरुष और महिला) चैंपियनशिप में रजत पदक जीता।

- ❖ रेलवे की टेबल टेनिस खिलाड़ी सुश्री सुतीर्था मुखर्जी ने 20 से 25 जून, 2023 तक ट्यूनिस (ट्यूनीशिया) में आयोजित डब्ल्यूटीटी कंटेंडर टेबल टेनिस टूर्नामेंट की महिला युगल स्पर्धा में स्वर्ण पदक जीता।

- ❖ रेलवे के कबड्डी (पुरुष) खिलाड़ियों/अधिकारियों श्री सुनील कुमार, श्री परवेश, श्री नितिन रावल, श्री नितेश कुमार ने 25 से 30 जून, 2023 तक बुसान में आयोजित 11वीं एशियाई कबड्डी पुरुष चैंपियनशिप में देश का प्रतिनिधित्व किया और स्वर्ण पदक जीता।

- ❖ रेलवे के एथलेटिक्स खिलाड़ियों, श्री अजय कुमार सरोज, सुश्री ज्योति याराजी, सुश्री पारुल चौधरी, श्री आर. राजेश ने स्वर्ण पदक; सुश्री ज्योति याराजी, सुश्री पारुल चौधरी, सुश्री प्रियंका, सुश्री चंदा, श्री आर. राजेश, सुश्री स्वप्ना बर्मन ने रजत पदक और श्री अभिषेक पाल, सुश्री अंकिता, सुश्री मनप्रीत कौर ने 12.07.2023 से 16.07.2023 तक बैंकॉक में आयोजित एशियाई एथलेटिक्स चैंपियनशिप में कांस्य पदक जीते।

- ❖ रेलवे के भारोत्तोलकों ने 12 से 16 जुलाई, 2023 तक नोएडा (यूपी) में आयोजित होने वाली 2023 राष्ट्रमंडल सीनियर (पुरुष और महिला) भारोत्तोलन चैंपियनशिप में छह (06) स्वर्ण पदक और तीन (03) रजत पदक जीते।

❖ रेलवे के ब्रिज (पुरुष) खिलाड़ी, श्री सायंतन कुशारी, श्री सौविक कार, श्री वृक चक्रवर्ती, श्री प्रीतम दास ने 31.07.2023 से 07.08.2023 तक नीदरलैंड में आयोजित 18वीं विश्व युवा ब्रिज चैंपियनशिप 2023 में देश का प्रतिनिधित्व किया और भारतीय टीम ने कांस्य पदक जीता।

❖ रेलवे के निशानेबाजी के खिलाड़ी श्री अखिल श्योराण (उत्तर रेलवे) ने 14.08.2023 से 01.09.2023 तक बाकू (अजरबैजान) में आयोजित आईएसएसएफ विश्व चैंपियनशिप में कांस्य पदक जीता और 05.01.2024 से 18.01.2024 तक जकार्ता में आयोजित एशियाई चैंपियनशिप में स्वर्ण पदक जीता।

❖ रेलवे के जिम्नास्टिक खिलाड़ी श्री आशीष कुमार (उत्तर मध्य रेलवे) ने 18.08.2023 से 20.08.2023 तक कैरिरो (ग्रीस) में आयोजित एफआईजी इंटरनेशनल फ्राओस कप 2023 में कांस्य पदक जीता।

❖ रेलवे की साइक्लिंग टीम ने 7-11 सितंबर, 2023 तक डेनमार्क के मोल्स ब्जर्ग में आयोजित 14वीं यूएसआईसी (वर्ल्ड रेलवे) साइक्लिंग चैंपियनशिप में कुल मिलाकर तीसरा स्थान हासिल किया।

❖ रेलवे की जिम्नास्टिक खिलाड़ी सुश्री प्रणति नायक ने 8 से 10 सितंबर, 2023 तक जोमबेथेली (हंगरी) में आयोजित वर्ल्ड चैलेंज कप जिम्नास्टिक टूर्नामेंट के वॉल्टिंग टेबल इवेंट में कांस्य पदक जीता।

❖ 23 सितंबर, 2023 से 8 अक्टूबर, 2023 तक हांग्जो (चीन) में आयोजित 19वें एशियाई खेलों 2022 में एशियाई खेल 2022 में देश की पदक तालिका में रेलवे खिलाड़ियों का योगदान महत्वपूर्ण रहा है। भारत द्वारा जीते गए कुल 107 पदकों में से, रेलवे ने 22 पदक जीते। उन्होंने 08 स्वर्ण, 07 रजत और 07 कांस्य पदक का योगदान दिया है। रेलवे के खिलाड़ियों का प्रदर्शन उल्लेखनीय रहा है।

स्वर्ण पदक विजेताओं के नाम श्री राजेश आर.-एथलेटिक्स 400 मीटर रिले टीम; सुश्री पारुल चौधरी-5000 मीटर; सुश्री अन्नू रानी-भाला फेंक; श्री अखिल श्योराण और स्वप्निल सुरेश कुसाले-50 मीटर 3 पोजीशन शूटर; श्री अमित रोहिदास और श्री जरमनप्रीत सिंह-पुरुष हॉकी टीम के खिलाड़ी; श्री नितिन रावल, श्री सुनील कुमार, श्री प्रवेश और श्री नितेश-पुरुष कबड्डी टीम के खिलाड़ी; सुश्री पूजा, सुश्री रितु नेगी-महिला कबड्डी खिलाड़ी; सुश्री बी. अनुषा, सुश्री राजेश्वरी गायकवाड़ और कनिका आहूजा-महिला क्रिकेट खिलाड़ी; रजत पदक विजेता श्री सुमित मुखर्जी-पुरुष ब्रिज टीम के खिलाड़ी; श्री अजय कुमार सरोज-1500 मीटर एथलेटिक्स खिलाड़ी; श्री राजेश आर.-400 मीटर मिक्स्ड रिले एथलेटिक्स खिलाड़ी; सुश्री पारुल चौधरी-3000 मीटर एससी; श्री विथ्या रामराज-400 मीटर मिक्स्ड रिले और 4×400 मीटर रिले एथलेटिक्स खिलाड़ी; सुश्री ज्योति याराजी-100 मीटर बाधा दौड़; सुश्री प्राची-4×400 मीटर रिले; श्री मिथुन मंजूनाथ और श्री साई प्रतीक के-पुरुष बैडमिंटन

टीम के खिलाड़ी; कांस्य पदक विजेता सुश्री सुतीर्था मुखर्जी ख्र महिला युगल टेबल टेनिस खिलाड़ी; श्री अमन-पहलवान; सुश्री किरण-पहलवान; श्री सुनील-पहलवान; श्री विथ्या रामराज-400 मीटर बाधा दौड़; सुश्री प्रीति-3000 मीटर एससी; सुश्री पी. सुशीला चानू, सुश्री दीप ग्रेस एक्का, सुश्री नेहा, सुश्री निशा, सुश्री नवनीत कौर, सुश्री निक्की प्रधान, सुश्री मोनिका, सुश्री लालरेमसियामी, सुश्री संगीता कुमारी, सुश्री वंदना कटारिया, सुश्री सलीमा टेटे-महिला हॉकी टीम की खिलाड़ी;

- ❖ भारतीय रेल हॉकी (महिला) खिलाड़ियों, सुश्री नवनीत कौर, सुश्री दीप ग्रेस एक्का, सुश्री नेहा, सुश्री शालिमा टेटे, सुश्री निक्की प्रधान, सुश्री मोनिका, सुश्री लालरेमसियामी, सुश्री संगीता कुमारी, सुश्री निशा और सुश्री वंदना कटारिया ने 27.10.2023 से 05.11.2023 तक रांची (झारखंड) में आयोजित महिला एशियाई चैंपियन ट्रॉफी में देश का प्रतिनिधित्व किया और स्वर्ण पदक जीता।
- ❖ रेलवे की जिम्नास्टिक खिलाड़ी सुश्री प्रणति नायक ने 15 से 18 फरवरी, 2024 तक काहिरा (मिस्र) में आयोजित एफआईजी अपैरेटस विश्व कप 2024 में कांस्य पदक जीता।
- ❖ रेलवे के ग्रैंड मास्टर शतरंज खिलाड़ी श्री दीपन चक्रवर्ती ने 20 से 27 फरवरी, 2024 तक मलेशिया में आयोजित राष्ट्रमंडल शतरंज चैंपियनशिप में कांस्य पदक जीता।
- ❖ रेलवे के भारोत्तोलक सुश्री बिंदियारानी देवी ने 28 मार्च से 11 अप्रैल, 2024 तक फुकेत (थाईलैंड) में आयोजित आईडब्ल्यूएफ विश्व कप 2024 में कांस्य पदक जीता।

II. राष्ट्रीय स्तर पर:

दिनांक 1 अप्रैल, 2023 से 31 मार्च, 2024 के दौरान, रेलवे की टीमों ने कुल 56 राष्ट्रीय चैंपियनशिप में भाग लिया। जिनमें से रेलवे को 03 चैंपियनशिप में तीसरा स्थान, 14 चैंपियनशिप में उपविजेता और 22 चैंपियनशिप में विजेता रहा।

III. 2023-24 के दौरान निम्नलिखित रेलवे खिलाड़ियों को राष्ट्रीय खेल पुरस्कारों से सम्मानित किया गया है:-

क्र.सं.	नाम	खेल	पुरस्कार	रेलवे
i	सुश्री पारुल चौधरी	एथलेटिक्स	अर्जुन पुरस्कार	पश्चिम रेलवे
ii	श्री सुनील कुमार	कुश्ती	अर्जुन पुरस्कार	उत्तर पश्चिम रेलवे
iii	सुश्री रितु नेगी	कबड्डी	अर्जुन पुरस्कार	दक्षिण मध्य रेलवे
iv	सुश्री पी सुशीला चानू	हाकी	अर्जुन पुरस्कार	मध्य रेलवे

वित्त

भारतीय रेल का पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2023-24 का वित्तीय परिणाम इस प्रकार है:

(₹ करोड़ में)

		2022-23	2023-24
पूंजीगत निवेश		*5,19,470.28	**6,94,142.62
पूंजी निधि से निवेश		53,449.91	53,449.91
	जोड़	5,72,920.19	7,47,592.53
यात्री आय		63,416.85	70,693.32
अन्य कोचिंग यातायात से आय		5,958.32	6,727.25
माल यातायात से आय		1,62,262.90	1,68,293.29
फुटकर आय		8,498.60	9,652.44
सकल आय		2,40,136.67	2,55,366.30
उचंत		(-)154.11	(-)93.67
सकल यातायात प्राप्तियां		2,39,982.56	2,55,272.63
साधारण संचालन व्यय		1,80,255.78	1,91,093.61
मूल्यह्रास आरक्षित निधि में विनियोग		700.00	800.00
पेंशन फंड में विनियोग		54,700.00	59,000.00
कुल संचालन व्यय		2,35,655.78	2,50,893.61
शुद्ध यातायात प्राप्तियां		4,326.78	4,379.02
विविध लेनदेन		(-)1,809.40	(-)1,119.34
शुद्ध राजस्व प्राप्तियां		2,517.38	3,259.68
सामान्य राजस्व को देय लाभांश +		-	-
आधिक्य (+)/कमी (-)		2,517.38	3,259.68
पूंजी निधि से निवेश सहित ब्याजदेय पूंजी के लिए शुद्ध राजस्व का प्रतिशत		0.44	0.44
परिचालन अनुपात (%)		98.10	98.43
ब्याजदेय पूंजी (पूंजी निधि से निवेश सहित) प्रति शुद्ध टन किलोमीटर (पैसे में)		551	704

* महानगर परिवहन परियोजनाओं के ₹22,328.31 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 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 ₹80,000.00 करोड़ का निवेश, रेल संरक्षा निधि में ₹62,957.03 करोड़ का निवेश और सावरेन ग्रीन फंड में ₹10,239.00 करोड़ का निवेश शामिल नहीं है। उत्पादन इकाइयों के ₹19,937.11 करोड़ शामिल हैं।

** 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 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 सावरेन ग्रीन फंड में ₹22,717.99 करोड़ का निवेश शामिल नहीं है। उत्पादन इकाइयों के ₹28,507.97 करोड़ शामिल हैं।

राजस्वः

माल यातायात से प्राप्त राजस्व, सकल आय का 65.90% है। यात्री यातायात से हुई आय सकल आय का 27.68% थी जिसमें से 4.05% उपनगरीय सेवाओं से, 94.79% लम्बी दूरी की एक्सप्रेस सेवाओं से और 1.16% साधारण 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 89.30% का अंशदान किया था, जबकि उपर्युक्त के इतर अन्य पण्यों ने 9.27% का अंशदान किया था। विविध प्राप्तियों जैसे विलंब-शुल्क, घाट-शुल्क, शंटिंग और साइडिंग प्रभारों आदि ने शेष 1.43% का अंशदान किया था।

तुलन-पत्रः

पिछले वर्ष की तुलना में 31 मार्च, 2024 के तुलन-पत्र का सारांश नीचे दिया गया है:

(₹ करोड़ में)

	31 मार्च 2023 की स्थिति के अनुसार	**31 मार्च 2024 की स्थिति के अनुसार**	कमी-बेशी
परिसम्पत्तियां			
ब्लॉक परिसम्पत्तियां	9,72,734.18	**12,18,258.82**	2,45,524.64
केन्द्र सरकार के पास निधियां			
(i) आरक्षित निधियां	2,352.14	**5,321.55**	2,969.41
(ii) बैंक खाते	70,616.70	**80,227.94**	9,611.24
फुटकर देनदार	5,946.58	**7,038.98**	1,092.40
हस्ते रोकड़	446.47	**337.58**	(-)108.89
जोड़	10,52,096.07	**13,11,184.87**	2,59,088.80
देयताएं			
इनका निरूपण इस प्रकार है:			
पूंजीगत निवेश	*6,17,614.79	****7,92,657.45**	1,75,042.66
आंतरिक संसाधनों से वित्तपोषित निवेश, आदि	3,55,119.39	**4,25,601.38**	70,481.99
जोड़ (i)	9,72,734.18	**12,18,258.82**	2,45,524.64
आरक्षित निधियां	2,352.14	**5,321.55**	2,969.41
जोड़ (ii)	2,352.14	**5,321.55**	2,969.41
बैंक खाते			
(i) भविष्य निधि	39,570.32	**38,689.13**	(-)881.19
(ii) विविध निक्षेप आदि	30,974.90	**41,465.42**	10,490.52
(iii) ऋण और अग्रिम	71.48	**73.39**	1.91
जोड़ (iii)	70,616.70	**80,227.94**	9,611.24
फुटकर लेनदार आदि (iv)	6,393.05	**7,376.55**	983.50
जोड़ (i) से (iv)	10,52,096.07	**13,11,184.87**	2,59,088.80

* विशेष रेल संरक्षा निधि में ₹11,954.00 करोड़ का विनियोग, राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष में ₹80,000.00 करोड़ का विनियोग, रेल संरक्षा निधि में ₹62,957.03 करोड़ का विनियोग और सावरेन ग्रीन फंड में ₹10,239.00 करोड़ का विनियोग शामिल नहीं है

** 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 सावरेन ग्रीन फंड में ₹22,717.99 करोड़ का विनियोग शामिल नहीं है।

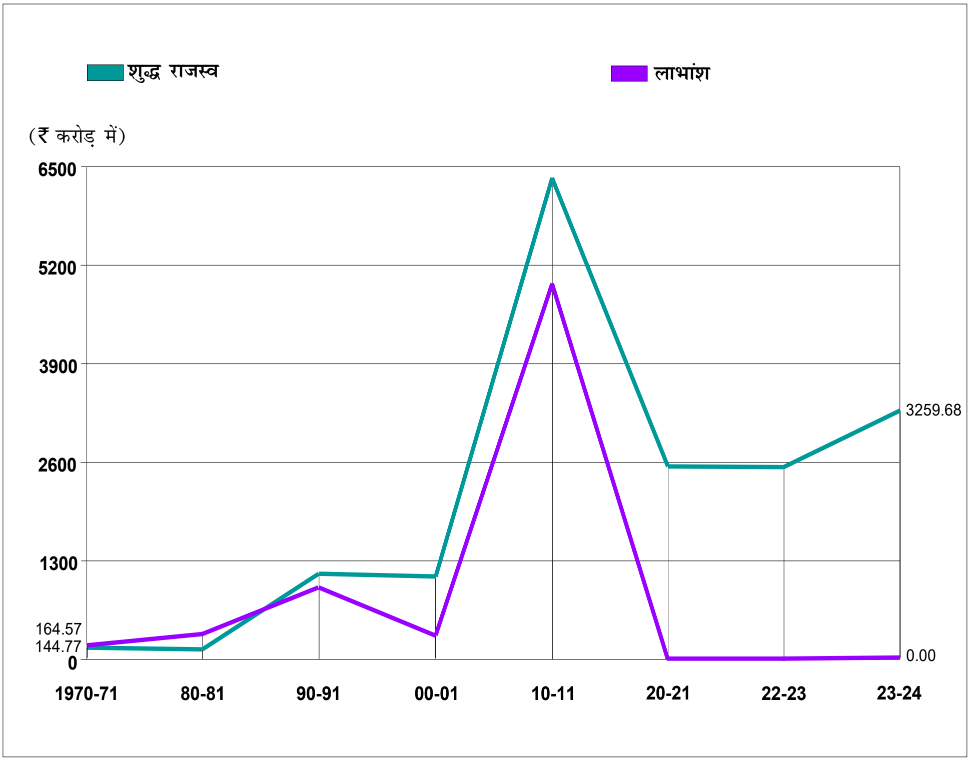
रोकड़ प्रवाह:

	2023-24	(₹ करोड़ में)
नई परिसम्पत्तियों का अधिग्रहण और मौजूदा परिसम्पतियों का प्रतिस्थापन:		
नई परिसम्पत्तियों का अधिग्रहण और परिसम्पत्तियों के प्रतिस्थापन में सुधार का घटक जैसे परिसम्पत्तियों को बदलना	2,45,490.29	**2,45,591.56**
परिसम्पत्तियों को बदलना	101.27	
ऋणों पर ब्याज का संदाय, ऋणों की अदायगी और आरक्षी निधियों में वृद्धि/कमी		
विकास निधि के लिए ऋणों पर ब्याज का संदाय	0.00	**2,969.41**
विकास निधि के लिए ऋण की अदायगी	0.00	
निधि शेषों में वृद्धि(+) / कमी(-)	2,969.41	
दुर्घटना प्रतिकर के लिए संदाय	0.00	
	जोड़	**2,48,560.97**
इन आवश्यकताओं के लिए वित्त-व्यवस्था निम्नलिखित स्रोतों से की गई थी :		
आंतरिक स्रोत:		
वित्तपोषण के लिए राजस्व/पूंजी से अंशदान और निधि शेषों पर उपचित ब्याज	2,652.84	**73,391.51**
अधिशेष से वित्तपोषित विकास निधि	1,500.00	
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)	45,000.00	
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	1,759.68	
सामान्य राजस्व (पूंजी) से वित्तपोषित सॉवरेज ग्रीन फंड	12,478.99	
चालित लाइन कार्य - राजस्व	0.00	
रोकड़ अधिशेष - कार्यकारी परिणाम		**3,259.68**
विकास निधि में विनियोग		**(-)1,500.00**
पूंजी निधि में विनियोग		**0.00**
रेल संरक्षा निधि में विनियोग		**0.00**
राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष में विनियोग		**(-)1,759.68**
ऋण अदायगी निधि में विनियोग		**0.00**
पूंजी से निवेश		**1,75,169.48**
	जोड़	**2,48,560.97**

संयुक्त निवेश लागत सूचकांक

आधार 2011-12=100	2022-23		2023-24	
क्र.सं.	राजस्व सूचकांक	लागत सूचकांक	**राजस्व सूचकांक**	**लागत सूचकांक**
I यूनिट राजस्व				
i. औसत प्राप्ति प्रति यात्री किलोमीटर	244.51		**232.26**	
ii. औसत प्राप्ति प्रति शुद्ध टन किलोमीटर	166.65		**131.66**	
II साधन-सामग्रियों का लागत सूचकांक				
i. श्रम: औसत वार्षिक वेतन प्रति कर्मचारी@		297.3		**303.9**
ii. उच्च गति स्पीड डीजल		191.4		**171.9**
iii. बिजली (रेल कर्षण)		143.3		**145.0**
iv. परिवहन उपस्कर और पुर्जे		127.6		**128.4**
v. अलौह धातु		145.9		**144.8**
vi. विद्युत मशीनरी, उपस्कर और बैटरी		128.8		**131.4**
vii. स्नेहक		180.0		**189.7**
viii. निर्मित उत्पाद		142.6		**140.2**
ix. लौह धातु		148.7		**141.0**
साधन-सामग्रियों का समग्र भारित सूचकांक		238.0		**239.7**

शुद्ध राजस्व और लाभांश



सामाजिक सेवा दायित्व

भारतीय रेल, अपेक्षाकृत अधिक व्यापक सामाजिक और राष्ट्रीय हित में, समाज के गरीब वर्गों को सस्ती 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 हुई हानियां भारतीय रेल के सामाजिक सेवा दायित्व के अंतर्गत आती हैं।

वर्ष 2023-24 में भारतीय रेल द्वारा वहन किया गया शुद्ध सामाजिक सेवा दायित्व ₹41,520.85 करोड़ आंका गया है, जिसमें कर्मचारी कल्याण लागत (₹9,512.17 करोड़) और कानून एवं व्यवस्था संबंधी लागत (₹6,975.07 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, कोयले, बांस आदि के बाजार मूल्य को सीमित रखने के उद्देश्य से उनकी ढुलाई परिचालन लागत से कम दर पर की जाती है। वर्ष 2023-24 में इन पण्यों के संचलन के कारण कुल ₹774.95 करोड़ की हानि हुई।

क्र.सं.	पण्य	हानियां (₹ करोड़ में)
1	नमक	278.82
2	फ्लाई ऐश	235.65
3	एल.पी.जी.	84.14
4	कुल खाद्य तेल	58.91
5	फल और सब्जियां	49.65
6	कोयला	7.95

क्र.सं.	पण्य	हानियां (₹ करोड़ में)
7	बांस	6.56
8	अन्य सामान से इतर विनिर्मित सूती कपड़ा	6.55
9	दूध और दुग्ध उत्पाद	6.53
10	चीनी और खांड	3.71
11	कागज	3.69
12	अन्य लकड़ी	1.84
13	अन्य	30.95
	जोड़	**774.95**

वर्ष 2023-24 के लिए ये पण्य कुल शुद्ध टन किलोमीटर राजस्व का लगभग 3.76 प्रतिशत और मालभाड़ा आय का 2.25 प्रतिशत हैं।

यात्री किरायों में रियायत:

वर्ष 2023-24 के दौरान यात्री किरायों में रियायतों के कारण परित्यक्त राजस्व की राशि ₹279.63 करोड़ है।

ईएमयू उपनगरीय सेवाओं पर हानियां:

वर्ष 2023-24 के दौरान चेन्नई, कोलकाता, मुंबई और सिकंदराबाद में ईएमयू उपनगरीय सेवाओं की लाभप्रदता के विश्लेषण ने ₹8,024.31 करोड़ की समग्र हानि उजागर की है। अर्थव्यवस्था में व्याप्त मुद्रास्फीति के दबावों के संबंध में यात्री किरायों में वृद्धि नहीं किए जाने के कारण ईएमयू उपनगरीय हानियां हुई।

अलाभप्रद शाखा लाइनें:

शाखा लाइनों पर आय का संवर्धन करने के संघटित 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 2023-24 के लिए मौजूदा 87 अलाभप्रद शाखा लाइनों के वित्तीय परिणामों की समीक्षा दर्शाती है कि इन लाइनों पर ₹4,552.73 करोड़ के मूल निवेश पर वर्ष 2023-24 के दौरान हानि की राशि ₹2,460.43 करोड़ थी।

पिछले 15 वर्षों में यातायात के लिए खोली गई 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 प्रचलित 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 वर्षों के लिए लाभांश भुगतान की छूट देने जैसी राहतें औचित्यपूर्ण हैं। आवधिक समीक्षाओं ने उजागर किया है कि पिछड़े क्षेत्रों के विकास हेतु रेलवे के सामाजिक सेवा दायित्व

के भाग के रूप में वर्ष 2023-24 में जांची गई 14 लाइनों में से अधिकांश लाइनें ऋणात्मक या अलाभप्रद् प्रतिफल दिखा रही थीं।

वर्ष 2023-24 के लिए नई लाइनों के वित्तीय परिणामः

क्र.सं.	शाखा लाइन का नाम	खोलने की तिथि	लागत (₹ करोड़ में)	निवेश पर प्रत्याशित प्रतिफल	निवेश पर वास्तविक प्रतिफल (%)		
				(%)	2021-22	2022-23	**2023-24**
1	अबोहर-फाजिल्का (बड़ी लाइन) 34 किलोमीटर	16.07.2012	232.50	(-)7.44	(-)15	(-)17	**(-)19**
2	तरन तारण-गोईन्दवाल (बडी लाइन) 21.416 किलोमीटर	06.08.2011	81.43	उपलब्ध नहीं	(-)27	(-)31	**(-)34**
3	लुधियाना-साहनेवाल (बडी लाइन) 15.11 किलोमीटर	17.11.2012	294.13	(-)2.26	(-)5	(-)6	**(-)7**
4	ऊधमपुर-श्री माता वैष्णो देवी कटरा (बड़ी लाइन) 25 किलोमीटर	04.07.2014	1,231.09	उपलब्ध नहीं	(-)2	(-)2	**(-)3**
5	बनिहाल-बारामुला (बड़ी लाइन) 13.7 किलोमीटर	26.06.2013	4,917.00	(-)1.30	(-)3	(-)3	**(-)4**
6	चुरारू टकराला-अम्ब अंदौरा (बडी लाइन) 11.17 किलोमीटर	2011-12	670.35	0.18	(-)8	(-)9	**(-)7**
7	न्यू मोरिन्डा-साहनेवाल (बडी लाइन) 52.18 किलोमीटर	2013-14	725.80	(-)2.26	(-)10	(-)12	**(-)13**
8	रेवाड़ी-झज्जर-रोहतक (बड़ी लाइन) 81.257 किलोमीटर	08.01.2013	500.72	(-)4.78	(-)2	(-)2	**(-)2**
9	जींद-सोनीपत (बडी लाइन) 81 किलोमीटर	26.06.2016	498.27	उपलब्ध नहीं	0	0	**0**
10	मदार-पुष्कर (बड़ी लाइन) 25.7 किलोमीटर	23.01.2012	132.12	(-)4.06	(-)1.92	(-)2.17	**(-)2.26**
11	कोडरमा-गिरिडीह (बड़ी लाइन) 106.89 किलोमीटर	08.08.2015	699.95	उपलब्ध नहीं	(-)2.76	(-)2.21	**(-)1.54**
12	कडूरू-चामराजनगर (बड़ी लाइन) 45.12 किलोमीटर	17.11.2013	359.56	उपलब्ध नहीं	(-)0.88	0.26	**(-)3.33**
13	मदुरै-बोडिनायक्कनूर (बड़ी लाइन) 46 किलोमीटर	मई-22	592.90	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	(-)3.27	**(-)4.33**
14	तिरुतुरैपुंडी-अगास्तयम्पल्लि (बड़ी लाइन) 46 किलोमीटर	अप्रैल-23	350.00	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	उपलब्ध नहीं	**(-)2.81**

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 2023-24 के दौरान, सामरिक लाइनों के परिचालन के कारण भारतीय रेल को ₹2,762.22 करोड़ की हानि हुई।

यात्री किरायों का लागत से कम कीमत-निर्धारणः

भारतीय रेल, देश का प्रमुख परिवहन साधन होने के नाते अपनी सेवाओं के स्वरूप के कारण सामाजिक सेवा दायित्व को वहन करती है और समाज के सबसे गरीब वर्ग के लिए सस्ता 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 2023-24 के दौरान, परिचालन लागत से कम यात्री किरायों (ईएमयू उपनगरीय सेवाओं को छोड़कर) के कारण भारतीय रेल के लिए परिणामी हानि की राशि ₹43,706.55 करोड़ थी।

वर्ष 2023-24 में भारतीय रेल द्वारा वहन किया गया शुद्ध सामाजिक सेवा दायित्व ₹41,520.85 करोड आंका गया, जो कुल राजस्व आय का 16.26% और कुल संचालन व्यय का 15.72% है।

अनुसंधान और विकास

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

- भारतीय रेल में उपयोग के लिए नई प्रौद्योगिकी का विकास, अंगीकरण, आत्मसात्करण और समावेश।
- उपस्कर और प्रणालियों के नए एवं बेहतर डिजाइनों का विकास।
- भारतीय रेल में अंगीकरण हेतु मानकों का विकास और निर्धारण।
- भारतीय रेल के लिए सामग्रियों और उत्पादों की विशिष्टियां तैयार करना।
- चल स्टॉक (मेट्रो स्टॉक सहित), रेलइंजनों, सिगनल प्रणाली और दूरसंचार उपस्कर और रेलपथ संघटकों की आवश्यक और संरक्षा वस्तुओं का निरीक्षण करना।
- संरक्षा और विश्वसनीयता में सुधार के लिए तकनीकी अन्वेषण, सांविधिक स्वीकृतियां, परीक्षण और परामर्श सेवाएं प्रदान करना।

वर्ष के दौरान अनुसंधान और विकास के महत्वपूर्ण कार्यकलाप इस प्रकार हैं:

1. कवच चरण-II का विकास:

कवच प्रणाली भारतीय उद्योग के सहयोग से अनुसंधान अभिकल्प मानक संगठन (आरडीएसओ) द्वारा स्वदेशी रूप से 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 बचने से रोककर संरक्षा प्रदान करना है। यदि चालक गति प्रतिबंधों के अनुसार गाड़ी को नियंत्रित करने में विफल रहता है तो यह गाड़ी की ब्रेकन प्रणाली को स्वचालित रूप से सक्रिय कर देता है। 'कवच' प्रणाली संरक्षा प्रामाणिकता स्तर 4 (एसआईएल-4) से प्रमाणित सबसे किफायती प्रौद्योगिकियों में से एक है। इससे विदेशी रेलमार्गों के लिए इस स्वदेशी तकनीक के निर्यात की संभावनाएं भी उत्पन्न होती हैं।

कवच संस्करण 4.0 के संशोधित विनिर्देशों 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, नई दिल्ली-हावड़ा और नई दिल्ली-मुंबई मार्गों में संस्थापित किया जा रहा है।

2. आर350एचटी पटरी का विकास:

भारतीय रेल द्वारा 100 कि.मी. प्रति घंटे की रफ्तार से 25/22.9 टन धुरा भार के लिए आर350एचटी पटरी को विकसित किया गया है। यह पटरी सीधे और वक्र रेलपथ, दोनों के

लिए उपयुक्त है। पटरी की घिस-पिट में 3 से 5 गुना कमी आती है। उच्चतर दरार कठोरता के परिणामस्वरूप पटरी और रेलपथ संघटकों में दरार की निम्नतर संभाव्यता में परिणत होता है। रेलपथ अनुरक्षण में लगने वाला समय अंतर्राष्ट्रीय पद्धतियों के अनुरूप कम होने की संभावना है। भारतीय रेल द्वारा उच्च घनत्व नेटवर्क मार्गों के लिए आर350एचटी पटरी के साथ 25टी मार्गों पर नए निर्माण कार्यों को आगे बढ़ाने का निर्णय लिया गया है। वर्ष 2030 तक 10 लाख मीट्रिक टन आर350एचटी पटरियों की आवश्यकता का अनुमान है।

3. वंदे भारत स्लीपर:

वंदे भारत गाड़ीसेट प्लेटफार्म पर 17 टन धुरा भार क्षमता के साथ 160 कि.मी. प्रति घंटे के संचालन के लिए वातानुकूल शयनयान (राजधानी एक्सप्रेस) जैसी रेलगाड़ियों के 16-रेलडिब्बों की रेक संरचना की संकल्पना की गई है। प्रस्तावित डिजाइन में सभी प्रणोदन उपकरण अंडर-स्लंग हैं। इस गाड़ीसेट में त्वरित त्वरण के लिए 50% विद्युतीकरण के साथ 4 रेलडिब्बों की मूल इकाइयां हैं। इसमें डॉग बॉक्स सुविधा के साथ 1.5 टन क्षमता वाला अलग लगेज रेलडिब्बा भी है। वंदे भारत स्लीपर को एर्गोनोमिक आंतरिक भाग और बेहतर पैनलों के साथ बनाया गया है। इस गाड़ी में ईएन-45545 एचएल3 की अपेक्षाओं का अनुपालन करते हुए अग्नि संबंधी संरक्षा विशेषताओं को बढ़ाया गया है। इसके साथ ही, इस रेक में ईएन 15227 के अनुसार टक्कर रोधी संबंधी पात्रता का अनुपालन किया जाएगा। इसके अभिन्यास को अनुमोदित कर दिया गया है और पारवहन संबंधी कोड आबंटित कर दिया गया है जबकि उत्पादन इकाइयों में इसके आद्यरूप सवारी डिब्बों का विनिर्माण किया जा रहा है।

4. वंदे मेट्रो:

वंदे मेट्रो सवारी डिब्बों की संकल्पना वंदे भारत प्रणाली पर 20.32-टन धुरा भार क्षमता के लिए की गई है। प्रमुख आयाम, बोगी डिजाइन, सस्पेंशन डिजाइन और ब्रेकन प्रणाली मौजूदा एमईएमयू/ईएमयू के समान हैं। 12 रेलडिब्बों वाली वंदे मेट्रो के लिए कुल यात्री क्षमता 3208 (बैठे यात्रियों के लिए 1150 + खड़े यात्रियों के लिए 2058) है। वंदे भारत गाड़ियों के समान पूर्ण रेकों को 50% विद्युतीकरण के साथ डिजाइन किया गया है। अअमासं द्वारा 130 कि.मी. प्रति घंटे तक की गति से परिचालन की संभावना का पता लगाने के लिए व्यापक रूप से सफलतापूर्वक परीक्षण पूरा कर लिया गया है। अब सभी वंदे भारत मेट्रो गाड़ियों को 130 कि.मी. प्रति घंटे तक परिचालित किया जा सकता है।

5. माल डिब्बों के नए डिजाइन:

बोगी फ्लैट वाइडर प्लेट माल डिब्बे (बीएफडब्ल्यूपी): 3.0 मीटर से अधिक चौड़ाई वाली चौड़ी प्लेटों को मौजूदा माल डिब्बों और सड़क परिवहन द्वारा नहीं ले जाया जा सकता है। अअमासं ने सपाट माल डिब्बों का एक नया डिजाइन विकसित किया है जिसमें रोटेटिंग बेड का प्रावधान है। स्टील प्लेटों की सपाट अवस्था में रोटेटिंग बेड पर लदान/उतराई होगी। 4 मीटर चौड़ी प्लेट वाले रोटेटिंग बेड को चार हाइड्रॉलिक एक्ट्यूएटर्स की सहायता से लदान के बाद 45% तक झुकाया जा सकता है। इन माल डिब्बों के आद्यरूप का विनिर्माण मैसर्स ब्रेथवेट द्वारा किया जा रहा है।

अधिक ऊंचाई वाले ऑटो-कार वाहक (एसीटी2): मौजूदा बीसीएसीबीएम के समान मालडिब्बा लंबाई और मालडिब्बों की संख्या वाले अधिक ऊंचाई वाले ऑटो कार माल डिब्बों के एक और प्रकार का विकास कार्य भी प्रगति पर है। माल डिब्बों में बेहतर वक्र परक्राम्यता के लिए दो माल डिब्बों के

बीच आर्टिकुलेटेड कनेक्टर की व्यवस्था की गई है, एक एसीटी2 रेक के द्वारा 270 एसयूवी वाहन तक का परिवहन किया जा सकता है। इन मालडिब्बों के आद्यरूप का विनिर्माण और परीक्षण मैसर्स जुपिटर प्लांट, जबलपुर में किया जा रहा है।

बोगी ओपन स्टील बहुउद्देश्यीय मालडिब्बे (बीओएसएम): अअमासं द्वारा थोक पण्यों और इस्पात उत्पादों के परिवहन के लिए बहुउद्देश्यीय खुले मालडिब्बों का एक नया डिजाइन विकसित किया गया है। यह माल डिब्बे 25 टन धुरा भार और टिपलर संचालन के लिए उपयुक्त है और इसमें 6% अधिक रेक थ्रुपुट है। इस डिजाइन के लिए भारतीय रेल द्वारा 12000 माल डिब्बों का प्रापण किया जा रहा है।

कॉइल बहुउद्देशीय मालडिब्बे (सीएमपी): 2000 मिलिमीटर व्यास तक के स्टील कॉइल के लदान के लिए ट्रांसवर्स पॉकेट वाले सपाट माल डिब्बों का एक नया डिजाइन विकसित किया गया है। इस्पात उत्पादों के अलावा, ड्वार्फ/आईएसओ कंटेनरों को भी इस मालडिब्बे के ऊपर वहन किया जा सकता है। प्रोटोटाइप मालडिब्बों का विनिर्माण और मैसर्स जेआरआईएल संयंत्र, वडोदरा में परीक्षण किया जा रहा है। दोलन परीक्षण पूरा कर लिया गया है और ईबीडी परीक्षण प्रक्रियाधीन है।

6. हाइड्रोजन ईंधन सेल आधारित 1600 एचपी डीजल ईंजन मल्टीपल यूनिट (डीईएमयू) गाड़ी:

अअमासं ने 'हाइड्रोजन ईंधन सेल आधारित डीपीआरएस 1600 एचपी डीजल इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट (हाइड्रोजन गाड़ी सेट) के विकास' के लिए तकनीकी विशिष्टि तैयार की हैं। यह एक नई तकनीक है और इस परियोजना के लिए उत्तर रेलवे के सोनीपत-जींद रेलखंड के बीच परिचालित 1200 किलोवाट डीजल इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट में हाइड्रोजन ईंधन सेल आधारित प्रणाली के रेट्रो फिटमेंट करने का विचार है। कम अनुरक्षण और नियंत्रणीय कार्बन उत्सर्जन के साथ हाइड्रोजन, डीजल (43 मेगा जूल/किलोग्राम) की तुलना में उच्च ऊर्जा घनत्व ईंधन (120 मेगा जूल/किलोग्राम) है। अधिकतम और औसत विद्युतशक्ति की आवश्यकता को पूरा करने के लिए प्रस्तावित संकरित विद्युतशक्ति प्रणाली में प्राथमिक ऊर्जा स्रोत प्रोटॉन एक्सचेंज मेम्ब्रेन फ्यूल सेल (पीईएमएफसी) है और द्वितीयक ऊर्जा स्रोत बैटरी बैंक होगा। स.डि.का./चेन्नई में गाड़ी का एकीकरण शुरू हो गया है। इस रेलगाड़ी के लोड बॉक्स का परीक्षण वर्ष 2025 के आरंभ में किया जाना अपेक्षित है। जींद स्टेशन पर हाइड्रोजन उत्पादन के लिए हाइड्रोजन संबंधी भू-अवसंरचना का कार्य भी प्रगति पर है। इस गाड़ी की अगले वर्ष से कमीशनिंग किया जाना अपेक्षित है।

7. रेलपथ घटकों का विकास:

थिक वेब स्विच एक्सपैंशन जोड़ (टीडब्ल्यूएसईजे): मोटे वेब स्विचों से रेल पटरियों की संरक्षा को मजबूत बनाने के साथ-साथ उसकी आयु में भी वृद्धि होती है। अअमासं द्वारा इसका उन्नत डिजाइन विकसित किया गया है जिससे निरंतर निर्बाध चालन मुहैया किया जाता है और विलंब में कमी आती है। दक्षिण पूर्व रेलवे, पूर्व तट रेलवे, पश्चिम रेलवे और दक्षिण मध्य रेलवे प्रत्येक पर 10 सेट थिक वेब स्विच एक्सपेंशन जॉइंट का परीक्षण सफलतापूर्वक आयोजित किया गया है। थिक वेब स्विच एक्सपेंशन जॉइंट के संतोषजनक कार्य-निष्पादन के आधार पर, इसे तापमान जोन I, II और III के लिए अपनाया जा रहा है जिसके लिए 10 क्षेत्रीय रेलों में विस्तारित परीक्षण प्रगति पर हैं। इन विस्तारित परीक्षणों के निष्कर्षों के आधार पर जोन-IV में परीक्षणों के संबंध में निर्णय लिया जाएगा।

कैंटेड टर्नआउट: अअमासं ने कैंटेड टर्नआउट के प्रमाणित डिजाइन को अपनाने के लिए कार्यात्मक आवश्यकता संबंधी विनिर्देश तैयार किए हैं। इस नए डिजाइन से उच्च गति पर चालन सुविधा में सुधार होगा और अनुरक्षण संबंधी कार्यों में कमी आएगी। चार क्षेत्रीय रेलों (दक्षिण पूर्व रेलवे, उत्तर मध्य रेलवे, पश्चिम मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे) में निविदाओं को अंतिम रूप दिया जा रहा है।

वेल्ड-योग्य कास्ट मैंगनीज स्टील (सीएमएस) क्रॉसिंग: वर्धित गति और भारी धुरा भार (एचएएल) की सम्हलाई के लिए भारतीय रेल द्वारा रेलपथ के आधुनिकीकरण के लिए वेल्ड-योग्य कास्ट मैंगनीज स्टील क्रॉसिंग (डब्ल्यूसीएमएससी) को विकसित किया गया है। वेल्ड-योग्य कास्ट मैंगनीज स्टील क्रॉसिंग को पटरियों में लगाने का उद्देश्य भारतीय रेल पर थ्रुपुट में सुधार करना है। डब्ल्यूसीएमएससी के लाभ निम्नानुसार हैं:

- यार्डों में फिश प्लेट जॉइंटों के उपयोग की समाप्ति
- कम रखरखाव
- चालन की बेहतर गुणवत्ता
- प्रति सीएमएस क्रॉसिंग 24 बोल्ट होल में कमी

8. भारतीय रेल में 4जी एलटीई-आर का परीक्षण:

रेलवे बोर्ड द्वारा दक्षिण मध्य रेलवे में 500 मार्ग किलोमीटर पर 4जी एलटीई-आर प्रौद्योगिकी प्रणाली के अवधारणा का प्रमाण (पीओसी) फील्ड परीक्षण के लिए कार्य को मंजूरी दी गई है। इस कार्य का उद्देश्य रेलगाड़ी परिचालन सहित भारतीय रेल के लिए समर्पित 4जी/एलटीई नेटवर्क विकसित करना है। इससे भारतीय विनिर्माताओं को रेलों संबंधी विशिष्ट आवश्यकताओं के लिए उपलब्ध 4जी/एलटीई उत्पादों का परीक्षण करने में भी सक्षमता प्राप्त होगी।

9. उत्तर मध्य रेलवे के मथुरा-पलवल खंड में भारतीय रेल के लिए 5जी स्वदेशी समाधान की अवधारणा का प्रमाण (पीओसी):

भारतीय रेल पर 5जी इको-सिस्टम के विकास के लिए अअमासं ने रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित उत्तर मध्य रेलवे के मथुरा-पलवल खंड में भारतीय विक्रेताओं के साथ स्वदेशी 5जी नेटवर्क समाधान संबंधी अवधारणा का प्रमाण (पीओसी) फील्ड परीक्षणों से संबंधित कार्य शुरू किया है। इस कार्य का उद्देश्य गाड़ी संचालन सहित भारतीय रेल के लिए स्वदेशी 5जी नेटवर्क समाधान विकसित करना है।

10. 9000 एचपी (ईएफ9के) मैसर्स सीमेंस निर्मित रेलइंजनों को शुरु करना:

भारतीय रेल ने मैसर्स सीमेंस लिमिटेड के साथ एक विनिर्माण-सह-अनुरक्षण करार के माध्यम से 1200 विद्युत रेलइंजन के प्रापण के लिए एक करार पर हस्ताक्षर किए हैं। इन 9000 एचपी इंजनों का निर्माण सरकारी चल स्टॉक कारखाने, दाहोद में किया जाएगा और पश्चिम रेलवे द्वारा 4 (चार) नामित सरकारी अनुरक्षण डिपो में 35 वर्षों के लिए बनाए रखा जाएगा। इन रेल इंजनों का उपयोग मुख्यत: पश्चिमी डीएफसी और रेलवे के ग्रेडेड खंडों पर कंटेनर मालगाड़ियों को 200 ग्रेडिएंट्स में 1 पर 75 कि.मी. प्रति घंटे की गति से 4500 टन के डबल स्टैक संरूपण में ढुलाई और ऐसी गाड़ियों की औसत गति में लगभग 50-60 कि.मी. प्रति घंटे तक सुधार करने के लिए किया जाता है।

11. इलेक्ट्रॉनिक अंतर्पाशन के लिए सिगनल-प्रणाली डिजाइन ऑटोमेशन टूल सिगडेट:

सिगनल-प्रणाली डिजाइन के लिए सिगडेट, स्वदेशी रूप से विकसित उपकरण है जो रूट कंट्रोल चार्ट और एप्लिकेशन लॉजिक तैयार करने के लिए आवश्यक समय को कम करता है। यह उपकरण उन अधिकारियों के लिए उपयोगी है जो सभी क्षेत्रीय रेलों के सिगनल प्रणाली डिजाइनरों से संबद्ध होते हैं और भारतीय रेल पर मौजूदा इलेक्ट्रॉनिक अंतर्पाशन प्रणालियों में नए अवसंरचना संबंधी कार्यों को चालू करने/परिवर्तनों की कमीशनिंग करने में तेजी लाते हैं। सिगडेट के प्रारंभिक संस्करण को 100 मार्गों तक वाले यार्डों की आरसीसी की जेनेरेशन के लिए शुरु किया गया था। हाल ही में, दिनांक 15.03.2024 को अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड द्वारा सिगडेट के एप्लिकेशन लॉजिक भाग को सिगडेट संस्करण 4.0 के रूप में जारी किया गया है।

12. थर्मल विजन कैमरा प्रणाली:

अअमासं ने कृत्रिम मेधा (एआई) का उपयोग करके "बड़े जंगली जानवरों के गुजरने के विषय में कर्मीदल को सचेत करने के लिए थर्मल विजन कैमरा (टीवीसी)" नामक पायलट परियोजना की संकल्पना की है। इस प्रणाली के प्रोटोटाइप को सिलीगुड़ी जंक्शन रेलवे स्टेशन के लोको शेड के लोको नं. डब्ल्यूडीपी4डी 40436 पर संस्थापित किया गया है। यह प्रणाली बेहतर रूप से कार्य कर रही है और इससे हाथी/जंगली जानवरों से संभावित टक्कर की कई घटनाओं से बचा जा चुका है। ऑटोनॉमस थर्मल विजन कैमरा आधारित लोको पायलट सहायता प्रणाली (एटलस) के लिए एक आईएस मानक भी विकसित किया गया है।

13. रेलवे चालक सहायता प्रणाली (आरडीएएस) के साथ कर्मीदल वॉयस और वीडियो रिकॉर्डिंग प्रणाली (सीवीवीआरएस) का विकास:

कर्मीदल वॉयस और वीडियो रिकॉर्डिंग प्रणाली हवाई जहाज के ब्लैक बॉक्स के समान है। इसे घटना के पश्चात विश्लेषण के लिए लोकोमोटिव कैब, पैंटो, रेलपथ और साइड दृश्यता के प्रभावी और छेड़छाड़ रहित वीडियो और वॉयस रिकॉर्डिंग सुनिश्चित करने के लिए संस्थापित किया गया है। इस उपकरण से जांचकर्ताओं को अमूल्य डेटा भेजा जाएगा ताकि उन्हें दुर्घटना के संबंध में हुई घटनाओं के अनुक्रम को समझने और चालक दल के कार्य-निष्पादन सहित परिचालन संबंधी मुद्दों की पहचान करने में सहायता मिल सके। गाड़ी के परिचालन के दौरान लोको पायलट की सतर्कता की निगरानी के लिए रेलवे चालक सहायता प्रणाली विकसित की गई है। इसमें सम्मिलित रूप से कृत्रिम मेधा (एआई) आधारित कैमरा (प्रत्येक रेलडिब्बे में 1 अदद), डेटा स्टोरेज मेमोरी, सीवीवीआरएस के नेटवर्क वीडियो रिकॉर्डर (एनवीआर) से जुड़ने के लिए इंटरफेसिंग पोर्ट, चिह्नित असामान्य स्थिति हेतु वॉयस कमांड/दृश्यता संकेत भेजने के लिए स्पीकर शामिल हैं।

14. रेलपथ साइड डायग्नोस्टिक प्रणाली:

हॉट एक्सल बॉक्स हॉट व्हील डिटेक्टर (एचएएचडब्ल्यू) की विशिष्टि का विकास: हॉट एक्सल बॉक्स हॉट व्हील डिटेक्टर (एचएएचडब्ल्यू) प्रणाली एक्सल बॉक्स बेयरिंग, व्हील रिम/डिस्क और ब्रेक डिस्क के तापमान की निगरानी करके हॉट एक्सल बॉक्स और लॉक्ड व्हील का पता लगाने के लिए एक स्वचालित वेसाइड संसूचन प्रणाली है। अनुसंधान निदेशालय/अअमासं द्वारा जारी विशिष्टि के आधार पर उत्तर रेलवे द्वारा 106 अदद एचएएचडब्ल्यू प्रणाली का प्रापण शुरू किया गया है।

स्वदेशी व्हील इम्पैक्ट लोड डिटेक्टर प्रणाली विशिष्टि का विकास: व्हील इम्पैक्ट लोड डिटेक्टर (डब्ल्यूआईएलडी) एक वेसाइड संसूचन प्रणाली है, जिसका उपयोग संभावित ट्रीड संबंधी दोषों जैसे फ्लैट स्पॉट, आउट-ऑफ-राउंड, बिल्ट-अप ट्रीड्स, सस्पेंशन (स्प्रिंग्स, शॉक एब्जॉर्बर आदि) के साथ-साथ शेल्ड ट्रीड में दोषों के साथ पहियों की पहचान करने के लिए किया जाता है, जिसके परिणामस्वरूप उच्चतर भार प्रभाव होता है, जिससे गाड़ी और रेलडिब्बों के पुर्जों और रेलपथ संरचना को क्षति होती है। स्वदेशी व्हील इम्पैक्ट लोड डिटेक्टर प्रणाली की विशिष्टि जुलाई 2023 में जारी की गई थी। उत्तर रेलवे द्वारा स्वदेशी व्हील इम्पैक्ट लोड डिटेक्टर प्रणाली के प्रापण का कार्य प्रगति पर है।

व्हील प्रोफाइल मापन प्रणाली (डब्ल्यूपीएमएस) विशिष्टि का विकास: मौजूदा प्रणालियों का अध्ययन करके और अत्याधुनिक विशेषताओं को शामिल करके अनुरक्षण डिपो में संरक्षा मानकों और पहिया संबंधी मापदंडों के सटीक मापन को अपग्रेड करने के लिए व्हील प्रोफाइल मापन प्रणाली की विशिष्टि तैयार की जा रही है। अंतिम मसौदा विशिष्टि तैयार की गई है और हितधारकों से अपेक्षित टिप्पणियों के लिए दिनांक 18.09.2024 को अपलोड किया गया।

15. इलास्टोमेरिक पैड का बेहतर डिजाइन:

इलास्टोमेरिक पैड का उपयोग मुख्य रूप से पहियों के घिसाव को कम करने के लिए किया जाता है और यह कंपन रोधी तत्व के रूप में भी कार्य करता है और मालगाड़ी स्टॉक के थ्री-पीस रेलडिब्बों को बेहतर संचालन क्षमता प्रदान करता है। अअमासं द्वारा एक बेहतर डिजाइन और विशिष्टि को विकसित किया गया है, जिसे इलास्टोमेरिक पैड डिजाइन बी कहा जाता है।

इस नए डिजाइन की विशेषताएं निम्नानुसार हैं:

- अधिकतम खिंचाव
- वर्धित ताप हस्तांतरण विशेषताएं
- बेहतर लोचदार तत्व गुण
- कड़े परीक्षण मानदंड

16. भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचएआई) के सहयोग से कैरिजवे 10.5 मीटर (2एल) और 14 मीटर (3एल) के लिए बोल्टेड कैमल-बैक आकार के ऊपरी पैदल पुल (आरओबी) गर्डरों के नए डिजाइन:

यह डिजाइन एनएचएआई के सहयोग से 08 स्पैन- 48 मीटर, 54 मीटर, 60 मीटर, 72 मीटर 2 लेन और 3 लेन राजमार्गों के लिए विकसित किया जा रहा है। 72 मीटर, 2 लेन के पहले स्पैन की सामान्य व्यवस्था और संरचनात्मक डिजाइन को अंतिम रूप दिया गया है। संरचनात्मक आरेख तैयार किया जा रहा है।

17. नेटवर्क-इन-बॉक्स (एनआईबी) का परीक्षण:

नेटवर्क-इन-बॉक्स (एनआईबी) का परीक्षण अअमासं परिसर और मानक नगर रेलवे स्टेशन, लखनऊ में आयोजित किया गया था। एक निजी 4जी नेटवर्क स्थापित किया गया था, जहां लगभग 30 मीटर

की ऊंचाई पर 17 डीबीआई एंटीना के साथ 2टी और 2 आर का समर्थन करने वाला 20-वाट ईनोड बी स्थापित किया गया और 3.5 किलोमीटर तक कवरेज को दर्शाया गया था। मोबाइल पर वॉइस और विडियो, 4जी कैमरा एवं पीटीटी फोन, वीओआईपी पीबीएक्स सहित मोबाइल फोन के बीच निर्बाध पूर्ण विशेषता की कार्यात्मकता (अअमासं/मुख्यालय/प्रयागराज और गोरखपुर) तथा पीटीजेड के संचालन के साथ-साथ पीटीजेड कैमरा की दृश्यता सहित वीडियो फोन एकीकरण को दर्शाया गया। पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में अवधारणा प्रमाण (पीओसी) के लिए एफआरएस तैयार किया गया है।

18. हाई स्पीड लोको पायलटों की मनोवैज्ञानिक अनुवीक्षण और एप्टीट्यूड जांच:

अअमासं ने हाई-स्पीड गाड़ी संचालन की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए लोको पायलटों के लिए व्यापक सीएडीएटी परीक्षण किया। ये परीक्षण प्रतिक्रिया समय, अवधारणा और सतर्कता जैसी महत्वपूर्ण विशेषताओं का आकलन करते हैं। हाई-स्पीड गाड़ियों के लिए 3,592 से अधिक लोको पायलटों की जांच की गई है। एक नया सीएडीएटी केंद्र पूर्वोत्तर सीमा रेलवे पर 130 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से परिचालन को सक्षम बनाएगा। इसी प्रकार चयन और पदोन्नति के लिए संरक्षा कोटि के कर्मचारियों अर्थात एएलपी, एसएम, मोटरमैन और हाई-स्पीड लोको पायलटों की योग्यता परीक्षण आयोजित किए गए थे। एससी/टीओ के चयन के लिए मेट्रो रेल निगमों और रेलवे के सार्वजनिक उपक्रमों को परामर्शी सेवाएं भी प्रदान की गई हैं। एएलपी/एसएम/एमएम के पद के लिए 21,301 से अधिक उम्मीदवारों और 3,592 लोको पायलटों की उच्च गति से संबंधित जांच की गई।

19. जांच और परीक्षण:

चल स्टॉक के कठोर परीक्षण के माध्यम से संरक्षा और विश्वसनीयता सुनिश्चित करने के लिए, अनुसंधान, अभिकल्प और मानक संगठन (आरडीएसओ) ने कई अन्वेषण संबंधी परीक्षण और फील्ड परीक्षण किए हैं, जिनमें दोलन परीक्षण, युग्मक बल और नियंत्रणीयता परीक्षण, आपातकालीन ब्रेकन दूरी परीक्षण, रेटिंग और निष्पादन परीक्षण, सीओसीआर परीक्षण और स्क्वीज परीक्षण शामिल हैं। इन परीक्षणों में नए चल स्टॉक डिजाइन और मौजूदा रेलइंजनों दोनों में प्रमुख बदलाव को शामिल किया गया है। इस कठोर परीक्षण द्वारा नए चल स्टॉक संबंधी समस्याओं के समाधानों को शुरु करने की सुविधा प्रदान की है और मौजूदा चल स्टॉक को उच्च गति से सक्षम बनाया गया है, अवसंरचना के अनुरक्षण के लिए प्रमाणित चल स्टॉक और भारतीय रेल नेटवर्क की समग्र गतिशीलता में सुधार किया है।

इसके अलावा, भारतीय रेल के चल स्टॉक संरक्षा प्रमाणन और गतिक कार्यशीलता संबंधी मूल्यांकन पद्धति को अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप बनाने के लिए, अअमासं द्वारा ईएन-14363 आधारित रेलगाड़ी स्थिरता और गतिक कार्यशीलता संबंधी मूल्यांकन आधारित परीक्षण पद्धति में बदलाव की दिशा में महत्वपूर्ण कदम उठाए गए हैं।

उपक्रम तथा अन्य संगठन

रेल मंत्रालय के अंतर्गत 14 सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम और अन्य संगठन कार्य कर रहे हैं, जो इस प्रकार हैं:

क्र.सं.	नाम	निगमित/शुरू किए जाने का वर्ष	मुख्य कार्यक्षेत्र
1	राइट्स	1974	भारत में और भारत से बाहर रेल और अन्य क्षेत्रों/उद्योगों से संबंधित सभी प्रकार और विवरणों की परियोजनाओं/प्रणालियों के विकास के लिए इंजीनियरी, तकनीकी एवं परामर्श सेवाएं डिजाइन करना, स्थापित करना, उपलब्ध कराना, परिचालन करना, अनुरक्षण और निष्पादन करना।
2	इरकॉन	1976	भारत और विदेश में रेल, पुलों, सड़कों, राजमार्गों, औद्योगिक और आवासीय परिसरों, विमानपत्तनों आदि जैसे अवसंरचना के विभिन्न क्षेत्रों में टर्नकी आधार पर अथवा अन्यथा निर्माण कार्यकलाप करना।
3	क्रिस	1986	क्रिस भारतीय रेल का सूचना प्रौद्योगिकी संगठन है। यह भारतीय रेल के सभी विभागों के लिए केन्द्रीकृत सूचना प्रौद्योगिकी प्रणाली का डिजाइन, विकास, कार्यान्वयन तथा अनुरक्षण करता है।
4	आईआरएफसी	1986	भारतीय रेल के योजना परिव्यय का आंशिक वित्तपोषण करने के लिए बाजार से धन जुटाना।
5	कॉनकोर	1988	भारत के अंतर्राष्ट्रीय और देशीय कंटेनर कार्गो और व्यापार के लिए मल्टी-मोडाल संभार-तंत्र आधार विकसित करना।
6	केआरसीएल	1990	रेल लाइनों का निर्माण और परिचालन करना, रोड ओवर ब्रिज और रेल लाइन परियोजनाओं का निर्माण करना।
7	आरसीआईएल (रेलटेल)	2000	राष्ट्रव्यापी ऑप्टिकल फाइबर केबल आधारित ब्रॉडबैंड दूरसंचार और मल्टीमीडिया नेटवर्क का निर्माण करने के लिए भारतीय रेल के पास उपलब्ध अधिशेष दूरसंचार क्षमता एवं मार्गाधिकार का उपयोग करना।
8	आईआरसीटीसी	2001	रेलवे की खान-पान और पर्यटन गतिविधियों का निर्वहन करना। साथ ही, अपनी वेबसाइट द्वारा इंटरनेट टिकट की सुविधा साध्य बनाता है।
9	केएमआरसीएल	2008	युगल शहरों कोलकाता और हावड़ा को जोड़ने वाले साल्ट लेक से एस्प्लेनेड तक ईस्ट-वेस्ट मेट्रो कॉरिडोर को क्रियान्वित करना।
10	आरवीएनएल	2003	रेल अवसंरचना क्षमता का निर्माण और संवर्धन करना। मुख्यत: बहुपक्षीय/द्विपक्षीय वित्तपोषण एजेंसियों के माध्यम से और परियोजनाओं के सफलतापूर्वक क्रियान्वयन के लिए देशीय बाजार से भी संसाधनों को जुटाना।
11	आरएलडीए	2005	भारतीय रेल के लिए गैर-दर सूची उपायों द्वारा राजस्व जुटाने के प्रयोजनार्थ वाणिज्यिक उपयोग हेतु 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)	मालडिब्बों का निर्माण, संरचनात्मक विरचन कार्य और विनिर्माण, ईओटी क्रेन का रिट्रोफिट्मेंट।

रेल इंडिया टेक्निकल एंड इकोनॉमिक सर्विसेज लिमिटेड (राइट्स):

विकास को गति प्रदान करना एवं तेज करना:

रेल मंत्रालय के अधीन नवरत्न केंद्रीय लोक क्षेत्र उद्यम राइट्स लिमिटेड ने एक ऐसे पथ का अनुसरण किया है जिसने भारत की विकास गाथा में अद्वितीय सक्रिय भागीदारी की है। वर्ष 1974 में अपनी स्थापना के बाद से राइट्स ने, जो एक बहुविभागीय परामर्शदात्री संगठन है, दूरदृष्टि और धुति के साथ चुनौतियों का सामना किया है। भविष्य-उद्यत संगठन, राइट्स भारत और विदेश में परिवहन अवसंरचना क्षेत्र में अनुकूलित, विविध, व्यापक और प्रत्यय-से-प्रवर्तन-तक सेवाएं और एकीकृत समाधान उपलब्ध करा रहा है।

राइट्स की रेलवे, राजमार्गों, विमानपत्तनों, पत्तनों, रज्जु-मार्गों, मेट्रो रेलगाडियों, पुलों और सुरंगों, शहरी इंजीनियरी और सतत-संपोषणीयता, हरित गतिशीलता, अंतर्देशीय जलमार्गों और नवीकरणीय ऊर्जा जैसे क्षेत्रों में भौगोलिक पहुंच और परामर्शदात्री सेवाओं के मामले में अद्वितीय स्थिति है। परिष्कृत सॉफ्टवेयर (डिजाइनों के लिए सहित) और आधुनिक उपस्कर से सुसज्जित, राइट्स राष्ट्रीय/अंतर्राष्ट्रीय प्रत्यायन/प्रमाणन रखने वाली आंतरिक सामग्री-परीक्षण प्रयोगशालाओं के साथ एक अद्वितीय निरीक्षण संगठन भी है। स्वतंत्र संरक्षा मूल्यांकक प्रमाणपत्र के साथ, राइट्स भारत में यह प्रमाणन रखने वाली दूसरी कंपनी बन गई है।

स्मार्ट और चिरस्थायी समाधान प्रदान करके और अपनी तकनीकी विशेषज्ञता और 2,000 से अधिक प्रतिभाशाली पेशेवरों के साथ राइट्स ने एशिया, अफ्रीका, लातिन अमरीका, दक्षिण अमरीका और मध्य पूर्व क्षेत्र में सर्वत्र 55 से अधिक देशों में ग्राहकों को सेवा प्रदान की है।

राइट्स अपनी 50वीं वर्षगांठ को स्वर्णिम अक्षरों में अंकित करने के बाद, इस बात पर जोर दे रहा है कि एक संगठन के रूप में वह कौन है, वह कैसे काम करता है और वह कैसे आगे बढ़ने की योजना बना रहा है, ताकि वह स्वयं को # विकसित भारत के योगदानकर्ताओं के रूप में दर्शा सके।

विकास पथ पर:

वित्त वर्ष 2024 राइट्स के लिए एक गौरवमयी वर्ष था, जिसमें इसने दो असाधारण उपलब्धियां प्राप्त कीं: इसकी 50वीं वर्षगांठ और नवरत्न के दर्जे से सम्मानित किया जाना। व्यावसायिक मामले में, कंपनी ने काफी चुनौतियों का सामना करते हुए इस वर्ष 1,289 करोड़ रुपए का अब तक का सबसे अधिक समेकित परामर्श राजस्व प्राप्त करने के लिए अपनी मूल्य सामर्थ्य का कार्यनीतिक रूप से लाभ उठाया। टर्नकी और पट्टा खंड सेगमेंट ने भी क्रमश: 903 करोड़ रुपए और 138 करोड़ रुपए का अब तक का सबसे अधिक राजस्व हासिल किया।

पिछले वित्त वर्ष में, राइट्स ने वित्त वर्ष 2023 में 2730 करोड़ रुपए के मुकाबले 2,539 करोड़ रुपए का समेकित राजस्व हासिल किया। अन्य आय को छोड़कर परिचालन राजस्व वित्त वर्ष 2023 में 2,628 करोड़ रुपए के मुकाबले 2,453 करोड़ रुपए रहा। वित्त वर्ष 2023 में कर पूर्व लाभ 774 करोड़ रुपए के मुकाबले 670 करोड़ रुपए रहा और वित्त वर्ष 2023 में करोपरांत लाभ 571 करोड़ रुपए के मुकाबले 495 करोड़ रुपए रहा।

निवल संपत्ति बढ़कर 2,507 करोड़ रुपए हो गई है और राइट्स ऋण-मुक्त रहा है। साथ ही, वित्त वर्ष 2024 में कंपनी ने कॉर्पोरेट सामाजिक दायित्वों पर 13.31 करोड़ रुपए का व्यय किया है।

ग्राहकों का विश्वास जीतने के लिए लगातार संतोषजनक कार्यनिष्पादन और व्यापार विकास हेतु प्रयास,

वित्त वर्ष 2024 के अंत में 5,690 करोड़ रुपए के क्रयादेशों में परिणत हुए हैं, जिनमें से 2,300 करोड़ रुपए के क्रयादेश केवल वित्त वर्ष 2024 में ही प्राप्त किए गए हैं।

निष्पादित की गईं चुनिंदा परियोजनाएं (वित्त वर्ष 2024):

- अयोध्या धाम जंक्शन रेलवे स्टेशन का पुनर्विकास
- ग्वालियर हवाई अड्डे के लिए परामर्श सेवाएँ
- पश्चिमी समर्पित माल गलियारे पर न्यू उमरगाम-सचीन खंड के लिए परामर्श सेवाएँ
- लगभग 512 मार्ग कि.मी. का रेल विद्युतीकरण
- कोयला, बिजली और इस्पात संयंत्रों में महत्वपूर्ण रेलवे साइडिंग
- नया वाई-वक्र, जो हावड़ा-मुंबई ट्रंक मार्ग पर ब्रजराजनगर और लाजकुरा स्टेशनों के बीच कोल इंडिया की पहली मील संपर्कता परियोजना है
- आबू रोड और तारंगा हिल के बीच सुरंगों के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट
- फरक्का बैराज पर गंगा नदी पर रेल पुल के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट
- नागपुर मैट्रो चरण-I के लिए परामर्श
- ओडिशा के कलिंगनगर में एक मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक पार्क के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट
- चंडीगढ़ ट्राइसिटी के लिए व्यापक गतिशीलता योजना

हरित स्पर्शः

'हरित' कंसल्टेंसी की भविष्य दृष्टि के साथ सतत संपोषणीयता इकाई ने इस उभरते हुए कार्य क्षेत्र में अवसरों को प्राप्त करने पर ध्यान केंद्रित करते हुए 'सतत् संपोषणीयता एवं हरित गतिशीलता इकाई' बनने के लिए अपने कार्य क्षेत्र का विस्तार किया।

राइट्स की सहायक कंपनी आरईएमसी लिमिटेड बिजली प्रबंधन और उत्पादन का कार्य करती है और इसे नवीकरणीय ऊर्जा एवं ऊर्जा-कुशलता परियोजनाओं का प्रबंधन करने के साथ-साथ भारतीय रेल के लिए ओपन एक्सेस के अंतर्गत संपूर्ण बिजली प्रापण का प्रबंधन करने का अधिदेश दिया गया है।

पुरस्कार और सम्मानः

राइट्स को कई पुरस्कार और सम्मान मिले हैं। इनमें से कुछ इस प्रकार हें:

- संस्थागत उत्कृष्टता के लिए **स्कोप उत्कृष्टता पुरस्कार**
- नैगमिक शासन के लिए **स्कोप उत्कृष्टता पुरस्कार**
- निर्यात में उत्कृष्टता के लिए **ईईपीसी इंडिया क्षेत्रीय पुरस्कार (उत्तरी)**
- **सीईएआई राष्ट्रीय पुरस्कार** (बोगीबील पुल के लिए परामर्श)
- इंस्टीट्यूशन आफ इंजीनियर द्वारा **संरक्षा नवाचार पुरस्कार**
- **वित्तीय रिपोर्टिंग में उत्कृष्टता के लिए आईसीएआई पुरस्कार**
- **सर्वश्रेष्ठ वार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत करने के लिए एसएएएफ सिल्वर पुरस्कार**
- **रेल मंत्री राजभाषा पुरस्कार**

इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड (इरकॉन):

28 अप्रैल 1976 को इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड (एक नवरत्न सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम), जिसे पूर्व में औपचारिक रूप से भारतीय रेलवे निर्माण कंपनी लिमिटेड के नाम से जाना जाता था, का निगमन मुख्यत: भारतीय रेल की विशेषज्ञता के साथ भारत और विदेश में रेल अवसंरचना के निर्माण एवं विकास के प्रयोजन से किया गया था।

48 वर्षों के अपने संचालन के दौरान, कंपनी ने राजमार्गों, सुरंगों, पुलों, फ्लाईओवर, रोड ओवर ब्रिज, विमानपत्तन हैंगर और विमान पट्टी, मेट्रो रेल और इमारतों (औद्योगिक, वाणिज्यिक और आवासीय परिसरों), बिजली उच्च वोल्टता संप्रेषण लाइन और ग्रिड उप-स्टेशनों, औद्योगिक विद्युतीकरण, सिगनल और दूरसंचार प्रणालियां, उच्च गति रेल, समर्पित माल गलियारा आदि जैसे अन्य क्षेत्रों में भी विस्तार किया है और मूल सामर्थ्य विकसित किया है। विदेश में परियोजनाओं से व्यापार के इसके बड़े हिस्से को देखते हुए, 17 अक्टूबर 1995 से इसका नाम बदलकर "इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड" कर दिया गया था।

इरकॉन अपने संचालन के पिछले 48 वर्षों के दौरान प्रतिष्ठित परियोजनाओं को निष्पादित करने के बाद अंतरराष्ट्रीय ख्याति की अग्रणी निर्माण कंपनी के रूप में उभरा है। अभी तक, इरकॉन भारत में 401 से अधिक अवसंरचना परियोजनाएं और विश्व भर में 25 से अधिक देशों में 128 परियोजनाएं पूरी कर चुका है।

इरकॉन अनेक एशियाई और अफ्रीकी देशों में अवसंरचना के विकास में सक्रियतापूर्वक व्यस्त है। इरकॉन के अनुभव के साथ युग्मित इसकी विशेषज्ञता ने मलेशिया में 1 अरब अमरीकी डॉलर से अधिक मूल्य की विशालकाय परियोजना को सफलतापूर्वक पूरा और प्रवर्तन करने में सहायता की है, जो किसी भी भारतीय कंपनी द्वारा विदेश में पूरी की गई अभी तक की सबसे बड़ी परिवहन परियोजना है। इसके अलावा, इरकॉन श्रीलंका, बांग्लादेश, अल्जीरिया, नेपाल में रेल परियोजनाओं और म्यांमार में सड़क परियोजना का निष्पादन कर रहा है।

भारत में, इरकॉन ने विभिन्न प्रतिष्ठित परियोजनाएं शुरू की हैं जो वैश्विक अवसंरचना मानचित्र पर देश के उत्थान का प्रतीक हैं। कंपनी जम्मू और कश्मीर में सबसे बड़ी रेल निर्माण परियोजना में शामिल है। इरकॉन सिक्किम के लिए रेल संपर्क सुलभ कराने हेतु उत्तरी बंगाल के सिवोक से सिक्किम में रंगपो तक नई बड़ी लाइन का निर्माण भी कर रहा है।

- ➢ वित्त वर्ष 2023-24 के दौरान, इरकॉन ने कुल 128.45 किलोमीटर रेल लाइनों को सफलतापूर्वक कमीशन किया है, जिसमें से 54 किलोमीटर नई लाइन और लक्षित खंडों के लिए 74.45 किलोमीटर दोहरीकरण शामिल हैं।
- ➢ इरकॉन ने रेल विद्युतीकरण कार्यों के लिए 7 उप-स्टेशनों और 38 कि.मी 132 किलोवॉट ट्रांसमिशन लाइन सहित 1015 मार्ग कि.मी. और नई लाइन/दोहरी लाइन/एनसीआरटीसी आदि के लिए 137 मार्ग कि.मी. रेल विद्युतीकरण को सफलतापूर्वक कमीशन किया है, जो कुल मिलाकर 1152 मार्ग कि.मी. है, जो एक वर्ष में सबसे अधिक विद्युतीकरण कार्य है।
- ➢ वर्ष 2023-24 में इरकॉन ने 62 स्टेशनों के उच्चतम सिगनल प्रणाली कार्यों को कमीशन किया है।

वित्त वर्ष 2023-24 में चालू परियोजनाओं की प्रमुख उपलब्धियाँ इस प्रकार हैं:

1. यूएसबीआरएल परियोजना, जम्मू और कश्मीर में बनिहाल - संगलदान खंड को पूरा कर लिया गया और फरवरी 2024 में खोल दिया गया।
2. कटनी - सिंगरौली के दोहरीकरण के संबंध में, दिनांक 27.06.2023 को महरोई से विजयसोता (19.13 कि.मी.) तक एक खंड को सफलतापूर्वक कमीशन किया गया।
3. किऊल-गया दोहरीकरण परियोजना, पू.म.रे. के संबंध में, दिनांक 01.09.2023 को शेखपुरा से काशीचक (15.4 कि.मी.) तक का खंड 90 कि.मी. प्रति घंटे की गति पर कमीशन कर दिया गया है। इसके अलावा, दिनांक 23.01.2024 को काशीचक से वारिसली गंज तक के खंड को कमीशन कर दिया गया है।
4. 1 नवंबर, 2023 को माल सेवाओं के लिए अगरतला - अखौरा नई रेल लाइन के निश्चिंतपुर (भारत) से गंगासागर (बांग्लादेश) खंड का उद्घाटन किया गया है।
5. 1 नवंबर, 2023 को माल सेवाओं के लिए बांग्लादेश में खुलना से मोंगला न्यू पोर्ट रेल लाइन का उद्घाटन किया गया है।
6. दिनांक 24.11.2023 को हाजीपुर-बछवारा दोहरीकरण परियोजना को कमीशन किया गया और पू.म.रे. को सौंप दिया गया।
7. यूएसबीआरएल परियोजना की सुरंगों में 38.6 कि.मी. की रिजिड ओवरहेड कैटेनरी (आरओसी) प्रणाली को पहले ही कमीशन किया जा चुका है। यह आरओसी प्रणाली भारतीय रेल में पहली बार लागू की गई।

पुरस्कार और सम्मान (2023-24):

वर्ष के दौरान इरकॉन को कई प्रतिष्ठित पुरस्कारों से सम्मानित किया गया है। वर्ष 2023-24 के दौरान जीते गए कुछ महत्वपूर्ण पुरस्कार और प्राप्त प्रशंसाएँ निम्नानुसार हैं:

- परियोजना "उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला नई बड़ी रेल लाइन - धरम-काजीगुंड खंड पर सुरंग टी-49 का निर्माण" के लिए "उत्कृष्ट सुरंग संरचना" के लिए सीईएंडसीआर वार्षिक पुरस्कार।
- गवर्नेंस नाऊ 10वां पीएसयू पुरस्कार - नैगमिक सामाजिक दायित्व प्रतिबद्धता
- गवर्नेंस नाऊ 10वां पीएसयू पुरस्कार - राष्ट्र निर्माण
- डन एंड ब्रैडस्ट्रीट पुरस्कार - इंजीनियरिंग और निर्माण सेवा क्षेत्र में भारत के ईएसजी चैंपियंस 2024
- रेल एनालिसिस इंडिया द्वारा सिविल इंजीनियरिंग, रेल परियोजनाओं के परीक्षण और कमीशनिंग में उत्कृष्टता
- कंस्ट्रक्शन वर्ल्ड द्वारा शीर्ष चौलेंजर 2022-23 पुरस्कार
- अभिनव संरक्षा प्रबंधन प्रणालियों को लागू करने के लिए संरक्षा नवाचार पुरस्कार 2023।
- इरकॉन ने ईएनआर सर्वेक्षण 2024 द्वारा प्रकाशित शीर्ष 250 अंतर्राष्ट्रीय ठेकेदारों की सूची में 232वीं रैंक और शीर्ष 250 वैश्विक ठेकेदारों की सूची में 207वीं रैंक हासिल की है।

वित्तीय कार्य-निष्पादन:

वर्ष 2023-24 में, कंपनी ने कुल 12,388 करोड़ रुपए की आय दर्ज की है। कंपनी द्वारा प्राप्त कर पूर्व लाभ 1,156 करोड़ रुपए है और करोपरांत लाभ 863 करोड़ रुपए है। कंपनी की निवल संपत्ति 5,772 करोड़ रुपए है।

रेल सूचना प्रणाली केन्द्र (क्रिस):

रेल सूचना प्रणाली केंद्र (क्रिस) की स्थापना 1986 में रेल मंत्रालय के अंतर्गत की गई थी। यह भारतीय रेल की आईटी शाखा है, जिसका मुख्यालय नई दिल्ली में है और भारत के पाँच प्रमुख शहरों में पाँच क्षेत्रीय कार्यालय हैं। क्रिस भारतीय रेल के लिए सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी साधनों का विकास, संचालन और अनुरक्षण करता है। यह प्रौद्योगिकी के माध्यम से रेल परिचालन की दक्षता और प्रभावशीलता बढ़ाने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। क्रिस भारतीय रेल के विभिन्न पहलुओं के लिए सॉफ्टवेयर साधन डिजाइन और कार्यान्वित करता है जिनमें व्यवसाय विकास और परिचालन, अचल अवसंरचना, चल अवसंरचना, कोर बैकबोन और अन्य क्षेत्र शामिल हैं, और इन प्रणालियों के लिए निरंतर सहयोग और अनुरक्षण प्रदान करता है। यह मोबाइल ऐप, क्लाउड कंप्यूटिंग, आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस/मशीन लर्निंग और इंटरनेट ऑफ थिंग्स (आईओटी) जैसी सेवाओं को बेहतर बनाने के लिए नई प्रौद्योगिकियों को शामिल करके रेलवे सूचना प्रौद्योगिकी अवसंरचना और परिचालनिक दक्षता के निरंतर उन्नयन का भी कार्य करता है। यह केंद्र रेल परिचालन से संबंधित विशाल मात्रा में डेटा का प्रबंधन करता है और निर्णय लेने की प्रक्रियाओं में सहयोग करने के लिए उनका उपयोग करता है। क्रिस विभिन्न सूचना प्रौद्योगिकी प्रणालियों को जोड़ने के लिए रेलवे के मंडलों और हितधारकों के साथ मिलकर कार्य करता है, जिससे पूरे नेटवर्क में निर्बाध संचार सुनिश्चित होता है। वित्त वर्ष 2023-24 के दौरान भारतीय रेल के प्रमुख क्षेत्रों में क्रिस की कुछ उपलब्धियां और मुख्य विशेषताएं निम्नलिखित हैं।

1. यात्री व्यवसाय:

1.1 भारतीय रेल हेतु परिष्कृत ई-टिकटिंग प्रणाली: एंड्रॉइड आईआरसीटीसी रेल कनेक्ट संस्करण 4.2.15 को 15 नवंबर 2023 को जारी किया गया जिसमें कई प्रमुख कार्यक्षमताएँ हैं। इसी तरह, आईआरसीटीसी रेल कनेक्ट का रेल सारथी संस्करण 5.2.15 भी उसी तारीख को गूगल प्ले स्टोर पर उपलब्ध कराया गया। प्रयोक्ता अनुभूति बेहतर बनाने के लिए कई तरह के सुधार करते हुए सभी मोबाइल ऐप में कई अपडेट किए गए। जर्नी प्लानर पर एक बेहतर स्टेशन सर्च फीचर शामिल करने के लिए आईआरसीटीसी रेल कनेक्ट ऐप को अपग्रेड किया गया, जिससे स्टेशन शहर, राज्य और कीवर्ड (जैसे, केदारनाथ) द्वारा सर्च की जा सकती है, साथ ही स्मार्ट सर्च विकल्प भी दिए गए हैं। टिकट बुकिंग के लिए अधिक विकल्प प्रदान करने के लिए पेलो, एसबीआई ईपे, कैशफ्री, ईजबज और बजाज फाइनेंस ईएमआई विकल्पों सहित नई भुगतान विधियाँ जोड़ी गई।

1.2 कॉन्सर्ट (चरण-I), आरडीबीएमएस पर एमआईएस और ओपन प्लेटफॉर्म सक्षमता का आधुनिकीकरण: प्राइम्स (यात्री आरक्षण सूचना प्रबंधन परिष्कृत प्रणाली) वेबसाइट को कई नई रिपोर्टें शामिल करने के लिए अपडेट किया गया है। विशेष रिपोर्ट सेक्शन में, किसी अप्रिय घटना की स्थिति में रेलगाड़ी के एक रेलखंड पर यात्रा करने वाले यात्रियों की सूची को ट्रैक करने के लिए दो नई रिपोर्टें जोड़ी गई हैं। एचएचटी और पीआरएस-चार्टिंग से प्राप्त ये रिपोर्ट विनिर्दिष्ट सेक्शनों की विस्तृत बोर्डिंग और डीबोर्डिंग जानकारी प्रदान करती हैं। डेटा स्रोतों की लोकप्रियता बढ़ाने के लिए रिपोर्ट बिल्डर (सेल्फ-रिपोर्टिंग उपयोगिता) को संशोधित किया गया है। यात्री भोजन योजना से संबंधित आईआरसीटीसी की विभिन्न रिपोर्टें भी प्राइम्स पर उपलब्ध कराई गई हैं।

1.3 यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) आधुनिकीकरण (चरण-II): यात्री आरक्षण प्रणाली का आधुनिकीकरण शुरू कर दिया गया है, जिसमें नए एप्लिकेशन में कई सुधार किए जाने हैं। इनमें सीट या शायिका किराया सूची, बहुभाषी इंटरफेस, उपयोगकर्ता के अनुकूल पूछताछ और बुकिंग इंटरफेस चुनने की सुविधा और अधिक संख्या में रेलगाड़ियों के लिए टिकट बुक करने की क्षमता शामिल हैं।

1.4 पीआरएस डेटा वेयरहाउसिंग परियोजना: आईआरईपीएस के माध्यम से आईआरसीटीसी डायरेक्ट कैटरिंग अग्रिम भुगतान हस्तांतरण के लिए एक नया विकल्प बनाया गया है, जिसमें पीआरएस टीम द्वारा खानपान डेटा और स्टैटिक रिपोर्टें साझा की जाती हैं। रेलवे बोर्ड के विश्लेषण के लिए विभिन्न रिपोर्टें तैयार की गईं, जिनमें प्रतीक्षा सूची को बंद करना, फ्लेक्सी किराया की उपलब्धि, धनवापसी नियम विश्लेषण और वंदे भारत की उपलब्धि शामिल हैं। संसदीय सत्रों के दौरान उठाए गए प्रश्नों के समाधान के लिए रिपोर्टें भी तैयार की गई।

1.5 कॉन्सर्ट, आरटीआर और राउटरों का अनुरक्षण: कार्यशीलता और प्रयोक्ता अनुभूति को बढ़ाने के लिए प्रणाली में कई बदलाव किए गए। सबसे पहले केबिन या कूप आवंटित किए जाने पर एक ही पीएनआर से करंट बुकिंग पर वातानुकूलित प्रथम श्रेणी में बिल्लियों और कुत्तों को ले जाने की अनुमति देने के लिए प्रणाली को अपडेट किया गया। दूसरा बदलाव यह किया गया कि आरएसी कोटा शायिकाओं के इष्टतम उपयोग के लिए एचएचटी में रिक्त स्थान की जानकारी देने के लिए आशोधन किए गए। तीसरा बदलाव अब इस प्रणाली में क्यूआर कोड स्कैन-आधारित भुगतान के माध्यम से बुकिंग की जा सकती है। अंतिम बदलाव, रेलगाड़ी के प्रारंभिक स्टेशन पर पहला चार्ट तैयार होने के बाद, रिमोट लोकेशन से राजधानी, शताब्दी और दुरंतो जैसी रेलगाड़ियों में रिक्त स्थान के लिए ड्यूटी पास पर बुकिंग करने के लिए अपडेट किए गए।

1.6 अनारक्षित टिकट प्रणाली: डिजिटल इंडिया पहल के तहत कैशलेस लेनदेन को बढ़ावा देने के लिए, टिकट जारी करने के लिए यूटीएस काउंटरों पर एसबीआई-यूपीआई क्यूआर कोड का उपयोग करके एक नया कैशलेस भुगतान विकल्प जोड़ा गया। यूटीएस काउंटरों पर जनरेट किए गए परिवर्तनशील क्यूआर कोड स्कैन करके किसी भी यूपीआई-सक्षम मोबाइल एप्लिकेशन के माध्यम से भुगतान किया गया।

1.7 हैंड हेल्ड टर्मिनल (एचएचटी): फ्री ड्यूटी और स्टेशन ड्यूटी कर्मचारियों के लिए एक नया एप्लिकेशन सफलतापूर्वक विकसित और कार्यान्वित किया गया। रेलगाड़ियों में यात्रा करते समय क्यूआर कोड के माध्यम से डिजिटल भुगतान को एचएचटी क्लाइंट एप्लिकेशन में एकीकृत किया गया और कर्मचारी गण की उपयोगिता और दक्षता बढ़ाने के लिए एचएचटी चार्ट पेज पर डॉग/कैट प्रकार्य को जोड़ा गया। कुल 18,240 एचएचटी डिवाइस की अधिप्राप्ति की गई और भारतीय रेल नेटवर्क में सभी रेलगाड़ियों में इन्हें तैनात किया गया।

1.8 अखिल भारतीय रेल सुरक्षा बल सुरक्षा हेल्पलाइन: परिचालनिक दक्षता बढ़ाने के लिए क्षेत्रीय रेल स्तर पर मेरी सहेली मॉड्यूल को स्वचालित किया गया। रेल प्रहरी और रेल सुरक्षा मोबाइल ऐप को फ्लटर का उपयोग करके पुनर्विकसित किया गया, जिससे उनके निष्पादन और प्रयोक्ता अनुभूति में उल्लेखनीय सुधार हुआ। रद्दकरण और स्टेशन डायवर्जन सहित, रेलगाड़ी के चालन की स्थिति वास्तविक समय पर अपडेट के लिए एनटीईएस के साथ आरएस2 मेरी सहेली मॉड्यूल का एकीकरण सफलतापूर्वक किया गया।

1.9 आईआर आरपीएफ सिक्युरिटी मैनेजमेंट सिस्टम में सुरक्षा नियंत्रण कक्षों की नेटवर्किंग प्रणाली: रेलवे से संबंधित अपराधियों को खोज निकालने के लिए एक व्यापक प्रणाली मुहैया करने के लिए रेलवे अपराधियों के लिए राष्ट्रीय अपराधी डेटा बैंक मॉड्यूल विकसित किया गया। रेल संपत्ति (अवैध कब्जा) अधिनियम और उन पर आधारित रजिस्टरों को देख पाने के लिए डीएफसीआर का प्रावधान किया गया, जिससे डेटा सुलभता में सुधार हुआ।

1.10 संपूर्ण भारतीय रेल में प्रतिदाय कोचिंग: प्रतिदाय प्रक्रिया के स्वचालन और आद्योपांत डिजिटलीकरण से आरक्षित ई-टिकटों में टीडीआर प्रक्रिया के माध्यम से दायर आवेदनों के लिए प्रतिदाय प्रबंधन की दक्षता में उल्लेखनीय सुधार हुआ है। वेब सक्षम कोचिंग प्रतिदाय एप्लिकेशन के अंतर्गत एक नया मॉड्यूल विकसित किया गया और कई प्रणालियों के साथ एकीकृत किया गया, जिसमें ऑनबोर्ड यात्री स्थिति जांच के लिए एचएचटी (हैंड हेल्ड टर्मिनल), रेलगाड़ी चालन की स्थिति के लिए एनटीईएस (राष्ट्रीय रेलगाड़ी पूछताछ प्रणाली), पीएनआर सत्यापन, प्रतिदाय राशि और लेखांकन के लिए पीआरएस और प्रतिदाय प्रसंस्करण के लिए एनजीईटी ई-टिकटिंग शामिल हैं। यह प्रणाली अब भुगतान के तरीके और भुगतान गेटवे के आधार पर, लगभग 2-4 दिनों के भीतर ग्राहक के खातों में प्रतिदाय करने में सक्षम है।

1.11 राष्ट्रीय रेलगाड़ी पूछताछ प्रणाली: सभी इंटरफेस पर सवारी डिब्बों की स्थिति की जानकारी देखने का विकल्प पेश करके प्रणाली की कार्यक्षमता बढ़ायी गयी। बीडीटीएस के साथ एकीकृत किया गया और क्लाउड-आधारित कोच जल स्तर संकेतक लागू किया गया, जिसने 50 सवारी डिब्बों के लिए पानी भरने की प्रक्रिया को सुव्यवस्थित किया। एनटीईएस को भी आईआरसीटीसी ई-कैटरिंग और आईआरसीटीसी 139 कॉल सेंटर के साथ एकीकृत किया गया ताकि वास्तविक समय में रेलगाड़ी की चालन स्थिति को अपडेट किया जा सके। डब्ल्यूईसीआरएस (वेब सक्षम कोचिंग धन वापसी प्रणाली) के साथ एकीकरण ने वर्तमान तिथियों के लिए धन वापसी को सक्षम किया, जबकि आस्था रेलगाड़ियों के लिए चालन की स्थिति आईआरसीटीसी कॉल सेंटर के साथ एकीकरण के माध्यम से प्रदान की गई। वेबसाइट और मोबाइल ऐप दोनों पर "स्पॉट योर ट्रेन" प्रकार्यात्मकता में औसत देरी की विशेषताएं जोड़ी गई। परिसंपत्ति विफलता को चिह्नित करते समय रेलगाड़ी सेवा विवरण (रेलगाड़ी संख्या, प्रारंभ तिथि) को अनिवार्य रूप से कैप्चर करना, साथ ही रेलगाड़ियों की रुकौनी और रेलगाड़ी सेवाओं की गिनती पर ध्यान केंद्रित करना सक्षम किया गया।

2. माल और पार्सल प्रबंधन:

2.1 पार्सल प्रबंधन प्रणाली: संपूर्ण भारतीय रेल में अतिरिक्त 349 पार्सल स्टेशन क्रियान्वित किए गए, जिससे पार्सल बुकिंग स्टेशनों की कुल संख्या 575 हो गई। डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर पर कार्गो ग्राहकों के लिए एक ऑनलाइन पोर्टल विकसित किया गया, जिससे एकीकृत ऑनलाइन भुगतान, लदान, उतराई और सुपुर्दगी सेवाएँ संभव हो सकीं। एक नया डॉग/कैट बुकिंग मॉड्यूल यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) के साथ एकीकृत किया गया, साथ ही ऑनलाइन बुकिंग विवरण देखने के लिए एक प्रबंधन सूचना प्रणाली (एमआईएस) भी शामिल की गई, जिससे दक्षता और ग्राहक अनुभूति में वृद्धि हुई।

2.2 एफओआईएस के लिए निकट साइट आपदा प्रबंधन प्रणाली: यह कार्य 'एफओआईएस के 3 वे डीआर' के भाग के रूप में किया गया, जिसमें उत्तर मध्य रेलवे में स्थित एक निकट साइट और सिकंदराबाद में एक दूरस्थ साइट शामिल थी।

2.3 कोचिंग अनुरक्षण प्रबंधन: चरण I में, समझौता ज्ञापन (एमओयू) के अनुसार सीएमएम एप्लिकेशन का 75% कार्य पूरा हो चुका था और इसे सभी 65 कोचिंग डिपो में सुधार के लिए लागू किया गया था। इसके अतिरिक्त, पूर्ण कोच मास्टर और संव्यवहार संबंधी विवरण रिपोर्ट वाली एक पीडीएफ फाइल डाउनलोड के लिए उपलब्ध कराई गई थी। वर्ष के दौरान, 22,510 शिकायतों से 7,785 करोड़ रुपये की कोचिंग वारंटी शिकायत जनरेट की गई तथा 7,397 करोड़ रुपये का सफलतापूर्वक निपटान किया गया। चरण II में, समझौता ज्ञापन (एमओयू) के अनुसार सीएमएम एप्लिकेशन का 60% कार्य पूरा कर लिया गया था तथा सभी 24 कोचिंग डिपो स्थानों पर इसे सफलतापूर्वक लागू किया गया था।

2.4 माल गाड़ी अनुरक्षण प्रबंधन मॉड्यूल (एफएमएम): रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर दिए गए सुझाव के अनुसार और भावी डिजिटलीकरण की दिशा में प्रयासों को जारी रखते हुए, एफएमएम एप्लिकेशन

को कई विशेषताओं के साथ परिष्कृत किया गया। इसमें वे ब्रिज मॉड्यूल की सभी विशेषताओं को समाविष्ट किया गया जिसके फलस्वरूप उपयोगकर्ता आधिकारिक प्रलेखन के लिए सहायक प्रलेख या छवि अपलोड कर सकते हैं। वे ब्रिज मास्टर और संव्यवहार विवरण संबंधी रिपोर्ट वाली एक सर्वसमावेशी पीडीएफ फाइल डाउनलोड के लिए उपलब्ध कराई गई। मालगाड़ी रेकों की आद्योपांत जांच से संबंधित यार्ड मॉड्यूल को विभिन्न मदों की दशा जैसे कंटेनर माल डिब्बों में एटीएल लॉक, बोल्स्टर, सेंटर पिवोट्स और बॉक्सएन-टाइप माल डिब्बों में दरवाजों की संख्या और ऊंचाई को कैप्चर करने के लिए विकल्पों को शामिल करने के लिए अपडेट किया गया।

3. रेलगाड़ी परिचालन:

3.1 वास्तविक समय रेलगाड़ी सूचना प्रणाली (आरटीआईएस): लगभग 4,000 अतिरिक्त बिजली इंजनों को आरटीआईएस से सुसज्जित किया गया, जिससे यात्री रेलगाड़ियों के लिए 61% नियंत्रण चार्ट प्लॉटिंग की सुविधा मिली और कुल मिलाकर 48% स्वचालन दर हासिल हुई। डीओटी/डब्ल्यूपीसी/एसएसीएफए/एनओसीसी से सांविधिक मंजूरी प्राप्त की गई और आरटीआईएस प्रणाली संचालन को इसरो के एसपी मार्ग, नई दिल्ली में स्थित दिल्ली अर्थ स्टेशन से क्रिस डीसी के साथ सह-स्थित आरटीआईएस सैटकॉम हब में स्थानांतरित कर दिया गया। भावी चरणों के लिए संशोधित आरटीआईएस डिवाइस विशिष्टियों को इसरो के सहयोग से अंतिम रूप दिया गया और आरडीएसओ द्वारा पृष्ठांकित किया गया। लोको शेड और ट्रिप शेड कर्मियों के लिए एंड्रॉइड प्ले स्टोर पर आरटीआईएस उपकरण निगरानी के लिए एक मोबाइल एप्लिकेशन लॉन्च किया गया।

3.2 कम्प्यूटरीकृत नियंत्रण चार्टिंग (सीओए): एफओआईएस-सीओए एकीकरण को परिष्कृत किया गया और सफलतापूर्वक लागू किया गया, जिसमें ब्लॉक विवरण के लिए टीएमएस के साथ एकीकरण भी शामिल है। आस्था रेलगाड़ियां शुरू की गईं और उनकी निरंतर निगरानी की गई। जीपीएस अपडेट उल्लेखनीय रूप से बढ़कर 1.8 लाख से 3.1 लाख हो गए, जिसमें अधिक इंजनों से डेटा प्राप्त हुए। लॉन्ग हॉल ट्रेन मॉड्यूल को पुनः डिजाइन किया गया और चालक दल की ड्यूटी के घंटों की ट्रैकिंग में सुधार किया गया। ईडीएफसी के लिए सीओए को डीएफआईएस के साथ एकीकृत किया गया और विभिन्न एप्लिकेशन जैसे कि आईआर डैशबोर्ड, डिजिटल ट्विन और लामडिंग मंडल के साथ डेटा साझाकरण को एपीआई के माध्यम से सुलभ कराया गया। इसके अतिरिक्त, मार्ग अनुकूलन के लिए ईएसबी के माध्यम से सीओए डेटा ट्रांसफर के लिए यूज केसेज विकसित किए गए।

3.3 सॉफ्टवेयर एडेड ट्रेन शेड्यूलिंग सिस्टम: फ्रेट चार्टिंग मॉड्यूल का उपयोग करके भारतीय रेल के सभी खंडों की गाड़ी परिचालन की अधिकतम क्षमता की सफलतापूर्वक गणना की गई और खंड उपयोग का आकलन करने के लिए इन परिणामों की वास्तविक चालन से तुलना की गई। वार्षिक समय-सारणी तैयार करने की प्रक्रिया के दौरान विभिन्न क्रिस आईसीटी प्रणालियों में लगभग 10,000 रेलगाड़ी प्रोफाइल को कुशलतापूर्वक विभाजित किया गया। समय-सारणी डेटा के लिए पुल-आधारित रेस्ट एपीआई का उपयोग करते हुए गोल (ऑप्टिमाइज्ड लोको लिंक का स्वतः निर्माण) और एचएचटी के साथ एकीकरण पूरा किया गया, जिसमें वृद्धिशील परिवर्तनों का प्रबंधन प्रभावी ढंग से किया गया। डेटा विश्लेषण से बिना रुके 400 किलोमीटर या 4 घंटे से अधिक चालनों की पहचान करने में भी सहायता मिली।

3.4 संक्रिया विज्ञान साधनों के उपयोग द्वारा मार्ग इष्टतमीकरण प्रतिरूपण: माइलस्टोन एम1, जिसमें एक विस्तृत परियोजना योजना की तैयारी और अनुमोदन शामिल था, सफलतापूर्वक पूरा हो गया।

3.5 भारतीय रेल के लिए कम्प्यूटरीकृत चालक दल प्रबंधन: ऑनबोर्ड हाउसकीपिंग सर्विस (ओबीएचएस) का विश्लेषण करने के लिए छवियों को कैप्चर करने की सुविधा के लिए चालकदल ऐप में एक नया मॉड्यूल

जोड़ा गया है। क्रू माइलेज के ट्रांसफर के लिए कोंकण रेलवे के साथ एकीकरण सफलतापूर्वक पूरा हो गया है। ऐप अब वास्तविक समय, लोकेशन-आधारित एलआई मूवमेंट एंट्री को भी कैप्चर करता है। इसके अतिरिक्त, एफओआईएस-सीएमएस एकीकरण लागू किया गया है, जिससे सीएमएस उपयोगकर्ता सीधे एफओआईएस से ट्रैफिक एडवाइस (टीए) बना सकते हैं। इसके अलावा, सीएमएस एप्लीकेशन में एचआरएमएस आईडी से सीएमएस आईडी के लिए मैपिंग पूरी कर ली गई है, जिससे सिंगल साइन-ऑन सुविधा का कार्यान्वयन संभव हो पाया है।

3.6 टीटीई लॉबी: 740 टीटीई लॉबी में से 532 को 2023-24 में सफलतापूर्वक कार्यान्वित किया गया, जिससे सक्रिय लॉबी की कुल संख्या 731 हो गई है। एचआरएमएस आईडी का उपयोग करते हुए सिंगल साइन-ऑन प्रकार्यात्मकता को सफलतापूर्वक समाविष्ट किया गया, जिससे उपयोगकर्ता की सुविधा में वृद्धि हुई। इसके अतिरिक्त, एप्लिकेशन का क्रिस क्लाउड में माइग्रेशन पूरा कर लिया गया, जिससे अभिगम्यता और विश्वसनीयता में सुधार हुआ।

3.7 रेलइंजन परिसंपत्ति प्रबंधन प्रणाली (स्लैम): इसे सात नए कमीशनकृत या परिवर्तित बिजली लोको शेड में शुरू किया गया। बिजली रेलइंजनों को रखे जाने वाले 35 डीजल शेडों में भी उन्नत एप्लिकेशन वाले स्लैम लगाए गए और शेड को उनके एक्सेस प्रदान किए गए। यातायात रेलइंजन नियंत्रक (टीएलसी) और ट्रिप शेड मॉड्यूल को संस्थानिक रूप से विकसित किया गया और रेल उपयोगकर्ताओं को इसका एक्सेस दिया गया। डीजल रेलइंजनों के लिए एक इनवार्ड/आउटवार्ड मॉड्यूल विकसित किया गया, जिसमें डीजल रेलइंजनों का अनुरक्षण करने वाले 40 शेडों को लॉगिन क्रेडेंशियल प्रदान किए गए। मुख्यालय ने परिसंपत्ति विफलता की ट्रैकिंग और परिष्करण के लिए एक टीएलसी मॉड्यूल बनाया। चित्तरंजन रेलइंजन कारखाना, बनारस रेलइंजन कारखाना और पटियाला रेलइंजन कारखाना सहित उत्पादन इकाइयों को स्लैम एप्लिकेशन जारी किया गया। संवर्धित प्रकार्यात्मकता के लिए आरबी ट्री व्यू और मंडल टीएलसी डैशबोर्ड जैसे नए डैशबोर्ड शुरू किए गए, साथ ही आरटीआईएस, एफओआईएस, आईसीएमएस और एमडीएमएस जैसी अन्य परियोजनाओं के साथ एकीकरण भी किया गया।

3.8 संरक्षा सूचना प्रबंधन प्रणाली (सिम्स): सिम्स परियोजना में, कई प्रमुख विकास कार्य और कार्यान्वयन पूरे किए गए। एचआरएमएस उपयोगकर्ता आईडी का उपयोग करके सिंगल साइन-ऑन प्रकार्यात्मकता को एकीकृत किया गया। आईवीआरएस -139 के माध्यम से दुर्घटना विवरण प्रदान करने के लिए प्रणाली को रेल मदद के साथ भी एकीकृत किया गया। इसके अतिरिक्त, दुर्घटना, जांच और डीएआर (विभागीय कार्रवाई रिपोर्ट) पूछताछ के लिए डेटा प्रदान करने के लिए यूसीसीसी डैशबोर्ड के साथ एकीकरण किया गया। एक दुर्घटना जांच अनुशंसा मॉड्यूल भी विकसित और कार्यान्वित किया गया।

3.9 चालक दल वॉइस और वीडियो रिकॉर्डिंग प्रणाली: इसे रेलवे बोर्ड द्वारा 07 नवंबर, 2023 को अधिदेशित किया गया, क्रिस को 14359 इंजनों में आरडीएएस के साथ सीसीटीवी कैमरे उपलब्ध कराने के साथ-साथ आईपी-आधारित निगरानी के लिए केंद्रीय वीडियो प्रबंधन प्रणाली (सीवीएमएस) स्थापित करने का कार्य सौंपा गया था।

4. परिसंपत्ति प्रबंधन और चल स्टॉक:

4.1 रेडियो फ्रीक्वेंसी अभिनिर्धारण का उपयोग करके स्वचालित चल स्टॉक पथानुसरण और अनुरेखण प्रणाली: आरएफआईडी फिक्स्ड रीडर डैशबोर्ड संस्करण 1.2 और संगत एंड्रॉइड ऐप संस्करण जारी किया गया है, जिसमें एचआरएमएस के साथ एकीकृत सिंगल साइन-ऑन की सुविधा है। फिक्स्ड रीडर परिसंपत्तियों की संस्थापना पूरी कर ली गई है, और पोर्टरीड ऐप का नया संस्करण, जिसमें फीडबैक

और शिकायत विशेषताएँ शामिल हैं, लॉन्च किया गया है। आरएफआईडी फिक्स्ड रीडर डैशबोर्ड के लिए टाइमलाइन मॉड्यूल भी शुरू किया गया है। जगाधरी, जयपुर, दुर्ग, कटनी, पारादीप और विशाखापत्तनम में साइट सर्वेक्षण किए गए।

4.2 माल डिब्बों के लिए जीपीएस सेट: डब्ल्यूजीपीएस डैशबोर्ड को डब्ल्यूजीपीएस एंड्रॉइड ऐप के साथ जारी किया गया था, जो जीपीएस डिवाइस संस्थापन और अनुवीक्षण को सपोर्ट करता है।

5. परिसंपत्ति प्रबंधन और अचल अवसंरचना

5.1 रेलपथ मशीन अनुरक्षण और प्रबंधन प्रणाली (टीएमएमएमएस): व्यापक परीक्षण के बाद, भारतीय रेल में ट्रैक मशीनों के 88 संस्करणों में से 45 को लॉन्च कर दिया गया। यह एप्लिकेशन अब 20 में से 11 प्रकार की ट्रैक मशीनों को कवर करती है। एप्लिकेशन के अनुकूलन को सुकर बनाने के लिए ट्रैक मशीन उपयोगकर्ताओं को सहायता और मार्गदर्शन प्रदान किए गए। उपयोगकर्ताओं की प्रतिक्रिया के आधार पर आशोधनों को लागू किया गया और एप्लिकेशन में नई विशेषताएँ जोड़ी गई।

5.2 रेलपथ प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस): क्रिस ने भारतीय रेल के सभी 68 मंडलों में 'टीएमएस-निरीक्षण ऐप' को सफलतापूर्वक लॉन्च किया। इस मोबाइल ऐप को उनकी भौगोलिक अवस्थिति के आधार पर रेलपथ परिसंपत्तियों के निरीक्षण को सुव्यवस्थित बनाने के लिए डिजाइन किया गया था और इसे टीएमएस के साथ एकीकृत किया गया था। एंड्रॉइड और आईओएस दोनों प्लेटफॉर्म पर उपलब्ध इस ऐप में पाँच प्रकार की रेलपथ परिसंपत्तियाँ शामिल हैं: प्वाइंट और पारण, समपार, घुमाव और एलडब्ल्यूआर।

5.3 जीआईएस मानचित्र और भू-स्थानिक डेटाबेस परिसंपत्तियां: भारतीय रेल की परिसंपत्तियों के लिए जीआईएस मानचित्रण और भू-स्थानिक डेटाबेस में महत्वपूर्ण प्रगति की गई। नए विकसित एडिटर एप्लिकेशन की सहायता से समपारों और पुलों, यार्डों, स्टेशनों, भवनों और संरचनाओं सहित कई प्रमुख परिसंपत्तियों के लिए डेटा क्लीनिंग कार्य पूरे किए गए। एक नया भूमि सीमा एडिटर एप्लिकेशन शुरू किया गया, जिसमें एक छवि/पीडीएफ अपलोडर है। वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से 68 मंडलों के लिए अंतिम उपयोगकर्ताओं के लिए प्रशिक्षण आयोजित किया गया था। पीएम गति-शक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान प्लेटफॉर्म के लिए मानक संचालन प्रक्रिया में यथा उल्लिखित, परिसंपत्ति एडिटिंग के लिए एक मेकर, चेकर, अप्रूवर प्रणाली को शामिल करते हुए एक उपयोगकर्ता प्रबंधन मॉड्यूल परिनियोजित/विकसित किया गया था। गश्ती कर्मियों और की-मैन की गतिविधियों को आईआर-जीआईएस पोर्टल में एकीकृत करते हुए, वास्तविक समय पर उनकी ट्रैकिंग के लिए एक संकल्पना साक्ष्य (पीओसी), भी पूरा किया गया।

5.4 भूमि प्रबंधन सूचना प्रणाली: वार्षिक भुगतान विकल्प के साथ मामलों को समायोजित करने के लिए वार्षिक बिल जारी करने संबंधी प्रकार्यात्मकता को लागू किया गया।

5.5 पुल प्रबंधन प्रणाली: पुल निरीक्षण मॉड्यूल को मानसून से पहले किए गए निरीक्षण, मानसून के बाद किए गए निरीक्षण और संबंधित रेल अधिकारियों द्वारा किए गए तकनीकी निरीक्षणों को शामिल करने के लिए परिष्कृत किया गया। जलमग्न संरचनाओं से जुड़ी चुनौतियों का समाधान करने के लिए एक अंतर्जलीय निरीक्षण मॉड्यूल शुरू किया गया था। इसके अतिरिक्त, इंस्पेक्शन नोट मॉड्यूल की सहायता से निरीक्षण निष्कर्षों का विस्तृत प्रलेखन सक्षम किया गया। फ्लड रिपोर्ट मॉड्यूल बाढ़ से संबंधित प्रभावों का व्यापक विश्लेषण प्रदान करता है और मानसून बुकलेट में मानसून के मौसम के लिए महत्वपूर्ण जानकारी, दिशानिर्देश और तैयारी के उपाय शामिल किए जाते हैं।

6. संसाधन प्रबंधन, वित्त और लेखा:

6.1 रेल कौशल विकास योजना (आरकेवीवाई): 98 रेलवे संस्थानों ने भारत में 21 दिवसीय कौशल विकास कार्यक्रम आयोजित किया, जिसमें 16 अल्पकालिक पाठ्यक्रम पेश किए गए। कुल 14,636 नामांकित अभ्यर्थियों में से 11,609 ने सफलतापूर्वक प्रशिक्षण पूरा किया।

6.2 यातायात लेखा प्रबंधन प्रणाली (टीएएमएस): लेखा कार्यालय बैलेंस शीट मॉड्यूल सफलतापूर्वक निर्मित और कार्यान्वित किया गया, जिससे उपयोगकर्ता बिल योग्य और गैर-बिल योग्य वाउचरों का मिलान कर सकते हैं, बिल तैयार कर सकते हैं और तत्पश्चात् संबंधित पक्षों और सरकारी निकायों से वसूली के लिए जर्नल वाउचर (जेवी) बना सकते हैं। ट्रैफिक बुक पार्ट सी भी निर्मित और कार्यान्वित किया गया, जिसमें अंकेक्षित तुलन-पत्र से जोनों की यातायात से प्राप्त आय को समेकित किया गया, जिसमें अन्य जोनों के लेखों से संबंधित समायोजन और निजी कंपनियों से जमा राशि शामिल हैं। इसके अतिरिक्त, जेबॉस एचसीआई एनवायरनमेंट में सर्वर माइग्रेशन गतिविधि सफलतापूर्वक पूरी की गई।

6.3 मानव संसाधन प्रबंधन प्रणाली (एचआरएमएस): कई प्रमुख मॉड्यूल और संवर्द्धन लागू किए गए। इनमें छुट्टी प्रबंधन मॉड्यूल, छुट्टी नकदीकरण और अर्धवार्षिक रूप से छुट्टियों का ऑटो क्रेडिट शामिल हैं। इसके अतिरिक्त, मोबाइल ऐप के जरिए छुट्टी के लिए आवेदन करने का विकल्प भी दिया गया। एमपीपी मॉड्यूल लॉन्च किया गया, साथ ही कर्मचारियों को रेलवे बोर्ड, अ.अ.मा.सं., क्रिस में पदस्थापित करने के लिए इच्छा व्यक्त करने की सुविधा और हकदार कर्मचारियों के लिए आईआरएमएस पैनल में आवेदन करने का विकल्प भी दिया गया।

6.4 भुगतान रजिस्टर और लेखांकन प्रणाली (आईपीएएस): एंड्रॉइड और आईओएस दोनों प्लेटफॉर्म के लिए आरईएसएस 2.0 मोबाइल ऐप विकसित और स्थानांतरित करके, तृतीय पक्ष द्वारा निरीक्षण (टीपीआई) हेतु भुगतान प्रक्रिया लागू करके और पेंशन समाधान और संशोधनों के लिए एक नया अर्पन मॉड्यूल बनाकर उल्लेखनीय प्रगति हासिल की। इसके अतिरिक्त, एचएमआईएस को आईपीएएस के साथ सफलतापूर्वक एकीकृत किया गया तथा 148 इकाइयों में एनएसडीएल एकीकरण के माध्यम से एनपीएस अंशदान के अंतरण को स्वचालित किया गया, जिससे पेरोल और लेखांकन प्रक्रियाओं में दक्षता और परिशुद्धता में उल्लेखनीय वृद्धि हुई।

7. डैशबोर्ड एकीकरण और विश्लेषण:

7.1 ई-दृष्टि: गिनीज बुक और लिम्का बुक ऑफ रिकॉर्ड्स में रिकॉर्ड स्थापित करने के उद्देश्य से अमृत भारत प्रधानमंत्री उद्घाटन समारोह के सफल निष्पादन के लिए ई-दृष्टि की योजना, डेटा संग्रह और निर्णय लेने की प्रक्रियाओं में महत्वपूर्ण भूमिका रही। इस प्रणाली ने रेलवे बोर्ड वॉर रूम के माध्यम से आस्था स्पेशल रेलगाड़ियों की लाइव निगरानी की सुविधा प्रदान की और प्रधानमंत्री कार्यालय के प्रयास डैशबोर्ड के साथ रेलवे के केपीआई के दैनिक और मासिक साझाकरण को सुव्यवस्थित किया। इसके अतिरिक्त, ई-दृष्टि ने निर्वाचन क्षेत्र-वार उपलब्धियों और रेलवे द्वारा किए गए कार्यों को प्रदर्शित करने वाली पुस्तिकाओं के स्वत: सृजन को सक्षम किया।

7.2 अति महत्वपूर्ण व्यक्तियों और संसदीय संदर्भों के लिए एमआईएस: संसद के प्रश्नों को संसाधित करने के लिए एक पोर्टल विकसित और कार्यान्वित किया गया था, और इस एप्लिकेशन का उपयोग पिछले दो संसद सत्रों में किया गया था।

7.3 श्रमिक कल्याण पोर्टल: भारतीय रेल श्रमिक कल्याण पोर्टल को भारतीय रेल में स्वीकृत कार्यों पर ठेकेदारों द्वारा नियोजित श्रमिकों को वेतन भुगतान का प्रबंधन करने के लिए डिजाइन किया गया। इससे न्यूनतम वेतन अधिनियम का अनुपालन सुनिश्चित हुआ और इससे यह सुनिश्चित हुआ कि संविदा कर्मियों को उनके

हक का वेतन मिले। इस प्लेटफॉर्म पर ठेकेदारों को नियमित रूप से वेतन भुगतान डेटा अपलोड करना होता है, जिससे रेलवे को ठेकेदारों द्वारा श्रमिकों को किए जाने वाले भुगतान की निगरानी करने में सहायता मिलती है। अपनी शुरुआत से ही, पोर्टल पर 23,800 से अधिक ठेकेदार, 110,900 प्राधिकार पत्र, 979,600 श्रमिक पंजीकृत किए गए हैं, जिनका वेतन ₹15,470 करोड़ है और 23.2 करोड़ मानव-दिवस दर्ज किए गए हैं।

भारतीय रेल वित्त निगम लिमिटेड (आईआरएफसी):

रेल मंत्रालय के योजना परिव्यय का अंशत: वित्तपोषण करने और उसकी विकास संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए बाजार से धन जुटाने के उद्देश्य के साथ, दिसंबर 1986 में पब्लिक लिमिटेड कंपनी के रूप में स्थापित किया गया। वर्ष दर वर्ष भारतीय रेल वित्त निगम अपने लिए नियत ऋण लक्ष्यों को सफलतापूर्वक पूरा कर रहा है। कर-मुक्त/कर-योग्य बॉन्ड, 54 ईसी कैपिटल गेन बॉन्ड, बैंकों/वित्तीय संस्थानों से सावधि ऋण और बाह्य वाणिज्यिक ऋणों आदि के जरिए धन जुटाया जाता है। लोक उद्यम विभाग ने समझौता ज्ञापन में स्थापित मापदंडों की तुलना में 2016-17 से कंपनी के कार्य निष्पादन के लिए इसे लगातार "उत्कृष्ट" वर्ग में रखा है।

31 मार्च 2024 तक, कंपनी ने रेलवे को ₹3,00,267 करोड़ की चल स्टॉक परिसंपत्तियां पट्टे पर दी हैं। भारतीय रेल वित्त निगम द्वारा रेलइंजनों, मालडिब्बों और सवारीडिब्बों का वित्तपोषण किया गया है। गत वर्षों के दौरान इस अभिग्रहण द्वारा भारतीय रेल में यातायात निर्गमन और राजस्व वृद्धि को बढ़ाने में सहायता मिली है। 31 मार्च, 2024 तक भारतीय रेल वित्त निगम ने सांस्थानिक वित्त द्वारा ₹1,70,039.98 करोड़ की रेल परियोजनाओं का वित्तपोषण भी किया है। इसके अलावा, इससे पहले 31 मार्च, 2024 तक भारतीय रेल वित्त निगम ने बजटेतर संसाधन-एस के अंतर्गत ₹55,991.91 करोड़ की रेल परियोजनाओं का वित्तपोषण भी किया है।

भारतीय रेल वित्त निगम द्वारा वित्तपोषित चल स्टॉक/परियोजना परिसंपत्तियों को रेल मंत्रालय को पट्टे पर दिया जाता है। भारतीय रेल वित्त निगम को मंत्रालय द्वारा नियमित रूप से पट्टा भुगतान किया जा रहा है।

भारतीय रेल वित्त निगम की निरंतर लाभ अर्जित करने का ट्रैक रिकार्ड है। अभी तक इसने भारत सरकार को लाभांश के रूप में ₹10,383.51 करोड़ का भुगतान किया है। इसकी सुदृढ़ वित्तीय स्थिति और ऋण साख के आधार पर, इसे तीन प्रमुख देशीय क्रेडिट रेटिंग एजेंसियों से यथासंभव उच्चतम रेटिंग और चार प्रमुख अंतर्राष्ट्रीय क्रेडिट रेटिंग एजेंसियों से 'सॉवरेन' समतुल्य निवेश रेटिंग मिली है।

भारतीय रेल वित्त निगम ऐसा सर्वप्रथम केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र का उद्यम भी बन गया है, जिसने गिफ्ट सिटी (गुजरात इंटरनेशनल फाइनेंस टेक सिटी), गांधीनगर में अपने 500 मिलियन अमरीकी डालर के ग्रीन ऑफशोर बॉन्ड को अनन्य रूप से एनएसईआईएफएससी और इंडिया आईएनएक्स में सूचीबद्ध किया है।

भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड (कॉनकोर):

मार्च, 1988 में कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड को, जो भारत सरकार के रेल मंत्रालय का एक नवरत्न केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र का उद्यम है, निगमित किया गया था और इसने नवंबर, 1989 में परिचालन शुरू किया था। पूरे भारत में आधुनिक एवं अत्याधुनिक लॉजिस्टिक सुविधाओं और मल्टी-मोडाल संभार-तंत्र पार्क को विकसित करके व्यापार और उद्योग-जगत/हितधारकों की सहायता करने के मुख्य उद्देश्य के साथ इस कंपनी की स्थापना की गई थी।

कॉनकोर बाजार में अग्रणी है जिसके पास भारत में अंतर्देशीय कंटेनर डिपो/कंटेनर फ्रेट स्टेशनों के 66 टर्मिनलों (4 निर्यात-आयात, 24 घरेलू, 35 संयुक्त और 3 कार्यनीतिक सहयोग-करार) का व्यापक नेटवर्क है, जिसकी शुरूआत भारतीय रेल से लिए गए 7 अंतर्देशीय कंटेनर डिपो से हुई थी। कंपनी ने भारत के अंतर्राष्ट्रीय और घरेलू कंटेनरीकरण और व्यापार को बढ़ावा देने के लिए विभिन्न कार्यनीतिक स्थलों पर मल्टी मोडाल लॉजिस्टिक पार्क (एमएमएलपी) विकसित किए हैं।

विशेष उपलब्धियां:

कंपनी ने अपने हितधारकों के साथ दीर्घकालिक सोच और निष्पक्ष आचरण से विश्वास को बनाए रखने के लिए उभरती वैश्विक चुनौतियों के बीच स्वयं को एक प्रतिस्पर्धी, ग्राहक-अनुकूल और विकास-अभिमुख संगठन के रूप में स्थापित किया है।

- कॉनकोर को मल्टी-मोडाल लॉजिस्टिक पार्क, जालना के परिचालन और अनुरक्षण हेतु स्वीकृति पत्र प्रदान किया गया है।
- वर्ष के दौरान मैसूर के कडाकोला तथा ओडिशा के जाजपुर एवं पारादीप में कॉनकोर के मल्टी-मोडाल लॉजिस्टिक पार्कों का उद्घाटन किया गया है।
- जीआईडीसी और कॉनकोर की संयुक्त पहल जीआईसीओएन के माध्यम से दाहेज में गति शक्ति कार्गो टर्मिनल को कमीशन किया गया।
- अहमदगढ़ स्थित कॉनकोर जेवी अंतर्देशीय कंटेनर डिपो (पीएलआईएल) में सीमा-शुल्क गतिविधियों का उद्घाटन किया गया।
- कॉनकोर ने 100 एलएनजी कंटेनर ट्रकों के एक दस्ते को तैनात करके एलएनजी ईंधन की आपूर्ति में अग्रणी भूमिका निभाई है और 200 एलएनजी कंटेनर ट्रकों की खरीद प्रक्रियाधीन है।
- ग्रीन संभार-तत्र - एलएनजी ट्रक: स्थायी संभार-तंत्र के साधनों को बढ़ावा देने और एलएनजी की सीमित उपलब्धता को देखते हुए कॉनकोर ने खातूवास और दादरी में अपने मल्टी-मोडाल लॉजिस्टिक पार्क में एलएनजी स्टेशन स्थापित करने की पहल की है।
- वैश्विक नेविगेशन सैटेलाइट प्रणाली पर आधारित कॉनकोर का अत्याधुनिक आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस कमान केन्द्र का संचालन शुरू किया गया, जो रियल टाइम में कंटेनर के 3डी स्टैक अवस्थिति की निगरानी करेगा।
- हितधारकों के लिए व्यवसाय करने में आसानी के लिए ई-फॉरवर्डिंग नोट की शुरूआत की है, जो दक्षता और पारदर्शिता के एक नए युग के प्रतीक को दर्शाता है।

सूचना प्रौद्योगिकी पहल: स्वचलन का एकीकरण:

- कॉनकोर ने 31 अगस्त, 2023 को अंतर्देशीय कंटेनर डिपो, तुगलकाबाद पर आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस/मशीन लर्निंग आधारित कंटेनर टर्मिनल प्रबंधन प्रणाली और वैश्विक नेविगेशन सैटेलाइट प्रणाली द्वारा कंटेनर के 3डी स्टैक अवस्थिति की रियल टाइम में निम्नलिखित प्रमुख विशेषताओं के साथ निगरानी करने के लिए कार्यान्वित किया है:-
    - ➢ डेटा संग्रहण में बेहतर सटीकता
    - ➢ त्वरित एवं सुविचारित निर्णय लेने में सक्षम
    - ➢ ग्राहक सेवा का बेहतर स्तर
    - ➢ कार्गो की निरंतर दृश्यता
    - ➢ संरक्षा एवं सुरक्षा में वृद्धि
    - ➢ बेहतर पारदर्शिता
    - ➢ आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस डेटा विश्लेषण

चुनौतियों का सामना करने की कार्यनीतिः

कंपनी ने बढ़ते संभार क्षेत्र में लाभप्रदता के साथ आगे के विकास हेतु एक कार्यनीति तैयार की है। इस कार्यनीति में शामिल हैं:

- समर्पित माल यातायात गलियारों और प्रमुख औद्योगिक संपदाओं क्षेत्रों में महत्वपूर्ण स्थानों पर मल्टी-मोडाल लॉजिस्टिक पार्कों की स्थापना।
- शिपिंग लाइन, पत्तन टर्मिनलों के साथ कार्यनीतिक संबंध बनाकर माल-यातायात अग्रेषण, वितरण, सीमा शुल्क संबंधी स्वीकृतियों जैसी सेवाओं में विविधता प्रदान की है।
- सड़क पुल निर्माण संबंधी समाधान के साथ निजी माल यातायात टर्मिनलों/गति शक्ति मल्टी-मोडाल कार्गो टर्मिनल की स्थापना।
- डबल स्टैक लंबी दूरी की माल गाड़ियों को बढ़ावा देना और रेल पोत अंतरण केंद्र का विकास करना।
- एक लॉजिस्टिक्स सहयोगी के माध्यम से कॉनकोर टर्मिनल दाहेज पर तरल और गैस कार्गो के भंडारण एवं परिवहन के लिए सुविधाएं स्थापित करना।
- सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से कॉनकोर टर्मिनलों पर ग्रेड ए वेयरहाउसिंग स्थापित करने की संभावनाओं का पता लगाना।

कोंकण रेलवे कार्पोरेशन निगम लिमिटेड (केआरसीएल):

वर्ष 1990 में कंपनी की स्थापना भारत के पश्चिमी तट पर रेल के निर्माण एवं परिचालन के प्रयोजनार्थ रेल मंत्रालय (51%), महाराष्ट्र राज्य सरकार (22%), कर्नाटक राज्य सरकार (15%), केरल राज्य सरकार (6%) और गोवा राज्य सरकार (6%) की इक्विटी भागीदारी के साथ की गई थी। वर्तमान में रेल मंत्रालय की इक्विटी भागीदारी 59.89% है, जबकि शेष राज्यों में क्रमशः 18.36%, 12.52%, 5.01% और 4.23% इक्विटी भागीदारी है।

प्रमुख वित्तीय विशेषताएंः

(करोड़ ₹ में)

विवरण	2022-23	2023-24
कुल आय	5,152.25	**4,677.53**
परिचालन मार्जिन	632.67	**736.30**
करोपरांत लाभ	278.93	**301.73#**
निवल मूल्य	1,792.44	**2,021.82**

 # यह निगम की स्थापना के बाद से अब तक का सबसे अधिक लाभ है।

रेलगाड़ी परिचालन कार्य-निष्पादनः

क. वर्ष 2023-24 के दौरान कोंकण रेलवे में प्रतिदिन औसतन उन्नचास (49) जोड़ी मेल/एक्सप्रेस और चार (04) जोड़ी पैसेंजर रेलगाड़ियां चल रही हैं। इसके अलावा, वर्ष 2023-24 के दौरान ग्रीष्मावकाश, गणपति उत्सव, दिवाली त्यौहार, शरदावकाश, आंगणेवाडी यात्रा एवं होली त्यौहार के समय यात्रियों की अतिरिक्त भीड़ की सम्हलाई के लिए 667 अदद स्पेशल रेलगाड़ियां चलाई गईं। इसके अलावा, वर्ष

के दौरान 1,721 अदद अन्य स्पेशल रेलगाड़ियां चलाई गई जिनमें एफटीआर स्पेशल, इलेक्शन स्पेशल, मिलिट्री स्पेशल आदि शामिल हैं। वर्ष के दौरान, कोचिंग से अभी तक की सर्वाधिक ₹1,029.99 करोड़ की आमदनी (पैसेंजर एवं अन्य कोचिंग संबंधी राजस्व) अर्जित की गई, जो पिछले वर्ष के ₹975.10 करोड़ से 5.6 प्रतिशत अधिक है।

ख. वित्त वर्ष 2023-24 के दौरान माल यातायात के क्षेत्र में, रोल ऑन - रोल ऑफ (रोरो) सेवाओं सहित प्रति दिन औसतन अठारह (18) मालगाड़ियां चलाई गई। वित्त वर्ष के दौरान माल यातायात राजस्व ₹700.62 करोड़ था, जो पिछले वर्ष के 746.41 करोड़ रुपए की तुलना में 6.1% कम है।

ग. **भारत-नेपाल सीमापार रेल का परिचालन:** नेपाल रेलवे कंपनी लिमिटेड ने दिसंबर, 2024 तक परिचालन एवं अनुरक्षण सहायता के लिए कोंकण रेलवे कार्पोरेशन लिमिटेड को नियुक्त किया है। इस समझौते के भाग के रूप में, कोंकण रेलवे ने डेमू रेलगाड़ी सेटों का परिचालन और अनुरक्षण किया, विशेषज्ञ जनशक्ति और न्यूनतम उपस्करों की आपूर्ति की, रेल परिचालन के लिए मूलभूत प्रणालियों का निर्माण किया और रेलपथ एवं सिगनल-प्रणाली के अनुरक्षण के लिए तकनीकी सहायता सुलभ कराई। रेल परिचालन एवं अनुरक्षण कार्यों के संबंध में कोंकण रेलवे कार्पोरेशन लिमिटेड की अभी तक की यह पहली अंतर्राष्ट्रीय परियोजना है। दिनांक 03 अप्रैल, 2022 से कोंकण रेलवे कार्पोरेशन लिमिटेड द्वारा नेपाल रेलवे के जयनगर और कुर्था स्टेशनों के बीच भारत-नेपाल क्रॉस बॉर्डर रेल का परिचालन शुरू किया गया। इस अवधि के दौरान, कोंकण रेलवे ने 100% समयपालन के साथ प्रत्येक दिन दो अप और दो डाउन रेलगाड़ी सेवाओं का परिचालन किया।

परियोजना कार्य निष्पादन:

क. **उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल संपर्क (उधमपुर बारामूला रेल लाइन परियोजना, जम्मू और कश्मीर):** कार्पोरेशन द्वारा सभी 16 सुरंगों की खुदाई पूरी कर ली गई है। मुख्य सुरंग की कुल सुरंग खुदाई कार्य 44.59 किलोमीटर है। इस वित्त वर्ष के दौरान सुरंग टी-1 (लंबाई 3159 मी), जिसमें भारी मात्रा में पानी का प्रवाह है, और मुख्य बाउंड्री प्रणोद से होकर गुजरने वाली सुरंग की खुदाई करने में सफलता प्राप्त हुई है। इस वित्त वर्ष में रेलपथ लिंकिंग कार्य सहित अंजी पुल का निर्माण कार्य पूरा हो गया है। दिनांक 20.02.2024 को बनीहाल-खरी-सुंबर-संगलदान खंड के बीच नई रेल लाइन और बारामूला-श्रीनगर-बनीहाल-संगलदान खंड के विद्युतीकरण कार्यों को राष्ट्र को समर्पित किया गया। वित्त वर्ष 2022-23 में ₹3,135.14 करोड़ (जीएसटी को छोड़कर) की तुलना में ₹2,522.37 करोड़ (जीएसटी को छोड़कर) का कारोबार हासिल किया गया।

ख. **अनाक्कमपोयिल-कालडि-मेप्पादि सुरंग सड़क परियोजना:** केरल सरकार ने अनाक्कमपोयिल-कालडि-मेप्पादि सुरंग सड़क परियोजना के निष्पादन के लिए कोंकण रेलवे कार्पोरेशन लिमिटेड को विशेष प्रयोजन योजना समनुदिष्ट किया है। इस परियोजना को क्रियान्वित करने के लिए कोंकण रेलवे, लोक निर्माण (एच) विभाग और केरल इन्फ्रास्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट फंड बोर्ड के बीच एक त्रिपक्षीय करारनामे पर हस्ताक्षर किए गए हैं। निगम ने 2,043.74 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत से दक्षिणी छोर पर 4 लेन का पंहुच मार्ग और दो समानांतर प्रमुख पुलों के साथ ट्विन ट्यूब एकदिशीय सुरंग के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार कर ली है। केरल सरकार से विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के लिए प्रशासनिक मंजूरी मिल गई है।

ग. **विझिंजम अंतर्राष्ट्रीय पत्तन, केरल के लिए रेल संपर्क:** विझिंजम पत्तन, बलरामपुर रेलवे स्टेशन को जोड़ने के लिए कोंकण रेलवे कार्पोरेशन लिमिटेड और विझिंजम अंतर्राष्ट्रीय पत्तन लिमिटेड के बीच समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं। दक्षिण रेलवे द्वारा गैर-सरकारी रेल मॉडल के अंतर्गत ₹1,200.38 करोड़ की अनुमानित लागत के साथ विस्तृत परियोजना रिपोर्ट अनुमोदित की जा चुकी है। इस परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण का कार्य प्रगति पर है।

घ. **अन्य क्षेत्रीय रेलों के लिए मार्ग विद्युतीकरण:** कार्पोरेशन द्वारा अपनी परियोजना से आमदनी में वृद्धि के लिए रेल विद्युतीकरण परियोजनाओं हेतु बड़े पैमाने पर बोलियां लगाई जा रही है। इस संबंध में, निगम को अन्य क्षेत्रीय रेलों के मार्ग विद्युतीकरण कार्य के लिए 338.67 करोड़ रुपए की परियोजना लागत के साथ 09 अदद स्वीकृति पत्र प्राप्त हुए हैं और कार्य प्रगति पर हैं।

ङ. **रक्सौल-काठमांडू नई विद्युतीकृत बड़ी लाइन के लिए अंतिम स्थान-निर्धारण सर्वेक्षण:** पूर्व मध्य रेल ने कोंकण रेलवे को रक्सौल (भारत) और काठमांडू (नेपाल) के बीच नई बड़ी लाइन (136 किलोमीटर) के लिए अंतिम स्थान-निर्धारण सर्वेक्षण का कार्य सौंपा है। इस पूरी दूरी के लिए चंक्रमण सर्वेक्षण, स्थलाकृतिक सर्वेक्षण, भूविज्ञानी मानचित्रण एवं फील्ड सर्वेक्षण कार्य पूरे किए जा चुके हैं।

च. **टाटा केमिकल्स परियोजना, केन्या:** कोंकण रेलवे ने मैसर्स टाटा केमिकल्स लिमिटेड, मगादी, केन्या के साथ मार्च, 2023 में रेलपथ, रेलइंजन और चल स्टॉक सहित रेल प्रणालियों के पुनर्स्थापन के लिए करारनामे पर हस्ताक्षर किए, इस परियोजना पर कार्य पहले ही शुरू किया जा चुका है। जुलाई, 2023 में इस परियोजना के पहले चरण का कार्य पूरा हुआ था। परियोजना का मूल्य 1.14 करोड़ रुपए है।

रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (रेलटेल):

भारतीय रेल को अत्याधुनिक संचार नेटवर्क अवसंरचना सुलभ कराकर रेलगाड़ी परिचालन और संरक्षा प्रणालियों को तेजी से आधुनिकीकरण करने में रेलवे की सहायता करने के लिए रेलटेल कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (मिनी रत्न श्रेणी-1 केंद्रीय सरकारी लोक उद्यम) का गठन वर्ष 2000 को किया गया था। रेलटेल के पास देश भर में 7,325 स्टेशनों से गुजरने वाले 67,956 किलोमीटर रेलपथ के साथ निर्बाध मार्गाधिकार है।

पिछले कुछ वर्षों में, यह दूरसंचार अवसंरचना प्रदाता से देश का एक सबसे बड़ा सुरक्षित न्यूट्रल दूरसंचार सेवा प्रदाता और सूचना एवं संचार प्रौद्योगिकी सेवा प्रदाता बन गया है। रेलटेल देश के सबसे बड़े तटस्थ दूरसंचार अवसंरचना प्रदाताओं में से एक है, जिसके पास पूरे देश में ऑप्टिक फाइबर नेटवर्क है। रेलटेल के पास देश भर में फैले 62,000+ मार्ग किलोमीटर का ऑप्टिकल फाइबर केबल नेटवर्क है। रेलटेल का एक्सेस नेटवर्क पूर्वोत्तर राज्यों सहित 21000 से अधिक किलोमीटर तक फैला हुआ है जो देशभर के सभी महत्वपूर्ण कस्बों और शहरों तथा कई ग्रामीण क्षेत्रों में उच्च गति विश्वसनीय संपर्कता प्रदान करता है। रेलटेल के पास दो अपटाइम, यू.एस.ए. प्रमाणित टियर-III डाटा सेंटर हैं और इलेक्ट्रोनिक्स एवं सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय द्वारा सूचीबद्ध एक 'रेल क्लाउड' हैं, जिसमें अत्याधुनिक सुरक्षा परिचालन केंद्र, नेटवर्क परिचालन केंद्र है और इसमें 800 से अधिक कुशल पेशेवर शामिल हैं। रेलटेल का इसके अद्वितीय नेटवर्किंग हाई बैंडविड्थ बैकबोन सेग्मेंट के साथ एक गौरवान्वित स्थान है। इस नेटवर्क में संवर्धित कार्यकुशलता और वृद्धि के लिए मिशन हेतु अत्यावश्यक अनुकूलित संपर्कता प्रणाली सुलभ कराने की क्षमता है।

रेलटेल नेटवर्क में 2 एमबीपीएस से 800 जीबीपीएस लिंक तक सेवा प्रदान करने की क्षमता है। रेलटेल नेटवर्क में विभिन्न प्रौद्योगिकियां शामिल हैं जैसे सिंक्रोनस डिजिटल हिरारकी (एसडीएच), पैकेट ट्रांसपोर्ट नेटवर्क (पीटीएन), डेंस वेवलेंथ डिवीजन मल्टीप्लेक्सिंग (डीडब्ल्यूडीएम), इंटरनेट प्रोटोकॉल-मल्टी प्रोटोकॉल लेबल स्विचिंग (आईपी-एमपीएलएस) जिनका अनुरक्षण नेटवर्क परिचालन केन्द्रों और प्रशिक्षित फील्ड जनशक्ति द्वारा चौबीसों घंटे किया जाता है। कुल 11000+ बैकबोन और एक्सेस पीओपी उपलब्ध हैं। नेटवर्क पर उपलब्ध कराए गए सभी उपस्कर अत्याधुनिक प्रौद्योगिकी के हैं और अंतर्राष्ट्रीय दूरसंचार मानकों के अनुरूप हैं। रेलटेल द्वारा डाटा सेंटर स्पेस में नई परिसंपत्तियों का निर्माण किया जा रहा है और आगामी वर्षों में 102 एज डाटा सेंटर बनाने की योजना बनाई जा रही है तथा नोएडा में सार्वजनिक निवेश भागीदारी को आमंत्रित करके एक अन्य अत्याधुनिक डाटा सेंटर स्थापित करने पर सक्रियतापूर्वक विचार किया जा रहा है।

वित्तीय कार्य-निष्पादनः

अत्यधिक प्रतिस्पर्धी बाजार परिदृश्य के बावजूद, रेलटेल ने वित्त वर्ष 2023-24 के लिए ₹2622 करोड़ की कीर्तिमान भंजक कुल आमदनी अर्जित की है, जो पिछले वित्त वर्ष के कारोबार और लाभ दोनों की तुलना में 31% की विलक्षण वृद्धि है। वर्ष के दौरान, कंपनी के परिचालन राजस्व में 31% की उल्लेखनीय वृद्धि देखी गई, जो ₹2,568 करोड़ के कारोबार तक पहुंच गया, जबकि पिछले वित्त वर्ष में यह ₹1,957 करोड़ रुपए था। रेलटेल ने भारतीय रेल को राजस्व हिस्सेदारी के रूप में ₹43 करोड़ और लाइसेंस शुल्क के लिए दूरसंचार विभाग को ₹82 करोड़ का भुगतान किया है।

कंपनी ने अंतरिम लाभांश के रूप में प्रति शेयर ₹1.00 का भुगतान भी किया है जो सभी शेयरधारकों के लिए समादत्त शेयर पूंजी का 10% है। नए दृष्टिकोण और केंद्रित प्रयासों के साथ, कंपनी बेहतर वित्तीय परिणाम हासिल करने और उद्योग में अपनी स्थिति को अधिक सुदृढ़ बनाने को लेकर आश्वस्त है।

मुख्य क्षेत्रः

अस्पताल प्रबंधन सूचना प्रणाली (एचएमआईएस):

रेलटेल ने भारतीय रेल के 129 अस्पतालों और 581 स्वास्थ्य इकाइयों सहित 710 स्वास्थ्य इकाइयों में अस्पताल प्रबंधन सूचना प्रणाली सुलभ कराने का कार्य पूरा कर लिया है। यह सटीक, इलेक्ट्रॉनिक रूप से संग्रहीत मेडिकल रिकॉर्ड सुलभ कराने के लिए उन्नत अस्पताल प्रशासन और रोगी स्वास्थ्य देखभाल हेतु एकीकृत नैदानिक सूचना प्रणाली है।

इस सॉफ्टवेयर की विशेषताओं में विभागों और प्रयोगशालाओं के अनुसार नैदानिक डेटा को अनुकूलीकृत करना, मल्टी-अस्पताल विशेषता शामिल है जो कि सर्वत्र परामर्श; चिकित्सा और अन्य उपस्कर के साथ निर्बाध इंटरफेस सुलभ कराता है और इससे रोगियों को उनके मोबाइल पर उनके सभी चिकित्सा संबंधी रिकॉर्ड को एक्सेस करने का लाभ मिलेगा। अस्पताल प्रबंधन सूचना प्रणाली के लगभग 34 मॉड्यूल हैं। रेल अस्पताल प्रबंधन सूचना प्रणाली को आयुष्मान भारत डिजिटल मिशन के साथ भी एकीकृत किया गया है।

रेल अस्पताल प्रबंधन सूचना प्रणाली कर्मचारियों की विशिष्ट मेडिकल आईडी से जुड़ा हुआ है, जिसके लिए भारतीय रेल के नियमित कर्मचारियों, पेंशनभोगियों और उनके परिवार के सदस्यों को लगभग 50 लाख यूएमआईडी कार्ड जारी किए गए हैं। भारतीय रेल अस्पताल प्रबंधन सूचना प्रणाली ने 18 महीनों में 710 स्वास्थ्य इकाइयों के साथ सहयोग स्थापित करते हुए 1 करोड़ निदान पर्ची सफलतापूर्वक जारी करने की उल्लेखनीय उपलब्धि हासिल की है। प्रति दिन औसतन 50,000 निदान पर्ची के साथ, रेल अस्पताल प्रबंधन सूचना प्रणाली रोगी देखभाल पर, प्रक्रियाओं को सुव्यवस्थित करने और कुशल स्वास्थ्य सेवा मुहैया कराना सुनिश्चित करने पर महत्वपूर्ण प्रभाव डाल रहा है। रेलटेल की अभिनव प्रणाली अस्पतालों को शीर्ष स्तर की चिकित्सा सेवाएं प्रदान करने के लिए सशक्त बना रही है, जबकि स्वास्थ्य सेवा प्रदाताओं के बीच निर्बाध सहयोग को भी सक्षम बना रही है।

रेल नियंत्रण और कमान सिगनल प्रणाली का आधुनिकीकरणः

रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड को उत्तर रेलवे के 26 स्टेशनों पर पुराने यांत्रिक सिगनल उपकरणों को अत्याधुनिक इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली से बदलने का कार्य सौंपा गया है। मौजूदा यांत्रिक सिगनल प्रणाली द्वारा सिगनल को कम करने और पटरियों को बदलने के लिए लीवर फ्रेम का उपयोग किया जा रहा है। नई इलेक्टॉनिक इंटरलॉकिंग सिगनल प्रणाली अब माउस के क्लिक से सिगनल को कम

करने और पटरियों को बदलने में सक्षम होगी और संरक्षा को बढ़ाएगी तथा गाड़ी परिचालन की दक्षता में सुधार करेगी। रेलटेल को दक्षिण मध्य रेलवे से स्वचलित ब्लॉक सिगनल प्रणाली के प्रावधान के लिए व्यापक सिगनल और दूरसंचार कार्यों के लिए कार्य आदेश भी प्राप्त हुआ है।

सुरंग संचारः

रेलटेल चुनौतीपूर्ण रेल सुरंगों में संरक्षा और संपर्कता बढ़ाने के लिए सुरंग संचार प्रणाली संस्थापित करने में सक्रिय रहा है। रेलटेल ने कई सुरंग संचार परियोजनाएं शुरू की हैं, जिनमें दक्षिण पश्चिम रेलवे में हुबली मंडल का कैसल रॉक-कुलेम खंड, मध्य रेलवे में मुंबई मंडल का पनवेल-कर्जत, कर्जत-लोनावाला और कसारा-इगतपुरी खंड, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के लमडिंग मंडल का बैराबी-सैरंग खंड, जम्मू और कश्मीर रेल लिंक परियोजना के इस धरम-बनिहाल खंड में एक एकीकृत सुरंग रेडियो संचार प्रणाली स्थापित करना शामिल हैं। कोंकण रेलवे कार्पोरेशन और कटरा-बनिहाल खंड से कटरा-धरम खंड में एक ही प्रणाली से रेलटेल पूरे खंड के लिए सुरंग संचार प्रणाली कार्यान्वित की जा रही है।

वीडियो निगरानी प्रणाली (बीएसएस):

रेलटेल द्वारा 5102 रेलवे स्टेशनों पर इंटरनेट प्रोटोकॉल कैमरा-आधारित वीडियो निगरानी प्रणाली की व्यवस्था को भी क्रियान्वित किया जा रहा है। इससे भारतीय रेल नेटवर्क पर यात्रियों की संरक्षा और सुरक्षा का संवर्धन करने में सफलता मिलेगी। रेलटेल द्वारा संबंधित क्षेत्रीय रेलों द्वारा विभिन्न रेलवे स्टेशनों पर संस्थापित विभिन्न स्टैंडअलोन वीडियो निगरानी प्रणाली को भी एकीकृत किया जा रहा है ताकि वीडियो रिकॉर्डिंग को मंडल और क्षेत्रीय रेल मुख्यालय में केंद्रीय रूप से देखा जा सके और निगरानी की जा सके। इस परियोजना के तहत, स्टेशन परिसरों में लगाए जाने वाले सभी कैमरों को ऑप्टिकल फाइबर केबल नेटवर्क के अंतर्गत लाया जाएगा और एक केंद्रीकृत स्थान (सीसीटीवी नियंत्रण कक्ष) में पहुंचाया जाएगा जहां से रेल सुरक्षा कर्मियों द्वारा कई एलसीडी मॉनिटरों पर उनकी निगरानी की जाएगी। इस प्रणाली में स्टेशनों पर उच्च क्षमता वाले स्टोरेज उपकरण उपलब्ध कराए जाएंगे ताकि सीसीटीवी फुटेज की रिकॉर्डिंग को एक निर्धारित अवधि के लिए संग्रहीत किया जा सके।

एनआईसी की ई-ऑफिस एप्लिकेशनः

रेलटेल ने भारतीय रेल के लिए एनआईसी की ई-ऑफिस प्रणाली को कार्यान्वित करने का कार्य पूरा कर लिया है। एनआईसी की ई-ऑफिस परियोजना भारत सरकार के राष्ट्रीय ई-गवर्नेंस कार्यक्रम के तहत एक मिशन मोड परियोजना (एमएमपी) है। इस परियोजना का उद्देश्य अधिक कुशल, प्रभावी और पारदर्शी अंतः-सरकारी एवं अंतर-सरकारी लेनदेन तथा प्रक्रियाओं की शुरुआत करना है। भारतीय रेल की 250+ इकाइयों में एनआईसी की ई-ऑफिस प्रणाली को क्रियान्वित किया जा चुका है। भारतीय रेल के 1.50+ लाख से अधिक उपयोगकर्ता ई-ऑफिस एप्लिकेशन का उपयोग कर रहे हैं, जिसमें अभी तक 30+ लाख ई-फाइलें खोली गई हैं और 3.45 करोड़ पावतियां बनाई गई हैं। संकट के समय में ई-ऑफिस एक वरदान साबित हुआ है और रेल कर्मचारियों में से काफी अधिक कर्मचारी घर से कार्य कर पाए थे, जो कि मैनुअल फाइल प्रणाली के मामले में असंभव होता। रेलवे में एनआईसी की ई-ऑफिस प्रणाली को कार्यान्वित करने की सफलता के साथ रेलटेल ने 85+ से अधिक संगठनों में एनआईसी की ई-ऑफिस प्रणाली की सेवा को सुलभ कराया है।

रेलवे स्टेशन वाई-फाई सेवाएं:

रेलटेल द्वारा सभी रेलवे स्टेशनों पर सार्वजनिक वाई-फाई सुलभ कराकर रेलवे स्टेशनों का डिजिटल हब में कायापलट किया जा रहा है। 6,112 रेलवे स्टेशनों पर रेलटेल के रेलवायर वाई-फाई मुहैया कराया

गया है। यह विश्व का एक विशालतम और सर्वाधिक तीव्र सार्वजनिक वाई-फाई नेटवर्क में से एक है, जिसे प्रति माह औसतन 50 लाख विशिष्ट लॉगिन द्वारा एक्सेस किया जा रहा है। यात्रियों द्वारा इस सुविधा का उपयोग हाई डेफिनेशन वीडियो स्ट्रीमिंग, फिल्में, गाने, गेम डाउनलोड करने और ऑनलाइन अपने कार्यालय के कार्य करने के लिए किया जाता है।

स्टेशन वाई-फाई रेल उपयोगकर्ताओं और रेलवे स्टेशनों के आसपास के समुदाय के बीच इतना लोकप्रिय था कि इसने वैश्विक और घरेलू मीडिया का ध्यान आकर्षित किया।

रेलवायर-रीटेल ब्रॉडबैंड सेवा:

रेलटेल रीटेल ब्रॉडबैंड सेवा रेलवायर - रेलटेल का होम इंटरनेट 10,500 से अधिक भागीदारों के साथ सफल सहभागिता में 5.70 लाख ग्राहकों को सेवा प्रदान करता है। रेलवायर ब्रॉडबैंड सेवाओं ने वित्त वर्ष 23-24 में 56,692 नए ग्राहकों की निवल वृद्धि दर्ज की है। यह अंतिम स्थान संपर्कता सुलभ कराने के लिए स्थानीय केबल ऑपरेटरों ने उपभोक्ताओं के साथ सहभागिता में सहयोग करता है। अपने सहयोगी रेलवायर रिटेल ब्रॉडबैंड प्लेटफॉर्म के साथ, रेलटेल देश भर में कई खुदरा और उद्यम ग्राहकों के लिए विश्वसनीय ब्रॉडबैंड सेवाओं की अपनी पेशकश का विस्तार करने में सक्षम है।

उत्कृष्टता केंद्र-रेल सिगनल-प्रणाली, संचार और साइबर सुरक्षा प्रशिक्षण केंद्र:

रेलवे सिगनल-प्रणाली के क्षेत्र में सक्षम और कुशल जनशक्ति की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए, रेलटेल ने सिगनल-प्रणाली, दूरसंचार और साइबर सुरक्षा प्रशिक्षण के लिए उत्कृष्टता केंद्र स्थापित किया है। इस उत्कृष्टता केंद्र द्वारा भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थानों जैसे प्रतिष्ठित संस्थानों के सहयोग से कवच (स्वचालित गाड़ी सुरक्षा) और साइबर सुरक्षा जैसे महत्वपूर्ण क्षेत्रों को कवर करने वाले प्रमाणन और डिप्लोमा पाठ्यक्रम पेश किए जाएंगे। इसके अतिरिक्त, उत्कृष्टता केंद्र का उद्देश्य आईआरएसई लाइसेंस के विश्व स्तर पर मान्यता प्राप्त योग्यता प्रमाणन के लिए मूल्यांकन एजेंसी के रूप में कार्य करना है, जो अनुभवी रेलवे प्रोफेशनल और युवा इंजीनियरों दोनों को सेवाएं मुहैया कराएगा।

कॉरपोरेट सामाजिक दायित्व:

रेलटेल अपनी कॉरपोरेट सामाजिक दायित्व की पहलों द्वारा समाज पर सकारात्मक प्रभाव डालने के लिए समर्पित है। रेलटेल द्वारा कॉरपोरेट सामाजिक उत्तरदायित्व कार्यक्रम के माध्यम से अपने सामाजिक दायित्वों को पूरा करने में सक्रिय रूप से शामिल है और समय-समय पर लोक उद्यम विभाग के दिशानिर्देशों के अनुसार रेलटेल मुख्यत: डिजिटल साक्षरता, शिक्षा, स्वास्थ्य और पोषण जैसे क्षेत्रों पर ध्यान केंद्रित किया जाता है। वित्त वर्ष 2023-24 में, रेलटेल द्वारा विभिन्न कॉरपोरेट सामाजिक दायित्व परियोजनाओं के लिए ₹484.49 लाख की राशि आवंटित की गई थी। इन पहलों में सुपर-30 के उनके प्रमुख कार्यक्रम जैसे सेहत केन्द्र का संचालन, पूर्ण रूप से सुसज्जित एम्बुलेंस दान करना, यौनकर्मियों के बच्चों, बुनकरों के गांव की गरीब महिलाओं और अन्य जरूरतमंद अनाथ बच्चों को स्वास्थ्य और पोषण प्रदान करना शामिल है।

इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईआरसीटीसी):

इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईआरसीटीसी) भारत सरकार के रेल मंत्रालय के तहत एक 'मिनी रत्न (श्रेणी-I)' केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम है। आईआरसीटीसी को 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, 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।

रेल मंत्रालय ने 19 जुलाई, 2024 को केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों में आईआरसीटीसी को 'अनुसूची बी' से 'अनुसूची ए' श्रेणी में अपग्रेड करने की घोषणा की।

कंपनी की मुख्य गतिविधियों का ब्यौरा निम्नानुसार है:

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

खानपान एवं आतिथ्य सेवाएं:

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

चल खानपान सेवाएँ:

चल खानपान सेवाएँ विशेष रूप से चलती रेलगाड़ियों में यात्रियों की सेवा के लिए डिजाइन की गई हैं। इस वर्ग में राजधानी, शताब्दी, दुरंतो जैसी प्रीमियम रेलगाड़ियां शामिल हैं। गतिमान, तेजस और वंदे भारत एक्सप्रेस जैसी आधुनिक रेलगाड़ियां उन्नत सुविधाओं और खानपान सेवाओं से युक्त हैं।

ट्रेन साइड वेंडिंग: ऐसी सेवाएँ जिनमें बिना रसोईयानों वाली रेलगाड़ियों में यात्रियों को नाश्ता और पेय पदार्थ प्रदान किए जाते हैं।

31 मार्च, 2024 तक आश्चर्यजनक तैयारी के साथ 474 से अधिक रेलगाड़ियों को रसोईयान से सुसज्जित किया गया था और 713 रेलगाड़ियों में ट्रेन साइड वेंडिंग (टीएसवी) की व्यवस्था की गई थी। आईआरसीटीसी की खानपान सेवा खानपान नीति 2017 के अनुसार प्रदान की जाती हैं। नीति का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि यात्रियों को रेलगाड़ियों में और स्टेशनों पर उच्च गुणवत्ता वाले, स्वच्छ और किफायती भोजन और पेय पदार्थ प्राप्त हों।

स्थैतिक खानपान सेवाएँ:

- रेलवे स्टेशनों और अन्य नियत स्थानों पर स्थैतिक खानपान सेवाएँ प्रदान की जाती हैं। ये सेवाएँ सुनिश्चित करती हैं कि यात्रियों को अपनी यात्रा से पहले, यात्रा के दौरान और यात्रा के बाद विभिन्न प्रकार के भोजन के विकल्प उपलब्ध हों। इस वर्ग में फूड प्लाजा, फास्ट फूड इकाइयां, जलपान कक्ष (141), जन आहार (40), सेल किचन, बेस किचन, एग्जीक्यूटिव लाउंज (9), रिटायरिंग रूम (36) शामिल हैं।
- मार्च, 2024 तक कंपनी के पास 40 जन आहार, 141 जलपान कक्ष, 9 बेस किचन और 305 फूड प्लाजा/फास्ट फूड इकाइयां थीं।

ई-खानपान सेवाएँ:

- आरक्षित टिकटों पर यात्रा करने वाले यात्रियों के पास अब आईआरसीटीसी की ई-खानपान सेवा के माध्यम से विभिन्न प्रकार के स्वादिष्ट व्यंजनों में से चुनने की सुविधा है, जिसका लाभ वेबसाइट या मोबाइल ऐप के माध्यम से लिया जा सकता है। इस अभिनव सेवा में यात्रियों को अपनी पसंद के भोजन चुनने की सुविधा है, जिसमें सेवा प्रदान करने वाले रेस्तरां द्वारा मेनू तैयार किए जाते हैं और अधिक मात्रा में ऑर्डर के लिए अनुकूलनीय होते हैं।
- वर्तमान में देश भर में लगभग 428 स्टेशनों पर संचालित, आईआरसीटीसी की ई-खानपान सेवा सफल रही है, जिसमें प्रतिदिन औसतन लगभग 55,118 भोजन बुक किए जाते हैं। इसकी व्यापक उपलब्धता सुनिश्चित करती है कि यात्री अपनी रेलयात्रा के दौरान गुणवत्तापूर्ण भोजन का आनंद ले सकें, जिससे समग्र यात्रा आरामदायक हो।
- नए पाक-कला उत्पाद: आईआरसीटीसी ने यात्रियों की सुविधा बढ़ाने के लिए दो बेहतरीन खाद्य उत्पाद शुरु किए हैं: प्रचलित 'रेलवे कटलेट' और 'बाउल मील - द गुड बाउल'।
- 'रेलवे कटलेट' में 60-ग्राम की दो सामग्रियाँ उपलब्ध करायी जाएंगी, जिनमें मूंगफली और चुकंदर जैसी सामग्री होंगी और पैकेजिंग पर अनूठी कलाकृति होगी। इसका मूल्य 50 रुपये (सभी करों सहित) होगा।
- 'बाउल मील - द गुड बाउल' में यात्रियों को पौष्टिक और प्रसन्नचित्त भोजन के विकल्प प्रदान किए जाते हैं। यात्रियों के लिए कुशल तरीके से बनाए गए इन भोज्य पदार्थों की ताजगी और गुणवत्ता बनाए रखने के लिए अभिनव पैकेजिंग इनकी विशेषता है। द गुड बाउल के दो विकल्प उपलब्ध हैं। (1) शाकाहारी लोगों के लिए रोस्ट वेजिटेबल राइस बाउल (2) मांसाहारी लोगों के लिए चिकन कोफ्ता राइस बाउल।

आसान भुगतान विकल्प:

- आईआरसीटीसी में यात्रियों के पसंद के अनुरूप सुविधाजनक भुगतान विधियां हैं। भोजन के लिए 'पे-ऑन-डिलीवरी' या ऑनलाइन प्रीपेड विकल्प के माध्यम से आसानी से भुगतान किया जा सकता है, जिसमें यात्रियों को निर्बाध लेनदेन का अनुभव सुनिश्चित होता है।

फीडबैक और सुधार:

- आईआरसीटीसी के लिए यात्रियों की संतुष्टि सर्वोपरि है। अपने भोजन प्राप्त करने के बाद, यात्री सीधे ई-खानपान वेबसाइट पर मूल्यवान फीडबैक दे सकते हैं, जिससे ग्राहकों की पसंद के आधार पर सेवा की गुणवत्ता और मेनू में निरंतर सुधार हो सके।

रेल नीर पैकेज्ड पेयजल:

रेल नीर पैकेज्ड पेयजल आज देश में पेयजल के सबसे भरोसेमंद ब्रांडों में से एक है। रेल नीर केवल रेलगाड़ियों और रेलवे स्टेशनों के स्टॉलों पर बेचा जाता है। वित्त वर्ष 2023-24 के अंत तक, इस कंपनी की देश भर में 19 रेल नीर संयंत्र थे और इसने 39.49 करोड़ बोतलों का उत्पादन दर्ज किया। मल्लवल्ली (विजयवाड़ा) में एक और रेल नीर संयंत्र का निर्माण अंतिम चरण में है।

यात्रा और पर्यटनः

आईआरसीटीसी देश की अग्रणी यात्रा और पर्यटन कंपनियों में से एक है और लगभग सभी प्रकार की पर्यटन गतिविधियों में अपनी मौजूदगी के साथ ऑनलाइन ट्रैवल एजेंसी (ओटीए) व्यवसाय के क्षेत्र में भी प्रमुख कंपनी है। आईआरसीटीसी सामूहिक पर्यटन व्यवसाय में माहिर है, जिससे इसकी किफायती विशेष पर्यटक रेलगाड़ियों में हर वर्ष बड़ी संख्या में घरेलू पर्यटक पर्यटन करते हैं। इसके अलावा, कंपनी संपन्न वर्ग के लिए महाराजा एक्सप्रेस और गोल्डन चैरियट जैसी लक्जरी पर्यटक रेलगाड़ियां और मध्यम वर्ग के पर्यटकों के लिए डीलक्स पर्यटक रेलगाड़ियां भी चलाती है।

भारत गौरव पर्यटक रेलगाड़ियांः

भारतीय रेल ने भारत गौरव पर्यटक रेलगाड़ियों के बैनर तले थीम आधारित सर्किट पर पर्यटक गाड़ियां चलाने की अवधारणा शुरू की। वित्त वर्ष 2023-24 में विभिन्न सर्किटों पर 182 रेलगाड़ी यात्राएं पूरी की गई, जो टूर पैकेज के रूप में पेश की गई, जिसमें आरामदायक रेलगाड़ी यात्रा और संबद्ध ऑनबोर्ड सेवाओं के साथ बसों द्वारा ऑफ-बोर्ड यात्रा और भ्रमण, होटलों में ठहरने, टूर गाइड, भोजन, यात्रा बीमा आदि जैसी सेवाएं प्रदान की गईं।

"भारत-नेपाल यात्रा" का शुभारम्भः

20 सितंबर, 2024 को आईआरसीटीसी ने "भारत-नेपाल यात्रा" शुरू की, जो भारत और नेपाल के आध्यात्मिक स्थलों की यात्रा करने वाली 9-रात, 10-दिवसीय तीर्थ यात्रा है। इस यात्रा में भारत गौरव डीलक्स वातानुकूलित रेलगाड़ी में यात्रा शामिल है, जो यात्रियों के लिए आधुनिक सुविधाएँ और सांस्कृतिक समृद्धि प्रस्तुत करती है।

इंटरनेट टिकटिंगः

आईआरसीटीसी 2002 में अपनी स्थापना के बाद से ई-टिकटिंग क्षेत्र में अग्रणी के रूप में उभरा है। पिछले कुछ वर्षों में, आईआरसीटीसी ने भारतीयों द्वारा रेलवे टिकट बुक करने के तरीके को बदल दिया है, और देश तथा एशिया-प्रशांत क्षेत्र में एक सबसे बड़े ई-कॉमर्स प्लेटफार्म के रूप में उभरा है।

'एक भारत - एक टिकट' पहलः

दिल्ली मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन और रेल सूचना प्रणाली केंद्र (क्रिस) के सहयोग से आईआरसीटीसी ने दिल्ली राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में यात्रियों के यात्रा अनुभव को बेहतर बनाया है। दिल्ली मेट्रो रेल क्यूआर कोड-आधारित टिकट का 'बीटा संस्करण' 10 जुलाई, 2024 को लॉन्च किया गया था, जिससे मेनलाइन रेलवे यात्री आईआरसीटीसी वेबसाइट और मोबाइल ऐप के माध्यम से दिल्ली मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन क्यूआर कोड टिकट बुक कर सकते हैं।

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र परिवहन निगम के साथ समझौता ज्ञापनः

12 अगस्त, 2024 को आईआरसीटीसी ने 'एक भारत - एक टिकट' पहल को प्रोत्साहित करने के लिए राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र परिवहन निगम के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए। यह साझेदारी आईआरसीटीसी के माध्यम से ऑनलाइन बुकिंग करने वाले यात्रियों के लिए सहज यात्रा समाधान की अनुमति देगी, जिससे रेल, हवाई या बस टिकटों के साथ-साथ राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र परिवहन निगम क्यूआर कोड-आधारित टिकट खरीदना सुविधाजनक हो जाएगा।

नेक्स्ट जेनरेशन ई-टिकट प्रणाली:

आईआरसीटीसी ने बढ़ती हुई मांग को पूरा करने और निर्बाध सेवा सुनिश्चित करने के लिए, नेक्स्ट जेनरेशन ई-टिकट प्रणाली बनाई। यह उन्नत प्रणाली उच्च क्षमता वाले सर्वर द्वारा समर्थित है जो प्रति मिनट 28,000 से अधिक टिकट बुक करने में सक्षम है, जो इस प्लेटफॉर्म की सुदृढ़ तकनीकी अवसंरचना को दर्शाता है।

अंतर्राष्ट्रीय योग दिवस समारोह:

आईआरसीटीसी ने 21 जून, 2024 को रेलवे क्लब, स्टेट एंट्री रोड, नई दिल्ली में एक कायाकल्प योग सत्र का आयोजन कर गर्व से 10वां अंतर्राष्ट्रीय योग दिवस मनाया। 200 से अधिक आईआरसीटीसी कर्मचारियों और उनके परिवारों ने स्वास्थ्य एवं स्फूर्ति को बढ़ावा देते हुए इसमें भाग लिया। मुंबई, कोलकाता, चेन्नई, सिकंदराबाद और चंडीगढ़ सहित अन्य जोनल और क्षेत्रीय कार्यालयों में भी इसी तरह के सत्र आयोजित किए गए।

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 जुड़वे 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 साल्ट लेक सेक्टर-V, जो कि पूर्व में एक आईटी हब है, से पश्चिम में हावड़ा मैदान तक फैला हुआ है। ईस्ट-वेस्ट मेट्रो कॉरिडोर 16.55 किलोमीटर तक फैला है, जिसमें से 5.75 किलोमीटर एलिवेटेड सेक्शन और 10.80 किलोमीटर भूमिगत सेक्शन है। इसमें 12 स्टेशन हैं, जिनमें से 06 स्टेशन एलिवेटेड स्टेशन हैं और 06 स्टेशन भूमिगत स्टेशन हैं। 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 जलीय (सबएक्यूअस टनल) रेल प्रणाली बनाती है।

वास्तविक प्रगति:

वर्तमान में, 16.55 किलोमीटर कॉरिडोर में से, साल्ट लेक सेक्टर-V से सियालदह [9.30 किलोमीटर] और हावड़ा मैदान से एस्प्लेनेड (4.80 किलोमीटर) तक 14.10 किलोमीटर पहले ही जनता के लिए खोल दिया गया है। एस्प्लेनेड और सियालदह के बीच शेष 2.45 किलोमीटर भूमिगत खंड का पूरा होने का कार्य बोबाजार क्षेत्र में जल प्रवेश की घटनाओं से प्रभावित है और इसे मार्च, 2025 के माह में कमीशन किए जाने की संभावना है।

हुगली नदी के नीचे सुरंग के माध्यम से हावड़ा और कोलकाता के जुड़वे शहरों को जोड़ने वाली परियोजना का सबसे प्रतिष्ठित खंड, जिसका उद्घाटन 06.03.2024 को हुआ था, एक प्रमुख मील का पत्थर था। यह एक इंजीनियरिंग चमत्कार है क्योंकि हमारे देश में पहली बार 15.03.2024 से विशाल गंगा नदी के नीचे मेट्रो ट्रेन चल रही है।

प्रमुख वित्तीय विशेषताएं:

विवरण	(₹ करोड़ में)
नवीनतम स्वीकृत लागत	8,574.98
प्रस्तावित संशोधित लागत अनुमान	10,442.41
वर्ष 2024-25 के लिए व्यय [अक्टूबर, 2024 तक]	238.15
परियोजना की शुरुआत से अब तक का व्यय	9,253.27

की गई पहलें:

- पुनर्वासन और पुनर्व्यवस्थापन 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 रेलवे टर्मिनस को जोड़ता है और एस्प्लेनेड स्टेशन पर मौजूदा उत्तर दक्षिण मेट्रो और जोका-बीबीडी बाग मेट्रो परियोजना को भी जोड़ता है।
- अनुमान है कि वर्ष 2025 में लगभग 7.5 लाख लोग प्रतिदिन इस प्रणाली का उपयोग करेंगे [राइट्स रिपोर्ट- 2017]
- हावड़ा और कोलकाता के जुड़वे 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 152 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। अपनी अभिनव पद्धति से रेल विकास निगम लिमिटेड भारतीय रेल नेटवर्क के लिए परिवहन क्षमता के सृजन में सक्षम हो सका है। इन उपायों में परियोजना विशिष्ट विशेष प्रयोज्य योजनाओं का निर्माण शामिल है जिनसे बंदरगाहों और औद्योगिक समूहों को निर्बाध रेल संपर्क प्राप्त हो सका है। रेल विकास निगम लिमिटेड की परिचालन दक्षता ने इसे 2013 में 'मिनी रत्न' का दर्जा दिलाया और भारत के अवसंरचना विकास में इसकी महत्वपूर्ण भूमिका को स्वीकारते हुए, इसे 2023 में "नवरत्न" का दर्जा दिया गया।

वित्तीय कार्य-निष्पादन:

2023-24 में रेल विकास निगम लिमिटेड का वित्तीय कार्य-निष्पादन उल्लेखनीय रहा, जिसमें कर पूर्व लाभ 1,644.38 करोड़ रुपये से बढ़कर 1,939.40 करोड़ रुपये हो गया, और करोपरांत लाभ 1,462.95 करोड़ रुपये से बढ़कर 1,881.02 करोड़ रुपये हो गया। यह पिछले वर्ष की तुलना में करोपरांत लाभ में 15.38% की वृद्धि दर्शाता है।

परियोजना निष्पादन पर कंपनी का व्यय 20,281.57 करोड़ रुपये से बढ़कर 21,732.58 करोड़ रुपये हो गया, जिसमें जीएसटी के लिए 3,911.93 करोड़ रुपये शामिल नहीं हैं।

वास्तविक कार्य-निष्पादन:

दोहरीकरण/नई लाइन/आमान परिवर्तन:

वित्त वर्ष 2023-24 के दौरान, कंपनी ने कुल 666.04 किलोमीटर रेल लाइन कमीशन की। इसमें 70.19 किलोमीटर नई लाइन, 24.53 किलोमीटर आमान परिवर्तन, 560.08 किलोमीटर दोहरीकरण और महानगर परिवहन परियोजना (एमटीपी) योजना-शीर्ष के अंतर्गत 11.3 किलोमीटर कोलकाता मेट्रो परियोजनाएँ शामिल हैं।

अपनी स्थापना के बाद से और मार्च 2024 तक, कंपनी ने कुल मिलाकर 15,658.85 किलोमीटर लंबाई की परियोजनाएँ कमीशन की हैं। इसमें 626.22 किलोमीटर नई लाइन, 5,843.06 किलोमीटर दोहरीकरण, 2,125.51 किलोमीटर आमान परिवर्तन, 7,000.73 किलोमीटर रेल विद्युतीकरण और महानगर परिवहन परियोजना (एमटीपी) योजना शीर्ष के अंतर्गत 63.33 किलोमीटर शामिल हैं।

रेल विद्युतीकरण:

रेल मंत्रालय द्वारा रेल विद्युतीकरण परियोजनाओं को कमीशन करने पर जोर दिए जाने के साथ ही, कंपनी ने वित्त वर्ष 2023-24 के दौरान प्रमुख मार्गों पर समर्पित रेल विद्युतीकरण निर्माण-कार्यों के 239.38 मार्ग किमी (309.70 ट्रैक किमी) को सफलतापूर्वक कमीशन किया। इन विशुद्ध विद्युतीकरण परियोजनाओं

के अलावा, दोहरीकरण परियोजनाओं के साथ-साथ 571.32 किमी विद्युतीकरण भी पूरा किया गया, जिसके परिणामस्वरूप 2023-24 में कुल 810.7 किमी विद्युतीकृत खंड कमीशन किए गए।

निम्नलिखित विद्युतीकरण परियोजनाएँ पूरी तरह से कमीशन की गईं:

- कासगंज-बरेली-भोजीपुरा-डालीगंज विद्युतीकरण (401 किमी)
- ढसा-जेतलसर का विद्युतीकरण (104.44 किमी)।

सिगनल प्रणाली एवं दूरसंचार:

रेल विकास निगम लिमिटेड का सिगनल प्रणाली एवं दूरसंचार प्रभाग भारतीय रेल के लिए उन्नत सिगनल प्रणाली साधन प्रदान करने में उत्कृष्ट है, जो क्षमता और संरक्षा बढ़ाने के लिए इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (ईआई), डिजिटल एक्सल काउंटर और फाइबर ऑप्टिक नेटवर्क जैसी अत्याधुनिक तकनीकों का उपयोग करता है।

2023-24 में, रेल विकास निगम लिमिटेड ने 119 नॉन-इंटरलॉकिंग (एनआई) स्टेशनों, 53 इंटरमीडिएट ब्लॉक सिगनल (आईबीएस) और 85 किलोमीटर की स्वचालित सिगनल प्रणाली को कमीशन करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई। इसके अतिरिक्त, 69 मिड-सेक्शन समपार फाटकों को सिगनलों के साथ इंटरलॉक किया गया और 4,090 किलोमीटर का फाइबर ऑप्टिक नेटवर्क बिछाया गया।

रेल विकास निगम लिमिटेड को 262.04 करोड़ रुपये के स्वचालित सिगनल प्रणाली के ठेके भी मिले, जिससे ग्वालियर-झांसी परियोजना और द.म.रे., उ.प.रे. और पूर्वो.रे. में अन्य निर्माण-कार्यों पर महत्वपूर्ण प्रगति हुई।

कार्यशालाएं:

रेल विकास निगम लिमिटेड ने अत्याधुनिक रेलवे कर्मशालाओं की योजना बनाने और उन्हें प्रदान करने तथा उत्पादन इकाइयों की क्षमता संवर्धन में निरंतर अपनी विशेषज्ञता सिद्ध की है। 2022-23 के अंत तक, रेल विकास निगम लिमिटेड ने 17 कर्मशाला परियोजनाओं को सफलतापूर्वक पूरा कर लिया था। 2023-24 के दौरान, निम्नलिखित दो कर्मशाला परियोजनाएँ पूर्णतः पूरी हो गईं:

- **खोरधा रोड:** मेनलाइन इलेक्ट्रिकल मल्टिपल यूनिट कार शेड (चरण-2) का निर्माण सितंबर, 2023 में पूरा हुआ।
- **वडोदरा:** विद्युत रेलइंजन के लिए एक नई आवधिक मरम्मत शॉप स्थापित करने का कार्य दिसंबर, 2023 में पूरा हुआ।

मेट्रो परियोजनाएं:

कोलकाता मेट्रो परियोजना को भूमि अधिग्रहण, मंजूरी और स्थानीय अधिकारियों द्वारा बाधाओं को दूर करने से संबंधित चुनौतियों का सामना करना पड़ा। बहरहाल, रेल मंत्रालय और पश्चिम बंगाल सरकार के सक्रिय समर्थन से परियोजना को आवश्यक गति मिली है।

वर्ष के दौरान, दो महत्वपूर्ण खंडों को कमीशन किया गया: जोका-बिनॉय बादल दिनेश बाग लाइन का माझेरहाट-तारातला (2.5 किमी) खंड, और न्यू गरिया-विमान बंदर लाइन का हेमंत मुखोपाध्याय-बेलियाघाटा (8.80 किमी) खंड।

विशेष प्रयोज्य योजनाएं:

रेल विकास निगम लिमिटेड को रेल संपर्क परियोजनाओं को कार्यान्वित करने के लिए बंदरगाहों, खानों और राज्य सरकारों सहित विभिन्न हितधारकों के सहयोग से पांच विशेष प्रयोज्य योजनाएं सफलतापूर्वक बनाने पर गर्व है। रेल विकास निगम लिमिटेड ने 1,485.74 करोड़ रुपये की इक्विटी का योगदान दिया है, जिससे 12,948 करोड़ रुपये की परियोजनाएं कार्यान्वित हो सकीं, जिसमें परियोजना भागीदारों से अतिरिक्त इक्विटी योगदान और वित्तीय संस्थानों के माध्यम से जुटाई गई धनराशि भी शामिल है।

यह गौरव की बात है कि सभी पांच परियोजनाएं सफलतापूर्वक कमीशन हो गई हैं। इन विशेष प्रयोज्य योजनाओं से भारतीय रेल के लिए बिना किसी निवेश जोखिम के 1,13,705.74 करोड़ रुपये का राजस्व प्राप्त हुआ है। 2023-24 में, इन विशेष प्रयोज्य योजनाओं से 42,857 लदे रेक भेजे गए और 121.09 मीट्रिक टन माल का परिवहन किया है।

कॉरपोरेट सामाजिक उत्तरदायित्व:

2023-24 में, रेल विकास निगम लिमिटेड ने कॉरपोरेट के सामाजिक उत्तरदायित्व के तहत 29.71 करोड़ रुपये का व्यय किया। कंपनी का मुख्य ध्यान शिक्षा, स्वास्थ्य और स्वच्छता के क्षेत्र में है।

समझौता ज्ञापन निष्पादन:

कंपनी को समग्र कार्य-निष्पादन के आधार पर 100 में से 96.0 अंक प्राप्त हुए। कंपनी ने इस गौरव के लगातार 13वें वर्ष छाप छोड़ते हुए वित्त वर्ष 2022-23 के लिए लोक उद्यम विभाग से 'उत्कृष्ट' का दर्जा कायम रखा। यह उपलब्धि कंपनी को रेलवे के केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उद्यमों में दूसरा सबसे ऊंचा दर्जा प्रदान करती है।

पुरस्कार एवं सम्मान:

- रेल विकास निगम लिमिटेड को 21वें ग्रीनटेक सेफ्टी अवाड्र्स 2023 में ग्रीनटेक कंस्ट्रक्शन सेफ्टी अवार्ड से सम्मानित किया गया।
- स्कोच 2023 ने उत्कृष्ट वास्तविक और वित्तीय कार्य-निष्पादन के लिए 'कार्य-निष्पादन' श्रेणी के तहत रेल विकास निगम लिमिटेड को स्वर्ण पुरस्कार प्रदान किया।
- सेफ्टी एंड क्वालिटी फोरम द्वारा आयोजित दूसरे क्वालिटी कन्वेंशन 2023 में क्वालिटी इनोवेशन पुरस्कार 2023।
- डन एंड ब्रैडस्ट्रीट पीएसयू अवार्ड 2023।
- 23वें ग्रीनटेक पर्यावरण पुरस्कार 2023 में इंदौर मेट्रो परियोजना के लिए पर्यावरण नेतृत्व पुरस्कार और इनोवेटिव टेक्नोलॉजी एडॉप्शन श्रेणी के तहत पुरस्कार।
- बर्कशायर मीडिया द्वारा भारत की सर्वश्रेष्ठ कंपनी का पुरस्कार 2023।
- तीसरे अर्बन इंफ्रा बिजनेस लीडरशिप पुरस्कार 2023 में रेल बिजनेस लीडर ऑफ द ईयर पुरस्कार।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए):

रेल भूमि विकास प्राधिकरण 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 वाणिज्यिक उपयोग के लिए केंद्र सरकार द्वारा सौंपी गई रेल भूमि का विकास करना है। रेल भूमि

विकास प्राधिकरण का गठन 31.10.2006 के असाधारण राजपत्र अधिसूचना के अनुसार किया गया है, जिसे 05.01.2007 को संशोधित किया गया था। रेल भूमि विकास प्राधिकरण की कार्यप्रणाली के नियम भी 04.01.2007 के असाधारण राजपत्र में अधिसूचित किए गए हैं।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण के कार्य:

धारा 4(घ) के अनुसार, रेल भूमि विकास प्राधिकरण को रेल भूमि के विकास के संबंध में केंद्र सरकार के कार्यों का निर्वहन और ऐसी शक्तियों का प्रयोग करना है, जो रेलवे बोर्ड द्वारा विशेष रूप से उसे सौंपी गई हैं। अधिनियम की धारा 4ङ के अनुसार, विशेष रूप से केंद्र सरकार द्वारा दिए गए ऐसे निर्देशों के अध्यधीन, रेल भूमि विकास प्राधिकरण को केंद्र सरकार की ओर से करार करने और ठेकों को निष्पादित करने का अधिकार दिया गया है।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण (संविधान) नियम 2007 की धारा 24 के अनुसार, प्राधिकरण केंद्र सरकार के अनुमोदन से अधिनियम के तहत अपने सभी या किसी भी कार्य-निष्पादन के लिए कोई विशेष प्रयोज्य योजना, संयुक्त उद्यम या अन्य कानूनी संस्थाएं स्थापित कर सकता है।

प्राधिकरण के कार्य:

खाली रेल भूमि का व्यावसायिक विकास:

वर्ष 2023-24 के दौरान रेल भूमि विकास प्राधिकरण की कुल आय 959.57 करोड़ रुपये है। रेल भूमि विकास प्राधिकरण को रेल अधिनियम की धारा 4 घ 2 (ii) के तहत सौंपी गई अधिशेष रेल भूमि से गैर-प्रशुल्क राजस्व अर्जित करना अनिवार्य है।

रेल मंत्रालय द्वारा 2023-24 तक व्यावसायिक विकास के लिए कुल 142 व्यावसायिक स्थल रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपे गए हैं।

व्यावसायिक स्थलों के अलावा, 18 स्टेडियम और 4 रेलवे लाइन (दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे, कालका शिमला रेलवे, नेरल-माथेरान रेलवे और नीलगिरि माउंटेन रेलवे) भी व्यावसायिक विकास के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपी गई थीं, जिन्हें 2023-24 के दौरान वापस ले लिया गया है।

रेलवे कॉलोनी का पुनर्विकास:

2023-24 की शुरुआत तक कुल 104 कार्य-स्थल सौंपे गए थे। 2023-24 के दौरान, 5 नए कॉलोनी कार्य-स्थल सौंपे गए, जिससे 2023-24 तक कॉलोनी पुनर्विकास के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण को कुल 109 कॉलोनी पुनर्विकास कार्य-स्थल उपलब्ध हो गए।

बहु-कार्य परिसरों (एमएफसी) का निर्माण:

बहु-कार्य परिसरों के लिए भूमि सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों को राजस्व साझेदारी मॉडल पर 30 से 45 साल के पट्टे पर दी जाती है। बहरहाल, रेल भूमि विकास प्राधिकरण ने निजी डेवलपर्स के माध्यम से विकास के लिए संयोजन मॉडल (अग्रिम पट्टा प्रीमियम और निश्चित वार्षिक पट्टा किराया मॉडल) को अपनाया, जिसके लिए बोलीदाताओं का चयन खुली प्रतिस्पर्धी और पारदर्शी बोली प्रक्रिया के माध्यम से किया जाता है। कुल मिलाकर, 40 बहु-कार्यात्मक परिसर बनाने के लिए सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों को सौंपा गया था [इरकॉन (24), राइट्स (14), और आरवीएनएल (02)]। इन 40 बहु-कार्यात्मक परिसरों में से, 24 बहु-कार्यात्मक परिसरों को इरकॉन द्वारा कमीशन किया गया है। बहरहाल, रेलवे बोर्ड के निदेशानुसार, राइट्स द्वारा पूर्ण किए गए 14 बहु-कार्यात्मक परिसर भवन बिना किसी लागत के रेलवे को वापस सौंप दिए

गए हैं। रेल विकास निगम लिमिटेड ने भी संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को 02 बहु-कार्यात्मक परिसर सौंप दिए हैं। इरकॉन ने भी कम वित्तीय व्यवहार्यता के कारण 01 अदद बहु-कार्यात्मक परिसर को संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को सौंप दिया है।

स्टेशनों का पुनर्विकासः

104 स्टेशनों को पुनर्विकास के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपा गया है, जिनमें से 02 स्टेशनों का कार्य पूरा हो चुका है, 13 पर कार्य प्रगति पर है, 49 स्टेशनों में विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार करके क्षेत्रीय रेलवे को सौंप दी गई है, 04 स्टेशनों पर निविदाएं आमंत्रित की गई हैं/आमंत्रित की जानी हैं और 32 स्टेशनों की योजना प्रगति पर है। इसके अलावा, 04 स्टेशनों को छोड़ने का प्रस्ताव दिया गया है।

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल):

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 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 का वहन करता है। पूर्वी गलियारा (कोलकाता-दिल्ली) और पश्चिमी गलियारा (मुंबई-दिल्ली) अत्यधिक संतृप्त थे। इन मार्गों को विसंकुलित करने के लिए एक समर्पित माल गलियारा विकसित किया गया। समर्पित माल गलियारे का निर्माण कार्यकुशलता सुनिश्चित करते हुए और ग्रीन हाउस गैसों के उत्सर्जन में सुस्पष्ट कमी करते हुए संतृप्त सड़क नेटवर्क को विसंकुलित और रेल माल परिवहन को बढ़ावा देने के लिए किया गया था। 9 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 वृद्धि से माल परिवहन की मांग में अभूतपूर्व वृद्धि हुई है। इस चुनौती का आगे बढ़कर सामना करते हुए, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड की भारत की अवसंरचनात्मक रीढ़ को मजबूत करने में महत्वपूर्ण भूमिका रही है।

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड के लाभः

- परिवहन की इकाई लागत में सुस्पष्ट कमी आने की प्रत्याशा है।
- दोहरी लाइनों के साथ समर्पित माल गलियारा मार्गों का निर्माण किया जाता है और स्वचालित सिगनल प्रणाली भी सुलभ कराई जाती है; फलस्वरूप प्रत्येक दिशा में 120 से अधिक रेलगाडियां चलाई जा सकती हैं।
- सड़क मार्ग यातायात का रेल मार्ग यातायात में शिफ्ट हो जाना। प्रारंभ में, भारतीय रेल के समानांतर मार्गों पर चलने वाले 70% माल यातायात को इन मार्गों पर लाने की योजना है और समय के दौरान, सड़क यातायात भी रेल मार्गों पर शिफ्ट हो जाएगा क्योंकि समर्पित माल गलियारे परिवहन का अत्यधिक कुशल, किफायती, संरक्षित और तीव्रतर साधन सुलभ कराएंगे।
- पूर्वी समर्पित माल गलियारे और पश्चिमी समर्पित माल गलियारे के किनारे पर औद्योगिक गलियारे भी बन रहे हैं।
- 30 साल की अवधि के दौरान 457 मिलियन टन कार्बन-डाई-ऑक्साइड CO_2 उत्सर्जन की बचत। यह वर्ष 2070 तक शुद्ध शून्य कार्बन उत्सर्जन का लक्ष्य प्राप्त करने में सहायता करेगा।

वर्ष 2023-24 की महत्वपूर्ण उपलब्धियां:

डीएफसीसीआईएल द्वारा विनियोजित 2,843 मार्ग किलोमीटर में से 2,741 मार्ग किलोमीटर समर्पित माल गलियारा नेटवर्क का सफलतापूर्वक प्रवर्तन किया जा चुका है। इस मील-पत्थर से भारतीय रेल के अत्यावश्यक फीडर मार्गों के रास्ते गुजरात और उत्तर भारत के पत्तनों के बीच संपर्क का बहुत अधिक संवर्धन हुआ है।

मुख्य बातें:

माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने दिनांक 07.07.2023 को पूर्वी समर्पित माल गलियारे का पं. दीन दयाल उपाध्याय जंक्शन-सोननगर खंड (137 किमी), 18.12.2023 को पूर्वी समर्पित माल गलियारे का न्यू भाऊपुर-न्यू पं. दीन दयाल उपाध्याय जंक्शन खंड (402 किमी), 25.01.2024 को न्यू खुर्जा-न्यू रेवाड़ी (173 किमी) खंड, 12.03.2024 को न्यू खुर्जा-साहनेवाल (401 किमी), न्यू मकरपुरा-घोलवड (242 किमी) और परिचालन नियंत्रण केंद्र अहमदाबाद का लोकार्पण किया। इन खंडों के कमीशन होने से मालगाड़ियों की संकुलन/रुकौनी समाप्त हो जाएगी। यह पूर्वी और उत्तरी भारत के उद्योगों को पश्चिमी भारत के हिस्सों से भी जोड़ेगा।

वित्त वर्ष 2023-24 के दौरान, समर्पित माल गलियारों के 652 किलोमीटर (23%) खंड का कार्य पूरा कर लिया गया और इसे कमीशन कर दिया गया। महत्वपूर्ण खंड निम्नानुसार उल्लिखित हैं:-

- पूर्वी समर्पित माल गलियारा का न्यू साहनेवाल-शम्भू खंड (80 मार्ग किमी)।
- पूर्वी समर्पित माल गलियारा का शम्भू-न्यू खतौली खंड (187 मार्ग किमी)।
- पश्चिमी समर्पित माल गलियारा का न्यू मकरपुरा-भेस्तान खंड (130 मार्ग किमी)।
- पूर्वी समर्पित माल गलियारा का न्यू अहरौरा रोड-पं. दीन दयाल उपाध्याय जंक्शन खंड (27 मार्ग किमी)।
- पश्चिमी समर्पित माल गलियारा का घोलवड-वैतरणा खंड (90 मार्ग किमी)।
- पश्चिमी समर्पित माल गलियारा का साणंद नार्थ-न्यू मकरपुरा खंड (138 मार्ग किमी)।

निर्माण-कार्यों की प्रगति

- वित्त वर्ष 2023-24 में 12 रेल फ्लाई ओवर (आरएफओ) और 40 रेल उपरि पुल पूरे किए गए।
- वित्त वर्ष 2023-24 के दौरान 615 रेलपथ किलोमीटर का आधुनिक नई रेलपथ निर्माण मशीन से रेलपथ संपर्क स्थापित किया गया, जिससे कुल लिंक 5766 रेलपथ किलोमीटर हो गया।
- वित्त वर्ष 2023-24 में यंत्रीकृत तार स्थापन रेलगाड़ी द्वारा 1125 रेलपथ किलोमीटर की शिरोपरि उपस्कर तार स्थापन पूरी की गई। 31.03.2024 तक कुल 5579 रेलपथ किलोमीटर शिरोपरि उपस्कर तार स्थापन पूरी की जा चुकी है।
- वित्त वर्ष 2023-24 के दौरान डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया ने ₹11,203 करोड़ (भूमि सहित) का पूंजीगत व्यय और 31.03.2024 तक ₹1,14,490 करोड़ का पूंजीगत व्यय किया।

परिचालनः

वित्त वर्ष 2023-24 में, कंपनी द्वारा प्रतिदिन औसतन 241 रेलगाड़ियों का सफलतापूर्वक परिचालन किया गया। रेलगाड़ियों की प्रति दिन संख्या में उल्लेखनीय वृद्धि देखी गई। वित्त वर्ष 2023-24 में, कंपनी द्वारा 119 लाख सकल टन-किलोमीटर और 66.7 लाख निवल टन-किलोमीटर की उल्लेखनीय उपलब्धि हासिल की गई।

समर्पित माल गलियारा गतिः समर्पित माल गलियारे ने दर्ज की गई उच्चतम 99.82 किलोमीटर प्रति घंटे के साथ प्रभावशाली औसत गति हासिल की है। वित्त वर्ष 2023-24 में, पूर्वी समर्पित माल गलियारे ने 46 किलोमीटर प्रति घंटे की औसत गति को बनाए रखा, जबकि पश्चिमी समर्पित माल गलियारे ने 55 किलोमीटर प्रति घंटे की औसत गति के साथ बराबर गति को बनाए रखा। ये गति माल परिवहन को सुविधाजनक बनाने में समर्पित माल गलियारे की कार्यकुशलता और कारगरता का उदाहरण हैं।

मालगाड़ियों की गति में वृद्धि और संकुलन में कमीः समर्पित माल गलियारे भारतीय रेल की पटरियों पर संकुलन से तुल्याकालिक राहत प्रदान करते हुए माल यातायात की औसत गति का बहुत अधिक संवर्धन करते हैं। यह विशेषतः अत्यधिक संकुलित मार्गों पर अधिक यात्री रेलगाडियों और रेलगाड़ी समयपालन में परिणत होता है।

उच्च वहन क्षमताः भारतीय रेल की मौजूदा रेलपथ संरचना पर 20.32/22.9 टन धुरा भार वाली रेलगाडियों की अनुमति है। समर्पित माल गलियारे की रेलपथ संरचना को 25 टन धुरा भार वहन करने के लिए डिजाइन किया गया है, जिसे बाद में 32.5 टन धुरा भार तक ग्रेडोन्नत किया जा सकता है। समर्पित माल गलियारे पर अधिकतम संचलन आयाम भी भारतीय रेल के आयाम से अधिक है। अतः समर्पित माल गलियारे पर अधिक वहन क्षमता वाले बड़े मालडिब्बों का परिचालन किया जा सकता है। डीएफसी अपने नेटवर्क पर 1500 मीटर लंबे रेक वाली लंबी दूरी की रेलगाड़ियां चलाने में भी सक्षम है। माल ढुलाई क्षमता और औसत गति में वृद्धि होने से माल ढुलाई के थ्रूपुट में वृद्धि होती है।

औद्योगिक केन्द्रों का विकासः 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 साधनः रेल परिवहन से होने वाला 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 होने से बचाकर पर्यावरण में महत्वपूर्ण योगदान देता है।

ट्रक ऑन ट्रेन लदानः प्रतिष्ठित ट्रक ऑन ट्रेन (टीओटी) सेवा पश्चिमी समर्पित माल गलियारे के रेवाड़ी-पालनपुर रेलखंड पर परिचालित की जा रही है- 4,845 ट्रकों को 238 रेकों में ले जाया गया, जिससे कुल ₹14.91 करोड़ (लगभग) की आमदनी हुई, और 11.62 लाख लीटर डीजल (लगभग) की बचत हुई, फलस्वरूप देश की विदेशी मुद्रा की बचत हुई और लगभग 3,075 टन कार्बन डाई ऑक्साइड उत्सर्जन की कमी आई। सपाट रेल मालडिब्बों पर भरे हुए और खाली ट्रकों की ढुलाई रेलपथ पर तीव्र और संरक्षित संचलन पर सवार द्वार-से-द्वार तक सेवा को समर्थ बनाएगी। रेलगाड़ी सेवा पर ट्रकों के परिवहन के लाभ

हैं: कम कार्बन उत्सर्जन (64 ग्राम कार्बन-डाई-ऑक्साइड उत्सर्जन प्रति शुद्ध टन किलोमीटर की तुलना में 28 ग्राम), सड़कों पर कम संकुलन। प्रत्येक ट्रक ऑन ट्रेन रेक एक बार में 45 ट्रकों को सड़क से हटाता है। इसके अन्य लाभ ट्रकों की कम टूट-फूट के फलस्वरूप अनुरक्षण पर कम व्यय, कार्य के नए कार्यदिवसों का सृजन, डीजल आयात बिलों में बचत हैं।

व्यवसाय विकास:

डीएफसीसीआईएल द्वारा समर्पित माल गलियारा नेटवर्क के भाग के रूप में भारतीय रेल की गति शक्ति मल्टीमोडाल कार्गो टर्मिनल नीति से सुमेलित नए टर्मिनलों के विस्तार पर फोकस किया जा 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 (कॉनकॉर) 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 किलोमीटर मार्गों में समर्पित माल रेलपथ का 2089 मार्ग किलोमीटर जोड़ने, इसकी माल लदान क्षमता बढ़ाने तथा पहले भारतीय रेल नेटवर्क पर चालित मालगाडियों का एक बड़ा हिस्सा अपने अधिकार में लेकर 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 "आत्मनिर्भर भारत" अभियान में अंशदान करने में अहम भूमिका निभाए जाने की प्रत्याशा है।

मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड (एमआरवीसी):

मुंबई शहरी परिवहन परियोजना

1.1 मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड (एमआरबीसी लिमिटेड), रेल मंत्रालय के अधीन भारत सरकार का एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम है, जो मुंबई शहरी परिवहन परियोजना (एमयूटीपी) के रेल संघटक को क्रियान्वित कर रहा है।

1.2 **मुंबई शहरी परिवहन परियोजना-I**

2003-04 के रेल बजट में मुंबई शहरी परिवहन परियोजना-I को स्वीकृत किया गया था। 2012 में इसे सफलतापूर्वक पूरा किया गया और इसे पूरा करने की लागत ₹4,452 करोड़ थी।

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 कोच) को सेवा में शामिल किया गया।
- परियोजना प्रभावित 15,857 परिवारों का पुनर्स्थापन और पुनर्वास।
- सभी प्लेटफार्मों की लंबाई बढ़ाकर सभी लाइनों (हार्बर लाइन को छोड़कर) पर 12 कार रेकों का चालन।
- मध्य और पश्चिम रेल में 1500 वोल्ट डीसी से 25 हजार वोल्ट एसी में परिवर्तन-समूची पश्चिम रेल में कर्षण परिवर्तन कार्य।

1.3 मुंबई शहरी परिवहन परियोजना-II

परियोजना की लागत ₹8,087 करोड़ है, परियोजना को मुंबई शहरी परिवहन परियोजना 2क और 2ख में इस प्रकार विभाजित किया गया है:

1.3.1 **मुंबई शहरी परिवहन परियोजना 2क** – पूरी हो चुकी है। लागत ₹4,803 करोड़। विश्व बैंक से ऋण ₹1,727 करोड़।

क्र.सं	कार्य का नाम	निष्पादन एजेंसी	मौजूदा स्थिति
1	ईएमयू प्रापण/विनिर्माण (सवारी डिब्बा कारखाना)	मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड/ अअमासं/ सवारी डिब्बा कारखाना	पूरा हो गया है।
2	1,500 वोल्ट डीसी से 25 हजार वोल्ट एसी में परिवर्तन	मध्य रेल, मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड	पूरा हो गया है।
3	ईएमयू अनुरक्षण सुविधाएं और ईएमयू खड़ी करने की लाइनें	मध्य रेल, पश्चिम रेल, मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड	पूरा हो गया है।
4	अनधिकार प्रवेश नियंत्रण उपाय	मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड	पूरा हो गया है।

1.3.2 **मुंबई शहरी परिवहन परियोजना 2ख** – प्रगति पर है। लागत – ₹3,284 करोड़।

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 लिमिटेड	दिसंबर 2017 में पूरा हो गया है।
2	ठाणे-दिवा के बीच 5वीं और 6ठी लाइनें	मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड	फरवरी 2022 में पूरा हो गया है।
3	छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस-कुर्ला के बीच 5वीं और 6ठी लाइनें	मध्य रेल	मार्च, 2025 (चरण I)
4	मुंबई सेंट्रल-बोरीवली के बीच 6ठी लाइन	पश्चिम रेल	मार्च, 2027
5	पुनर्स्थापन और पुनर्वास	मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण	परियोजना के साथ-साथ

1.4 एमयूटीपी 2ग – हार्बर लाइन पर 12 कार का चलना-पूर्ण। लागत – ₹714 करोड़।

सभी अवसंरचना के कार्य मार्च, 2016 में पूरे हो गए थे। परियोजना के तहत 13/12 कार ईएमयू रेक फरवरी, 2018 में प्राप्त हुए थे। इस परियोजना से हार्बर लाइन की क्षमता में 33% की वृद्धि हुई है।

1.5 एमयूटीपी III – प्रगति पर है। लागत – 10,947 करोड़ रुपए। एआईआईबी से ऋण – 500 मिलियन अमेरिकी डॉलर

क्र.सं.	कार्य का नाम	लागत (₹ करोड़ में)
1	नया उपनगरीय रेल गलियारा पनवेल-कर्जत (दोहरी लाइन) (29.6 किलोमीटर)	2,782
2	मध्य रेल में ऐरोली-कलवा (उत्थापित) के बीच नई उपनगरीय गलियारा लिंक (3.3 किलोमीटर)	476
3	पश्चिम रेल में विरार-दहानू रोड का चौहरीकरण (64 किलोमीटर)	3,578
4	चल स्टॉक का प्रापण (565 कोच)	3,491
5	रेलखंड के बीच अनधिकार प्रवेश नियंत्रण	551

1.6 **एमयूटीपी IIIक** – प्रगति पर है। लागत ₹33,690 करोड़ है। स्वीकृत ऋण–1,000 मिलियन अमरीकी डालर

क्र. सं.	कार्य का नाम	लागत (₹ करोड़ 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	मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड
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	मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड
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	मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड
	ख) मध्य रेल में छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस–कल्याण में संचार–आधारित लिमिटेड रेलगाड़ी नियंत्रण	2,166	मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड
	ग) पश्चिम रेल में चर्च गेट–विरार में संचार आधारित रेलगाड़ी नियंत्रण	2,371	मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड
7.	स्टेशन सुधार–17 रेलवे स्टेशनों पर	947	मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड
8.	चल स्टॉक की खरीद 191 वातानुकूल ईएमयू रेक	15,802	मुंबई रेल विकास निगम/सवारी डिब्बा कारखाना/आधुनिक रेल कोच फैक्टरी।
9	चल स्टॉक के लिए अनुरक्षण सुविधाएं	2,353	मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड
10	गाड़ी खड़ी करने की लाइनें	557	मध्य रेल और पश्चिम रेल
11	विद्युत आपूर्ति व्यवस्था का संवर्धन	708	मध्य रेल और पश्चिम रेल
12	तकनीकी सहायता	250	मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड
	कुल योग	**33,690**	

ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेडः

ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड, रेल मंत्रालय के अधीन अनुसूची–ख, 'मिनी रत्न–I' भारी इंजीनियरी केन्द्रीय सरकारी लोक उद्यम है। इसका मुख्यालय कोलकाता में है, दिल्ली और मुंबई में इसके कार्यालय हैं, कोलकाता और उसके आसपास 2 विनिर्माण इकाइयां हैं और पूरे भारत में परियोजना साइटें हैं। ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड दशकों से भारत में रेल चल स्टॉक उद्योग, विशेषकर मालडिब्बों के विनिर्माण में एक प्रमुख कंपनी रही है। इसके अन्य प्रमुख उत्पादों और सेवाओं में मालडिब्बों की मरम्मत, पुलों का सिविल निर्माण और संरचनात्मक इस्पात विरचन, कंटेनर विनिर्माण, रेल कारखाने का संचालन और अनुरक्षण, क्रेनों का विनिर्माण और उनका अनुरक्षण, इस्पात सांचे, मालडिब्बों की सब–असेंबली आदि शामिल हैं।

कंपनी ने साइटों पर पुराने और अनुपयोगी वैगनों की मरम्मत और सुधार, मालडिब्बों के आरओएच/पीओएच की देखरेख, रेलवे वर्कशॉप में नए मालडिब्बों के निर्माण के लिए भारतीय रेल की सहायता की है। अवसंरचना के मोर्चे पर, कंपनी अपनी क्षमताओं और तकनीकी विकास को लगातार अद्यतन करती रही

है, ताकि अपनी क्षमताओं के आधार पर भविष्य के विकास की गति को पूरा कर सके। नए डिजाइन के मालडिब्बों के लिए आरडीएसओ के साथ 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 सुविकसित डिजाइन और ड्राइंग हाउस और ईआरपी सक्षम व्यावसायिक प्रक्रियाएं हैं।

भौतिक एवं वित्तीय दृष्टि से कंपनी के प्रदर्शन की मुख्य बातें इस प्रकार हैं:

विवरण	2022-23	2023-24
संचालन से राजस्व (₹ करोड में)	1,043.30	**1,103.37**
निवल मूल्य (₹ करोड़ में)	200.32	**216.79**
नवनिर्मित मालडिब्बा (अदद)	1,800.00	**1,585.00**
पीओएच मालडिब्बों सहित मालडिब्बों की मरम्मत (सं.)	5,585.00	**8,916.00**
बोगी (अदद)	2,230.00	**2,232.00**

2023-24 के दौरान प्रमुख उपलब्धियां:

- कंपनी ने 2023-24 में ₹1,103.37 करोड़ की अब तक की सबसे अधिक बिक्री दर्ज की, जो पिछले वर्ष की तुलना में 5.75% की वृद्धि है।
- वीडीपीडी कार्यशाला में 2,866 मालडिब्बों के पीओएच के संबंध में सर्वाधिक टर्नआउट किया जो अक्टूबर, 2021 से परिचालन शुरू होने के बाद से लगातार सुधार कर रही है, जो पिछले वित्तीय वर्ष की तुलना में 42.94% की वृद्धि है।
- पिछले रुझान को कायम रखते हुए, 2,232 बोगियों का अब तक का सर्वाधिक निर्माण किया गया।
- कंपनी ने विविधीकरण अभियान पर जोर देते हुए पहले वर्ष में ही 58.19 करोड़ रुपये की लागत की सौर परियोजनाएं क्रियान्वित कीं।
- पुराने कारोबार को फिर से शुरू करने के बाद क्रेन सेवाओं और एएमसी कारोबार में पर्याप्त वृद्धि की; 2022-23 में ₹2.26 करोड़ से बढ़ाकर चालू वित्त वर्ष में ₹20.48 करोड़ का कारोबार किया।
- नए व्यावसायिक कार्यक्षेत्रों में विविधीकरण के बाद निम्नलिखित नए आदेश प्राप्त हुए-
  - ✓ ओटीएम आवास, पानागढ़, सैन्य इंजीनियरिंग सेवा का प्रावधान।
  - ✓ एसएलडीसी/पीटीसीयूएल के लिए भवन का निर्माण।
  - ✓ सौर ऊर्जा संचालित जल शोधन प्रणाली।
- कंपनी ने मल्टी डिस्चार्ज पोर्ट के साथ गैर-दबाव वाले बल्क सह सामान्य प्रयोजन कंटेनर के लिए पेटेंट कार्यालय, भारत सरकार से डिजाइन के पंजीकरण का प्रमाण पत्र प्राप्त किया।
- बीसीएल को XIII इंडियन चैंबर ऑफ कॉमर्स द्वारा अर्न्स्ट एंड यंग के सहयोग से आयोजित पीएसई उत्कृष्टता पुरस्कार प्राप्त हुआ है, जिसमें 'परिचालन प्रदर्शन उत्कृष्टता', 'सीएसआर स्थिरता' और 'पीएसई में महिलाओं और दिव्यांगों का योगदान' श्रेणियां शामिल हैं।

आत्म-निर्भरता

भारतीय रेल द्वारा आयात किया गया भण्डार क्रय किए गए कुल भण्डार का 0.58% है। पिछले तीन वर्षों में आयात किए गए भण्डार की लागत इस प्रकार है:

(₹ करोड़ में)

मद	2021-22	2022-23	2023-24
डीजल रेलइंजन के पुर्जे और साज-सामान	58.10	4.58	**16.89**
बिजली रेलइंजन के पुर्जे और साज-सामान	76.33	139.87	**35.86**
सवारीडिब्बा, मालडिब्बा और ईएमयू के पुर्जे और साज-सामान	132.81	446.62	**255.88**
बिजली भण्डार	2.49	1.00	**0.02**
इंजीनियरी भण्डार	42.31	1.17	**4.33**
बॉल और रोलर बेयरिंग	0.14	0.18	**0.01**
अम्ल, रसायन, दवाओं आदि को शामिल करने वाला सामान्य भण्डार	22.24	30.58	**109.35**
लौह धातु सहित अन्य मदें, चल स्टॉक की संपूर्ण इकाइयां जैसे बोगियां, पहिया-सेट, कप्लर आदि	334.42	15.52	**16.66**
कुल जोड़	658.87	639.52	**439.00**

आत्मनिर्भरता के लिए कार्यनीतिः

इस समय आयात की जा रही वस्तुओं 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 कारखानों सहित सार्वजनिक/निजी क्षेत्र की इकाइयों में विभिन्न प्रकार के कलपुर्जों के विनिर्माण हेतु पर्याप्त क्षमता विकसित की गई है।

वर्ष 2023-24 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	2022-23	2023-24
बनारस रेलइंजन कारखाना	डब्ल्यूपी-7	1.36	**1.50**
	डब्ल्यूएजी-9एचसी	0.45	**0.47**
रेल डिब्बा कारखाना	एलजीएस	3.25	**-**
	ईओजी/एलएचबी/एसीसीबी-यूएसबीआरएल	-	**1.27**
	ईओजी/एलएचबी/एसीसीडब्ल्यू-यूएसबीआरएल	-	**1.11**
	ईओजी/एलएचबी/एफएसी-यूएसबीआरएल	-	**1.12**
	ईओजी/एलएचबी/एसीसीएन-यूएसबीआरएल	-	**1.11**
	ईओजी/एलएचबी/एलआरआरएम-यूएसबीआरएल	-	**0.97**

	रेल इंजन/सवारी डिब्बे	2022-23	**2023-24**
	एलएस दीन दयालु	-	**0.93**
	एलडब्ल्यूएस एसी	-	**1.71**
	कार्गोलाइनर डबल डेकर	-	**0.95**
	कार्गोलाइनर पार्सल	-	**1.07**
	एलडब्ल्यूएलआरआरएम	-	**0.93**
	जेडसीजेडएसी(विस्टाडोम)	-	**2.76**
	जेडएफसीजेडएसी (विस्टाडोम)	-	**2.71**
	जेडजीएस(विस्टाडोम)	-	**3.01**
	जेडएलआरएम (विस्टाडोम)	-	**2.72**
	ईओजी/एलएचबी/एसीसीएन	-	**1.38**
	एलएसएलआरडी(एलसी)	3.09	**1.63**
	एलडब्ल्यूएससीएन	-	**1.66**
	ईओजी/एलएचबी/एफएसी	2.49	**1.29**
	आरएएनएसी	-	**1.34**
	वीपीएचएक्स	4.19	**-**
	एलडब्ल्यूएससीजेड	3.22	**-**
	वीपी पार्सल वैन	-	**2.21**
	एसीसीबी/ईओजी/एलएचबी	2.54	**-**
	एसीसीडब्लू/ईओजी/एलएचबी	2.67	**-**
	एलएसीसीएनएक्स	2.56	**-**
	एलडब्ल्यूएसीसीएन (गरीब रथ)	2.79	**-**
	एलडब्ल्यूएसीसीएनई (गरीब रथ)	-	**1.50**
	डब्लूएजी-9एचसी	0.72	**0.40**
चित्तरंजन रेलइंजन	डब्ल्यूएपी-5	3.03	**2.88**
कारखाना	एलडब्ल्यूएफएसी	1.80	**1.64**
आधुनिक रेलइंजन कारखाना	एलडब्ल्यूसीबीएसी/टी	1.61	**1.49**
	एलडब्ल्यूएफएसी/टी	1.50	**1.38**
	एलडब्ल्यूएसीसीएन/टी	1.44	**1.32**
	एलडब्ल्यूएसीसीडब्ल्यू/टी	1.44	**1.32**
	एलडब्ल्यूएसीसीडब्ल्यू	2.00	**1.75**
	एलडब्ल्यूएफसीडब्ल्यूएसी	1.77	**1.63**
	एलडब्ल्यूएसीसीएन	1.79	**1.79**
	एलडब्ल्यूएसीसीएनई	1.98	**1.53**
	एलडब्ल्यूसीबीएसी	1.75	**1.28**
	एलडब्ल्यूएससीसीजेड	2.44	**-**
	एलडब्ल्यूएससीजेडएसी	1.94	**1.70**
	एलएसएलआरडी	2.39	**2.20**
	एलडब्ल्यूएससीएन(जी)	2.35	**-**
	एलडब्ल्यूएस दीन	2.35	**2.10**

	रेल इंजन/सवारी डिब्बे	2022-23	**2023-24**
	एलडब्ल्यूएससीजेड	-	**2.25**
	एलडब्ल्यूएससीएन	2.25	**2.09**
	ब्रेक वैन/टी	1.24	**-**
	एलडब्ल्यूएलआरआरएम/टी	-	**1.14**
	एलडब्ल्यूएलआरआरएम (पीसी)	2.06	**1.13**
	पार्सल वैन	3.91	**2.72**
	3पीएच, ईएमयू/टीसी	-	**0.90**
	3पीएच, ईएमयू/एमसी	-	**2.58**
	एलएसडीडी	2.75	**3.83**
सवारी डिब्बा	एलएसीसीएन	2.36	**3.26**
कारखाना	एलएसीसीएन ई	1.85	**3.11**
	एलएसीसीडब्लू	2.27	**3.26**
	एलएफसीडब्ल्यूएसी	2.17	**-**
	एलएससीएन	2.65	**-**
	एलएससीएन पीपी	-	**2.93**
	एलएसएलआरडी	2.70	**3.32**
	एलएसएलआरडी पीपी	-	**2.53**
	एलपीवी	3.55	**2.62**
	एलआरएएसी 1 ओडब्लू	-	**1.49**
	एलआरएएसी 2 ओडब्लू	-	**1.44**
	एलआरएएसी मैक ओडब्ल्यू	-	**1.47**
	एलआरएएसी	1.42	**-**
	विस्टाडोम	1.23	**-**
	एलडब्ल्यूसीबी एसी	2.48	**4.02**
	एलडब्ल्यूसीबी एसी डीक्यू	1.95	**-**
	एलएफएसी	2.91	**3.31**
	एलडब्ल्यूएलआरआरएम	1.93	**2.52**
	मेमू डीएमसी यूएस	-	**0.59**
	मेमू टीसी यूएस	-	**1.80**
	टीएस एमसी	-	**0.76**
	टीएस टीसी	-	**0.85**

चल स्टॉक का विनिर्माण:

2023-24 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 580 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 रेलइंजनों सहित 475 रेलइंजनों का विनिर्माण किया। गैर-रेल ग्राहकों/निर्यात के लिए कुल विक्रय मूल्य ₹51.90 करोड़ था।
- **सवारी डिब्बा कारखाना, चेन्नई** ने 2,829 सवारी डिब्बों का विनिर्माण किया जिसमें 1,738 एलएचबी सवारी डिब्बे, 456 ट्रेनसेट कोच, 120 तीन फेज मेमू, 444 ईएमयू, 9 उच्च गति स्वनोदित दुर्घटना राहत रेलगाड़ियां, और 62 अदद टावर कार/निरीक्षण कोच शामिल थे।
- **रेल डिब्बा कारखाना, कपूरथला** ने 1,901 सवारी डिब्बों का विनिर्माण किया जिसमें 1,574 एलएचबी सवारी डिब्बे और 316 मेमू कोच तथा 11 विस्टाडोम केएसआर कोच शामिल हैं।
- **आधुनिक रेलडिब्बा कारखाना, रायबरेली** ने 1,665 एलएचबी सवारी डिब्बों सहित 1,684 सवारी डिब्बों, 8 मेमू सवारी डिब्बों और मोजाम्बिक रेलवे के लिए 11 केप गेज सवारी डिब्बों का विनिर्माण किया।
- **रेल पहिया कारखाना, बेंगलूरू** ने 94,275 पहिया सेटों को एसेम्बल किया 1,96,275 पहियों और 92,327 (यूनिट) धुरों का विनिर्माण किया। गैर-रेल ग्राहकों के लिए विक्रय मूल्य ₹220.04 करोड़ था।
- **रेल पहिया संयंत्र, बेला** ने 2023-24 के दौरान 42,167 पहियों का विनिर्माण किया।
- **पटियाला रेलइंजन कारखाना, पटियाला** ने 196 उच्च अश्व शक्ति बड़ी लाइन विद्युत रेलइंजनों और 56 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 2023-24 के दौरान, भारतीय रेल प्रणाली में कुल 37,650 मालडिब्बों को शामिल किया गया। इनमें से 2,136 मालडिब्बों (399 बीएलसी मालडिब्बों सहित) का विनिर्माण रेल कारखानों में किया गया था और शेष 35,514 मालडिब्बों (3,239 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 उन्नकयन 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 मेट्गुगुडा, 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 गणकों, विभिन्न प्रकार के रिले आदि जैसी वस्तुओं का विनिर्माण किया जा रहा है।

सिगनल-प्रणाली एवं दूरसंचार कारखानों का वर्ष-वार उत्पादनः

वर्ष	लाख में उत्पादन
2021-22	31,300.00
2022-23	34,033.42
2023-24	**45,771.00**

कर्षण मोटर कर्मशालाएंः

भारतीय रेल नासिक रोड, कानपुर, टाटानगर और कांचरापाड़ा में स्थित अपने कारखानों में विद्युत रेलइंजनों और ईएमयू/मेमू रेलगाड़ियों में प्रयोग की जा रही कर्षण मोटरों की रीवाइंडिंग, मरम्मत करने और री-शाफ्टिंग के लिए आंतरिक सुविधाएं संचालित करती है। आधुनिक तीन फेज विद्युत रेलइंजनों की कर्षण मोटरों की री-वाइंडिंग, मरम्मत और री-शाफ्टिंग का कार्य विशेष रूप से कर्षण मोटर कर्मशाला, नासिक रोड और कानपुर में किया जा रहा है। ये कार्यशालाएं भारतीय रेल की कर्षण मोटर मरम्मत संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पूरी तरह सुसज्जित हैं तथा पारंपरिक रेलइंजनों, 3 फेज विद्युत रेलइंजनों और ईएमयू/मेमू के लिए प्रभावी सहयोग सुनिश्चित करती हैं।

2023-24 के दौरान इन कर्मशालाओं द्वारा किए जाने वाले महत्वपूर्ण कार्यों की मात्रा निम्नानुसार हैः

मद	शुरु किए गए कार्यों की संख्या
री-वाइंडिंग	
टीएओ 659 टीएम आर्मेचर	27
एचएस15250ए टीएम आर्मेचर	488
ईएमयू टीएम आर्मेचर	535
3-फेस टीएम स्टेटर	226
3-फेस टीएम रोटर	312
री-शाफ्टिंग	
टीएओ 659/एचएस15250ए टीएम आर्मेचर	288
3-फेस टीएम रोटर की मरम्मत	148
ईएमयू टीएम आर्मेचर	316

मोटराइज्ड व्हील सेटों का विनिर्माणः

पटियाला रेलइंजन कारखाना भारतीय रेल के विद्युत रेलइंजनों के लिए मोटराइज्ड व्हील सेट के उत्पादन में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। ये व्हील सेट, जो व्हील एक्सल के साथ कर्षण मोटरों को एकीकृत करते हैं, शक्ति वितरण करने और कुशल रेलइंजन परिचालन को सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक होते हैं। पूर्णतः एकीकृत इकाइयों के रूप में उत्पादित, डाउनटाइम को कम करने, अनुरक्षण से संबंधित मानव-घंटे को कम करने और समग्र अनुरक्षण प्रक्रियाओं को सरल करके महत्वपूर्ण लाभ प्रदान करते हैं। यह दृष्टिकोण न केवल सेवा में रेलइंजन की वापसी को गति देता है बल्कि परिचालनिक दक्षता को भी बढ़ाता है और रेलइंजन की उपलब्धता में सुधार करता है, ताकि सुचारू रेल परिचालन में योगदान मिल सके।

पटियाला रेलइंजन कारखाना अत्याधुनिक कर्षण मोटर और व्हील प्रेसिंग कर्मशालाओं से सुसज्जित है, जिसमें नवीनतम मशीनरी और संयंत्र हैं, जिसमें व्हील प्रेस भी शामिल है जिसका उपयोग पहियों को एक्सल पर दबाने और उसके बाद व्हील सेट असेंबली पर कर्षण मोटर को माउंट करने के लिए किया जाता है। यह स्वीकृत आरएसपी की तुलना में शेड के उपयोग हेतु तैयार प्रतिस्थापन इकाइयों के उत्पादन को सक्षम बनाता है, जिससे रेलइंजन डाउनटाइम कम हो जाता है। 2023-24 के दौरान, पटियाला रेलइंजन कारखाना ने विभिन्न श्रेणी के विद्युत रेलइंजनों के लिए 393 अदद मोटराइज्ड व्हील सेट का उत्पादन किया है।

मोटराइज्ड बोगियों का विनिर्माणः

पटियाला रेलइंजन कारखाना की बोगी कर्मशाला विद्युत तीन फेज रेलइंजन के लिए पूरी तरह से असेंबल की गई हाई स्पीड मोटराइज्ड बोगियों का विनिर्माण करने के अलावा, मोटराइज्ड व्हील सेट का विनिर्माण करती है और क्षेत्रीय रेलों को आरएसपी मदों के लिए उनकी आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु आपूर्ति करती है। बोगी कर्मशाला में बोगी घटकों के विनिर्माण के लिए नवीनतम मशीनों का उपयोग हो रहा है और उपरोक्त सामयिक गतिविधियों जैसे कि 500 टी व्हील प्रेस, व्हील बोरिंग के लिए वर्टिकल बुर्ज लेथ, सीएनसी व्हील प्रोफाइल मशीन आदि, के लिए नवीनतम मशीनरी और संयंत्र हैं। बोगी कर्मशाला में सभी बेयरिंग फिटमेंट से संबंधित गतिविधियाँ धूल रहित वातावरण में की जाती हैं।

बोगी कर्मशाला में नवीनतम मापन और निगरानी उपकरण हैं जिनका उपयोग घटकों के निरीक्षण और बोगियों के रन टेस्ट के रिकॉर्ड के लिए/डिजिटल आंतरिक और बाह्य माइक्रोमीटर, गैर-संपर्क पाइरोमीटर, शॉक पल्स मीटर, ऑनलाइन डिजिटल ग्रीस मीटर सस्पेंशन ट्यूब बियरिंग आदि में भरे गए ग्रीस की उचित मात्रा सुनिश्चित करने हेतु उत्पाद की गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए किया जाता है। 2023-24 में, पटियाला रेलइंजन कारखाना ने विद्युत रेलइंजनों के लिए कुल 140 मोटराइज्ड बोगियों का उत्पादन किया। इसमें डब्ल्यूएपी-7 श्रेणी के लिए 2 बोगियां और डब्ल्यूएजी-9 श्रेणी के विद्युत रेलइंजनों के लिए 138 बोगियां शामिल हैं।

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 2023-24 के दौरान भारतीय रेल द्वारा परिसंपत्तियों के परिचालन, अनुरक्षण और उत्पादन (रेलपथ संबंधी वस्तुओं और 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 ₹75,793 करोड़ था।

ऐसी वस्तुओं के क्रय का विस्तृत वर्गीकरण नीचे दिया गया है:

(₹ करोड़ में)

	2022-23	**2023-24**
परिचालन, मरम्मत और अनुरक्षण के लिए भण्डार	15,878.97	**20,376.62**
निर्माण के लिए भण्डार	5,174.69	**7,364.02**
ईंधन	19,227.74	**16,732.42**
चल स्टॉक के विनिर्माण हेतु भण्डार और संपूर्ण इकाइयों का क्रय	24,675.10	**31,319.94**
जोड़	64,956.50	**75,793.00**

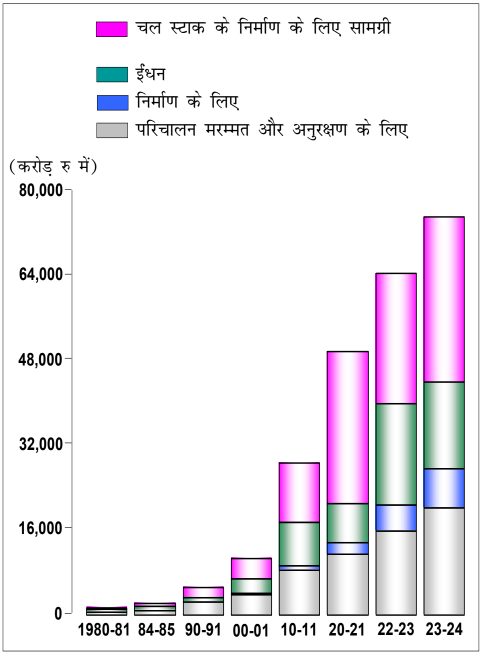
संग्रहण डिपो:

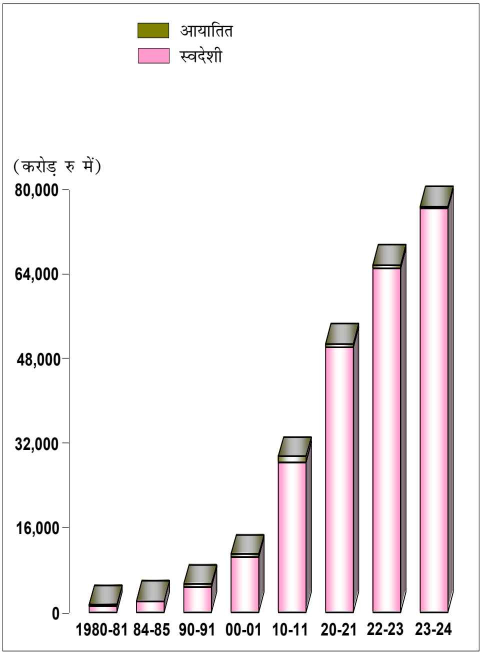
गोदाम प्रबंधन सामग्री प्रबंधन का एक महत्वपूर्ण पहलू है। भारतीय रेल के पास बहुत बड़ा गोदाम नेटवर्क है जो खपत बिंदु के समीप यथासंभव अधिक कुशलतापूर्वक अपेक्षित सामग्री उपलब्ध कराने के प्रति समर्पित है। इस आवश्यकता को पूरा करने के लिए क्षेत्रीय रेलों और उत्पादन इकाइयों के पास 306 संग्रहण डिपो हैं जो पूरे रेल नेटवर्क में फैले हुए हैं। इन डिपुओं में 2.42 लाख से अधिक वस्तुओं का भण्डारण किया जाता है जिनमें कच्चा माल, घटक, कलपुर्जे, उपभोग्य सामग्रियां आदि शामिल हैं।

अमरम्मती वस्तुओं का निपटान:

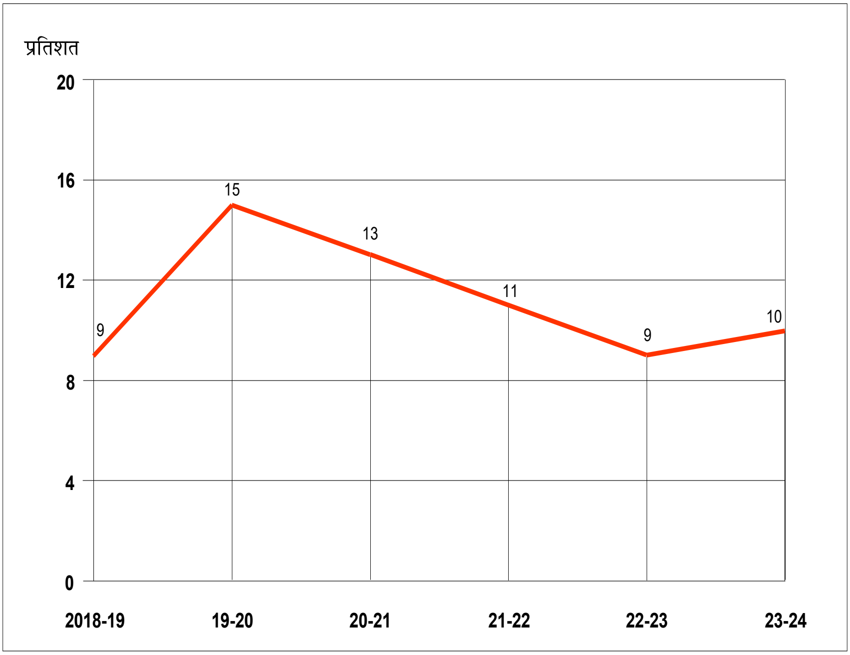
कुशल सामग्री प्रबंधन में अनुरक्षण और उत्पादन कार्यकलापों के दौरान उत्पन्न स्क्रैप का समय पर और कारगर निपटान भी शामिल है। औद्योगिक अपशिष्ट और खतरनाक स्क्रैप का सुरक्षित निपटान करना एक कानूनी बाध्यता है जिसे भारतीय रेल द्वारा सतर्कतापूर्वक सुनिश्चित किया जाता है। ऐसी परिसंपत्तियों में फँसी हुई पूंजी को मुक्त करने के लिए बेकार पड़ी मदों का निपटान करना अनिवार्य है। स्क्रैप का निपटान रेलों के

खरीदे गए भंडार का मूल्य





वस्तु-सूची लेन-देन अनुपात
(ईंधन को छोड़कर)



लिए राजस्व का एक महत्वपूर्ण स्रोत है। 2023-24 के दौरान स्क्रैप के निपटान के माध्यम से अर्जित कुल राजस्व ₹5,773.26 करोड़ था, जबकि 2022-23 के दौरान यह ₹5,756.98 करोड़ था।

डिजिटलीकरण:

भारतीय रेल ने डिजिटलीकरण और नवीन आपूर्ति श्रृंखला उन्नति के माध्यम से एक परिवर्तनकारी यात्रा का अनुभव किया है। भारतीय रेल आपूर्ति श्रृंखला के संपूर्ण डिजिटलीकरण को प्राथमिकता दे रही है। भारतीय रेल ने 100% आपूर्ति श्रृंखला डिजटलीकरण की दिशा में महत्वपूर्ण प्रगति की है। जबकि भारतीय रेलवे ई-प्रापण प्रणाली (आईआरईपीएस) प्लेटफॉर्म का उपयोग सभी ई-निविदा और ई-नीलामी के लिए किया जा रहा है, एकीकृत सामग्री प्रबंधन प्रणाली (आईएमएमएस) और उपयोगकर्ता डिपो मॉड्यूल (यूडीएम) जैसे प्लेटफॉर्म का उपयोग कुशल सामग्री प्रबंधन गतिविधियों के लिए किया जा रहा है। इसके अलावा, चूंकि ये महत्वपूर्ण अनुप्रयोग जैसे आईआरईपीएस, आईएमएमएस और यूडीएम एकीकृत हैं, इसलिए भारतीय रेल डिजिटल आपूर्ति श्रृंखला का प्रबंधन और भी अधिक मजबूत है।

वर्ष के दौरान प्रमुख पहलें:

- **ई-डिस्पैच इनवॉयस और ऑटो डीआरआर:** सामग्री आपूर्ति के समय आईआरईपीएस में आपूर्तिकर्ताओं द्वारा ई-डिस्पैच इनवॉयस तैयार करने और सामग्री प्राप्ति के समय भंडार डिपो में रसीद विवरण को स्वचालित रूप से कैप्चर करने की प्रणाली को वर्ष के दौरान विकसित और कार्यान्वित किया गया है।
- **ऑनलाइन संविदा प्रबंधन:** वर्ष के दौरान क्रय आदेश में संशोधन के लिए विक्रेताओं के अनुरोधों की ऑनलाइन प्राप्ति और उनके ऑनलाइन निपटान की प्रणाली विकसित और कार्यान्वित की गई है।
- **मांगों की 5 चरणीय निगरानी:** सुविचारित निर्णय लेने में सुविधा प्रदान करने, संभावित जोखिमों को कम करने और उन्नत ग्राहक सेवा के लिए प्रापण प्रथाओं में निरंतर सुधार करने के लिए विभिन्न स्तरों पर मांगों (स्टॉक और गैर-स्टॉक) की निगरानी के लिए प्रणाली विकसित की गई।

इस दिशा में की गई प्रमुख पहलों के साथ, भारतीय रेलवे ई-प्रापण प्रणाली (आईआरईपीएस) प्लेटफॉर्म ने सभी हितधारकों के लिए एकल खिड़की समाधान के साथ खुद को डिजिटल आपूर्ति श्रृंखला में बदल दिया है।

प्रापण एजेंसी:

क्षेत्रीय रेलें और उत्पादन इकाइयां अधिकांशत: उनके द्वारा अपेक्षित सामग्रियों का क्रय विकेंद्रीकृत प्रणाली में करती हैं, लेकिन कुछ वस्तुएं ऐसी हैं जो रेलवे बोर्ड के स्तर पर क्रय हेतु केन्द्रीकृत हैं। जीईएम पर उपलब्ध सामान्य उपयोग की वस्तुएं और सेवाएं जीईएम पोर्टल से क्रय के लिए आरक्षित हैं। वर्ष 2023-24 में क्रय किए गए ₹75,793 करोड़ मूल्य के भंडार में से, 72.88% क्रय क्षेत्रीय रेलों और उत्पादन इकाइयों द्वारा, 1.32% प्रतिशत क्रय जीईएम से और 25.80% प्रतिशत क्रय रेलवे बोर्ड द्वारा किया गया था।

वर्ष 2023-24 में ₹12,303.84 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 क्रय (मेक इन इंडिया को वरीयता) आदेश को पूर्णतः क्रियान्वित किया है। वर्ष 2023-24 के दौरान स्वदेशी भंडारों का मूल्य ₹75,354 करोड़ था, जो भारतीय रेल द्वारा कुल क्रय का लगभग 99.42% था। भारतीय रेल को अपने रेलइंजनों, सवारी डिब्बों, सिगनल और दूरसंचार उपकरणों आदि के लिए उच्च प्रौद्योगिकी घटकों 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 2023-24 के लिए टर्नओवर अनुपात 10% (ईंधन के बिना) और 9% (ईंधन सहित) था, जबकि 2022-23 के दौरान यह 9% (ईंधन के बिना) और 7% (ईंधन सहित) था।

मालडिब्बों और इस्पात का प्रापण:

वर्ष 2023-24 के दौरान, भारतीय रेल प्रणाली में 37,650 मालडिब्बों को शामिल किया गया। इनमें से 2,136 मालडिब्बों (399 बीएलसी मालडिब्बों सहित) का विनिर्माण रेल कारखानों में किया गया था और शेष 35,514 माल डिब्बों (3,239 बीएलसी मालडिब्बों सहित) का विनिर्माण मालडिब्बा उद्योग द्वारा किया गया था। वर्ष 2023-24 के दौरान लौह एवं इस्पात सामग्री के लिए प्रापण 79,902 मीट्रिक टन (मूल्य ₹643.08 करोड़) था, जबकि वर्ष 2022-23 के दौरान यह 1,27,864 मीट्रिक टन (मूल्य ₹1031.59 करोड़) था।

सुरक्षा

रेल सुरक्षा बल का गठन रेल सुरक्षा बल अधिनियम, 1957 (वर्ष 1985 और 2003 में यथा संशोधित) के अंतर्गत रेल संपत्ति, यात्री क्षेत्रों, यात्रियों की बेहतर रक्षा और सुरक्षा तथा उनसे संबंधित मामलों के लिए किया गया है। रेल सुरक्षा बल का नेतृत्व महानिदेशक पद के अधिकारी द्वारा किया जाता है, जो रेल मंत्रालय के अधीन कार्य करता है।

रेल सुरक्षा बल को रेल संपत्ति की चोरी, गबन और गैरकानूनी कब्जे के मामलों से निपटने के लिए 'रेल संपत्ति (विधिविरुद्ध कब्जा) अधिनियम 1966' के अंतर्गत शक्तियां प्रदान की गई हैं। रेल सुरक्षा बल को रेल अधिनियम 1989 के अंतर्गत छत पर यात्रा, दलाली, महिलाओं के लिए निर्धारित सवारी डिब्बों में अनधिकृत प्रवेश, अनधिकृत बिक्री, अतिक्रमण आदि के अपराधों से निपटने की भी शक्तियां प्रदान की गई हैं। केंद्र सरकार द्वारा "स्वापक औषधि और मन:प्रभावी पदार्थ अधिनियम 1985" की धारा 42 और 67 और "सिगरेट और अन्य तंबाकू उत्पाद (विज्ञापन का प्रतिषेध और व्यापार तथा वाणिज्य, उत्पादन, प्रदाय और वितरण का विनियमन) अधिनियम 2003" की धारा 25 के अंतर्गत रेल सुरक्षा बल के क्रमश: अधिकारिता क्षेत्रों के अंदर रेल सुरक्षा बल की शक्तियों की अतिरिक्त परिधि का संवर्धन किया गया है।

रेल सुरक्षा बल का प्रशासनिक ढांचा भारतीय रेल के प्रशासनिक ढांचे के अनुरूप है। इसके अलावा, रेल सुरक्षा विशेष बल नामक एक विशेष संघटन, जो वाहिनी पैटर्न पर संगठित है, क्षेत्रीय रेलों में रेल सुरक्षा बल की सहायता करने के लिए विशेषीकृत सेवाएं सुलभ कराता है। इस समय, देश के विभिन्न भागों में अवस्थित रेल सुरक्षा विशेष बल की 15 वाहिनी हैं, जिनमें एक महिला वाहिनी और एक कमांडो वाहिनी (कोरास) शामिल हैं।

पृथक विशेषीकृत आसूचना इकाइयां, नामत: विशेष आसूचना शाखा (एसआईबी) और अपराध आसूचना शाखा (सीआईबी) भी क्रमश: विशेष और आपराधिक आसूचनाओं के एकत्रण के लिए क्षेत्रीय रेलों के साथ-साथ मंडलों में कार्य करती हैं। उपर्युक्त के साथ-साथ भण्डार, श्वान दस्ता और बैंड इस बल की अन्य विशेषीकृत इकाइयां हैं और बल की आवश्यकता के अनुसार मंडल, वाहिनी और क्षेत्रीय स्तर पर अवस्थित हैं।

दिनांक 14.08.2019 को माननीय रेल मंत्री जी ने रेलवे के लिए प्रथम कमांडो बल: कोरास (रेल सुरक्षा के लिए कमांडो) को नियुक्त किया था। रेल सुरक्षा बल और रेल सुरक्षा विशेष बल के जवानों को शामिल करने वाले विशिष्ट वर्दी में कोरास बुलेट प्रूफ जैकेट, हेलमेट और अत्याधुनिक हथियारों आदि से लैस हैं। कोरास कमांडो ने बारूदी सुरंगों और इम्प्रोवाइज्ड एक्सप्लोसिव डिवाइस से निपटने, बंधकों के बचाव, छिपकर

गोली दागने और सेंध लगाने में विशेषज्ञता के साथ बुनियादी और उन्नत कमांडो पाठ्यक्रमों सहित प्रशिक्षण कार्यक्रमों को पूरा किया है। इस यूनिट की संकल्पना रेलगाड़ी परिचालनों की क्षति, अशांति, व्यवधान, हमले/बंधक/अपहरण और रेल क्षेत्रों में आपदा परिस्थितियों संबंधित किसी भी स्थिति से निपटने के लिए रिस्पांडर के रूप में की जा रही है। बहरहाल, 'पुलिस' और 'सार्वजनिक व्यवस्था' भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची के अंतर्गत राज्य सरकार के विषय हैं और इसलिए, राज्य सरकारें अपनी कानून प्रवर्तन एजेंसियों अर्थात राजकीय रेल पुलिस/जिला पुलिस के माध्यम से रेलों पर अपराध की रोकथाम, पता लगाने, दर्ज और जांच-पड़ताल करने और कानून एवं व्यवस्था को बनाए रखने के लिए उत्तरदायी हैं। रेल सुरक्षा बल रेल संपत्ति, यात्री क्षेत्र और यात्रियों के लिए बेहतर रक्षा और सुरक्षा सुलभ कराने और तत्संबंधी मामलों के लिए राजकीय रेल पुलिस/जिला पुलिस के प्रयासों की पूर्ति करता है। रेल संपत्ति सहित सरकारी संपत्ति की क्षति, तोड़-फोड़ के मामलों को भारतीय दंड संहिता और अन्य अधिनियमों के अंतर्गत संबंधित राजकीय रेल पुलिस/राज्य पुलिस द्वारा दर्ज किया जाता है और उनकी छानबीन की जाती है। साथ ही, राजकीय रेलवे पुलिस पर उपगत प्रशासनिक व्यय को केंद्र सरकार और राज्य सरकार द्वारा साझा किया जाता है।

रेल सुरक्षा बल द्वारा यात्रियों को चौबीसों घंटे सुरक्षा संबंधी सहायता:

- **रेल हेल्पलाइन :** रेल यात्री सीधे रेल मदद पोर्टल पर या हेल्पलाइन नंबर 139 (आपातकालीन प्रतिक्रिया सहायता प्रणाली संख्या 112 के साथ एकीकृत) के माध्यम से कॉल/शिकायत करके सहायता प्राप्त 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 :** सुरक्षा से संबंधित शिकायतों/सुझावों का, जो रेल मंत्री के ट्विटर हैंडल @RailMinIndia और @RailwaySeva द्वारा प्राप्त किए जाते हैं, तत्परतापूर्वक निपटान किया जाता है और आवश्यक अनुवर्ती कार्रवाई शुरू की जाती है।

ट्विटर और हेल्पलाइन नंबर पर प्राप्त की गई शिकायतों का विवरण

वर्ष	ट्विटर पर प्राप्त हुई शिकायतों की संख्या	हैल्पलाइन नंबर पर प्राप्त हुई शिकायतों की संख्या
2023-24	25,782	3,09,952

रेल सुरक्षा का सुदृढ़ीकरण करने हेतु किए गए प्रयास:

रेल यात्रियों को संरक्षित एवं सुरक्षित यात्रा सुलभ कराने के उद्देश्य से, काफी संख्या में 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। रेल सुरक्षा बल पूरे भारत में पूर्ण समर्पित भाव से और प्रतिबद्धता के साथ उसे सौंपी गई ड्यूटियों और उत्तरदायित्वों का निर्वहन कर रहा है।

क) ऑपरेशन 'नन्हे फरिश्ते' (बच्चों को बचाना): रेल सुरक्षा बल देखभाल और सुरक्षा की जरूरत रखने वाले ऐसे बच्चों की पहचान करने और उन्हें बचाने का नेक कार्य करता है जो विभिन्न कारणों से खो गए हैं/अपने परिवार से बिछुड़ गए हैं।

रेल सुरक्षा बल द्वारा बचाए गए बच्चों का विवरण	
वर्ष	**रेल सुरक्षा बल द्वारा बचाए गए बच्चों की संख्या**
2023-24	**11,040**

ख) ऑपरेशन 'यात्री सुरक्षा': रेल सुरक्षा बल रेलों में यात्रियों की सुरक्षा और संरक्षित यात्रा पर विशेष ध्यान देता है। रेल सुरक्षा बल यात्रियों की सुरक्षा से संबंधित एवं अन्य शिकायतों को प्राप्त करने और सुलझाने के लिए टेलीफोन कॉल (रेल हेल्पलाइन 139 और ट्विटर, फेसबुक, इंस्टाग्राम आदि जैसे अन्य सोशल मीडिया फोरमों) पर चौबीसों घंटे उपलब्ध है। रेल सुरक्षा बल ने अपराधियों को गिरफ्तार किया है और उन्हें आगे की कानूनी कार्रवाई के लिए संबंधित राजकीय रेल पुलिस को सौंप दिया है।

वर्ष	भा.दं.सं. के पता लगाए गए मामलों की संख्या	गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की संख्या
2023-24	**2,901**	**3,197**

ग) ऑपरेशन "अमानत": रेल सुरक्षा बल कर्मी उन यात्री सामानों को सुरक्षित रखने में सहायता करते हैं जो यात्रियों द्वारा रेलगाड़ी में चढ़ने अथवा गाड़ी/रेलवे स्टेशन से रवाना होने की जल्दबाजी में पीछे छूट जाते हैं। रेल सुरक्षा बल ने यात्रियों के सामान पीछे छूट जाने संबंधी मामलों का पता लगाया है और इसे ऑपरेशन अमानत के तहत सही यात्रियों को सौंप दिया गया है।

वर्ष	पीछे छूटे सामान की पुनर्प्राप्ति	बरामद संपत्ति का मूल्य (करोड़ ₹ में)
2023-24	**35,776**	**58.2**

घ) ऑपरेशन "जीवन रक्षा": ऑपरेशन जीवन रक्षा के अंतर्गत प्लेटफामों, रेलपथों पर और रेलगाड़ियों में रेल सुरक्षा बल द्वारा सतर्कता और त्वरित कार्रवाई के कारण यात्रियों के जीवन की रक्षा की गई, जिसमें यात्री जल्दीबाजी में चलती रेलगाड़ी में चढ़ने/उतरने की कोशिश करते हैं और रेलगाड़ी के पहिए के नीचे आने के खतरे के साथ फिसल/गिर गए या फिर चलती रेलगाड़ी के सामने जानबूझकर आकर आत्महत्या करने की कोशिश की।

वर्ष	रेलपथ पर होने वाली मौतों को कम करने के लिए जीवन की रक्षा करना	
	पुरुष	महिला
2023-24	**2,545**	**1,086**

ङ) ऑपरेशन "सेवा": रेल सुरक्षा बल कर्मी बुजुर्ग नागरिकों, महिलाओं, दिव्यांगजन और बीमार/घायल व्यक्तियों की रेलगाड़ियों और उससे जुड़ी सेवाओं द्वारा यात्रा में उनकी सहायता करते हैं जैसे कि

रेलगाड़ियों में चढ़ना और उतरना; आकस्मिक जरूरतों को पूरा करना जैसे पहियाकुर्सी, स्ट्रेचर, चिकित्सा सहायता, एम्बुलेंस, दवा और शिशु आहार सुलभ कराना, आदि।

वर्ष	रेल सुरक्षा बल से सहायता पानेवाले व्यक्तियों (बुजुर्गों/महिलाओं/दिव्यांगजनों/बीमार/घायलों/शिशुओं) की संख्या
2023-24	**43,887**

च) ऑपरेशन "मातृशक्ति": रेल सुरक्षा बल कर्मी, विशेषतः महिला रेल सुरक्षा बल कर्मी जो इस समय रेल सुरक्षा बल की कुल कर्मचारी संख्या का 9% हैं (वर्दीधारी बलों में सबसे अधिक) हैं, ऑपरेशन मातृशक्ति के अंतर्गत गर्भवती महिलाओं की सहायता करने के लिए असाधारण रूप से प्रयास करती हैं, जिन्हें रेलगाड़ी यात्रा के दौरान प्रसव पीड़ा हो जाती है और उनके प्रसव कराने में सहायता करती हैं।

वर्ष	प्रसव के दौरान देखभाल और सहायता सुलभ कराए गए मामलों की संख्या	
	रेलगाड़ी में	परिसरों में
2023-24	**119**	**76**

छ) ऑपरेशन "आहट" (एक्शन अगेंस्ट ह्यूमन ट्रैफिकिंग): रेल सुरक्षा बल, अखिल भारतीय पहुंच के साथ राष्ट्रीय वाहक पर प्रहरी होने के नाते, मानव तस्करी के खिलाफ राष्ट्र की लड़ाई में इसकी भूमिका अहम है। रेलवे के माध्यम से होने वाली मानव तस्करी को रोकने के लिए, रेल सुरक्षा बल ने अन्य हितधारकों के साथ समन्वय करके एक अखिल भारतीय अभियान "ऑपरेशन आहट" शुरू किया है। मानव तस्करों के प्रयासों को विफल करने के लिए एक प्रभावी तंत्र बनाने के लिए, 2022 में जारी परिपत्र के अनुसार, भारतीय रेल में 750 से अधिक स्थानों पर पोस्ट स्तर (थाना स्तर) पर रेल सुरक्षा बल की मानव तस्करी विरोधी इकाइयाँ (एएचटीयू) कार्यरत हैं। ये मानव तस्करी विरोधी इकाइयाँ मानव तस्करी को रोकने में शामिल एजेंसियों के साथ नियमित रूप से संपर्क में हैं और उन्होंने तस्करी किए जा रहे बच्चों को बचाने में उनकी सहायता की है।

रेल सुरक्षा बल ने 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 मानव तस्करी पर छापे, बचाव और सूचना साझा करने के लिए रेल सुरक्षा बल और रेलवे कर्मियों की क्षमता संवर्धन में सहयोग देने के लिए एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं। दिनांक 19.03.2024 को, रेल सुरक्षा बल ने रेल सुरक्षा बल कर्मियों को क्षमता संवर्धन प्रशिक्षण प्रदान करके तथा कार्यशालाओं के आयोजन करके मानव तस्करी को रोकने और उसका मुकाबला करने के लिए राष्ट्रीय महिला आयोग (एनसीडब्ल्यू) के साथ एक समझौता ज्ञापन पर भी हस्ताक्षर किए हैं।

वर्ष	तस्करी से बचाए गए व्यक्तियों की संख्या					गिरफ्तार किए गए तस्करों की संख्या
	किशोर		वयस्क		कुल	
	लड़के	लड़कियां	पुरुष	महिला		
2023-24	**892**	**72**	**13**	**13**	**990**	**260**

ज) **ऑपरेशन “उपलब्ध”:** आम जनमानस के लिए आरक्षित स्थान के लिए रेल टिकटों को खरीदना बहुत कठिन कार्य रहा है क्योंकि दलाल कन्फर्म्ड रेल आरक्षण को ऑनलाइन हथिया रहे थे, जिससे आम जनमानस के लिए कन्फर्म्ड टिकट की उपलब्धता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा था। रेल सुरक्षा बल दलाली (रेल टिकट खरीदने और आपूर्ति करने का अनधिकृत कारोबार) में संलिप्त व्यक्तियों के विरुद्ध गहन और निरंतर कार्रवाई कर रहा है। इसी प्रकार यात्रियों के लिए सुरक्षा की अनुभूति का संवर्धन करने के प्रयास में, ऑपरेशन उपलब्ध के तहत अधिकृत यात्रियों के प्रवेश को रोकने वाले टॉवल स्प्रेडर्स और दिव्यांगजनों के लिए आरक्षित डिब्बे में अनधिकृत प्रवेश के विरुद्ध कार्रवाई की जाती है। समग्र भारतीय रेल में रेल सुरक्षा बल द्वारा दलालों के विरुद्ध नियमित अभियान चलाए जाते हैं और इसमें संलिप्त पाए गए व्यक्तियों के विरुद्ध मौजूदा कानूनी उपबंधों के अनुसार कार्रवाई की जाती है। ऐसे मामलों में टीम रेल सुरक्षा बल द्वारा संगत कानूनी उपबंधों के अंतर्गत कार्रवाई की गई थी।

(क) टॉवल स्प्रेडर्स/अनधिकृत प्रवेश/अधिकृत यात्रियों के प्रवेश का विरोध करने वालों के विरुद्ध कार्रवाई:

वर्ष	रेल अधिनियम की धारा 155 के अंतर्गत दर्ज किए गए मामले	गिरफ्तार व्यक्ति	वसूल की गई जुर्माना राशि (₹)
2023-24	**31,413**	**31,522**	**62,24,750**

(ख) गैर-कानूनी टिकटों की खरीद के विरुद्ध कार्रवाई:

वर्ष	दर्ज किए गए मामलों की संख्या	गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की संख्या	जब्त की गई टिकटों की संख्या		जब्त की गई टिकटों का मूल्य (करोड़ ₹ में)		ब्लॉक की गई आईआरसीटीसी यूजर आईडी की संख्या
			भावी यात्रा	पिछली यात्रा	भावी यात्रा	पिछली यात्रा	
2023-24	**5,204**	**5,525**	**21,653**	**1,28,069**	**5.1**	**19.2**	**31,054**

(ग) दिव्यांगजन यात्रियों के लिए आरक्षित सवारी डिब्बों में यात्रा स्थान पर अनधिकृत रूप से कब्जा करने वाले व्यक्तियों के विरुद्ध कार्रवाई:

वर्ष	दर्ज किए गए मामलों की संख्या	गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की संख्या
2023-24	**67,318**	**68,057**

झ) **ऑपरेशन ‘रेल सुरक्षा’:** रेल सुरक्षा बल को रेल संपत्ति की रक्षा और सुरक्षा का अधिदेश दिया 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।

बुक किए गए परेषण + रेल सामग्री:

वर्ष	दर्ज किए गए मामलों की संख्या	बरामद की गई संपत्ति का मूल्य (करोड़ ₹ में)	गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की संख्या
2023-24	**6,116**	**11.9**	**11,538**

ञ) ऑपरेशन सतर्क: रेलगाड़ियों द्वारा प्रतिबंधित वस्तुओं का परिवहन कर चोरों/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 तंबाकू उत्पाद, शराब उत्पाद की बरामदगी, नकली भारतीय मुद्रा नोट/गैर-हिसाबी सोना/गैर-हिसाबी नकदी/गैर-हिसाबी अन्य कीमती धातु/तस्करी का सामान/हथियार और गोला-बारूद/विस्फोटकों की बरामदगी और प्रतिबंधित दवाओं की बरामदगी करता है/इसमें अन्य कानून प्रवर्तन एजेंसियों की सहायता करता है।

वर्ष	तंबाकू उत्पाद			शराब उत्पाद			नकली भारतीय मुद्रा नोट/गैर-हिसाबी सोना/नकदी/तस्करी के अन्य सामानों की बरामदगी		
	पता लगाए गए मामले	मूल्य (करोड़ ₹ में)	गिरफ्तार व्यक्ति	पता लगाए गए मामले	मूल्य (करोड़ ₹ में)	गिरफ्तार व्यक्ति	पता लगाए गए मामले	मूल्य (करोड़ ₹ में)	गिरफ्तार व्यक्ति
2023-24	**71**	**1.7**	**29**	**1,415**	**1.7**	**957**	**78**	**21.1**	**65**

ट) ऑपरेशन 'दूसरा': दूर-दराज के स्थानों पर रेल परिसरों और रेलगाड़ियों में अनधिकृत व्यक्तियों द्वारा खाने-पीने की वस्तुओं की बिक्री द्वारा अनधिकृत विक्रय/फेरी लगाने की गतिविधि का खतरा बना रहता है। इससे यात्रियों को खाने में मिलावट और खाने की खराब गुणवत्ता का खतरा अधिक बना रहता है। यह मुहिम रेल परिसरों और रेलगाड़ियों में अनधिकृत फेरी लगाने और विक्रय के खतरे के विरुद्ध कार्रवाई करने के लिए शुरू की गई है।

वर्ष	दर्ज किए गए मामलों की संख्या	गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की संख्या
2023-24	**2,57,207**	**2,58,692**

ठ) ऑपरेशन 'नारकोस': स्वापक पदार्थ न केवल युवाओं के स्वास्थ्य को नष्ट करते हैं, बल्कि वे अर्थव्यवस्था और राष्ट्र हित को भी नुकसान पहुंचाते हैं। 2019 से रेल सुरक्षा बल को स्वापक औषधि और मन:प्रभावी पदार्थ अधिनियम के अंतर्गत तलाशी लेने, जब्त करने और गिरफ्तार करने की शक्ति भी प्रदान की गई है। रेल द्वारा स्वापक पदार्थों की तस्करी के विरुद्ध अभियान पर विशेष ध्यान देने के लिए, रेल सुरक्षा बल ने ऑपरेशन नारकोस शुरू किया 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 ₹ में)	गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की संख्या
2023-24	**1,059**	**59.2**	**1,017**

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 रेल द्वारा वन्यजीवों के अवैध व्यापार में शामिल तस्करों के विरुद्ध कड़ी कार्रवाई की है।

वर्ष	पता लगाए गए मामलों की संख्या		गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की संख्या
	जंतु समूह	वनस्पति	
2023-24	**11**	**10**	**12**

ढ) ऑपरेशन 'जनादेश': विधानसभा/संसदीय चुनावों के दौरान स्वतंत्र और निष्पक्ष चुनाव सुनिश्चित करने और किसी भी दुर्भाग्यपूर्ण घटना को रोकने के लिए रेल सुरक्षा बल की टुकड़ियों को तैनात किया जाता है।

वर्ष	चुनाव ड्यूटी में तैनात किए गए रेल सुरक्षा बल के कर्मियों की संख्या	चुनाव ड्यूटी में रेल सुरक्षा बल की कोई उल्लेखनीय उपलब्धि
2023-24	7,435	4

- **आम संसदीय चुनाव-2024 के दौरान, रेल सुरक्षा बल ने 39 करोड़ रुपये मूल्य की गैर-हिसाबी नकदी, ड्रग्स/स्वापक औषधि और मन:प्रभावी पदार्थ (गांजा/चरस, तंबाकू), वर्जित सामान (शराब), बहुमूल्य धातु (सोना, चांदी आदि), अवैध हथियार/गोला-बारूद, अन्य (सिगरेट, पान मसाला आदि) जब्त किए।**

ण) ऑपरेशन 'भूमि': रेल सुरक्षा बल "ऑपरेशन भूमि" के तहत रेलवे के सहयोगी विभागों को रेल भूमि के अवैध अतिक्रमण हटाने में सहायता करता है।

वर्ष	आयोजित किए गए अभियानों की संख्या	स्थान सहित अतिक्रमण मुक्त किया गया क्षेत्र
2023-24	1,490	6,626

त) मेरी सहेली पहल: दक्षिण पूर्व रेलवे में रेल सुरक्षा बल द्वारा उस क्षेत्र से शुरू होने वाली रेलगाड़ियों में अकेले यात्रा करने वाली महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए पायलट परियोजना के रूप में 'मेरी सहेली' पहल की शुरुआत की गई थी। महिला यात्रियों में सुरक्षा की भावना पैदा करने में इसकी सफलता को देखते हुए, इस पहल को 17.10.2020 को समूचे भारतीय रेल नेटवर्क में शुरु किया गया था, जिसका उद्देश्य लंबी दूरी की रेलगाड़ियों में अकेले यात्रा करने वाली महिला यात्रियों को उनकी पूरी यात्रा के दौरान अर्थात् आरंभिक स्टेशन से गंतव्य स्टेशन तक बेहतर सुरक्षा प्रदान करना था।

इसके क्रियान्वयन के लिए महिला रेल सुरक्षा बल कर्मियों की समर्पित टीमें बनाई गई हैं। वर्तमान में, इस उद्देश्य के लिए 230 रेल सुरक्षा बल टीमें तैनात की जा रही हैं, जो भारतीय रेल नेटवर्क पर प्रतिदिन औसतन 400 से अधिक रेलगाड़ियों को कवर करती हैं। टीम के सदस्य लक्षित यात्रियों को यात्रा के दौरान अपनाए जाने वाले सुरक्षा उपायों और संकट में मदद मांगने के लिए उपलब्ध चैनलों के बारे में जानकारी देते हैं। मार्ग में पड़ने वाली रेल सुरक्षा बल चौकियों को भी अकेले यात्रा करने वाली महिला यात्रियों की आवाजाही के बारे में अग्रिम में 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 आसान बनाने के लिए उन्हें निर्भया फंड से टैब प्रदान किए जा रहे हैं।

इस पहल को और बेहतर बनाने के उद्देश्य से इसकी उपलब्धियों और कमियों का विश्लेषण करने के लिए महिला यात्रियों से फीडबैक भी लिया जाता है।

इसके अलावा, ऑपरेशन **महिला सुरक्षा** के अन्तर्गत महिलाओं के लिए आरक्षित डिब्बों में पुरुष यात्रियों के प्रवेश के विरुद्ध अक्सर अभियान चलाए जाते हैं।

रेल अधिनियम की धारा 162 के अंतर्गत की गई कार्रवाई (महिलाओं के लिए आरक्षित सवारी डिब्बों में अथवा अन्य स्थानों पर प्रवेश करना):

वर्ष	पंजीकृत मामलों की संख्या	गिरफ्तार किए गए व्यक्तियों की संख्या
2023-24	79,228	83,251

थ) रेलगाड़ी मार्गरक्षण:

- जीआरपी द्वारा 1,450 रेलगाड़ियों के मार्गरक्षण के अतिरिक्त रेल सुरक्षा बल द्वारा औसतन प्रतिदिन 1,800 रेलगाड़ियों का मार्गरक्षण किया जा रहा है।
- क्षेत्रीय रेलों को यथासंभव अधिक सीमा तक रेलगाड़ी मार्गरक्षी दलों में पुरुष और महिला रेल सुरक्षा बल/रेल सुरक्षा विशेष बल कर्मियों की उपयुक्त संयुक्त संख्या तैनात करने के अनुदेश दिए गए हैं।
- महानगरों में चलने वाली महिला स्पेशल रेलगाड़ियों का महिला रेल सुरक्षा बल कर्मियों द्वारा मार्गरक्षण किया जा रहा है। अन्य रेलगाड़ियों में, जिनमें मार्गरक्षण उपलब्ध कराया जाता है, रेलगाड़ी मार्गरक्षी दलों को अकेले यात्रा करने वाली महिला यात्रियों, मार्ग पर और ठहराव रेलवे स्टेशनों पर महिला सवारी डिब्बों की अतिरिक्त निगरानी करने के लिए कहा गया है।

मेरी सहेली अभियान

सतर्कता

सतर्कता संगठन 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 तीन पहलू हैं: (i) निवारक सतर्कता (ii) सहभागी सतर्कता और (iii) दंडात्मक सतर्कता।

निवारक सतर्कता:

इसका मुख्य उद्देश्य रेलवे अधिकारियों के एक व्यापक वर्ग में ज्ञान का प्रसार करना, निर्णय लेने में प्रौद्योगिकी के उपयोग को उत्प्रेरित करते हुए अधिक पारदर्शिता और पूर्वानुमेयता प्रदान करने हेतु प्रणाली के युक्तिकरण उपायों का सुझाव देना 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 2023-24 में सभी रेलों में कुल 13,711 निवारक जांचें की गईं।
- ❖ वर्ष 2023-24 में सभी बड़ी रेल इकाइयों ने परिपत्रण के लिए ई-पत्रिकाएं/बुलेटिन जारी किए। इन बुलेटिनों में विभिन्न विभागों से संबंधित घटना अध्ययन, करें और मत करें आदि शामिल हैं।
- ❖ सतर्कता जागरूकता सप्ताह, 2023 के दौरान व्यापक जन अभियान चलाने के लिए सभी क्षेत्रीय रेलों, उत्पादन इकाइयों और सार्वजनिक क्षेत्र द्वारा इलेक्ट्रॉनिक मीडिया का व्यापक रूप से उपयोग किया गया।

सहभागी सतर्कता:

- **24 घंटे सतर्कता हेल्पलाइन:** रेलवे की 24 घंटे 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 साल अक्टूबर के अंतिम सप्ताह या नवंबर के पहले सप्ताह के दौरान **सतर्कता जागरूकता सप्ताह** मनाया जाता है। वर्ष 2023 में 30 अक्टूबर और 05 नवंबर के बीच सतर्कता जागरूकता सप्ताह मनाया गया था।

- **परामर्शः** वर्ष 2023 में सतर्कता द्वारा सामयिक मुद्दों पर 83 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; प्राथमिक फोकस नियमों, कार्यपद्धतियों और सर्वाधिक महत्वपूर्ण, उन कठिनाइयों के बारे में अधिक जागरूकता पैदा करना था, जिन्हें दूर करने की आवश्यकता है।

दंडात्मक सतर्कताः

उन अधिकारियों की संख्या का विवरण नीचे दिया गया है जिनके विरुद्ध अप्रैल 2023 से मार्च 2024 के दौरान सतर्कता जांच मामलों में अनुशासनिक कार्रवाई शुरू की गई/अंतिम रूप दिया गयाः

सतर्कता जांच मामले	2023-24
उन अधिकारियों की संख्या जिनके विरुद्ध अनुशासनिक कार्रवाई शुरू की गई थी।	3,126
उन अधिकारियों की संख्या जिनके विरुद्ध अनुशासनिक कार्रवाई के फलस्वरूप बड़ी शास्ति रोपित की गई।	1,668
उन अधिकारियों की संख्या जिनके विरुद्ध अनुशासनिक कार्रवाई के फलस्वरूप छोटी शास्ति रोपित की गई।	4,427

भारतीय रेल की धरोहर का संरक्षण

भारत के ज्ञान समाज के लिए अहम और अर्थपूर्ण योगदान करने हेतु रेल धरोहर का संरक्षण और इसकी अंतर्निहित शक्ति को प्रकट करना भारतीय रेल और इसके सम्बद्ध सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों का एक प्राथमिक सामाजिक दायित्व बना रहेगा।

रेल धरोहर संरक्षण को सांस्थानिक रूप देने के लिए अनेक उपाय किए गए हैं जिनमें 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 द्वारा धरोहर से जुड़ी रोचक परियोजनाओं को आगे बढ़ाया गया है। धरोहर भाप रेलइंजन पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए भारत के पर्वतीय (दार्जिलिंग, कालका-शिमला, नीलगिरी, नेरल माथेरान और कांगड़ा घाटी) के मंडल रेल प्रबंधकों (डीआरएम), गोरम घाट के लिए डीआरएम/अजमेर/उत्तर पश्चिम रेलवे, डीआरएम/दिल्ली और दक्षिण रेलवे के सभी मंडल रेल प्रबंधकों को विशेष शक्तियाँ प्रत्यायोजित की गई हैं।

राष्ट्र की औद्योगिक धरोहर का इतिवृत्त आधुनिकता की ओर उसके प्रौद्योगिकीय प्रयास का ऐतिहासिक अभिलेख होता है। चाणक्यपुरी, नई दिल्ली में राष्ट्रीय रेल संग्रहालय में प्रदर्शित भारतीय रेल की यह "अमूर्त" धरोहर रेलवे के उत्साही समर्थकों के लिए आनंद का सतत स्रोत है। चार प्रमुख शहरों (हावड़ा, चेन्नै, मैसूर और नागपुर) में क्षेत्रीय रेल संग्रहालय आगंतुकों के बीच समान रूप से लोकप्रिय हैं। राष्ट्रीय रेल नेटवर्क में सर्वत्र अनेक प्रतिष्ठित और सुप्रसिद्ध रेल धरोहर दीर्घाएं 171 से अधिक वर्षों के दौरान रेल धरोहर से जुड़े हुए महत्व की साक्षी हैं। यह संगठन और इस क्षेत्र से सम्बद्ध निकायों की धरोहर ब्रांडिंग को सुदृढ़ बनाने की प्रबल विधि है। संपूर्ण भारत में रेल संग्रहालयों द्वारा रेल धरोहर पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए विश्व धरोहर दिवस, महिला दिवस, बाल दिवस, पर्यावरण दिवस आदि के अवसर पर नियमित रूप से प्रदर्शनियाँ, बच्चों के लिए प्रतियोगिताएँ, प्रश्नोत्तरी कार्यक्रम आदि आयोजित किए जाते हैं। विश्व प्रसिद्ध भगवान जगन्नाथ रथ यात्रा में तथा रेलों पर प्रसिद्ध उड़िया कवियों द्वारा रचित कविताओं को कलिंगा रेल संग्रहालय की मुख्य गैलरी में प्रदर्शित ऑडियो-विजुअल में भारतीय रेल की भूमिका को खूबसूरती से दर्शाया गया है।

विश्व धरोहर दिवस के अवसर पर, राष्ट्रीय रेल संग्रहालय (एनआरएम), नई दिल्ली ने 'द नेक्स्ट 50' - भारतीय रेल पर यूनेस्को विश्व धरोहर के 50 वर्षों की प्रदर्शनी का आयोजन किया। 'भाप इंजन से वंदे भारत एक्सप्रेस तक भारतीय रेल की यात्रा' विषय पर एक टाइल पेंटिंग प्रतियोगिता का आयोजन किया गया। राष्ट्रीय रेल संग्रहालय ने अक्टूबर 2023 में नई दिल्ली में रेल मंत्रालय के सहयोग से भारतीय उद्योग परिसंघ (सीआईआई) द्वारा संयुक्त रूप से आयोजित अंतर्राष्ट्रीय रेलवे उपकरण प्रदर्शनी

(आईआरईई) के 15वें संस्करण में भाग लिया। अंतर्राष्ट्रीय संग्रहालय दिवस के अवसर पर, राष्ट्रीय रेल संग्रहालय (एनआरएम) ने मई 2023 में संस्कृति मंत्रालय द्वारा प्रगति मैदान, नई दिल्ली में संग्रहालयों, संवहनीयता और कल्याण के विषय पर प्रकाश डालने के लिए आयोजित संग्रहालय एक्सपो में एक स्टॉल प्रदर्शित किया। इस एक्सपो में, मैसूर रेलवे संग्रहालय/दक्षिण पश्चिम रेलवे (प्रथम क्षेत्रीय रेल संग्रहालय) द्वारा वर्ष 1899 में निर्मित महारानी रॉयल कोच की लकड़ी की लघु प्रतिकृति और भाप इंजन का एक लघु कार्यशील मॉडल प्रदर्शित किया गया, जिसे रेल प्रेमियों और सामान्य जन द्वारा सराहा गया।

जॉन मॉरिस फायर इंजन, जो भारतीय रेल की अनमोल संपत्तियों में से एक है और राष्ट्रीय रेल संग्रहालय में रखी गई है, ने 11 फरवरी, 2024 को 57वें स्टेट्समैन विंटेज और क्लासिक कार रैली में भाग लिया। यह फायर इंजन प्रत्येक वर्ष स्टेट्समैन कार रैली में विभिन्न कोटियों में पुरस्कार जीतता आ रहा है। राष्ट्रीय रेल संग्रहालय की गौरवान्वित संपत्ति के रूप में, इस वर्ष भी इसने इंडियन ऑयल 'हेरिटेज प्रिजर्वेशन ट्रॉफी' जीती। वर्ष का सर्वश्रेष्ठ पुनर्निर्मित वाहनः चेन्नई रेल संग्रहालय (आईसीएफ) द्वारा वर्ष 1964 की मर्सिडीज बेंज कार को पुनर्निर्मित करके चालन योग्य बनाया गया।

राष्ट्रीय रेल संग्रहालय के अभिलेखों, जिनमें पुस्तकें, फोटोग्राफ, मानचित्र, दस्तावेज आदि शामिल हैं, का डिजिटलीकरण सी-डैक, पुणे के सहयोग से किया जा रहा है। 'इंडियन रेलवे आर्काइव - रेलवे हेरिटेज पोर्टल' की वेबसाइट www.railheritage.in पर रेल धरोहर प्रेमियों द्वारा सभी डिजिटाइज्ड दस्तावेज देखे जा सकते हैं।

जी-20 पर्यटन कार्य समूह के प्रतिनिधियों ने दिनांक 01 से 3 अप्रैल, 2023 तक दार्जिलिंग में हुई बैठक के दौरान घुम से दार्जिलिंग तक एक स्टीम जॉय राइड का आनंद लिया। प्रतिनिधियों द्वारा इस यात्रा की भूरि-भूरि प्रशंसा की गई और श्री हर्ष वी. श्रृंगला, मुख्य समन्वयक, भारत जी-20 अध्यक्षता की ओर से प्रशंसा पत्र के माध्यम से व्यक्त किया गया।

दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे (डीएचआर) द्वारा माउंटेन रेलवे को बढ़ावा देने और स्थानीय जनता की सांस्कृतिक धरोहर को प्रदर्शित करने के लिए घुम विंटर फेस्टिवल 2023 का आयोजन किया गया था। दिनांक 25.11.2023 को इस महोत्सव का घुम में महाप्रबंधक/पूर्वोत्तर सीमा रेलवे द्वारा उद्घाटन किया गया, और यह 15 दिनों तक चला।

कांगड़ा घाटी रेलवे (केवीआर) खंड के तहत बैजनाथ पापरोला (बीजेपीएल) रेलवे स्टेशन को 'अमृत भारत स्टेशन योजना' के तहत पुनर्विकास के लिए चिह्नित किया गया है, जिसमें प्लेटफॉर्म की ऊंचाई बढ़ाना, स्टेशन परिचलन क्षेत्र का निर्माण और प्लेटफॉर्म को कवर करना शामिल है।

कालका-शिमला धरोहर रेलगाड़ी की यात्रा को पर्यटकों के लिए और अधिक रोचक और विलासितापूर्ण बनाने के लिए, केएसआर आईकोनिक रेलगाड़ी में एक रेस्तरां रेलडिब्बा लगाया गया है। कालका और शिमला छोटी लाइन रेलखंड के बीच धरोहर रेलपथ पर माउंटेन रेलमार्ग से यात्रा करने वालों के लिए यह सवारी डिब्बा आकर्षण का केन्द्र है।

पातालपानी (पीटीपी) और कालाकुंड (केकेडी) के बीच मीटर लाइन (एमजी) धरोहर रेलगाड़ी का सौंदर्यात्मक नवीनीकरण किया गया है, जिसमें एक सवारी डिब्बे में एक समर्पित विद्युत स्रोत शामिल था। तात्या मामा मंदिर और पुल संख्या 847 पर ठहराव दिया गया और पर्यटकों के लिए प्लेटफार्मों और सुविधाओं का उन्नयन किया गया, जिसमें पातालपानी जलप्रपात का एक दृश्यात्मक स्थान शामिल है।

दिनांक 15.07.2005 को, नीलगिरी माउंटेन रेलवे (एनएमआर) को भारत की माउंटेन रेलवे का हिस्सा माना गया और इसे विश्व धरोहर स्थल घोषित किया गया। नीलगिरी माउंटेन रेल की अपनी यूनेस्को प्रमाणन की 18वीं वर्षगांठ मनाई गई।

उत्तर पश्चिम रेलवे के अजमेर मंडल ने मारवाड़ जंक्शन (एमजे) - खंबली घाट (केबीके) धरोहर मीटर लाइन रेलखंड पर धरोहर रेलगाड़ी वैली क्वीन 00961 के संचालन करने के साथ एक महत्वपूर्ण उपलब्धि हासिल की। दिनांक 5 अक्टूबर 2023 को माननीय प्रधानमंत्री द्वारा इसका उद्घाटन किया गया। 22 कि.मी. रेलपथ पर इस गाड़ी के परिचालन का ऐतिहासिक महत्व है। यह रेलपथ मूलतः मेवाड़ और मारवाड़ राजवंशों के सम्राटों द्वारा बनाया गया था, जो टोडगढ़ रावली वन्यजीव अभ्यारण्य के पहाड़ों और जलप्रपातों से गुजरता है।

भारत के प्रमुख धरोहर/माउंटेन रेलों में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए दृश्यावलोकन और प्राकृतिक छटा के बेहतर परिदृश्य हेतु विस्टाडोम सवारी डिब्बे लगाए 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 78 धरोहर संरचनाओं/भवनों और 79 धरोहर स्टेशनों को भारतीय रेल द्वारा धरोहर परिसंपत्तियों के रूप में नामोदिष्ट किया गया है। भारतीय रेल द्वारा इन 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 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 नीलगिरी 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 सतत विकास के साथ संतुलित करने पर ध्यान केंद्रित किया जा रहा है। ये प्रयास लंबे रेलमार्गों 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, 328 विन्टेज सवारी डिब्बे और माल डिब्बे तथा 137 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 किया गया अथवा उपहार में दिया गया।

भारतीय रेल की मनोहारी यात्राओं को **'गूगल आर्ट्स एवं कल्चर'** मंच के माध्यम से पुनः 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 विषयवस्तु को अन्य रेल वेबसाइटों और सोशल मीडिया हैंडल पर भी सर्वत्र साझा किया जाता है।

रेल सदन मुख्यालय भवन, पूर्व तट रेलवे

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