

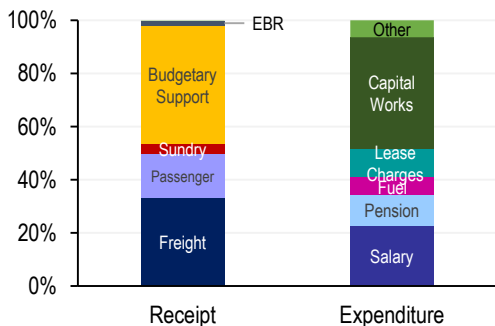
अनुदान मांग 2025-26 का विश्लेषण

रेलवे

केंद्रीय बजट 2025-26 के साथ वित्त मंत्री सुश्री निर्मला सीतारमण ने 1 फरवरी, 2025 को रेलवे बजट पेश किया गया। भारतीय रेलवे केंद्र सरकार का एक वाणिज्यिक उपक्रम है। रेल मंत्रालय, रेलवे बोर्ड के जरिए भारतीय रेलवे का एडमिनिस्ट्रेशन संभालता है।¹

रेलवे के व्यय को निम्नलिखित के माध्यम से वित्तपोषित किया जाता है: (i) इसके आंतरिक संसाधन (मुख्य रूप से माल और यात्री राजस्व), (ii) केंद्र सरकार से बजटीय सहायता, और (iii) अतिरिक्त-बजटीय संसाधन (मुख्य रूप से उधार लेकिन इसमें संस्थागत वित्तपोषण और सार्वजनिक-निजी भागीदारी शामिल हैं)। रेलवे के कामकाज के खर्च, जिसमें वेतन, पेंशन और संपत्ति का रखरखाव शामिल है, को उसके आंतरिक संसाधनों से पूरा किया जाता है। रेलवे कुछ अधिशेष उत्पन्न करता है, जो उसकी पूंजीगत व्यय योजनाओं (जैसे लाइनों का निर्माण, ट्रेक्स का रीन्यूअल और वैगनों की खरीद) को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है। पूंजीगत व्यय केंद्र सरकार के अनुदान और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों से किया जाता है। इस नोट में 2024-25 में रेल मंत्रालय के प्रस्तावित व्यय और उसकी वित्तीय स्थिति का विश्लेषण किया गया है।

रेखाचित्र 1: रेलवे का आंतरिक राजस्व उसके पूंजीगत व्यय के वित्तपोषण के लिए अपर्याप्त (2025-26 बअ)



नोट: लीज शुल्क- पट्टे पर दी गई संपत्तियों के लिए भारतीय रेलवे वित्त निगम को भुगतान। EBR: अतिरिक्त-बजटीय संसाधन। BE: बजट अनुमान। स्रोत: व्यय का प्रोफाइल, रेलवे वक्तव्य, केंद्रीय बजट दस्तावेज़, 2025-26; पीआरएस।

मुख्य बिंदु

- राजस्व:** 2025-26 के लिए रेलवे का आंतरिक राजस्व 3,02,100 करोड़ रुपए होने का अनुमान है। यह 2024-25 के संशोधित अनुमान से 8.3% अधिक है।
- यातायात राजस्व:** 2025-26 में 99.8% राजस्व यातायात परिचालन (3,01,400 करोड़ रुपए) से प्राप्त होने का अनुमान है। यातायात राजस्व का 62% माल ढुलाई सेवाओं (1,88,000 करोड़ रुपए) और 31% यात्री सेवाओं (92,800 करोड़ रुपए) से प्राप्त होने का अनुमान है। 2025-26 में माल ढुलाई और यात्री सेवाओं से राजस्व में पिछले वर्ष की तुलना में क्रमशः 4.4% और 16% की वृद्धि का अनुमान है।
- राजस्व व्यय:** 2025-26 में कुल राजस्व व्यय 2,99,059 करोड़ रुपए अनुमानित है जो 2024-25 के संशोधित अनुमान से 7.7% अधिक है।
- पूंजीगत व्यय:** 2025-26 में पूंजीगत व्यय 2,65,200 करोड़ रुपए होने का अनुमान है, जो 2024-25 के संशोधित अनुमान के समान है। 2024-25 और 2025-26 दोनों में, केंद्र सरकार से बजटीय सहायता 2,52,200 करोड़ रुपए होने का अनुमान है जो इन वर्षों में 95% पूंजीगत व्यय का वित्तपोषण करती है।
- परिचालन अनुपात (ऑपरेटिंग रेशो):** 2025-26 में रेलवे का परिचालन अनुपात 98.43% होने का अनुमान है। यह 2024-25 में परिचालन अनुपात के संशोधित अनुमान (98.9%) से थोड़ा कम है। कार्यशील व्यय की तुलना में यातायात से होने वाली प्राप्तियों का अनुपात, परिचालन अनुपात कहलाता है। अगर यह अनुपात कम होता है तो इसका

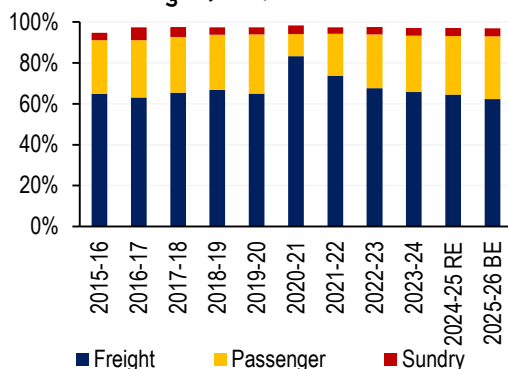
मतलब है, बेहतर लाभपरकता और पूंजीगत व्यय के लिए संसाधनों की उपलब्धता।

रेलवे का राजस्व

रेलवे अपना आंतरिक राजस्व निम्न के माध्यम से अर्जित करता है: (i) यात्री ट्रेन का परिचालन, (ii) मालगाड़ी, और (iii) विविध राजस्व। विविध राजस्व में किराया, केटरिंग से होने वाली

प्राप्तियां, भूमि के वाणिज्यिक उपयोग से राजस्व और कोच और स्टेशनों पर विज्ञापन शामिल हैं। 2025-26 में माल ढुलाई राजस्व कुल आंतरिक राजस्व का 62% होने का अनुमान है। इसके बाद यात्री ट्रेन परिचालन से होने वाली कमाई कुल राजस्व का 31% है। विविध राजस्व कुल आंतरिक राजस्व का 4% होने का अनुमान है।

रेखाचित्र 2: माल ढुलाई से होने वाली आय आंतरिक राजस्व का बड़ा हिस्सा है



नोट: BE: बजट अनुमान; RE: संशोधित अनुमान।

स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे वक्तव्य, केंद्रीय बजट दस्तावेज़, 2017-18 से 2025-26; पीआरएस।

तालिका 1: रेलवे की प्राप्तियां और व्यय का विवरण (करोड़ रुपए में)

| क्र. सं. मद | 2023-24 वास्तविक | 2024-25 बअ | 2024-25 संअ | % परिवर्तन (24-25 बअ से 24-25 संअ) | 2025-26 बअ | % परिवर्तन (24-25 संअ से 25-26 बअ) |
|---------------------------------------|------------------|------------|-------------|------------------------------------|------------|------------------------------------|
| प्राप्तियां | | | | | | |
| 1 यात्री राजस्व | 70,693 | 80,000 | 80,000 | 0.0% | 92,800 | 16.0% |
| 2 माल ढुलाई राजस्व | 1,68,293 | 1,80,000 | 1,80,000 | 0.0% | 1,88,000 | 4.4% |
| 3 अन्य यातायात स्रोत | 16,286 | 18,100 | 18,600 | 2.8% | 20,600 | 10.8% |
| 4 सकल यातायात प्राप्तियां (1+2+3) | 2,55,273 | 2,78,100 | 2,78,600 | 0.2% | 3,01,400 | 8.2% |
| 5 विविध प्राप्तियां | 821 | 400 | 400 | 0.0% | 700 | 75.0% |
| 6 कुल आंतरिक राजस्व (4+5) | 2,56,093 | 2,78,500 | 2,79,000 | 0.2% | 3,02,100 | 8.3% |
| 7 सरकार से बजटीय सहयोग | 2,42,648 | 2,52,200 | 2,52,200 | 0.0% | 2,52,200 | 0.0% |
| 8 अतिरिक्त-बजटीय संसाधन (ईबीआर) | 16,625 | 10,000 | 10,000 | 0.0% | 10,000 | 0.0% |
| 9 कुल प्राप्तियां (6+7+8) | 5,15,367 | 5,40,700 | 5,41,200 | 0.1% | 5,64,300 | 4.3% |
| व्यय | | | | | | |
| 10 सामान्य कार्यशील व्यय | 1,91,094 | 2,05,000 | 2,08,000 | 1.5% | 2,26,256 | 8.8% |
| 11 पेंशन फंड हेतु विनियोग | 59,000 | 67,000 | 66,359 | -1.0% | 68,603 | 3.4% |
| 12 मूल्यहास आरक्षित निधि हेतु विनियोग | 800 | 1,000 | 800 | -20.0% | 1,500 | 87.5% |
| 13 कुल कार्यशील व्यय (10+11+12) | 2,50,894 | 2,73,000 | 2,75,159 | 0.8% | 2,96,359 | 7.7% |
| 14 विविध | 1,940 | 2,700 | 2,500 | -7.4% | 2,700 | 8.0% |
| 15 कुल राजस्व व्यय (13+14) | 2,52,834 | 2,75,700 | 2,77,659 | 0.7% | 2,99,059 | 7.7% |
| 16 कुल पूंजीगत व्यय | 2,62,217 | 2,65,200 | 2,65,200 | 0.0% | 2,65,200 | 0.0% |
| 17 कुल व्यय (15+16) | 5,15,051 | 5,40,900 | 5,42,859 | 0.4% | 5,61,259 | 4.0% |
| 18 शुद्ध राजस्व (6-15) | 3,260 | 2,800 | 1,341 | -52.1% | 3,041 | 126.7% |
| 19 परिचालन अनुपात | 98.43% | 98.22% | 98.90% | | 98.43% | |

स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे विवरण, केंद्रीय बजट दस्तावेज़, 2025-26; पीआरएस।

माल ढुलाई परिचालन को बढ़ाना रेलवे का लक्ष्य

रेलवे बोर्ड (2022) ने कहा था कि 1950 और 2021 के बीच भारत का लॉजिस्टिक्स बाजार 87 मिलियन टन (एमटी) कुल माल ढुलाई से बढ़कर लगभग 4,500-5,000 मीट्रिक टन (55 गुना वृद्धि) हो गया।³ इसी अवधि में रेल माल ढुलाई 73 मीट्रिक टन से बढ़कर 1,418 मीट्रिक टन (लगभग 20 गुना वृद्धि) हुआ।³ इस प्रकार माल ढुलाई में रेलवे की औसत हिस्सेदारी कम हो रही है। 2021-22 में रेलवे की मोडल हिस्सेदारी लगभग 26% होने का अनुमान है जबकि 2007-08 में यह हिस्सेदारी 36% थी।^{2,3} रेलवे का लक्ष्य 2030-31 तक मोडल हिस्सेदारी को 45% तक बढ़ाना है।³ रेलवे बोर्ड (2022) का कहना है कि यह वृद्धि पर्यावरण और दक्षता, दोनों लिहाज से जरूरी है।³

2022 में रेलवे ने यह निर्धारित किया कि 2027 तक 3,000 मीट्रिक टन की कुल माल ढुलाई का लक्ष्य हासिल करना है। यह 2022-23 के स्तर (1,509 मीट्रिक टन) से लगभग दोगुना है।³ इस लक्ष्य को बाद में संशोधित कर 2030 कर दिया गया।⁴ इस प्रकार 2030-31 तक इस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए रेलवे के माल यातायात को 9% की वार्षिक दर से बढ़ाए जाने की जरूरत है। बजट अनुमान के मुताबिक, 2025-26 में 1,700 मीट्रिक टन माल ढुलाई का अनुमान है। यह 2022-23 की तुलना में 4.1% की वार्षिक वृद्धि दर है। पहले के 10 वर्षों में (2012-13 और 2022-23 के बीच), टन भार के लिहाज से माल ढुलाई भी लगभग 4% की समान दर से बढ़ी थी।

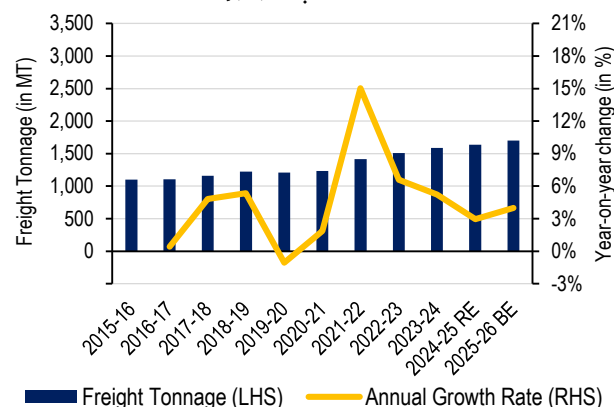
2025-26 में माल ढुलाई टन भार में कोयले की हिस्सेदारी सबसे अधिक (51%) होने का अनुमान है। इसके बाद लौह अयस्क (11%) और सीमेंट (9%) का स्थान आता है। 2022-23 और 2025-26 के बीच, जबकि कोयला यातायात 5.8% की वार्षिक दर से बढ़ने का अनुमान है, लौह अयस्क और सीमेंट के क्रमशः 3.8% और 2.4% की वार्षिक दर से बढ़ने का अनुमान है (तालिका 3 देखें)।

तालिका 2: रेलवे माल ढुलाई कुछ थोक वस्तुओं पर केंद्रित है (आंकड़े मिलियन टन में, 2021-22)

| कमोडिटी | अखिल भारतीय टन भार | कुल टनभार में हिस्सेदारी | रेलवे के माध्यम से परिवहन | कमोडिटी के लिए रेलवे का मोडल हिस्सा |
|--------------------------------|--------------------|--------------------------|---------------------------|-------------------------------------|
| कोयला | 1,022 | 19% | 653 | 64% |
| स्टील प्लांट के लिए कच्चा माल* | 457 | 8% | 29 | 6% |
| सीमेंट | 423 | 8% | 139 | 33% |
| खाद्यान्न | 316 | 6% | 73 | 23% |
| पेट्रोलियम | 330 | 6% | 45 | 14% |
| कंटेनर | 295 | 5% | 74 | 25% |
| लौह अयस्क | 237 | 4% | 168 | 71% |
| स्टील | 137 | 3% | 68 | 50% |
| उर्वरक | 73 | 1% | 49 | 68% |
| अन्य | 2,153 | 40% | 118 | 5% |
| कुल | 5,443 | - | 1,418 | 26% |

नोट: *कोयला और लौह अयस्क को छोड़कर। स्रोत: मिशन 3000 एमटी, रेलवे बोर्ड, जून 2022; पीआरएस।

रेखाचित्र 3: टन भार के संदर्भ में रेलवे माल ढुलाई 2025-26 में 4% की दर से बढ़ेगी



स्रोत: भाग सी: राजस्व अर्जन यातायात प्रदर्शन लक्ष्य, रेलवे वक्तव्य, केंद्रीय बजट, 2017-18 से 2025-26; पीआरएस।

तालिका 3: टन भार के संदर्भ में रेलवे माल ढुलाई की सभी श्रेणियों में वृद्धि दर

| कमोडिटी | टनभार में % हिस्सेदारी 2025-26 बअ | वार्षिक वृद्धि | |
|-----------------------------------|--|-------------------|-------------------|
| | | 12-13 से 22-23 | 22-23 से 25-26 |
| कोयला | 51% | 3.9% | 5.8% |
| लौह अयस्क | 11% | 3.7% | 6.2% |
| सीमेंट | 9% | 3.1% | 2.9% |
| कंटेनर | 5% | 6.8% | 4.7% |
| पिग आयरन और स्टील | 4% | 7.1% | 2.4% |
| उर्वरक | 4% | 2% | 2.1% |
| पेट्रोलियम | 3% | 1.7% | 2.2% |
| खाद्यान्न | 3% | 3.8% | -11.0% |
| स्टील प्लांट के लिए कच्चा माल* | 2% | 6.1% | 3.8% |
| शेष अन्य वस्तुएं | 8% | 6.0% | 3.1% |
| कुल | 100% | 4.1% | 4.1% |

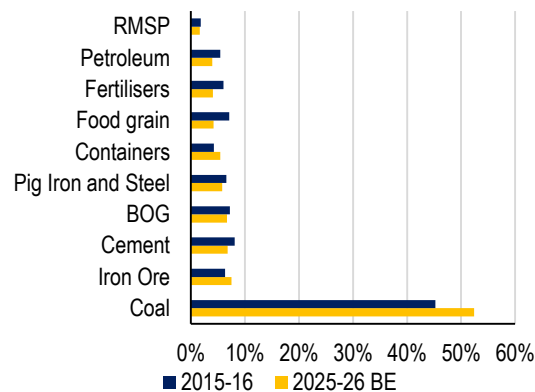
नोट: *कोयला और लौह अयस्क को छोड़कर। स्रोत: भाग सी: राजस्व अर्जन यातायात प्रदर्शन लक्ष्य, रेलवे वक्तव्य, व्यय प्रोफाइल, केंद्रीय बजट दस्तावेज़, 2017-18 से 2025-26; पीआरएस।

2025-26 में माल ढुलाई राजस्व में कोयले की हिस्सेदारी 52% होने का अनुमान है, जो 2015-16 में 45% से अधिक है (रेखाचित्र 4)। यह राजस्व के लिए कोयले पर बढ़ती निर्भरता को दर्शाता है।

जलवायु परिवर्तन से जुड़ी प्रतिबद्धताओं के अंग के रूप में, भारत का लक्ष्य बिजली उत्पादन में कोयले की हिस्सेदारी को कम करना है। इस प्रकार कोयले की मांग धीमी गति से बढ़ने की उम्मीद है।³

2025-26 में रेलवे द्वारा ढुलाई किए जाने वाले कोयले का 76% हिस्सा थर्मल पावर प्लांट्स के लिए है (2025-26 के लिए कुल माल ढुलाई टन भार का 39%)। केंद्रीय बिजली प्राधिकरण का अनुमान है कि 2026-27 और 2031-32 के बीच बिजली के लिए कोयले की मांग 3% की वार्षिक दर से बढ़ेगी।⁵ इस प्रकार डीकार्बनाइजेशन के लक्ष्य और खदानों के करीब स्थित थर्मल पावर प्लांट्स में बढ़ोतरी से रेल माल ढुलाई में वृद्धि के लिए मध्यम अवधि का जोखिम पैदा हो सकता है।³ पेट्रोलियम के पाइपलाइन-बेस्ड मूवमेंट के बढ़ने से भी उस खंड में यातायात प्रभावित हो सकता है।³

रेखाचित्र 4: माल ढुलाई राजस्व में कोयले का आधे से अधिक योगदान



नोट: RMSF: स्टील प्लांट्स के लिए कच्चा माल (कोयला और लौह अयस्क को छोड़कर); BOG: शेष अन्य वस्तुएं। स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे वक्तव्य, केंद्रीय बजट दस्तावेज़, 2017-18 से 2025-26; पीआरएस।

रेलवे बोर्ड (2022) ने कहा था कि रेलवे को फिनिश मेटल्स, कृषि उपज, रसायन, पार्सल और कंटेनर यातायात जैसे अन्य सामानों के लिए यातायात आकर्षित करने की जरूरत है।³ टन भार के लिहाज से कंटेनर यातायात 2022-23 और 2025-26 के बीच 4.7% की वार्षिक दर से बढ़ने का अनुमान है।

क्षमता बढ़ाने की जरूरत

राष्ट्रीय रेल योजना, 2020 (एनआरपी) में कहा गया था कि क्षमता में कम निवेश के कारण, उच्च मांग वाले मार्गों पर बहुत भीड़भाड़ है, और औसत गति कम है।⁶ यह सड़क की तुलना में माल ढुलाई के लिए रेल को कम आकर्षक बनाता है।⁶ एनआरपी के अनुसार, लगभग 80% उच्च-घनत्व नेटवर्क मार्गों और 48% अत्यधिक उपयोग वाले नेटवर्क मार्गों ने 100% से अधिक क्षमता उपयोग दर्ज किया है, जो नेटवर्क की भीड़भाड़ को दर्शाता है।⁶ 2022-23 में भारत में मालगाड़ियों की औसत गति 30 किमी प्रति घंटा थी, जिसमें लगभग एक दशक पहले (2012-13 में 26 किमी प्रति घंटे) के मुकाबले बहुत अधिक सुधार दिखाई नहीं देता।^{7,8}

एनआरपी ने 2030 तक मालगाड़ियों की औसत गति 50 किमी प्रति घंटा तक बढ़ाने का लक्ष्य रखा है।⁶ इसे निम्नलिखित के माध्यम से हासिल करने का प्रस्ताव है: (i) समर्पित माल गलियारों का निर्माण, (ii) नई लाइनें जोड़ना, (iii) उच्च घनत्व

नेटवर्क की मल्टी-लेनिंग, (iv) नई लाइनों का निर्माण, और (v) वैगनों की खरीद और माल के प्रकार के आधार पर वैगनों का विविधीकरण।^{3,6} इन जरूरतों को पूरा करने के लिए 2022-23 और 2026-27 के बीच 8.5 लाख करोड़ रुपए का पूंजीगत परिव्यय प्रस्तावित किया गया है।³

वर्तमान में दो समर्पित गलियारे चालू हैं (तालिका 4)^{9,10} नवंबर 2024 तक कुल 2,843 किमी (96%) में से 2,741 किमी चालू है।^{9,10} एनआरपी ने 2031 के बाद चरणों में तीन और समर्पित फ्रेट कॉरिडोर प्रस्तावित किए हैं- (i) पूर्व-पश्चिम, (ii) उत्तर-दक्षिण, और (iii) पूर्वी तट।⁶

वैगन में निजी निवेश की योजना⁷

रेलवे ने माल ढुलाई के लिए वैगनों में निजी निवेश को बढ़ावा देने से संबंधित योजनाएं शुरू की हैं।

- **जनरल पर्पज वैगन निवेश योजना:** इस योजना के तहत निजी ऑपरेटर रोक में किसी भी वस्तु को ले जाने के लिए जनरल पर्पज वैगनों के न्यूनतम एक रोक में निवेश कर सकते हैं।⁷
- **उदारीकृत वैगन निवेश योजना:** इस योजना के तहत मैन्यूफैक्चरर्स और लॉजिस्टिक्स सेवा प्रदाता स्पेशल पर्पज वैगनों और उच्च क्षमता वाले वैगनों में निवेश कर सकते हैं। 2022 में उदारीकृत वैगन निवेश योजना में 'रोल-ऑन-रोल-ऑफ' सेवाएं भी शामिल की गई हैं।⁷
- **ऑटोमोबाइल फ्रेट ट्रेन ऑपरेटर योजना:** इस योजना के तहत ऑटोमोबाइल ले जाने के लिए स्पेशल पर्पज वैगनों में निजी निवेश की अनुमति है।⁷
- **वैगन लीजिंग योजना:** इस योजना के तहत सार्वजनिक-निजी भागीदारी मॉडल के माध्यम से भारतीय रेलवे वैगनों को पट्टे पर दे सकती है।⁷

तालिका 4: पूर्वी और पश्चिमी समर्पित माल ढुलाई गलियारों की स्थिति

| डीएफसी | ट्रेक की लंबाई (किमी में) | | 2023-24 में औसत गति |
|--|---------------------------|--------------|---------------------|
| | मंजूर | चालू | |
| पूर्वी डीएफसी - लुधियाना (पंजाब) से सोननगर (बिहार) | 1,337 | 1,337 | 48 kmph |
| पश्चिमी डीएफसी- नवी मुंबई से नोएडा | 1,506 | 1,404 | 54 kmph |
| कुल | 2,843 | 2,741 | - |

स्रोत: अतारांकित प्रश्न संख्या. 610, राज्यसभा, रेल मंत्रालय, 29 नवंबर, 2024; अतारांकित प्रश्न क्रमांक. 3739, लोकसभा, रेल मंत्रालय, 18 दिसंबर, 2024; वार्षिक रिपोर्ट 2023-24, डीएफसीसीआईएल; पीआरएस।

फर्स्ट और लास्ट माइल कनेक्टिविटी में समस्याएं

माल ढुलाई के मामले में रेलवे को सड़क क्षेत्र से भी प्रतिस्पर्धा का सामना करना पड़ता है, क्योंकि सड़क मार्ग की फर्स्ट और लास्ट माइल कनेक्टिविटी बेहतर है।³ इस समस्या को हल करने के लिए रेलवे ने कुछ उपाय किए हैं, जैसे: (i) औद्योगिक केंद्रों, बंदरगाहों और खनन क्षेत्रों से जुड़ने के लिए इंफ्रास्ट्रक्चर परियोजनाओं में निवेश, (ii) 'गति शक्ति मल्टी-मोडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी)' नीति के तहत कार्गो टर्मिनलों का विकास, और (iii) छोटे पार्सल सेगमेंट को आकर्षित करने के लिए भारतीय डाक के साथ साझेदारी में डोर-टू-डोर सेवाएं।^{3,11} दिसंबर 2024 तक 354 मल्टी-मोडल कार्गो टर्मिनलों को चिन्हित किया गया है, जिनमें से 91 चालू हो चुके हैं।¹² इन कार्गो टर्मिनलों का निर्माण मंजूरी के 24 महीने में पूरा होने की उम्मीद है।¹²

कंटेनर यातायात को आकर्षित करने की चुनौतियां

रेलवे कंटेनर यातायात को निर्यात-आयात कंटेनर (एक्विजम कंटेनर) और घरेलू कंटेनर के बीच वर्गीकृत किया गया है। घरेलू कंटेनरों का उपयोग गैर-थोक कार्गो जैसे फास्ट-मूविंग उपभोक्ता सामान (एफएमसीजी), रसायन और फार्मास्यूटिकल्स को ले जाने के लिए किया जाता है। 2015-16 और 2025-26 के बीच घरेलू कंटेनर यातायात 9% की वार्षिक दर से और एक्विजम कंटेनर यातायात 5% की दर से बढ़ने का अनुमान है। रेलवे के कुल यातायात में कंटेनरों की हिस्सेदारी 2025-26 में

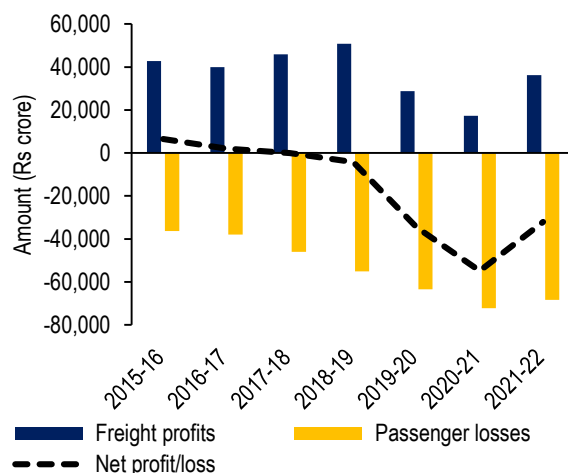
7.9% होने का अनुमान है, जो 2015-16 में उसकी 6.6% हिस्सेदारी से बेहतर है।

रेलवे बोर्ड (2022) ने कहा था कि कंटेनर यातायात को आकर्षित करने में कई तरह की चुनौतियां हैं, जैसे: (i) सुनिश्चित ट्रांजिट टाइम का बरकरार न रहना, (ii) रखरखाव में देरी के कारण रक का खाली खड़े रहना, जिसके कारण टर्नअराउंड समय बढ़ जाता है, (iii) कंटेनर टर्मिनलों तक पहुंच की उच्च लागत, और (iv) खाली कंटेनरों की रिपोजीशनिंग की उच्च लागत (लोडिंग लागत का 60% तक)¹³

माल ढुलाई और यात्री सेवाओं का मूल्य निर्धारण

रेलवे बोर्ड (2022) ने यह भी कहा था कि ग्राहकों को रेल शुल्क के साथ-साथ फर्स्ट और लास्ट माइल कनेक्टिविटी लागत सड़क मार्ग की तुलना में कम प्रतिस्पर्धी लगती है। इसके मद्देनजर सड़क मार्ग को प्राथमिकता मिलती है।³ वर्तमान में माल ढुलाई सेवाएं यात्री सेवाओं को क्रॉस-सब्सिडी देती हैं।¹³ नीति आयोग (2023) ने कहा था कि 2018-19 तक माल ढुलाई शुल्क यात्री शुल्क से लगभग तीन गुना था।¹⁴ यह भी देखा गया कि 2009 और 2019 के बीच, माल ढुलाई दरों में 91% की वृद्धि हुई, जबकि यात्री किराए में 28% की वृद्धि हुई।¹⁴ अधिकांश श्रेणियों में यात्री सेवाओं से प्राप्त राजस्व लागत को पूरा नहीं कर पाता (तालिका 5)। एसी 3 टियर और एसी चेर कार (कुछ वर्षों में) को छोड़कर, 2018-19 और 2021-22 के बीच सभी चार वर्षों में यात्री सेवाओं की अन्य सभी श्रेणियों में घाटा देखा गया है। रेलवे से संबंधित स्टैंडिंग कमिटी (2024) ने सुझाव दिया था कि यात्री ट्रेनों के लिए रेलवे के परिचालन व्यय और यात्री किराए की व्यापक समीक्षा की जाए।¹⁵ उसने यह सुझाव भी दिया था कि घाटे को कम करने के लिए उन्हें सुव्यवस्थित किया जाए, लेकिन यह भी सुनिश्चित रखा जाए कि मूल्य किफायती बने रहें।¹⁵

रेखाचित्र 5: माल ढुलाई से होने वाला लाभ यात्री सेवाओं से होने वाले नुकसान की भरपाई नहीं कर पाता



स्रोत: 2023 की रिपोर्ट संख्या 13, रेलवे वित्त, कैंग; पीआरएस।

तालिका 5: अधिकांश यात्री सेवा श्रेणियों में घाटा दर्ज किया गया (आंकड़े करोड़ रुपए में)

| श्रेणी | 2018-19 | 2019-20 | 2020-21 | 2021-22 |
|------------------|---------|---------|---------|---------|
| एसी- पहली श्रेणी | -249 | -403 | -719 | -406 |
| एसी 2 टियर | -908 | -1,378 | -2,995 | 1,564 |
| एसी 3 टियर | 318 | 65 | -6,500 | -698 |
| एसी चेर कार | 243 | -182 | -1,079 | -473 |
| स्लीपर | -13,012 | -16,056 | -20,134 | -17,038 |
| दूसरी श्रेणी | -13,214 | -14,457 | -17,641 | -16,393 |
| सामान्य श्रेणी | -19,124 | -20,450 | -11,438 | -15,282 |
| उप शहरी | -6,754 | -6,938 | -7,799 | -8,316 |

नोट: द्वितीय श्रेणी का तात्पर्य गैर-एसी दूसरी श्रेणी से है और साधारण श्रेणी का तात्पर्य सामान्य (अनारक्षित) श्रेणी से है। स्रोत: 2023 की रिपोर्ट संख्या 13, कैंग; पीआरएस।

यात्री सेगमेंट में घाटे को रेलवे के सामाजिक सेवा दायित्वों के रूप में वर्गीकृत किया गया है।¹⁶ भारतीय रेलवे सरकार का एक वाणिज्यिक उपक्रम है।¹ इसलिए सवाल उठता है कि क्या एक वाणिज्यिक इकाई को सामाजिक लागत वहन करनी चाहिए। नीति आयोग ने कहा था कि रेलवे के सामाजिक और वाणिज्यिक उद्देश्यों पर स्पष्टता का अभाव है।¹⁷

नॉन-एसी सेगमेंट में यातायात की वृद्धि धीमी

यात्री सेगमेंट में उपनगरीय और गैर-उपनगरीय ट्रेन परिचालन शामिल है। यातायात का लगभग 90% गैर-उपनगरीय परिचालन (लंबी दूरी की ट्रेनों) के माध्यम से होता है। 2025-26 में रेलवे का यात्री

यातायात पिछले वर्ष के संशोधित अनुमान की तुलना में 9% बढ़ने का अनुमान है। हाल के वर्षों में कुछ नॉन-एसी सेगमेंट्स में यात्री यातायात में धीमी वृद्धि देखी गई है (तालिका 6)। राष्ट्रीय रेल योजना, 2020 में कहा गया था कि अनारक्षित और नॉन-एसी श्रेणियों में धीमी वृद्धि का कारण आपूर्ति में स्थिरता हो सकता है।⁶ दिसंबर 2024 में रेल मंत्रालय ने कहा है कि उसका लक्ष्य 10,000 नॉन-एसी कोच जोड़ने का है।¹⁸

तालिका 6: एसी सेगमेंट में यात्री यातायात में तेजी से वृद्धि देखी गई है

| श्रेणी | गैर-उपनगरीय यातायात में अनुमानित हिस्सेदारी | | 15-16 और 25-26 के बीच वार्षिक वृद्धि |
|-------------------------|---|------------|--------------------------------------|
| | 2015-16 | 2025-26 बअ | |
| नॉन-एसी सेगमेंट | | | |
| दूसरी श्रेणी (एमई) | 35% | 39% | 3% |
| स्लीपर श्रेणी (एमई) | 29% | 25% | 0.3% |
| द्वितीय श्रेणी (साधारण) | 26% | 7% | -10% |
| एसी सेगमेंट | | | |
| एसी 3 टियर | 7% | 22% | 14% |
| एसी 2 टियर | 2% | 4% | 8% |
| एसी चेरर कार | 1% | 2.4% | 10% |
| एसी प्रथम श्रेणी | 0.2% | 0.4% | 11% |

नोट: एमई: मेल और एक्सप्रेस। BE: बजट अनुमान। स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे विवरण, केंद्रीय बजट, 2017-18 से 2025-26; पीआरएस।

हाल ही में शुरू की गई यात्री ट्रेन सेवाएं

अमृत भारत नॉन-एसी ट्रेन (2024): अमृत भारत ट्रेन पूरी तरह से नॉन-एसी ट्रेन हैं जिनमें 12 स्लीपर क्लास कोच और आठ सामान्य क्लास कोच शामिल हैं।¹⁹ 2024 में चार अमृत भारत ट्रेनें शुरू की गई हैं।¹⁹

वंदे भारत एसी चेरर कार (2019): वंदे भारत ट्रेनें 2019 में शुरू की गई थीं।²⁰ दिसंबर 2024 तक देश में 136 वंदे भारत ट्रेन चल रही हैं।²¹ ये ट्रेन अधिकतम 160 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से चल सकती हैं।²⁰

वंदे भारत एसी स्लीपर ट्रेन: ये ट्रेनें 180 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से चल सकती हैं।^{22,23} फील्ड ट्रायल के बाद इन ट्रेनों का संचालन किया जाएगा।

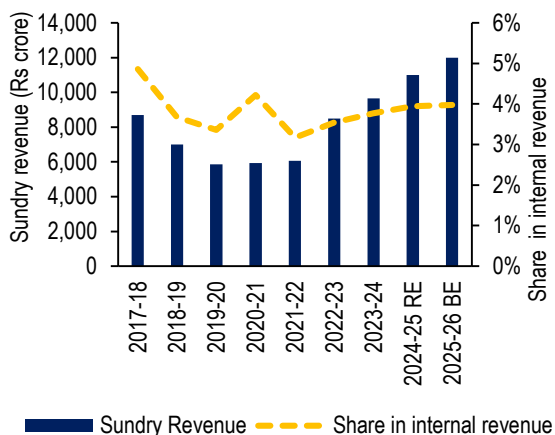
भारत गौरव ट्रेन (2021): भारत गौरव ट्रेन विशेष पर्यटक और तीर्थयात्रा ट्रेन हैं।²⁴ इनमें एसी और नॉन-एसी कोच, दोनों होती हैं। ये ट्रेन सांस्कृतिक विरासत स्थलों के बीच चलाई जाती हैं।²⁴

विविध आय क्षमता से कम

विविध राजस्व में केटरिंग सेवाओं, कोचों पर विज्ञापन और भूमि एवं भवनों के उपयोग पर लाइसेंस शुल्क के माध्यम से अर्जित राजस्व शामिल है। 2025-26 में विविध राजस्व 12,000 करोड़ रुपए होने का अनुमान है। यह पिछले वर्ष के संशोधित अनुमान से 9% अधिक है। 2017-18 के बाद से आंतरिक प्राप्तियों में विविध राजस्व का योगदान लगभग 4% रहा है।

स्टैंडिंग कमिटी (2024) का कहना है कि रेलवे का लक्ष्य 2030 तक गैर-किराया राजस्व को कुल राजस्व का 3.4% से बढ़ाकर 20% करना है।¹⁵ विविध राजस्व बढ़ाने के लिए रेलवे ने कई उपाय किए हैं, जैसे: (i) कोच और स्टेशनों में विज्ञापन, (ii) स्टेशन पुनर्विकास योजनाएं, और (iii) परिसंपत्ति मुद्रीकरण।²⁵ कैग (2022) ने पाया था कि विज्ञापनों और रेलवे भूमि के व्यावसायिक उपयोग से राजस्व सृजन बढ़ाने की काफी गुंजाइश है।²⁶

रेखाचित्र 6: आंतरिक राजस्व में विविध राजस्व का हिस्सा लगभग 3% -4% रहा है



स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे वक्तव्य, केंद्रीय बजट, 2017-18 से 2025-26; पीआरएस।

स्टेशन पुनर्विकास की योजनाएं

स्टेशन पुनर्विकास योजना 2009-10 में शुरू की गई थी।²⁷ इस योजना को आदर्श स्टेशन पुनर्विकास योजना कहा गया। यह योजना 2022-23 तक जारी थी।²⁸ इसके तहत 1,253 स्टेशनों का पुनर्विकास किया गया।²⁹ इस योजना के लिए वित्तपोषण सामान्य बजटीय व्यय के माध्यम से किया गया था। 2018-19 से 2021-22 के बीच इस योजना के लिए 9,328 करोड़ रुपए आवंटित किए गए।

2023-24 में रेलवे ने अमृत भारत स्टेशन पुनर्विकास योजना नामक एक नई योजना की घोषणा की। इसके तहत 1,337 स्टेशनों को पुनर्विकास के लिए चिन्हित किया गया है।³⁰ यह योजना निम्नलिखित पर केंद्रित है: (i) पहुंच की सुविधाओं को बढ़ाकर स्टेशन के इंफ्रास्ट्रक्चर में सुधार, (ii) कियोस्क के माध्यम से स्थानीय उत्पादों को बढ़ावा देना, और (iv) एग्जीक्यूटिव लाउंज और बिजनेस मीटिंग्स के लिए नॉमिनेटेड एन्क्लोजर्स बनाना।³⁰

इस योजना के तहत दो स्टेशनों को पीपीपी मोड के जरिए दोबारा विकसित किया जा रहा है। केलकर कमिटी (2015) ने स्टेशन पुनर्विकास परियोजनाओं को पीपीपी मोड के माध्यम से पूरा करने का सुझाव दिया था।³¹ रेलवे से संबंधित स्टैंडिंग कमिटी (2023) ने कहा था कि अमृत भारत योजना को बड़े पैमाने पर बजटीय व्यय के माध्यम से वित्तपोषित किया जाता है।³² उसने कहा था कि पीपीपी मोड के माध्यम से 23 रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए बोलियां आमंत्रित की गईं।³² इनके लिए केवल दो बोलियां प्राप्त हुईं।³²

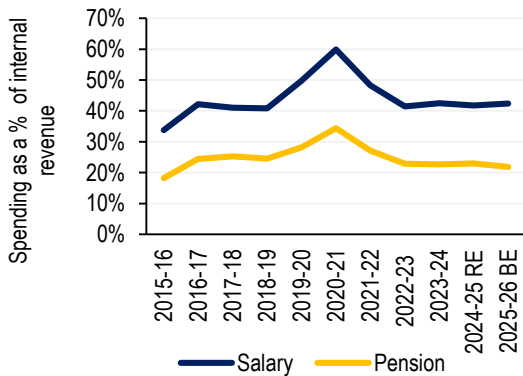
व्यय

आंतरिक राजस्व का लगभग दो-तिहाई हिस्सा वेतन और पेंशन पर खर्च किया जाएगा

कर्मचारियों के वेतन और पेंशन के लिए रेलवे के राजस्व व्यय का एक बड़ा हिस्सा बजट में रखा जाता है। पिछले 10 वर्षों में रेलवे ने औसतन अपने राजस्व का 69% वेतन और पेंशन पर खर्च किया है। 2025-26 में आंतरिक राजस्व का 42% कर्मचारियों के वेतन और 22% पेंशन पर खर्च किया जाएगा। पिछले 10 वर्षों में वेतन और पेंशन व्यय, प्रत्येक 8% की वार्षिक दर से बढ़े थे। इसकी तुलना में इस अवधि के दौरान आंतरिक राजस्व 6% की दर से बढ़ा है।

रेलवे से संबंधित स्टैंडिंग कमिटी (2020) ने कहा था कि पेंशन बिल को कम करने के लिए 2004 में लागू की गई नई पेंशन योजना (एनपीएस) 2034-35 के आसपास ही परिणाम दिखाएगी।³³ केंद्र सरकार ने 1 अप्रैल, 2025 से एकीकृत पेंशन योजना लागू करने की घोषणा की है।³⁴ एनपीएस के तहत कर्मचारी इस योजना में स्थानांतरित हो सकते हैं। यह योजना सुनिश्चित पेंशन प्रदान करती है।³⁴ एकीकृत पेंशन योजना के तहत, सरकार की अंशदान दर 14% से बढ़कर 18.5% हो जाएगी।³⁴ केंद्र सरकार ने 8वें वेतन आयोग के गठन की भी घोषणा की है। इन बदलावों से वेतन और पेंशन व्यय पर और असर पड़ सकता है।

रेखाचित्र 7: वेतन और पेंशन पर आंतरिक राजस्व का लगभग दो-तिहाई व्यय

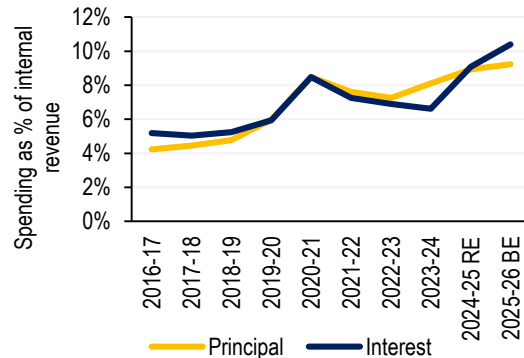


नोट: 2020-21 में कोविड-19 महामारी के प्रभाव के कारण राजस्व में गिरावट आई, जिसके परिणामस्वरूप अनुपात सामान्य से अधिक हो गया। स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे वक्तव्य, केंद्रीय बजट दस्तावेज़, 2017-18 से 2025-26; पीआरएस।

ऋण भुगतान दायित्व में वृद्धि

रेलवे भारतीय रेल वित्त निगम (आईआरएफसी) के माध्यम से अतिरिक्त बजटीय संसाधन जुटाता है।¹³ आईआरएफसी बाजार से उधार लेता है और रोलिंग स्टॉक परिसंपत्तियों को वित्तपोषित करने के लिए लीजिंग मॉडल का पालन करता है।¹³ लीजिंग व्यवस्था के तहत आईआरएफसी द्वारा जुटाई गई बकाया देनदारियां 2025-26 में 4.4 लाख करोड़ रुपए होने का अनुमान है।³⁵ 2015-16 में ये देनदारियां 1.1 लाख करोड़ रुपए थीं।³⁵ लीज शुल्क में ब्याज और मूलधन दोनों घटक होते हैं। पिछले कुछ वर्षों में लीज शुल्क के मूलधन और ब्याज, दोनों घटकों पर व्यय में वृद्धि हुई है। ब्याज व्यय 2016-17 में 8,598 करोड़ रुपए से बढ़कर 2025-26 में 31,433 करोड़ रुपए होने का अनुमान है। मूल धन चुकाने पर खर्च 2016-17 में 7,000 करोड़ रुपए से बढ़कर 2025-26 में 27,905 करोड़ रुपए होने का अनुमान है। 2025-26 में लीज शुल्क पर कुल व्यय आंतरिक राजस्व का 20% होने का अनुमान है।

रेखाचित्र 8: आईआरएफसी को लीज शुल्क भुगतान पर खर्च बढ़ गया है (आंतरिक राजस्व के % के रूप में)

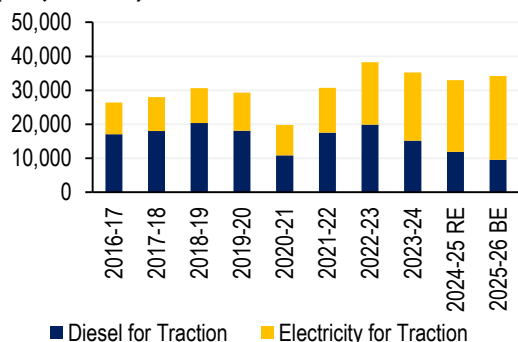


स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे वक्तव्य, केंद्रीय बजट दस्तावेज़, 2017-18 से 2025-26; पीआरएस।

ईंधन व्यय

2025-26 में रेलवे द्वारा ईंधन पर 38,259 करोड़ रुपए खर्च करने का अनुमान है, जो पिछले वर्ष के संशोधित अनुमान से 4% अधिक है। बिजलीकरण में वृद्धि से ईंधन पर खर्च कम होगा, लेकिन बिजली का शुल्क बढ़ जाएगा।³⁶ दिसंबर 2024 तक 97% ब्रॉड-गेज मार्गों का बिजलीकरण किया जा चुका है।³⁷

रेखाचित्र 9: ट्रेक्शन के लिए ईंधन पर खर्च (करोड़ रुपए में)



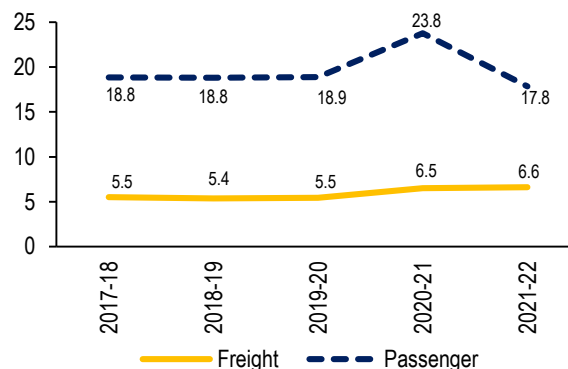
स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे वक्तव्य, केंद्रीय बजट दस्तावेज़, 2017-18 से 2025-26; पीआरएस।

कैंग (2024) का कहना है कि स्थानीय डिस्कॉम के बजाय उत्पादक से सीधे बिजली खरीदने का ओपन एक्सेस मिलने से रेलवे बिजली पर लागत बचा पाता है।³⁶ 2017-18 और 2021-22 के बीच इस उपाय के कारण बिजली की लागत पर 13,417 करोड़ रुपए की बचत हुई।³⁶ कैंग ने इस बात पर प्रकाश डाला कि उच्च स्तर पर जोर दिए जाने के बावजूद जनवरी 2024 तक रेलवे के पास सिर्फ 11 राज्यों में ओपन एक्सेस था।³⁶ अन्य राज्यों ने ओपन एक्सेस के लिए जरूरी अनुमति नहीं दी है।³⁶

रेलवे ने ऊर्जा की जरूरतों को पूरा करने के लिए अक्षय ऊर्जा क्षमता बढ़ाने की भी योजना बनाई है।³⁶ उसने 2030 तक 30 GW की सौर और पवन ऊर्जा क्षमता स्थापित करने का लक्ष्य रखा है।³⁶ कैंग (2024) का कहना है कि रेलवे अपनी नियोजित अक्षय क्षमता हासिल करने में असमर्थ है।³⁶ आर्थिक सर्वेक्षण 2024-25 के अनुसार, रेलवे ने अक्टूबर 2024 तक 375 MW सौर ऊर्जा और 103 MW पवन ऊर्जा कमीशन की है।³⁸

कैंग (2024) ने यह भी कहा है कि बढ़ते बिजलीकरण के साथ, माल ढुलाई सेगमेंट में विशिष्ट ऊर्जा खपत (एसईसी) में वृद्धि रेलवे के लिए चिंता का विषय हो सकती है (रेखाचित्र 10)।³⁶ एक किलोमीटर के लिए 1,000 ट्रेन भार की ढुलाई के लिए औसत जितने यूनिट बिजली की खपत होती है, वही एसईसी होता है।³⁶ एक कम अनुपात ऊर्जा दक्षता के उच्च स्तर को इंगित करता है।

रेखाचित्र 10: इलेक्ट्रिक ट्रेनों की ऊर्जा दक्षता (unit/kgTKM में)

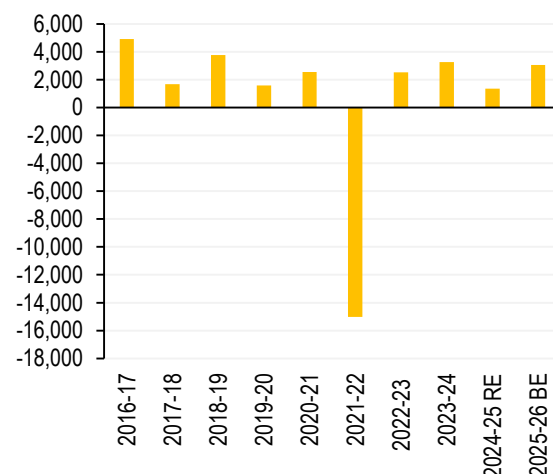


स्रोत: 2024 की रिपोर्ट संख्या 6, कैंग; पीआरएस।

सीमित राजस्व अधिशेष

पिछले दशक में रेलवे का औसतन राजस्व व्यय उसकी आंतरिक राजस्व प्राप्तियों का लगभग 99% रहा है। इसके परिणामस्वरूप रेलवे के लिए सीमित राजस्व अधिशेष उत्पन्न हुआ है, जिससे उसके लिए अपने संसाधनों से पूंजीगत कार्यों में निवेश करने की क्षमता सीमित हो गई है।

रेखाचित्र 11: सीमित राजस्व अधिशेष (करोड़ रुपए)

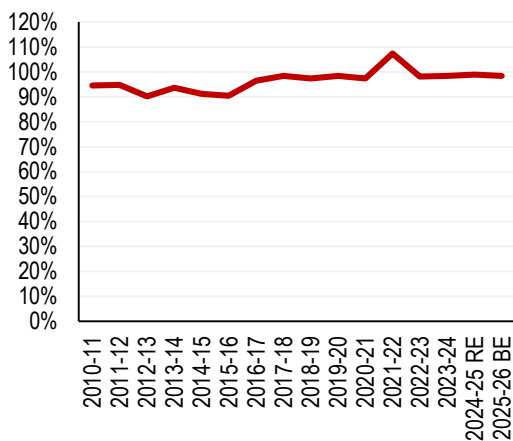


स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे वक्तव्य, केंद्रीय बजट दस्तावेज़, 2018-19 से 2025-26; पीआरएस।

परिचालन अनुपात रेलवे के कुल कार्यशील व्यय और आंतरिक राजस्व का अनुपात होता है। यह इस बात का संकेत होता है कि रेलवे 100 रुपए कमाने के लिए कितना खर्च करता है। एक उच्च परिचालन अनुपात खराब वित्तीय प्रदर्शन का दर्शाता है। 2016-17 से परिचालन अनुपात 96% से अधिक बना हुआ है।¹³ 2021-22 में परिचालन अनुपात 107% रहा। कैंग ने कहा था कि कुछ समायोजनों

के बिना, जैसे कि 2018-19 में अग्रिम प्राप्तियां और 2019-20 और 2020-21 में पेंशन लागत, उन वर्षों में परिचालन अनुपात 100% से अधिक हो सकता था।³⁹ 2025-26 के लिए परिचालन अनुपात 98.4% होने का अनुमान है।

रेखाचित्र 12: 2019-20 से परिचालन अनुपात 98% से अधिक



स्रोत: रेलवे सांख्यिकी प्रकाशन, वार्षिक पुस्तकें, 2010-11 से 2021-22, रेल मंत्रालय; व्यय प्रोफाइल, रेलवे वक्तव्य, केंद्रीय बजट दस्तावेज़, 2022-23 से 2025-26; पीआरएस।

सीमित अधिशेष से विभिन्न कोषों में विनियोग प्रभावित

मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) में विनियोग पुरानी परिसंपत्तियों को बदलने की लागत के वित्तपोषण के लिए होता है।⁴⁰ 2025-26 में डीआरएफ में विनियोग 1,500 करोड़ रुपए होने का अनुमान है। पिछले कुछ वर्षों में डीआरएफ के विनियोग में गिरावट आई है। हाल के वर्षों में वास्तविक विनियोग मूल योजना से कम रहा है (तालिका 7)।

तालिका 7: डीआरएफ को विनियोग (करोड़ रुपए में)

| वर्ष | बजटीय | वास्तविक |
|---------|-------|----------|
| 2017-18 | 5,000 | 1,540 |
| 2018-19 | 500 | 300 |
| 2019-20 | 500 | 400 |
| 2020-21 | 800 | 200 |
| 2021-22 | 800 | 0 |
| 2022-23 | 2,000 | 700 |
| 2023-24 | 1,000 | 800 |
| 2024-25 | 1,000 | 800* |

नोट: *2024-25 के लिए संशोधित अनुमान वास्तविक के रूप में दिखाया गया है। स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे वक्तव्य, केंद्रीय बजट दस्तावेज़, 2017-18 से 2025-26; पीआरएस।

2021-22 में डीआरएफ के लिए 800 करोड़ रुपए का बजट रखा गया था।⁴¹ इस राशि को देखते हुए कोई व्यय नहीं किया गया।^{13,41} डीआरएफ को कम आवंटन के कारण, पुरानी परिसंपत्तियों के नवीकरण में बैकलॉग बढ़ता जा रहा है। कैंग (2023) ने कहा था कि मार्च 2022 तक डीआरएफ की मदद से रिप्लेस की जाने वाली परिसंपत्तियों का कुल मूल्य 34,319 करोड़ रुपए होने का अनुमान लगाया गया था (तालिका 8)।¹³ सबसे ज्यादा बैकलॉग रोलिंग स्टॉक के लिए था, जिसके बाद ट्रैक रीन्यूअल का स्थान आता है।

तालिका 8: डीआरएफ को कम प्रावधान के कारण कार्यों में बैकलॉग (मार्च 2022 तक)

| कार्य | बैकलॉग (करोड़ रुपए में) |
|--------------------------------|-------------------------|
| रोलिंग स्टॉक | 23,763 |
| ट्रैक्स का रीन्यूअल | 3,542 |
| निर्माण इकाइयों सहित वर्कशॉप्स | 2,763 |
| कर्मचारी कल्याण | 1,683 |
| सिग्नलिंग और टेलीकम्यूनिकेशन | 1,465 |
| पुल और सुरंग कार्य | 1,077 |

स्रोत: 2022 की रिपोर्ट संख्या 13, कैंग; पीआरएस।

राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके)

केंद्र सरकार ने 2017-18 में आरआरएसके फंड बनाया था।⁴² यह कोष रेलवे की महत्वपूर्ण सुरक्षा परिसंपत्तियों को रीन्यू, रिप्लेस करने, बदलने या अपग्रेड करने के लिए बनाया गया था।⁴² इस कोष में पांच वर्ष की अवधि में एक लाख करोड़ रुपए का कॉरपस होना था।⁴² कोष के लिए सुनिश्चित वार्षिक परिव्यय हर वर्ष 20,000 करोड़ रुपए था, जिसमें केंद्र सरकार के योगदान के रूप में 15,000 करोड़ रुपए और रेलवे के आंतरिक संसाधनों से 5,000 करोड़ रुपए थे।⁴² इस कोष को 2022-23 से अगले पांच वर्षों के लिए बढ़ा दिया गया है।⁴³ कैग (2022) ने कहा था कि अपर्याप्त राजस्व अधिशेष के कारण रेलवे को अपने आंतरिक राजस्व के माध्यम से आरआरएसके को वित्त पोषित करने में कमी हो रही है (तालिका 9)।^{13,44} 2025-26 में आंतरिक राजस्व से इस कोष के लिए 2,000 करोड़ रुपए आवंटित किए गए हैं। 2024-25 में संशोधित अनुमान के अनुसार, इस कोष के लिए आवंटन बजट अनुमान से 49% कम होने की उम्मीद है।

तालिका 9: रेलवे संसाधनों से आरआरएसके को विनियोग (करोड़ रुपए में)

| वर्ष | बजटीय | वास्तविक |
|---------|-------|----------|
| 2017-18 | 1,000 | 0 |
| 2018-19 | 5,000 | 3,024 |
| 2019-20 | 5,000 | 201 |
| 2020-21 | 5,000 | 1,000 |
| 2021-22 | 5,000 | 0 |
| 2022-23 | 2,000 | 1,517 |
| 2023-24 | 1,000 | 1,760 |
| 2024-25 | 1,800 | 920* |

नोट: *2024-25 के लिए संशोधित अनुमान वास्तविक के रूप में दिखाया गया है। स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे वक्तव्य, केंद्रीय बजट दस्तावेज़, 2017-18 से 2025-26; पीआरएस।

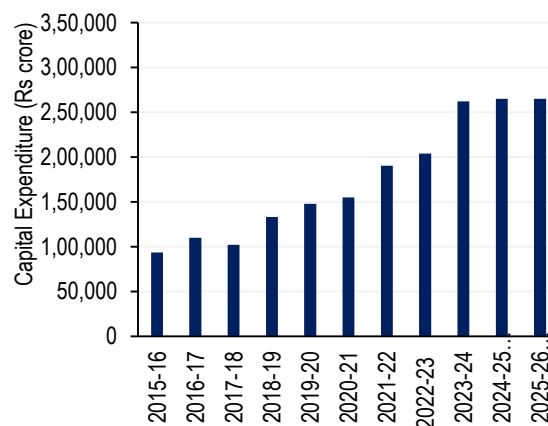
सरकार के बजटीय सहयोग से स्थायी पूंजीगत व्यय में मदद

2025-26 में रेलवे का पूंजीगत व्यय 2,65,200 करोड़ रुपए होने का अनुमान है, जिसमें 2015-16 की तुलना में 11% की वार्षिक वृद्धि है। हालांकि पूंजीगत व्यय का केवल 1% आंतरिक राजस्व से वित्तपोषित किया जाएगा। अनुमान है कि पूंजीगत व्यय का लगभग 95% केंद्र सरकार के बजटीय

सहयोग से वित्तपोषित किया जाएगा। 2014-15 और 2020-21 के बीच रेलवे ने पूंजीगत व्यय के वित्तपोषण के लिए अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (ईबीआर) के उपयोग में भी वृद्धि दर्ज की (रेखाचित्र 14)। लेकिन तब से इसकी हिस्सेदारी में गिरावट आई है। ईबीआर में उधारियां, संस्थागत वित्तपोषण और सार्वजनिक-निजी भागीदारी शामिल हैं। 2025-26 में पूंजीगत व्यय का 4% ईबीआर से वित्तपोषित होने का अनुमान है।

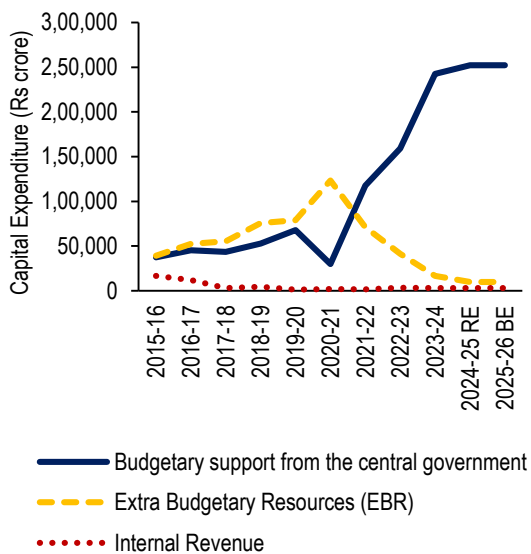
आर्थिक सर्वेक्षण 2024-25 में कहा गया है कि निर्माण, रखरखाव, मुद्रीकरण और प्रभाव मूल्यांकन जैसे क्षेत्रों में निजी क्षेत्र की भागीदारी इंफ्रास्ट्रक्चर निर्माण के लिए सरकार पर दबाव को कम कर सकती है और परियोजना को पूरा करने में भी तेजी ला सकती है।³⁸ रेलवे से संबंधित स्टैंडिंग कमिटी (2024) ने रेलवे के इंफ्रास्ट्रक्चर निर्माण में निजी भागीदारी को प्रोत्साहित करने का सुझाव दिया है।¹⁵

रेखाचित्र 13: 2025-26 में पूंजीगत व्यय 2024-25 के समान होने का अनुमान



स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे वक्तव्य, केंद्रीय बजट दस्तावेज़, 2014-15 से 2025-26; पीआरएस।

रेखाचित्र 14: 2025-26 में पूंजीगत व्यय ज्यादातर केंद्र सरकार के बजटीय सहयोग से वित्तपोषित



स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे वक्तव्य, केंद्रीय बजट दस्तावेज़, 2015-16 से 2025-26; पीआरएस।

तालिका 10: 2022-23 और 2024-25 के बीच पूंजीगत निर्माण के लक्ष्यों की उपलब्धियां

| प्रकार | 2022-23 | 2023-24 | 2024-25* |
|-----------------|---------|---------|----------|
| नई लाइनें | 605% | 468% | 100% |
| गेज परिवर्तन | 48% | 173% | 100% |
| डबलिंग | 187% | 80% | 100% |
| डीजल लोको | 103% | 105% | 100% |
| इलेक्ट्रिक लोको | 84% | 106% | 125% |
| कोच | 78% | 94% | 94% |
| वैगन | 138% | 78% | 79% |
| ट्रैक रीन्यूअल | 141% | 124% | 100% |
| बिजलीकरण | 101% | 111% | - |

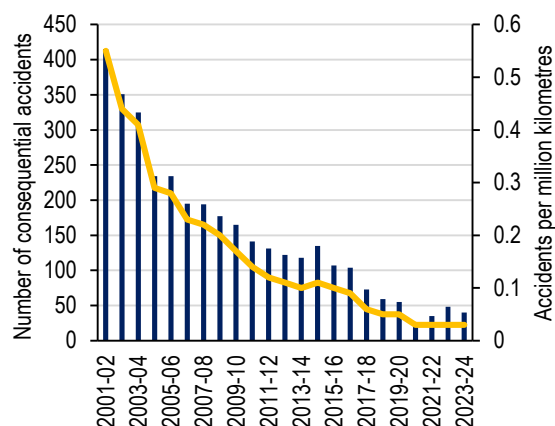
नोट: *संशोधित अनुमान के अनुसार। स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे वक्तव्य, केंद्रीय बजट दस्तावेज़, 2022-23 से 2025-26; पीआरएस।

रेलवे सुरक्षा

2000-01 और 2023-24 के बीच विभिन्न परिणाम देने वाली (कॉन्सिक्वेंशियल) 3,953 रेल दुर्घटनाएं हुईं।⁴⁵ इसमें 2022-23 में 48 दुर्घटनाएं और 2023-24 में 40 दुर्घटनाएं शामिल हैं।⁴⁶ दुर्घटनाओं से तात्पर्य ऐसी घटना से है जो रेलवे, उसके इंजन या यात्रियों की सुरक्षा को प्रभावित करती है या प्रभावित कर सकती है।⁴⁷ कॉन्सिक्वेंशियल दुर्घटनाओं के गंभीर परिणाम होते हैं, और इनमें मानव चोट, मानव जीवन की हानि, संपत्ति की हानि या रेल यातायात में रुकावट शामिल हो

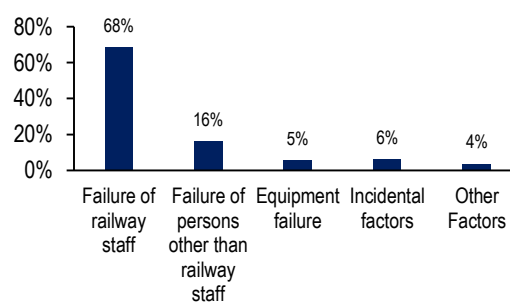
सकती है। कॉन्सिक्वेंशियल दुर्घटनाओं में आमतौर पर रेल की टक्कर, उसमें आग लगना या उसका पटरी से उतरना शामिल होता है। रेल मंत्रालय दुर्घटनाओं की व्यापकता को प्रति 10 लाख किलोमीटर पर दुर्घटनाओं की संख्या के आधार पर भी मापता है। 2000-01 में प्रति 10 लाख किलोमीटर पर 0.65 दुर्घटनाएं हुईं।⁴⁵ 2023-24 में यह आंकड़ा घटकर 0.03 रह गया।^{45,46}

रेखाचित्र 15: पिछले कुछ वर्षों में प्रति 10 लाख किलोमीटर पर दुर्घटनाओं में कमी आई है



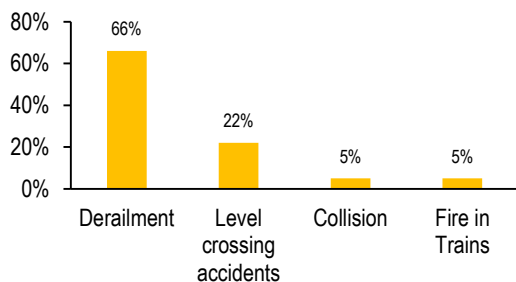
स्रोत: विभिन्न वर्षों की रेलवे ईयर बुक्स; “परिणामी ट्रेन दुर्घटनाओं में भारी गिरावट, 2000-01 में 473 से 2022-23 में 48”, प्रेस सूचना ब्यूरो, रेल मंत्रालय, 21 जुलाई, 2023; अतारांकित प्रश्न संख्या 2191, राज्यसभा, रेल मंत्रालय, 9 अगस्त 2024; पीआरएस।

रेखाचित्र 16: कर्मचारियों की विफलता को 2017-18 और 2021-22 के बीच दुर्घटनाओं के प्रमुख कारण के रूप में दर्ज किया गया



स्रोत: विभिन्न वर्षों की रेलवे ईयर बुक्स, 2017-18 से 2021-22; पीआरएस।

रेखाचित्र 17: कुल दुर्घटनाओं के प्रतिशत के रूप में 2017-18 और 2022-23 के बीच रेल दुर्घटनाओं के प्रकार



स्रोत: रेलवे ईयर बुक्स, 2017-18 से 2021-22; पीआरएस।

कैंग (2021) ने कहा था कि रेल के पटरी से उतरने के कई कारण हैं, जैसे: (i) खराब ड्राइविंग या तेज गति, (ii) ट्रैक के रखरखाव में कमी, (iii) अनुमत सीमा से परे ट्रैक मापदंडों का पालन न करना, (iv) कोच/वैगन में त्रुटियां, और (v) शंटिंग ऑपरेशंस में गलतियां।⁴⁸ उसने कहा था कि रेलवे ट्रैक्स की स्थिति का आकलन करने के लिए निरीक्षण में भी 30-100% के करीब कमियां हैं।⁴⁸ कैंग के अनुसार, निरीक्षण करने पर पाया गया कि

63% नॉन-एसी कोचों में फायर एक्स्टिंग्विशर नहीं थे।⁴⁸

रेलवे ने सुरक्षा संबंधी समस्याओं को हल करने के लिए कुछ उपाय किए हैं, जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं: (i) मैकेनिकल सिग्नलिंग का रिप्लेसमेंट, (ii) मानवरहित लेवल क्रॉसिंग को हटाना, और (iii) कवच-स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली की शुरुआत।⁴⁹ कवच का परीक्षण दक्षिण-मध्य रेलवे में 1,465 रूट किलोमीटर पर किया गया है।⁴⁹ कवच की स्थापना लागत लगभग 50 लाख रुपए/किमी और 80 लाख रुपए/लोकोमोटिव है।⁵⁰ दिसंबर 2024 तक कवच पर 1,547 करोड़ रुपए खर्च हो चुके हैं।⁵⁰

तालिका 11: नवंबर 2024 तक कवच पर प्रगति

| माइलस्टोन | प्रगति |
|-----------------------------|----------------|
| ऑप्टिकल फाइबर बिछाना | 5,133 किमी |
| दूरसंचार टावरों की स्थापना | 540 टावर |
| स्टेशनों पर कवच की स्थापना | 533 स्टेशन |
| लोकोमोटिव पर कवच की स्थापना | 707 लोको |
| ट्रैक-साइड उपकरण की स्थापना | 3,434 रूट किमी |

स्रोत: अतारांकित प्रश्न संख्या. 2,969, राज्यसभा, रेल मंत्रालय, 20 दिसंबर, 2024; पीआरएस।

अनुलग्नक

तालिका 12: यात्री यातायात का विवरण (यातायात की मात्रा मिलियन पीकेएम में, आय करोड़ रुपए में)

| मद | 2023-24 वास्तविक | | 2024-25 संशोधित | | 2025-26 बजटीय | | % परिवर्तन (2024-25 संअ से 2025-26 बअ) | | 2025-26 बअ में हिस्से का % | |
|-------------------------|---------------------|------------------|--------------------|------------------|------------------|------------------|--|-----------|-------------------------------|-------------|
| | आय | मात्रा | आय | मात्रा | आय | मात्रा | आय | मात्रा | आय | मात्रा |
| कुल उपशहरी (क) | 2,862 | 1,18,506 | 2,874 | 1,20,173 | 3,071 | 1,24,374 | 7% | 3% | 3% | 9.5% |
| कुल गैर उपशहरी (ख) | 67,832 | 9,46,194 | 77,126 | 10,83,552 | 89,729 | 11,86,209 | 16% | 9% | 97% | 91% |
| एसी प्रथम श्रेणी | 1,138 | 3,574 | 1,295 | 4,157 | 1,527 | 4,796 | 18% | 15% | 2% | 0.4% |
| एसी 2 टियर | 6,671 | 35,388 | 7,560 | 40,986 | 8,776 | 46,571 | 16% | 14% | 9% | 4% |
| एसी 3 टियर | 25,015 | 1,79,822 | 30,089 | 2,21,045 | 37,115 | 2,66,885 | 23% | 21% | 40% | 20% |
| एग्जीक्यूटिव श्रेणी | 490 | 1,166 | 698 | 1,697 | 987 | 2,349 | 41% | 38% | 1% | 0.2% |
| एसी चेयर कार | 3,326 | 16,680 | 4,281 | 21,936 | 5,626 | 28,219 | 31% | 29% | 6% | 2% |
| प्रथम श्रेणी (एमई) | 32 | 22 | 37 | 26 | 41 | 28 | 11% | 8% | 0% | 0.002% |
| प्रथम श्रेणी (साधारण) | 5 | 118 | 6 | 131 | 7 | 147 | 15% | 12% | 0% | 0.01% |
| स्लीपर श्रेणी (एमई) | 15,113 | 2,67,530 | 15,597 | 2,82,167 | 16,509 | 2,92,321 | 6% | 4% | 18% | 22% |
| स्लीपर श्रेणी (साधारण) | 6 | 92 | 6 | 82 | 6 | 82 | 2% | 0% | 0% | 0.01% |
| द्वितीय श्रेणी (एमई) | 15,213 | 3,98,222 | 16,041 | 4,29,125 | 17,511 | 4,58,501 | 9% | 7% | 19% | 35% |
| द्वितीय श्रेणी (साधारण) | 821 | 43,580 | 1,517 | 82,200 | 1,626 | 86,310 | 7% | 5% | 2% | 7% |
| कुल (ए+बी) | 70,693 | 10,64,700 | 80,000 | 12,03,725 | 92,800 | 13,10,583 | 16% | 9% | 100% | 100% |

नोट: पीकेएम- पैसंजर किलोमीटर (एक पीकेएम, यानी एक किलोमीटर पर जाने वाला यात्री), संअ - संशोधित अनुमान, बअ- बजट अनुमान। एमई: मेल और एक्सप्रेस। स्रोत: व्यय प्रोफाइल; केंद्रीय बजट 2025-26; पीआरएस।

तालिका 13: माल ढुलाई का विवरण (यातायात की मात्रा मिलियन एटीकेएम में; आय करोड़ रुपए में)

| मद | 2023-24 वास्तविक | | 2024-25 संशोधित | | 2025-26 बजटीय | | % परिवर्तन (2024-25 संअ से 2025-26 बअ) | | 2025-26 बअ में हिस्से का % | |
|--------------------------------------|---------------------|-----------------|--------------------|-----------------|------------------|-----------------|--|-----------|-------------------------------|-------------|
| | आय | मात्रा | आय | मात्रा | आय | मात्रा | आय | मात्रा | आय | मात्रा |
| कोयला | 85,131 | 4,26,075 | 93,126 | 4,31,771 | 98,503 | 4,39,758 | 6% | 2% | 52% | 45% |
| अन्य वस्तुएं | 11,322 | 84,107 | 11,536 | 84,002 | 12,547 | 88,949 | 9% | 6% | 7% | 9% |
| सीमेंट | 13,303 | 89,112 | 11,565 | 77,954 | 12,789 | 82,739 | 11% | 6% | 7% | 9% |
| कंटेनर सेवा | 8,117 | 76,894 | 9,777 | 73,814 | 10,170 | 76,796 | 4% | 4% | 5% | 8% |
| खाद्यान्न | 7,024 | 58,415 | 8,303 | 58,172 | 7,891 | 58,800 | -5% | 1% | 4% | 6% |
| लौह अयस्क | 13,156 | 64,954 | 13,893 | 58,949 | 14,110 | 61,464 | 2% | 4% | 8% | 6% |
| पिग आयरन और फिनिश स्टील | 11,464 | 71,968 | 11,180 | 54,804 | 10,847 | 59,510 | -3% | 9% | 6% | 6% |
| उर्वरक | 7,068 | 50,360 | 7,551 | 48,609 | 7,651 | 48,600 | 1% | -0.02% | 4% | 5% |
| पेट्रोलियम, तेल और ल्यूब्रिकेंट्स | 6,707 | 35,394 | 7,222 | 33,795 | 7,367 | 33,990 | 2% | 1% | 4% | 4% |
| स्टील प्लांट्स के लिए कच्चा माल * | 2,589 | 16,689 | 2,906 | 16,080 | 3,053 | 16,695 | 5% | 4% | 2% | 2% |
| कुल | 1,68,293 | 9,73,968 | 1,80,000 | 9,37,950 | 1,88,000 | 9,67,301 | 4% | 3% | 100% | 100% |

नोट: एनटीकेएम- नेट टन किलोमीटर (एक एनटीकेएम एक किलोमीटर के लिए माल ढुलाई का शुद्ध वजन होता है), संअ - संशोधित अनुमान, बअ- बजट अनुमान। *कोयला और लौह अयस्क को छोड़कर। स्रोत: वयय प्रोफाइल; केंद्रीय बजट 2025-26; पीआरएस।

तालिका 14: पूंजी व्यय के विवरण (करोड़ रुपए में)

| मद | 2023-24 वास्तविक | 2024-25 बअ | 2024-25 संअ | 2025-26 बअ | 24-25 संअ से 25-26 बअ में परिवर्तन का % |
|--|---------------------|-----------------|-----------------|-----------------|---|
| नई लाइन (निर्माण) | 33,702 | 34,603 | 31,459 | 32,235 | 2.5% |
| गेज परिवर्तन | 4,488 | 4,720 | 4,536 | 4,550 | 0.3% |
| डबलिंग | 36,806 | 29,312 | 31,032 | 32,000 | 3.1% |
| यातायात सुविधाएं-याई रीमॉडलिंग और अन्य | 7,375 | 8,983 | 8,599 | 8,601 | 0.0% |
| रोलिंग स्टॉक | 53,958 | 52,314 | 58,852 | 58,895 | 0.1% |
| लीज्ड एसेट्स- कैपिटल कंपोनेंट का भुगतान | 20,741 | 24,270 | 24,920 | 27,905 | 12.0% |
| सड़क सुरक्षा कार्य-सड़क के ऊपर/नीचे पुल | 6,097 | 9,275 | 7,474 | 7,000 | -6.3% |
| ट्रैक्स का रीन्यूअल | 17,850 | 17,652 | 22,669 | 22,800 | 0.6% |
| बिजलीकरण परियोजनाएं | 5,807 | 6,472 | 6,072 | 6,150 | 1.3% |
| अन्य इलेक्ट्रिकल वर्क्स सहित टीआरडी | 1,434 | 1,682 | 1,633 | 1,651 | 1.1% |
| निर्माण इकाइयों सहित वर्कशॉप्स | 4,515 | 4,904 | 4,546 | 4,624 | 1.7% |
| कर्मचारी कल्याण | 669 | 815 | 737 | 833 | 13.0% |
| ग्राहक सुविधाएं | 8,122 | 15,511 | 12,994 | 12,118 | -6.7% |
| सरकारी वाणिज्यिक उपक्रम- सार्वजनिक उपक्रम/जेवी/एसपीवी में निवेश | 31,909 | 32,761 | 27,571 | 22,444 | -18.6% |
| मेट्रोपोलिटन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट्स | 4,487 | 4,090 | 3,940 | 4,003 | 1.6% |
| अन्य | 7,631 | 7,838 | 8,166 | 9,391 | 15.0% |
| ईबीआर- साझेदारी | 16,625 | 10,000 | 10,000 | 10,000 | 0.0% |
| कुल | 2,62,217 | 2,65,200 | 2,65,200 | 2,65,200 | 0.0% |

नोट: संअ: संशोधित अनुमान; बअ: बजट अनुमान। ईबीआर: अतिरिक्त बजटीय संसाधन। स्रोत: व्यय प्रोफाइल; केंद्रीय बजट 2025-26; पीआरएस।

तालिका 15: पूंजीगत व्यय के लिए भौतिक लक्ष्य और उपलब्धि

| मद | 2023-24 | | | 2024-25 | | | 2025-26 | 24-25 संज से 25-26 बज में परिवर्तन का % |
|---------------------------------------|------------|-------------|-------|------------|----------------|------------------------------------|------------|---|
| | बजट लक्ष्य | उपलब्धि | | बजट लक्ष्य | संशोधित लक्ष्य | बजट लक्ष्य के % के रूप में संशोधित | बजट लक्ष्य | |
| | | इकाइयों में | % में | | | | | |
| नई लाइनों का निर्माण (किलोमीटर मार्ग) | 600 | 2,806 | 468% | 700 | 700 | 100% | 700 | 0% |
| गेज परिवर्तन (किलोमीटर मार्ग) | 150 | 259 | 173% | 200 | 200 | 100% | 200 | 0% |
| लाइनों की डबलिंग (किलोमीटर मार्ग) | 2,800 | 2,244 | 80% | 2,900 | 2,900 | 100% | 2,600 | -10% |
| रोलिंग स्टॉक (वाहन इकाइयां) | | | | | | | | |
| डीजल लोकोमोटिव्स | 100 | 105 | 105% | 100 | 100 | 100% | 100 | 0% |
| इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव्स | 1,290 | 1,367 | 106% | 1,280 | 1,600 | 125% | 1,600 | 0% |
| कोच | 6,978 | 6,560 | 94% | 8,405 | 7,910 | 94% | 9,423 | 19% |
| वैगन | 26,000 | 20,186 | 78% | 38,000 | 30,000 | 79% | 38,000 | 27% |
| ट्रेक्स का रीन्यूअल (ट्रेक किलोमीटर) | 4,800 | 5,950 | 124% | 5,000 | 5,000 | 100% | 5,500 | 10% |
| बिजलीकरण परियोजनाएं (किलोमीटर मार्ग) | 6,500 | 7,188 | 111% | - | - | - | - | - |

स्रोत: व्यय प्रोफाइल; केंद्रीय बजट दस्तावेज, 2024-25 और 2025-26; पीआरएस।

¹ Indian Railways Website, as accessed on January 30, <https://indianrailways.gov.in/>.

² The modal share of rail in inland transport and infrastructure investment, International Union of Railways, November 21, 2023, https://uic.org/com/IMG/pdf/the_modal_share_of_rail_in_inland_transport_and_infrastructure_investment.pdf.

³ Mission 3000 MT of Railways, Railway Board, Ministry of Railways, June 2022, <https://ia600109.us.archive.org/25/items/mission-3000-mt-of-railways/Mission-3000MT-of-Railways.pdf>.

⁴ "Indian Railways 2024: Major Investments, Enhanced Safety, and Modernization to Drive Future Growth", Press Information Bureau, Ministry of Railways, July 29, 2024, <https://static.pib.gov.in/WriteReadData/specificdocs/documents/2024/aug/doc202485364501.pdf>.

⁵ National Electricity Plan, Volume I, Central Electricity Authority, March, 2023, <https://cdnbbsr.s3waas.gov.in/s3716e1b8c6cd17b771da77391355749f3/uploads/2023/09/202309011256071349.pdf>.

⁶ Draft National Rail Plan, Indian Railways, 2020, <https://indianrailways.gov.in/NRP-%20Draft%20Final%20Report%20with%20annexures.pdf>.

⁷ Indian Railways Statistical Publications, Year Book, 2022-23, https://indianrailways.gov.in/railwayboard/uploads/directorate/stat_econ/2024/Year%20Book%202022-23%20English.pdf.

⁸ Statement-20, Speed of Goods Trains in 2011-12 and 2012-13, Annual Statistical Statements 2012-13, Indian Railways, https://indianrailways.gov.in/railwayboard/uploads/directorate/stat_econ/IRSB_2012-13/PDF/IR_Statistical_Statements_BI/20.pdf.

⁹ Annual Report of Dedicated Freight Corridor Corporation of India Ltd, 2023-24, https://dfccil.com/images/uploads/img/DFCCIL-Annual-Report-2024_Final_3M0F.pdf.

¹⁰ Dedicated Freight Corridor Projects, Press Information Bureau, Ministry of Railways, February 9, 2024, <https://pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2004494>.

¹¹ 'National Rail Plan aims to increase share of freight traffic from current percentage of 27 to 45 by 2030', Press Information Bureau, Ministry of Railways, December 14, 2022, <https://pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=1883514>.

¹² Unstarred Question No 1489, Rajya Sabha, Ministry of Railways, December 4, 2024, https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/183/AU1489_I0XFMH.pdf?source=pqals.

¹³ Report No. 13, Railway Finances for the year ended 2022, Comptroller and Auditor General of India, August 8, 2023, <https://cag.gov.in/rly/new-delhi-ii/en/audit-report/download/119077>.

¹⁴ 'Improving Rail Efficiency and Share in India's Freight Transport', NITI Aayog, <https://www.niti.gov.in/sites/default/files/2023-03/Efficiency%20and%20competitiveness%20of%20Indian%20Railways.pdf>.

- ¹⁵ Report No. 1, Demands for Grants (2024-25), Standing Committee on Railways, December, 2024, https://sansad.in/getFile/Isscommittee/Railways/18_Railways_1.pdf?source=loksabhadocs.
- ¹⁶ Report No. 3, Standing Committee on Railways, Lok Sabha, March 2, 2020, https://eparlib.nic.in/handle/123456789/790821?view_type=browse.
- ¹⁷ Reviewing the Impact of "Social Service Obligations" by Indian Railways, NITI Aayog, http://164.100.94.191/niti/writereaddata/files/document_publication/Social-Costs.pdf.
- ¹⁸ Unstarred Question No. 2680, Lok Sabha, Ministry of Railways, December 11, 2024, https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/183/AU2680_lqxhW2.pdf?source=pqals.
- ¹⁹ Unstarred Question No. 1393, Rajya Sabha, Ministry of Railways, August 2, 2024, https://sansad.in/getFile/annex/265/AU1393_FQpYPU.pdf?source=pqars.
- ²⁰ Enhancing Rail Travel: The Vande Bharat Express Story, Press Information Bureau, Ministry of Railways, <https://pib.gov.in/PressNoteDetails.aspx?NotId=152077&ModuleId=3®=3&lang=1>.
- ²¹ Starred Question No. 282, Rajya Sabha, Ministry of Railways, December 20, 2024, https://sansad.in/getFile/annex/266/AS282_Z0uBKK.pdf?source=pqars.
- ²² Unstarred Question No. 2973, Rajya Sabha, Ministry of Railways, December 20, 2024, https://sansad.in/getFile/annex/266/AU2973_EY8OH7.pdf?source=pqars.
- ²³ "Vande Bharat Sleeper Trains to soon bring world class travel experience to long distance Rail commuters", Press Information Bureau, Ministry of Railways, January 3, 2025, <https://pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2089809#:~:text=The%20Vande%20Bharat%20sleeper%20train,rail%20commuters%20across%20the%20nation>.
- ²⁴ "Bharat Gaurav' trains undertake 172 trips carrying over 96,000 tourists in 2023", Press Information Bureau, Ministry of Railways, January 16, 2024, <https://pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=1996588>.
- ²⁵ 'Amrit Bharat Station Scheme', Ministry of Railways, <https://www.india.gov.in/spotlight/amrit-bharat-station-scheme>.
- ²⁶ "Railways Finances", Report No. 23 of 2022, CAG, December 21, 2022, https://cag.gov.in/webroot/uploads/download_audit_report/2022/Report-No.-23-of-2022_Railway_English_DSC063a2e6ca00eb78.95210994.pdf.
- ²⁷ Unstarred Question No. 2328, answered on March 15, 2023, Lok Sabha, Ministry of Railways, <https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/1711/AU2328.pdf?source=pqals#:~:text=started%20from%202009%2D10,the%20Financial%20Year%202023%2D24>.
- ²⁸ Unstarred Question No. 2196, answered on August 9, 2024, Rajya Sabha, Ministry of Railways, <https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/1711/AU2328.pdf?source=pqals#:~:text=started%20from%202009%2D10,the%20Financial%20Year%202023%2D24>.
- ²⁹ Unstarred Question No. 2853, answered on March 24, 2023, Rajya Sabha, Ministry of Railways, <https://sansad.in/getFile/annex/259/AU2853.pdf?source=pqars>.
- ³⁰ Unstarred Question No. 2194, answered on December 13, 2024, Rajya Sabha, Ministry of Railways, https://sansad.in/getFile/annex/266/AU2194_ZJOGoc.pdf?source=pqars.
- ³¹ "Report of the Committee on Revisiting and Revitalising Public Private Partnership Model of Infrastructure", Department of Economic Affairs, Ministry of Finance, November 2015, [https://www.pppinindia.gov.in/report/Report%20of%20the%20Committee%20on%20Revisiting%20&%20Revitalizing%20the%20Public%20Private%20Partnership%20Model%20of%20Infrastructure%20\(Kelkar%20Committee%20Report\).pdf_1685171086.pdf](https://www.pppinindia.gov.in/report/Report%20of%20the%20Committee%20on%20Revisiting%20&%20Revitalizing%20the%20Public%20Private%20Partnership%20Model%20of%20Infrastructure%20(Kelkar%20Committee%20Report).pdf_1685171086.pdf).
- ³² Report No. 14, Demands for Grants, Standing Committee on Railways, March 13, 2023, https://sansad.in/getFile/Isscommittee/Railways/17_Railways_14.pdf?source=loksabhadocs.
- ³³ Report No. 3, Standing Committee on Railways, Lok Sabha, March 2, 2020, https://eparlib.nic.in/handle/123456789/790821?view_type=browse.
- ³⁴ Cabinet approves Unified Pension Scheme, Press Information Bureau, Cabinet, August 24, 2024, <https://pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2048607>.
- ³⁵ Statement 27a, Part-IV Establishment and Public Enterprises, Expenditure Profile, Union Budget 2025-26, <https://www.indiabudget.gov.in/doc/eb/stat27a.pdf>.
- ³⁶ Report No. 6, Energy management in Train operations and renewable energy initiatives of the Railways, CAG, 2024, <https://cag.gov.in/en/audit-report/download/120362>.
- ³⁷ Unstarred Question No. 1456, Lok Sabha, Ministry of Railways, December 4, 2024, https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/183/AU1456_usWoHE.pdf?source=pqals.
- ³⁸ Economic Survey of India, 2024, <https://www.indiabudget.gov.in/economicsurvey/doc/echapter.pdf>.
- ³⁹ Report No. 8, Railway Finances for the year ended 2019, Comptroller and Auditor General of India, September 23, 2020, <https://cag.gov.in/en/audit-report/details/110788>.
- ⁴⁰ Appendix 1, Finance Audit on Railways, Comptroller and Auditor General of India, 2018, https://cag.gov.in/uploads/download_audit_report/2018/Appendix_of_Report_No.1_of_2018_-_Finance_Audit_on_Railways_Finances_in_Indian_Railways_Union_Government.pdf.
- ⁴¹ Railway Statements, Union Budgets of year 2022-23 to 2024-25, https://www.indiabudget.gov.in/previous_union_budget.php.
- ⁴² From 2017-18 to 2021-22, an expenditure of 1.08 lakh crore was incurred on Rashtriya Rail Sanraksha Kosh works, Press Information Bureau, Ministry of Railways, July 21, 2023, <https://pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=1941437>.
- ⁴³ Steps Taken By Government To Enhance The Level Of Passenger Safety In Railways, Press Information Bureau, Ministry of Railways, February 7, 2024, [https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2003511#:~:text=In%202022%2D23%2C%20the%20Govt,GBS\)%20of%20E2%82%B9%2045%2C000%20crores](https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2003511#:~:text=In%202022%2D23%2C%20the%20Govt,GBS)%20of%20E2%82%B9%2045%2C000%20crores).
- ⁴⁴ Railway Statements, Union Budgets of year 2022-23 to 2024-25, https://www.indiabudget.gov.in/previous_union_budget.php.
- ⁴⁵ "Steep decline in consequential train accidents from 473 in 2000-01 to 48 In 2022-23", Press Information Bureau, Ministry of Railways, July 21, 2023, <https://pib.gov.in/PressReleaseDetail.aspx?PRID=1941440®=3&lang=1>.

⁴⁶ Unstarred Question No. 2191, Rajya Sabha, Ministry of Railways, August 9, 2024, https://sansad.in/getFile/annex/265/AU2191_VByscD.pdf?source=pqars.

⁴⁷ Definition & Classification of Accidents, Indian Railways, <https://cr.indianrailways.gov.in/cris/uploads/files/1457412655429-Accident%20Manual.pdf>.

⁴⁸ Report No. 22 of 2022, Derailment in Indian Railways, CAG, https://cag.gov.in/webroot/uploads/download_audit_report/2022/Report-No.-22-of-2022_Railway_English_DSC-063a2dda55f3ce6.38649271.pdf.

⁴⁹ Unstarred question No, 2969, Rajya Sabha, Ministry of Railways, December 20, 2024, https://sansad.in/getFile/annex/266/AU2969_eHz2ha.pdf?source=pqars.

⁵⁰ Unstarred Question No. 2184, Rajya Sabha, Ministry of Railways, December 13, 2024, https://sansad.in/getFile/annex/266/AU2184_fnetav.pdf?source=pqars.

स्वीकरण: प्रस्तुत रिपोर्ट आपके समक्ष सूचना प्रदान करने के लिए प्रस्तुत की गई है। पीआरएस लेजिसलेटिव रिसर्च (पीआरएस) के नाम उल्लेख के साथ इस रिपोर्ट का पूर्ण रूपेण या आंशिक रूप से गैर व्यावसायिक उद्देश्य के लिए पुनःप्रयोग या पुनर्वितरण किया जा सकता है। रिपोर्ट में प्रस्तुत विचार के लिए अंततः लेखक या लेखिका उत्तरदायी हैं। यद्यपि पीआरएस विश्वसनीय और व्यापक सूचना का प्रयोग करने का हर संभव प्रयास करता है किंतु पीआरएस दावा नहीं करता कि प्रस्तुत रिपोर्ट की सामग्री सही या पूर्ण है। पीआरएस एक स्वतंत्र, अलाभकारी समूह है। रिपोर्ट को इसे प्राप्त करने वाले व्यक्तियों के उद्देश्यों अथवा विचारों से निरपेक्ष होकर तैयार किया गया है। यह सारांश मूल रूप से अंग्रेजी में तैयार किया गया था। हिंदी रूपांतरण में किसी भी प्रकार की अस्पष्टता की स्थिति में अंग्रेजी के मूल सारांश से इसकी पुष्टि की जा सकती है।