

# अनुदान मांग 2026-27 का विश्लेषण

## रेलवे

### मुख्य बिंदु

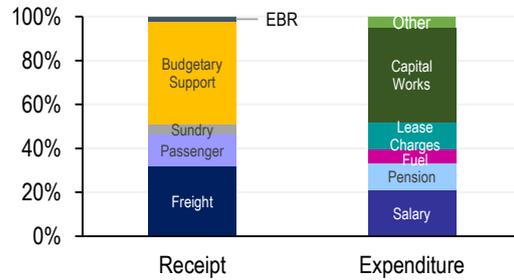
- माल ढुलाई से होने वाली आय यात्री सेवाओं को सबसिडी प्रदान करती है। माल ढुलाई मुख्य रूप से कोयले और अन्य थोक वस्तुओं पर केंद्रित है। कंटेनर सेवाओं का हिस्सा कम रहा है, हालांकि इसमें धीमी वृद्धि दर्ज की गई है।
- परिचालन अनुपात 98% से अधिक है, जिससे पूंजीगत कार्यों के लिए राजस्व अधिशेष बहुत कम बचता है। 2026-27 में राजस्व का 90% वेतन, पेंशन और लीज संबंधी देनदारियों के लिए निर्धारित है। आठवें वेतन आयोग के सुझावों को लागू करने से व्यय का दबाव बढ़ सकता है।
- पूंजीगत व्यय मुख्य रूप से बजटीय सहयोग के माध्यम से ही किया जा रहा है। ट्रेनों की औसत गति और पूंजी की दक्षता जैसे प्रदर्शन संकेतकों में अभी तक कोई महत्वपूर्ण सुधार नहीं हुआ है।

रेलवे के वित्तीय विवरण 1 फरवरी, 2026 को वित्त मंत्री निर्मला सीतारमण द्वारा केंद्रीय बजट के साथ प्रस्तुत किए गए थे। भारतीय रेलवे केंद्र सरकार का एक व्यावसायिक उपक्रम है। रेल मंत्रालय रेलवे बोर्ड के माध्यम से रेलवे का संचालन करता है।<sup>1</sup>

रेलवे के व्यय को निम्नलिखित के माध्यम से वित्तपोषित किया जाता है: (i) उसके 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)। वेतन, पेंशन और परिसंपत्तियों के रखरखाव सहित परिचालन व्यय रेलवे के आंतरिक संसाधनों से पूरा किया जाता है। इन खर्चों को पूरा करने के बाद प्राप्त राजस्व पूंजीगत व्यय (जैसे कि रेलवे लाइनों का निर्माण,

पटरियों का नवीनीकरण और वैगनों की खरीद) के लिए अपर्याप्त है। इसलिए, पूंजीगत व्यय के लिए केंद्र सरकार से अनुदान और अतिरिक्त बजटीय संसाधनों का भी सहारा लिया जाता है। यह रिपोर्ट रेलवे के 2026-27 के प्रस्तावित व्यय और उसकी वित्तीय स्थिति का विश्लेषण करती है।

**रेखाचित्र 1: रेलवे का आंतरिक राजस्व उसके पूंजीगत व्यय को वित्तपोषित करने के लिए अपर्याप्त है (2026-27 बअ)**



नोट: लीज शुल्क - लीज पर ली गई संपत्तियों के लिए भारतीय रेलवे वित्त निगम को किए गए भुगतान। EBR: अतिरिक्त बजटीय संसाधन। BE: बजट अनुमान। स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे विवरण, केंद्रीय बजट दस्तावेज, 2026-27; पीआरएस।

### बजट भाषण 2026-27 में घोषणाएं

- पूर्व-पश्चिम समर्पित माल ढुलाई गलियारा (डीएफसी):** पश्चिम बंगाल के दानकुनी को गुजरात के सूरत से जोड़ने वाले एक नए डीएफसी का प्रस्ताव रखा गया है। यह मौजूदा पश्चिमी डीएफसी से जुड़ेगा और ओडिशा, छत्तीसगढ़, महाराष्ट्र और मध्य प्रदेश से होकर गुजरेगा।
- हाई-स्पीड रेल कॉरिडोर:** मुंबई, हैदराबाद, बेंगलुरु, पुणे, चेन्नई और वाराणसी जैसे प्रमुख शहरों को जोड़ने वाले सात हाई-स्पीड रेल कॉरिडोर प्रस्तावित किए गए हैं। इन कॉरिडोरों की लंबाई लगभग 4,000 किलोमीटर होने और इनमें लगभग 16 लाख करोड़ रुपये का निवेश होने की संभावना है।

## बजट की झलकियां

- राजस्व:** रेलवे का आंतरिक राजस्व 2026-27 के लिए 3.02 लाख करोड़ रुपए रहने का अनुमान है। यह 2025-26 के संशोधित अनुमान से 8.4% अधिक है।
- यातायात राजस्व:** 2026-27 में 99.7% राजस्व यातायात संचालन से प्राप्त होने का अनुमान है। यातायात राजस्व का 62% माल ढुलाई (1.89 लाख करोड़ रुपए) से और 29% यात्री सेवाओं (87,300 करोड़ रुपए) से आने का अनुमान है। माल ढुलाई और यात्री सेवाओं से राजस्व में पिछले वर्ष की तुलना में क्रमशः 5.8% और 9.1% की वृद्धि का अनुमान है।
- 2025-26 में, माल ढुलाई राजस्व बजट से 5.1% कम रहने का अनुमान है। इसी वर्ष, यात्री सेवाओं से राजस्व बजट लक्ष्य से 13.8% कम रहने की उम्मीद है।
- राजस्व व्यय:** वर्ष 2026-27 में कुल राजस्व व्यय 2,99,500 करोड़ रुपए रहने का अनुमान है, जो वर्ष 2025-26 के संशोधित अनुमान से 8.1% अधिक है।
- पूँजीगत व्यय:** वर्ष 2026-27 में पूँजीगत व्यय 2,93,030 करोड़ रुपए रहने का अनुमान है, जो वर्ष 2025-26 के संशोधित अनुमान से 10.5% अधिक है। केंद्र सरकार से बजटीय सहायता 2,78,030 करोड़ रुपए रहने का अनुमान है, जिससे पूँजीगत व्यय का 95% वित्तपोषण होगा। वर्ष 2026-27 में बजटीय सहायता पिछले वर्ष की तुलना में 10% अधिक रहने का अनुमान है।
- परिचालन अनुपात (ऑपरेटिंग रेशो):** 2026-27 में परिचालन अनुपात 98.4% रहने का अनुमान है। यह 2025-26 के संशोधित अनुमान (98.8%) से कम है। हालांकि, 2025-26 में यह अनुपात प्रारंभिक बजट अनुमान (98.4%) से अधिक रहने की उम्मीद 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 पूँजीगत व्यय के लिए संसाधनों की उपलब्धता।

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

क्र. सं.	मद	2024-25 वास्तविक	2025-26 बअ	2025-26 संअ	% परिवर्तन (2025-26 बअ से 2025-26 संअ)	2026-27 बअ	% परिवर्तन (2025-26 संअ से 2026-27 बअ)
<b>प्राप्तियां</b>							
1	यात्री राजस्व	75,368	92,800	80,000	-13.8%	87,300	9.1%
2	माल ढुलाई राजस्व	171,163	188,000	178,457	-5.1%	188,800	5.8%
3	अन्य यातायात स्रोत	18,583	20,600	19,800	-3.9%	25,600	29.3%
4	सकल यातायात प्राप्तियां (1+2+3)	265,114	301,400	278,257	-7.7%	301,700	8.4%
5	विविध प्राप्तियां	564	700	700	0.0%	800	14.3%
6	<b>कुल आंतरिक राजस्व (4+5)</b>	<b>265,678</b>	<b>302,100</b>	<b>278,957</b>	<b>-7.7%</b>	<b>302,500</b>	<b>8.4%</b>
7	सरकार से बजटीय सहयोग	252,324	252,200	252,200	0.0%	278,030	10.2%
8	अतिरिक्त-बजटीय संसाधन (ईबीआर)	15,049	10,000	10,000	0.0%	12,000	20.0%
9	<b>कुल प्राप्तियां (6+7+8)</b>	<b>533,051</b>	<b>564,300</b>	<b>541,157</b>	<b>-4.1%</b>	<b>592,530</b>	<b>9.5%</b>
<b>व्यय</b>							
10	सामान्य कार्यशील व्यय	200,469	226,256	208,000	-8.1%	223,500	7.5%
11	पेंशन फंड हेतु विनियोग	59,500	68,603	65,500	-4.5%	71,500	9.2%
12	मूल्यहास आरक्षित निधि हेतु विनियोग	800	1,500	1,000	-33.3%	1,500	50.0%

13	कुल कार्यशील व्यय (10+11+12)	260,769	296,359	274,500	-7.4%	296,500	8.0%
14	विविध	2,249	2,700	2,500	-7.4%	3,000	20.0%
15	कुल राजस्व व्यय (13+14)	263,018	299,059	277,000	-7.4%	299,500	8.1%
16	कुल पूंजीगत व्यय	269,361	265,200	265,200	0.0%	293,030	10.5%
17	कुल व्यय (15+16)	532,378	564,259	542,200	-3.9%	592,530	9.3%
18	शुद्ध राजस्व (6-15)	2,660	3,041	1,957	-35.6%	3,000	53.3%
19	परिचालन अनुपात	98.22%	98.43%	98.82%	-	98.40%	-

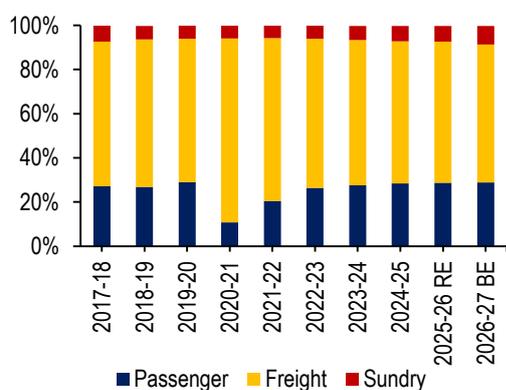
स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे विवरण, केंद्रीय बजट दस्तावेज़, 2025-26; पीआरएस।

## रेलवे का राजस्व

### रेलवे के राजस्व का दो-तिहाई हिस्सा माल ढुलाई से आता है

रेलवे अपनी आंतरिक आय निम्न स्रोतों से अर्जित करता है: (i) यात्री रेल संचालन, (ii) मालगाड़ी संचालन, और (iii) विविध आय। विविध आय में किराया, खानपान, भूमि के व्यावसायिक उपयोग से प्राप्त आय और विज्ञापन शामिल हैं। अनुमान है कि वर्ष 2026-27 में माल ढुलाई से प्राप्त आय कुल आंतरिक आय का 62% होगी। इसके बाद यात्री रेल संचालन से प्राप्त आय 29% और विविध आय से प्राप्त आय 8% होगी।

### रेखाचित्र 2: माल ढुलाई संचालन से होने वाली आय आंतरिक राजस्व का मुख्य हिस्सा



नोट: BE: बजट अनुमान; RE: संशोधित अनुमान। स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे विवरण, केंद्रीय बजट दस्तावेज़, 2017-18 से 2025-26; पीआरएस।

2017-18 से 2026-27 के बीच माल ढुलाई राजस्व ने कुल आंतरिक राजस्व में औसतन 68% का योगदान दिया है, जिससे यह भारतीय रेलवे के राजस्व का प्राथमिक स्रोत बन गया है।

परिणामस्वरूप, रेलवे का वित्तीय प्रदर्शन माल ढुलाई क्षेत्र में वृद्धि और लाभ मार्जिन के प्रति संवेदनशील है। 2017-18 से 2026-27 के बीच, माल ढुलाई राजस्व में 5.5% की वार्षिक दर से

वृद्धि होने का अनुमान है। इसी अवधि के दौरान, यात्री सेवाओं से राजस्व में 6.7% की वृद्धि होने का अनुमान है।

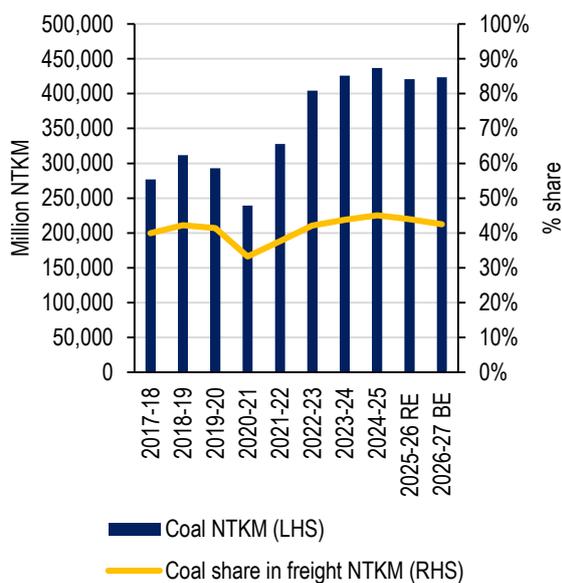
### कोयले की ढुलाई पर अत्यधिक निर्भरता

भारतीय रेलवे की माल ढुलाई आय में कोयले का योगदान सबसे अधिक है। अनुमान है कि 2026-27 में माल ढुलाई राजस्व में कोयले का योगदान 48% होगा, जो 2017-18 में 44% था।

2022-23 में देश में कुल कोयले की ढुलाई का लगभग 55% रेलवे द्वारा किया गया।<sup>2</sup> कोयला मंत्रालय (2023) 2029-30 तक इस हिस्सेदारी को 75% तक करने के प्रयास कर रहा है।<sup>2</sup> हाल के वर्षों में कोयले की ढुलाई में वृद्धि लगातार गैर-कोयले और कुल ढुलाई की वृद्धि से अधिक रही है (रेखाचित्र 4)। 2022-23 और 2026-27 के बीच, कोयले की ढुलाई में 1.2% की वार्षिक दर से वृद्धि होने का अनुमान है, जबकि अन्य सभी माल ढुलाई में 0.8% की वार्षिक दर से वृद्धि होने का अनुमान है।

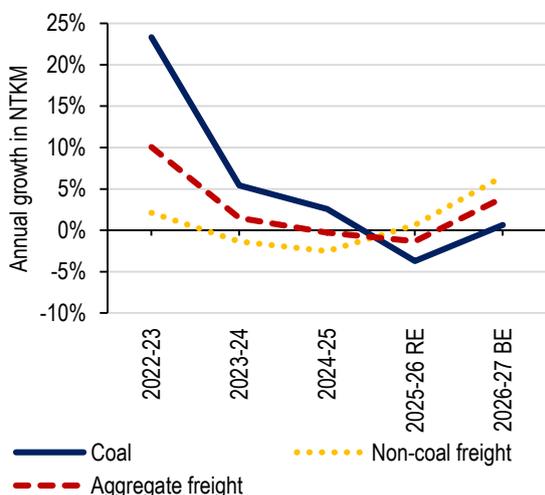
अनुमान है कि 2030 तक कोयले की खपत में प्रति वर्ष लगभग 3% की वृद्धि होगी, जिससे कुल मिलाकर 200 मिलियन टन (MT) से अधिक की वृद्धि होगी।<sup>3</sup> इन कारकों से आगामी कुछ वर्षों में कोयले से संबंधित माल ढुलाई की मात्रा स्थिर रहने की संभावना है।

**रेखाचित्र 3: वर्ष 2026-27 में कोयले की ढुलाई दर वर्ष 2023-24 की तुलना में 0.6% कम होने का अनुमान**



नोट: NTKM- शुद्ध टन किलोमीटर (एक NTKM तब होता है जब एक किलोमीटर में एक टन माल ढोया जाता है)। स्रोत: भाग सी: राजस्व अर्जित करने वाले यातायात प्रदर्शन लक्ष्य, रेलवे विवरण, केंद्रीय बजट, 2019-20 से 2026-27; पीआरएस।

**रेखाचित्र 4: कोयला, गैर-कोयला और कुल माल ढुलाई में वृद्धि**



स्रोत: भाग सी: राजस्व अर्जित यातायात प्रदर्शन लक्ष्य, रेलवे विवरण, केंद्रीय बजट, 2022-23 से 2026-27; पीआरएस।

रेल से संबंधित स्टैंडिंग कमिटी (2025) ने कोयला-संबंधी मूल्य श्रृंखला में रेल माल ढुलाई के लिए एक और अवसर पर प्रकाश डाला।<sup>4</sup> कोयला आधारित बिजली संयंत्र बड़ी मात्रा में राख उत्पन्न करते हैं, जिसे फ्लाई ऐश के नाम से जाना जाता है। असुरक्षित निपटान से होने वाले पर्यावरणीय

जोखिमों को कम करने के लिए सरकार ने फ्लाई ऐश के उपयोग को अनिवार्य कर दिया है। 2021-22 में देश में उत्पन्न फ्लाई ऐश का लगभग 96% (260 मीट्रिक टन) उपयोग किया गया।<sup>5</sup> सीमेंट और कंक्रीट उद्योग फ्लाई ऐश के उपयोग का लगभग 30% हिस्सा हैं।<sup>4</sup> वर्तमान में 99% फ्लाई ऐश सड़क मार्ग से लाई-ले जाई जाती है।<sup>4</sup> लंबी दूरी पर थोक परिवहन के लिए रेल आधारित फ्लाई ऐश परिवहन अधिक किफायती और पर्यावरण के अनुकूल हो सकता है। समिति ने पाया कि इसके लिए कुछ बाधाओं को दूर करना आवश्यक होगा। इनमें निम्नलिखित शामिल हैं: (i) सीमेंट और अन्य अंतिम-उपयोग संयंत्रों में अनलोडिंग इंफ्रास्ट्रक्चर तैयार करना, (ii) लागत प्रतिस्पर्धात्मकता में सुधार के लिए रेल माल ढुलाई शुल्क को कम करना, और (iii) फ्लाई ऐश परिवहन के लिए विशेष रूप से तैयार किए गए वैगनों की खरीद करना।

भारत में बिजली क्षेत्र में कोयले का प्रमुख उपयोग होता है। 2025 में कुल कोयले की खपत का 73% बिजली उत्पादन के लिए था।<sup>6</sup> जबकि 2026-27 और 2031-32 के बीच बिजली की मांग में 5.7% की वार्षिक दर से वृद्धि होने की उम्मीद है, भारत के बिजली उत्पादन मिश्रण में कोयले की हिस्सेदारी 2025 में लगभग 70% से घटकर 2030 तक 60% होने का अनुमान है।<sup>5,6</sup> यह कमी पर्यावरणीय चिंताओं और स्वच्छ ऊर्जा प्रौद्योगिकियों को अपनाने में वृद्धि पर आधारित है। भारत में कोयले की मांग 2030 और 2035 के बीच चरम पर पहुंचने की उम्मीद है।<sup>7</sup> कोयले के माल ढुलाई पर रेलवे की भारी निर्भरता को देखते हुए यह रेलवे के लिए दीर्घकालिक राजस्व जोखिम प्रस्तुत करता है।

### माल ढुलाई राजस्व में गैर-थोक वस्तुओं का कम योगदान

भारतीय रेलवे की माल ढुलाई से होने वाली आय का बड़ा हिस्सा थोक वस्तुओं से आता है, जिनमें कोयला, लौह अयस्क, सीमेंट, अनाज, उर्वरक, पेट्रोलियम और चूना पत्थर जैसी वस्तुएं शामिल हैं। अनुमान है कि 2026-27 में इन वस्तुओं का माल ढुलाई से होने वाली आय में 84% योगदान होगा,

## ऑटोमोबाइल ढुलाई को बढ़ावा देने वाली योजनाएं

हाल के वर्षों में रेल के माध्यम से ऑटोमोबाइल परिवहन में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है। 2017-18 में 27,522 वैगनों से बढ़कर 2023-24 में 1,79,291 वैगन हो गए।<sup>4</sup> भारत की सबसे बड़ी कार निर्माता कंपनी, मारुति सुजुकी ने रेल के माध्यम से अपने वाहन प्रेषण का हिस्सा 2014-15 में 5% से बढ़ाकर 2023-24 में 21.5% कर दिया।<sup>10</sup> इस वृद्धि में निम्नलिखित कारकों का योगदान रहा है:

- ऑटोमोबाइल फ्रेट ट्रेन ऑपरटर स्कीम (एफएटीओ):** यह योजना 2010 में शुरू की गई थी ताकि निजी कंपनियां ऑटोमोबाइल के लिए विशेष प्रयोजन वाले वैगनों की खरीद और संचालन कर सकें।<sup>11,12</sup> वैगन मालिक ग्राहकों से विभिन्न सेवाओं के लिए बाजार-निर्धारित दरें वसूलते हैं।<sup>13</sup>
- समर्पित गति शक्ति कार्गो टर्मिनल (जीसीटी):** रेल कार्गो हैंडलिंग के लिए टर्मिनलों के विकास में निजी निवेश को प्रोत्साहित करने के लिए यह योजना 2021 में शुरू की गई थी।<sup>11</sup> रेलवे ने 306 जीसीटी के प्रस्तावों को मंजूरी दी है।<sup>14</sup> 8,600 करोड़ रुपये के निवेश से 118 जीसीटी चालू हो चुके हैं।<sup>15</sup> 2022-23 और 2024-25 के बीच जीसीटी से 23,200 करोड़ रुपये का माल ढुलाई राजस्व प्राप्त हुआ। 2025 में देश के सबसे बड़े ऑटोमोबाइल जीसीटी का उद्घाटन हरियाणा के मानेसर में मारुति सुजुकी इंडिया लिमिटेड में किया गया। इसकी लोडिंग क्षमता प्रति वर्ष 4.5 लाख ऑटोमोबाइल है।

जो 2017-18 में उनके योगदान (84%) के लगभग बराबर है। शेष हिस्सा गैर-थोक वस्तुओं से आता है, जैसे कंटेनर माल ढुलाई, वाहन, त्वरित गति से बिकने वाले उपभोक्ता सामान (एफएमसीजी), फार्मास्यूटिकल्स और पार्सल। कंटेनर सेवाओं का योगदान, जो गैर-थोक माल के लिए उपलब्ध सबसे निकटतम प्रॉक्सी (संकेतक) है, माल ढुलाई राजस्व के 2017-18 के 4% से बढ़कर 2026-27 में 6% होने का अनुमान है।

रेल माल ढुलाई शुल्क प्रति वैगन न्यूनतम प्रभा

भार (मिनिमम चार्जबल वेट) पर आधारित है। राष्ट्रीय रेल योजना (2020; एनआरपी) के ड्राफ्ट में यह पाया गया था कि इससे हल्के माल के लिए रेल परिवहन कम प्रतिस्पर्धी हो जाता है, क्योंकि शुल्क वैगन की क्षमता से जुड़ा होता है, न कि वास्तव में ले जाए गए भार से।<sup>8</sup> इसमें यह भी कहा गया था कि पहले और अंतिम मील परिवहन, टर्मिनल हैंडलिंग और ढुलाई की लागत के कारण इन वस्तुओं का रेल परिवहन सड़क परिवहन की तुलना में अधिक महंगा हो जाता है। अधिकांश मालगाड़ियों के लिए निर्धारित समय पर डिलीवरी न होने के कारण ई-कॉमर्स, पार्सल डिलीवरी और एफएमसी जैसे क्षेत्रों में विस्तार सीमित हो सकता है, जहां समय पर डिलीवरी महत्वपूर्ण है।<sup>9</sup>

## माल ढुलाई से होने वाली आय बढ़ाने के लिए परिचालन दक्षता अत्यंत महत्वपूर्ण

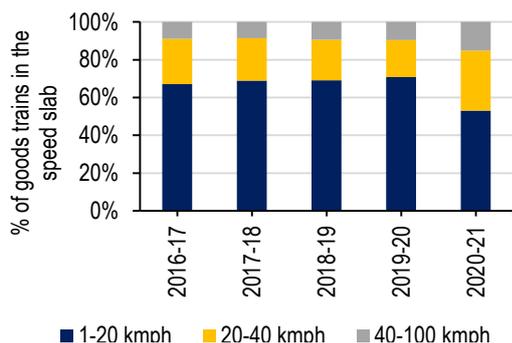
कैंग (2022) ने कहा कि माल ढुलाई के उच्च लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए वैगनों का कुशल प्रबंधन महत्वपूर्ण है।<sup>16</sup> इसमें वैगनों की उपलब्धता को मांग के अनुरूप रखना, बेहतर बुनियादी ढांचे के माध्यम से उपयोगिता में सुधार करना और समय पर रखरखाव सुनिश्चित करना शामिल है।

वैगन टर्नअराउंड (डब्ल्यूटीआर) वैगन में दो बार माल लोड करने के बीच का समय है। 2018-19 और 2023-24 के बीच डब्ल्यूटीआर लगभग पांच दिन ही रहा।<sup>17</sup> 2023-24 में वैगनों ने तय की गई दूरी का 37% हिस्सा खाली ही तय किया।<sup>18</sup> आने-जाने वाले यातायात की मात्रा और प्रकृति में असंतुलन के कारण वैगनों का खाली चलना अपरिहार्य है। हालांकि 2018-19 और 2023-24 के बीच वैगनों द्वारा खाली तय की गई दूरी का प्रतिशत 0.6% की वार्षिक दर से बढ़ा है। यह परिवहन क्षमता की बढ़ती बर्बादी और आय के नुकसान का संकेत हो सकता है।

मालगाड़ियों की गति कुशल माल ढुलाई संचालन के महत्वपूर्ण संकेतकों में से एक है। मालगाड़ियों की गति क्रॉसिंग, क्रू परिवर्तन, उपकरण की खराबी और मार्गों पर भीड़भाड़ जैसे कारकों से प्रभावित होती है। रेलवे ने गति में सुधार के लिए कई उपाय

किए हैं। इनमें समर्पित माल गलियारों का विकास, बहु-लेन निर्माण, उच्च हॉर्सपावर वाले इंजनों का उपयोग, उच्च क्षमता वाले एयर-ब्रेक वैगनों का उपयोग, कार्यशालाओं का उन्नयन और पूरे नेटवर्क में माल ढुलाई की निगरानी और प्रबंधन के लिए माल संचालन सूचना प्रणाली का उपयोग शामिल है।<sup>16</sup> हालांकि 2016-17 और 2020-21 के बीच 65% मालगाड़ियां 1-20 किमी प्रति घंटे (किमी प्रति घंटा) की न्यूनतम गति सीमा में चलीं, जबकि लगभग 11% ट्रेनें 40 किमी प्रति घंटे से अधिक की गति से चलीं।<sup>16</sup> 2023-24 में मालगाड़ियों ने 25 किमी प्रति घंटे की औसत गति दर्ज की, जो 2017-18 में 23.3 किमी प्रति घंटे की तुलना में मामूली रूप से अधिक है।<sup>19,20</sup> एनआरपी ने 2030 तक मालगाड़ियों की औसत गति को 50 किमी प्रति घंटे तक बढ़ाने का लक्ष्य रखा है।

**रेखाचित्र 5: अधिकांश मालगाड़ियां 1-20 किमी प्रति घंटे की गति से चलती हैं**



स्रोत: रिपोर्ट संख्या 35 वर्ष 2022 - खंड II, कैग; पीआरएस।

**समर्पित माल ढुलाई गलियारे (डीएफसी)**

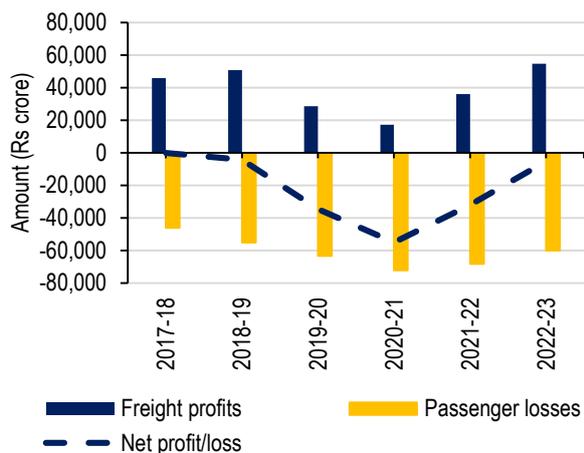
केंद्रीय बजट 2026-27 में पश्चिम बंगाल के दानकुनी को गुजरात के सूरत से जोड़ने वाले एक नए डीएफसी (समुद्री परिवहन मार्ग) का प्रस्ताव रखा गया था।<sup>21</sup> वर्तमान में दो डीएफसी कार्यरत हैं: पूर्वी डीएफसी (ईडीएफसी) और डब्ल्यूडीएफसी। 1,337 किलोमीटर लंबी और पूरी तरह से चालू ईडीएफसी मुख्य रूप से पूर्वी भारत से कोयला और खनिज यातायात का संचालन करती है। 1,506 किलोमीटर लंबी डब्ल्यूडीएफसी, जिसका लगभग 93% हिस्सा चालू है, पश्चिमी तट के बंदरगाह आधारित यातायात को उत्तरी भीतरी इलाकों तक पहुंचाने के लिए बनाई गई है।<sup>4</sup> डीएफसी का

उद्देश्य पारगमन समय और रसद लागत को कम करना और सेवा विश्वसनीयता में सुधार करना है। मालगाड़ियों के परिवहन में तेजी से वृद्धि हुई है। 2022-23 में यह यातायात 22,389 मिलियन NTKM से बढ़कर 2024-25 में 111,898 मिलियन NTKM हो गया।<sup>22</sup> 2023-24 में मालगाड़ियों की औसत गति 38 किमी प्रति घंटा थी, जो 2024-25 में घटकर 37 किमी प्रति घंटा रह गई।<sup>4</sup> हालांकि यह रेलवे नेटवर्क पर मालगाड़ियों की औसत गति (2023-24 में 25 किमी प्रति घंटा) से अधिक है, फिर भी यह 2024-25 में लक्षित औसत गति 60-65 किमी प्रति घंटा से काफी कम है।<sup>23</sup> 2024-25 में, ईडीएफसी ने प्रतिदिन लगभग 198 ट्रेनों का संचालन किया, जो इसकी प्रतिदिन 100 ट्रेनों की क्षमता से लगभग दोगुनी है।<sup>24</sup> वहीं, डब्ल्यूडीएफसी का उपयोग कम हुआ है, 2024-25 में इसकी प्रतिदिन 380 ट्रेनों की क्षमता के मुकाबले केवल 159 ट्रेनें ही चलीं। डीएफसी को परिचालन संबंधी कई बाधाओं का सामना करना पड़ता है, जैसे कि लोकोमोटिव पायलटों और गार्डों की कमी, और डीएफसी से जुड़ने वाले फीडर मार्गों पर भीड़भाड़।<sup>4</sup>

**माल ढुलाई से यात्री सेवाओं को सबसिडी**

रेल से संबंधित स्टैंडिंग कमिटी (2025) ने पाया कि माल ढुलाई से होने वाली आय के कारण ही रेल जनता के लिए किफायती यात्री किराया बनाए रखने में सक्षम रही है।<sup>4</sup> 2023-24 में यात्री सेवाओं पर सबसिडी लगभग 60,466 करोड़ रुपए होने का अनुमान है, जो यात्री यात्रा की लागत का लगभग 45% कवर करती है।<sup>25</sup> एनआरपी के अनुसार, इस अंतर्निहित क्रॉस-सब्सिडी के कारण भारतीय रेलवे का माल ढुलाई शुल्क वैश्विक समकक्षों की तुलना में अधिक है।<sup>8</sup> अधिकांश श्रेणियों में यात्री सेवाओं से प्राप्त राजस्व लागत को कवर करने में असमर्थ है (तालिका 2 देखें)।

### रेखाचित्र 6: माल ढुलाई से होने वाला लाभ यात्री सेवाओं से होने वाले नुकसान की भरपाई करने में असमर्थ है



स्रोत: रिपोर्ट संख्या 9 वर्ष 2025, रेलवे वित्त, कैग; पीआरएस।

### तालिका 2: अधिकांश यात्री सेवा श्रेणियों में घाटा दर्ज किया गया (आंकड़े रुपए करोड़ में)

श्रेणी	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23
एसी- प्रथम श्रेणी	-403	-719	-406	-245
प्रथम श्रेणी	-38	-43	-45	-95
एसी 2 टियर	-1,378	-2,995	1,564	-561
एसी 3 टियर	65	-6,500	-698	3,300
एसी चेरर कार	-182	-1,079	-473	-298
स्लीपर	-16,056	-20,134	-17,038	-17,819
द्वितीय श्रेणी	-14,457	-17,641	-16,393	-16,357
सामान्य श्रेणी	-20,450	-11,438	-15,282	-17,077
उप शहरी	-6,938	-7,799	-8,316	-7,842

नोट: द्वितीय श्रेणी से तात्पर्य गैर-एसी द्वितीय श्रेणी से है और साधारण श्रेणी से तात्पर्य सामान्य (अनारक्षित) श्रेणी से है। स्रोत: रिपोर्ट संख्या 9, 2025, कैग; पीआरएस।

2019-20 और 2022-23 में एसी 3 टियर को छोड़कर, यात्री सेवाओं की अन्य सभी श्रेणियों में 2019-20 और 2022-23 के बीच चारों वर्षों में घाटा हुआ है। एसी 3 टियर यात्री यातायात की कुल आय का लगभग एक तिहाई हिस्सा है, जो कुल यात्री यातायात का 15% है (परिशिष्ट में तालिका 3 देखें)। यात्री श्रेणी में होने वाले घाटे को रेलवे के सामाजिक सेवा दायित्वों के रूप में वर्गीकृत किया गया है।<sup>26</sup> भारतीय रेलवे सरकार का एक वाणिज्यिक उपक्रम है।<sup>1</sup> इसलिए, यह प्रश्न उठता है कि क्या एक वाणिज्यिक संस्था को

सामाजिक लागत वहन करनी चाहिए। नीति आयोग ने यह पाया था कि रेलवे के सामाजिक और वाणिज्यिक उद्देश्यों में अस्पष्टता है।<sup>27</sup>

कई समितियों ने रेलवे की वित्तीय स्थिरता में सुधार के लिए यात्री किरायों को सुव्यवस्थित करने की आवश्यकता पर भी बल दिया है।<sup>8</sup> रेलवे से संबंधित स्टैंडिंग कमिटी (2024) ने यात्री ट्रेनों के परिचालन व्यय और यात्री किरायों की व्यापक समीक्षा का सुझाव दिया था।<sup>28</sup> उसने घाटे को कम करने के साथ-साथ कीमतों की वहनीयता सुनिश्चित करने के लिए उन्हें सुव्यवस्थित करने का सुझाव दिया था।<sup>28</sup>

पांच साल के अंतराल के बाद 1 जुलाई, 2025 से यात्री किरायों में संशोधन किया गया।<sup>29</sup> प्रीमियम श्रेणी के लिए प्रति किलोमीटर आधा पैसा से दो पैसे तक की वृद्धि की गई। दिसंबर 2025 में यात्री किरायों में फिर से वृद्धि की गई।<sup>30</sup> साधारण श्रेणी के किरायों में 215 किलोमीटर से अधिक की यात्राओं के लिए प्रति किलोमीटर एक पैसा की वृद्धि हुई, जबकि मेल और एक्सप्रेस के नॉन-एसी और एसी श्रेणियों में प्रति किलोमीटर दो पैसे की वृद्धि हुई। इसके विपरीत, बढ़ती इनपुट लागतों के बावजूद रेलवे ने 2018 से माल ढुलाई दरों में संशोधन नहीं किया है।<sup>29</sup> राष्ट्रीय परिवहन नीति (एनआरपी) के अनुसार, माल ढुलाई शुल्क पहले से ही अधिक माना जाता है और किसी भी और वृद्धि से यातायात में गिरावट आ सकती है।<sup>8</sup> आर्थिक सर्वेक्षण (2025-26) में कहा गया है कि उच्च माल ढुलाई दरें सड़कों के साथ प्रतिस्पर्धा को बिगाड़ती हैं, वस्तुओं और उपभोक्ताओं की कीमतों को बढ़ाती हैं और लॉजिस्टिक्स की लागत को बढ़ाती हैं।<sup>31</sup> उसमें कहा गया है कि माल ढुलाई दरों को सुव्यवस्थित करने से राजस्व में वृद्धि हो सकती है, माल ढुलाई के लिए सड़कों से रेल की ओर संक्रमण को प्रोत्साहन मिल सकता है और बाजार हिस्सेदारी बढ़ सकती है। इससे सड़क पर भीड़ कम करने और परिवहन क्षेत्र को कार्बन मुक्त करने में भी मदद मिलेगी।

### मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल (एचएसआर) कॉरिडोर

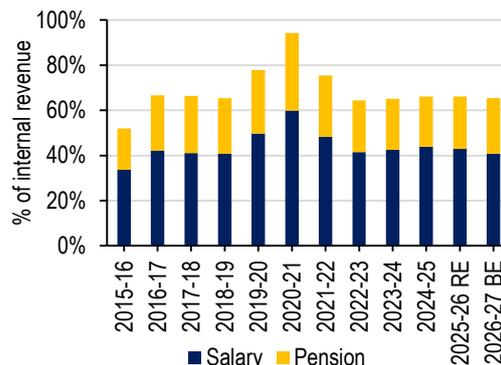
भारत मुंबई और अहमदाबाद के बीच अपना पहला हाई-स्पीड रेल कॉरिडोर विकसित कर रहा है।<sup>32</sup> 508 किलोमीटर लंबे इस कॉरिडोर को 1.08 लाख करोड़ रुपए की परियोजना लागत से विकसित किया जा रहा है।<sup>33</sup> परियोजना लागत का लगभग 81% जापान इंटरनेशनल कोऑपरेशन एजेंसी से 50 साल के ऋण के माध्यम से वित्तपोषित किया जा रहा है, जबकि शेष लागत रेल मंत्रालय और गुजरात और महाराष्ट्र की राज्य सरकारों द्वारा वहन की जा रही है। 30 जून, 2025 तक परियोजना लागत का लगभग 92% खर्च हो चुका है। परियोजना 2017 में शुरू हुई थी।<sup>34</sup> रेल मंत्रालय (2025) ने बताया कि महाराष्ट्र में भूमि अधिग्रहण में देरी के कारण परियोजना 2021 तक प्रभावित रही।<sup>35</sup> गुजरात में सूरत और बिलिमोरा के बीच पहला खंड दिसंबर 2027 तक पूरा होने की उम्मीद है। पूरे कॉरिडोर को दिसंबर 2029 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है। रेल मंत्रालय (2025) ने यह भी बताया कि हाई-स्पीड रेल एक जटिल परियोजना है और सभी संबंधित कार्यों के पूरा होने और ट्रेनसेट की आपूर्ति के बाद ही सटीक समय-सीमा का उचित रूप से पता लगाया जा सकता है।

### रेलवे का व्यय

#### रेलवे के आंतरिक राजस्व का दो-तिहाई हिस्सा वेतन और पेंशन पर खर्च

रेलवे के राजस्व व्यय का एक बड़ा हिस्सा कर्मचारियों के वेतन और पेंशन पर खर्च होता है। पिछले 10 वर्षों में रेलवे ने अपने राजस्व का औसतन 71% वेतन और पेंशन पर खर्च किया है। 2026-27 में आंतरिक राजस्व का 41% कर्मचारियों के वेतन पर और 25% पेंशन पर खर्च किया जाएगा। 2017-18 और 2026-27 के बीच वेतन और पेंशन व्यय में क्रमशः 5.9% और 5.7% की वार्षिक दर से वृद्धि हुई है। इस अवधि के दौरान आंतरिक राजस्व में मामूली वृद्धि हुई है, जो कि 6% की वार्षिक दर से हुई है।

### रेखाचित्र 7: आंतरिक राजस्व का लगभग दो-तिहाई हिस्सा वेतन और पेंशन पर खर्च



नोट: 2020-21 में कोविड-19 महामारी के प्रभाव के कारण राजस्व में गिरावट आई, जिसके परिणामस्वरूप अनुपात सामान्य से अधिक रहा।  
 स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे विवरण, केंद्रीय बजट दस्तावेज़, 2017-18 से 2026-27; पीआरएस।

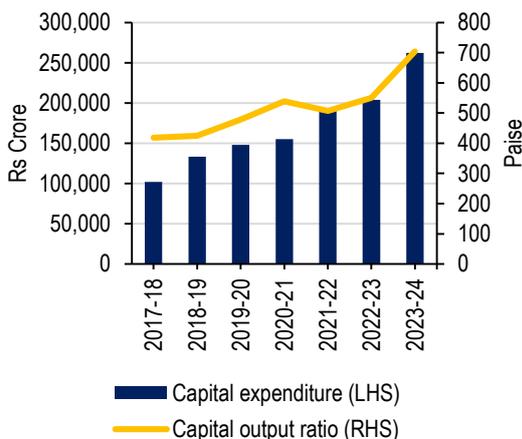
आठवें केंद्रीय वेतन आयोग (सीपीसी) के संदर्भ की शर्तें अक्टूबर 2025 में स्वीकृत की गईं। संशोधित वेतन संरचना 1 जनवरी 2026 से प्रभावी होने की उम्मीद है।<sup>36</sup> 1 जनवरी 2016 से सातवें सीपीसी के लागू होने से रेलवे का वार्षिक व्यय 22,000 करोड़ रुपए बढ़ गया।<sup>37</sup> 2015-16 और 2016-17 के बीच वेतन और पेंशन पर व्यय में 26% की वृद्धि हुई, जिससे परिचालन अनुपात 90.5% से बढ़कर 96.5% हो गया। इस अवधि के दौरान, वेतन और पेंशन पर खर्च होने वाले राजस्व का हिस्सा 52% से बढ़कर 67% हो गया। रेलवे का परिचालन अनुपात वर्तमान में 98% से अधिक है। रेलवे के पास यात्री किराए या माल ढुलाई दरों में वृद्धि करने की सीमित गुंजाइश है। इसके अलावा, राजस्व का एक बड़ा हिस्सा पहले से ही कर्मचारियों की लागत पर खर्च किया जा रहा है। इससे पता चलता है कि आठवें सीपीसी से कर्मचारियों की लागत में होने वाली वृद्धि को वहन करने की गुंजाइश कम है। इस तरह की किसी भी वृद्धि से पूंजीगत व्यय, रखरखाव या अन्य प्राथमिकताओं पर होने वाले व्यय प्रभावित हो सकते हैं।

#### पूंजीगत व्यय में वृद्धि आय या अन्य परिचालन मापदंडों की तुलना में अधिक तेजी से

रेलवे का पूंजीगत व्यय 2017-18 और 2023-24 के बीच औसतन 17% वार्षिक दर से बढ़ा, जो 1,01,985 करोड़ रुपए से बढ़कर 2,62,217 करोड़

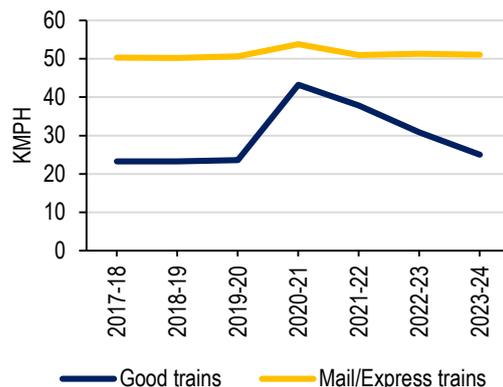
रुपए हो गया।<sup>38</sup> इसी अवधि में, कुल राजस्व में 6.2% की काफी धीमी दर से वृद्धि हुई, जो 2017-18 में 1,78,929 करोड़ रुपए से बढ़कर 2023-24 में 2,56,093 करोड़ रुपए हो गया। पूंजी उत्पादन अनुपात (सीओआर), जो माल और यात्री यातायात के लिए प्रति इकाई यातायात (NTKM में) नियोजित पूंजी को मापता है, औसतन 7.7% वार्षिक दर से बढ़ा, जो 2017-18 में 418 पैसे से बढ़कर 2023-24 में 704 पैसे हो गया। मुद्रास्फीति के प्रभाव को ध्यान में रखते हुए, यह दर्शाता है कि पूंजी के कुशल उपयोग में कोई सुधार नहीं हुआ है। परियोजना में देरी और आर्थिक रूप से अव्यवहार्य परियोजनाओं में निवेश के कारण लागत में वृद्धि जैसे कारकों ने उच्च सीओआर में योगदान दिया हो सकता है। अधिक पूंजी निवेश के बावजूद, ट्रेनों की गति में कोई स्पष्ट सुधार नहीं हुआ है (रेखाचित्र 9 देखें)।

**रेखाचित्र 8: रेलवे एक NTKM यातायात के लिए अधिक पूंजी लगा रहा है**



स्रोत: भारतीय रेलवे की वार्षिक पुस्तिकाएं, भारतीय रेलवे; पीआरएस।

**रेखाचित्र 9: ट्रेनों की औसत गति 2017-18 और 2023-24 के बीच लगभग एक ही स्तर पर बरकरार**

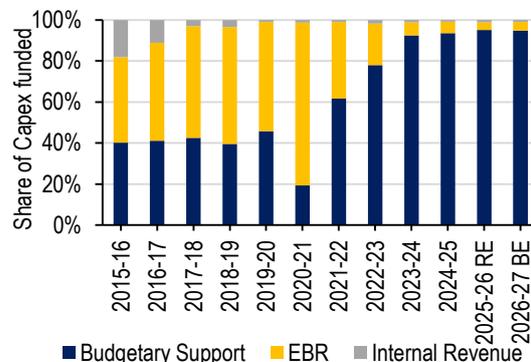


नोट: कोविड-19 महामारी के दौरान रेलवे ने कम ट्रेनों चलाई, जिससे नेटवर्क पर भीड़ कम हुई और ट्रेनों को अधिक गति बनाए रखने में मदद मिली। स्रोत: भारतीय रेलवे की वार्षिक पुस्तिकाएं, भारतीय रेलवे; पीआरएस।

**उच्च बजटीय सहयोग से पूंजीगत व्यय को समर्थन**

2026-27 में रेलवे ने 2,93,030 करोड़ रुपए के पूंजीगत व्यय का बजट रखा है। 2021-22 से केंद्र सरकार से मिलने वाली अधिक बजटीय सहायता से पूंजीगत व्यय का वित्तपोषण किया जा रहा है।<sup>39</sup>

**रेखाचित्र 10: पूंजीगत व्यय का वित्तपोषण**



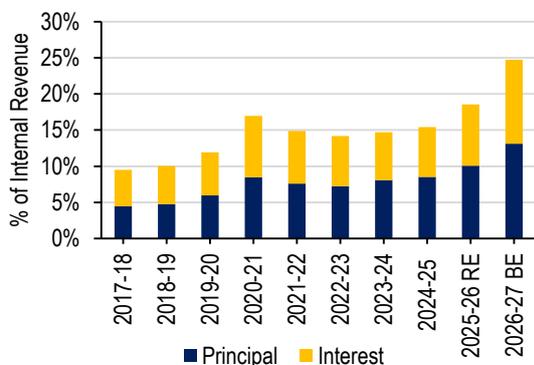
स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे विवरण, केंद्रीय बजट दस्तावेज, 2017-18 से 2026-27; पीआरएस।

**लीज़ की देनदारियां में वृद्धि**

रेलवे भारतीय रेल वित्त निगम (आईआरएफसी) के माध्यम से अतिरिक्त बजटीय संसाधन (ईबीआर) जुटाता है। आईआरएफसी बाजार से ऋण लेता है और रोलिंग स्टॉक परिसंपत्तियों के वित्तपोषण के लिए लीजिंग मॉडल का अनुसरण करता है। लीजिंग व्यवस्था के तहत आईआरएफसी द्वारा उत्पन्न बकाया देनदारियां 2026-27 तक 4.3 लाख करोड़ रुपए होने का अनुमान है।<sup>40</sup> 2017-18 में, ये

देनदारियां 1.6 लाख करोड़ रुपए थीं। लीज शुल्क में ब्याज और मूलधन दोनों घटक शामिल होते हैं। लीज के मूलधन और ब्याज, दोनों घटकों पर व्यय पिछले कुछ वर्षों में बढ़ा है। ब्याज व्यय 2017-18 में लगभग 9,000 करोड़ रुपए से बढ़कर 2026-27 में 35,130 करोड़ रुपए होने का अनुमान है। मूलधन चुकाने पर व्यय 2017-18 में 7,980 करोड़ रुपए से बढ़कर 2026-27 में 39,650 करोड़ रुपए होने का अनुमान है। 2026-27 में, लीज के कुल व्यय का अनुमान आंतरिक राजस्व का 25% है, जो पिछले वर्ष के 19% से काफी अधिक है।

**रेखाचित्र 11: आईआरएफसी को लीज शुल्क भुगतान पर होने वाला खर्च बढ़ गया है**



स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे विवरण, केंद्रीय बजट दस्तावेज, 2019-20 से 2026-27; पीआरएस।

### रेलवे में निजी भागीदारी का निम्न स्तर

अपनी रणनीतिक महत्ता और सार्वजनिक सेवा संबंधी भूमिका के कारण रेलवे हमेशा से एक सार्वजनिक स्वामित्व वाली संचालित प्रणाली रही है। निजी भागीदारी मुख्य रूप से सार्वजनिक-निजी भागीदारी (पीपीपी) मॉडल और आउटसोर्सिंग व्यवस्थाओं के माध्यम से ही सुनिश्चित की गई है। इनमें निम्नलिखित शामिल हैं: (i) स्टेशन पुनर्विकास, (ii) रेल लाइनों और कनेक्टिविटी परियोजनाओं का निर्माण, (iii) माल टर्मिनल और लॉजिस्टिक्स अवसंरचना, (iv) रोलिंग स्टॉक निर्माण और लीजिंग, और (v) खानपान और सफाई जैसी गैर-आवश्यक सेवाएं।<sup>41</sup> यात्री रेल सेवाओं का संचालन भारतीय रेलवे के पास ही है। 2006 में रेलवे ने निजी कंपनियों को कंटेनरीकृत माल परिवहन के लिए कंटेनर रेल चलाने की अनुमति

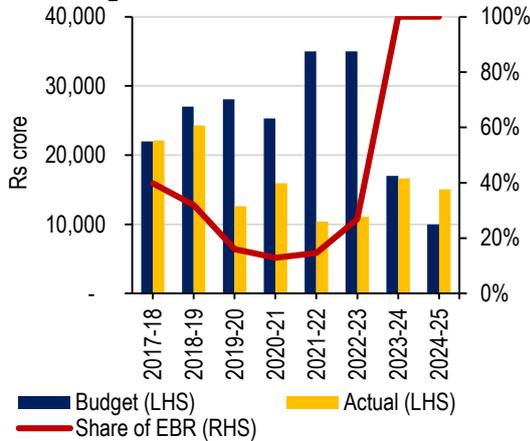
दी।<sup>42</sup> 2020 तक देश में 18 निजी कंटेनर ऑपरेटर थे।<sup>43</sup>

अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत 1,337 स्टेशनों को पुनर्विकास या उन्नयन के लिए चिन्हित किया गया है। इनमें से 15 स्टेशनों को पीपीपी मॉडल के माध्यम से पुनर्विकास के लिए चुना गया है।<sup>44</sup> मध्य प्रदेश में रानी कमलापति रेलवे स्टेशन को पीपीपी व्यवस्था के तहत चालू किया गया है। रेल मंत्रालय (2024) के अनुसार, रेलवे लाइन परियोजनाओं में निजी भागीदारी सीमित रही है क्योंकि निर्माण जोखिम निजी कंपनियों के लिए उनकी आकर्षण क्षमता को कम कर देते हैं।<sup>45</sup>

माल ढुलाई संबंधी गतिविधियों में निजी क्षेत्र की भागीदारी अधिक मजबूत रही है।<sup>4</sup> गति शक्ति टर्मिनलों का विकास उद्योग जगत की भागीदारी से किया जा रहा है। इसके अतिरिक्त, माल यातायात के संचालन हेतु निजी भूमि पर 79 निजी माल ढुलाई टर्मिनलों का संचालन शुरू किया गया है।<sup>46</sup> रेलवे ने रेलगाड़ियों के निजी स्वामित्व को प्रोत्साहित करने के लिए कई वैगन निवेश योजनाएं भी शुरू की हैं। इन योजनाओं के अंतर्गत 640 रैक खरीदे गए हैं।<sup>4</sup> रैक एक ही प्रकार के वैगनों का एक निश्चित समूह होता है। इसके अलावा, तीन कोयला संपर्क परियोजनाएं संयुक्त उद्यमों के माध्यम से कार्यान्वित की जा रही हैं।<sup>4</sup>

सार्वजनिक-निजी भागीदारी (पीपीपी) रेलवे के लिए अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (ईबीआर) का एक स्रोत है। रेलवे से संबंधित स्टैंडिंग कमिटी (2025) ने सुझाव दिया था कि रेलवे बुनियादी ढांचे के निर्माण में निजी भागीदारी के प्रति अधिक महत्वाकांक्षी दृष्टिकोण अपनाए और बजटीय सहायता पर निर्भरता कम करने के लिए पीपीपी के उच्च लक्ष्य निर्धारित करे।<sup>47</sup> पीपीपी से प्राप्त ईबीआर का अनुमान 2026-27 में 12,000 करोड़ रुपए है, जो 2017-18 (22,116 करोड़ रुपए) और 2018-19 (24,281 करोड़ रुपए) के स्तर से काफी कम है।

**रेखाचित्र 12: रेलवे ने 2024-25 में अपने ईबीआर (साझेदारी) लक्ष्यों को पूरा किया, जो 2018-19 के बाद पहली बार हुआ है**



स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे विवरण, केंद्रीय बजट दस्तावेज, 2017-18 से 2026-27; पीआरएस।

कई संरचनात्मक कारकों ने रेलवे अवसंरचना परियोजनाओं, जैसे कि डीएफसी (डिस्ट्रिब्यूशन सेंटर) में निजी निवेश को सीमित कर दिया है।<sup>4</sup> इनमें उच्च पूंजी आवश्यकताएं, विलंबित प्रतिफल के साथ लंबी परियोजना अवधि और भारतीय रेलवे द्वारा यातायात आवंटन निर्णयों से उत्पन्न राजस्व अनिश्चितता शामिल हैं।<sup>4</sup> रेलवे पुनर्गठन समिति (2015) ने पाया कि निजी भागीदारी सीमित रही है क्योंकि नीति निर्माण, रेगुलेशन और संचालन सभी रेल मंत्रालय के अधीन हैं।<sup>48</sup> समिति ने सुझाव दिया कि इन भूमिकाओं को अलग किया जाना चाहिए।

**परिचालन अनुपात**

**उच्च परिचालन व्यय के कारण सीमित अधिशेष**

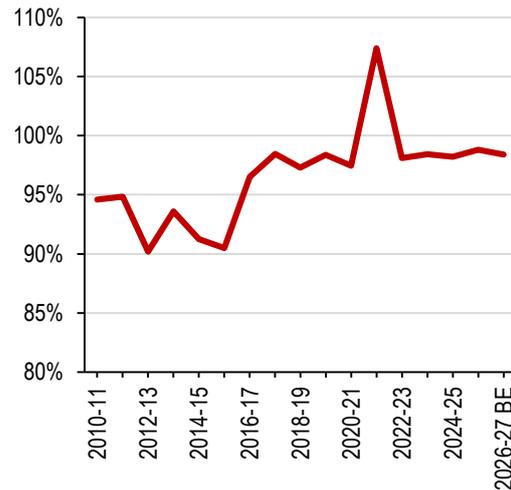
पिछले दशक में, रेलवे के राजस्व व्यय ने उसके लगभग सभी आंतरिक राजस्व को खपा लिया है, जो कुल प्राप्तियों का लगभग 99% है। इसके परिणामस्वरूप सीमित राजस्व अधिशेष उत्पन्न हुआ है, जिससे रेलवे की अपने संसाधनों से पूंजीगत कार्यों में निवेश करने की क्षमता सीमित हो गई है (रेखाचित्र 13)।

परिचालन अनुपात रेलवे के कुल परिचालन व्यय और आंतरिक राजस्व का अनुपात है। यह दर्शाता है कि रेलवे प्रति 100 रुपए कमाने के लिए कितना खर्च करता है। उच्च परिचालन अनुपात खराब वित्तीय प्रदर्शन का संकेत देता है। परिचालन

अनुपात 2010-11 में 94.6% से घटकर 2026-27 में लक्षित 98.4% हो गया है। 2025-26 में परिचालन अनुपात 98.8% रहने का अनुमान है, जो प्रारंभिक बजट अनुमान (98.4%) से अधिक है।

कैंग ने पाया कि रेलवे द्वारा रिपोर्ट किया गया परिचालन अनुपात वास्तविक परिचालन व्यय को कम करके दर्शाता है। 2021-22 के लिए पेंशन फंड और मूल्यहास आरक्षित निधि (डीआरएफ) में पूर्ण आवंटन से यह अनुपात 107.4% से बढ़कर 109.4% हो जाता।<sup>49</sup> इसी प्रकार, अगर 2022-23 में संपूर्ण राजस्व अधिशेष डीआरएफ में आवंटित किया जाता, तो परिचालन अनुपात 98.1% से बढ़कर 99.2% हो जाता।<sup>50</sup> लगभग 100% परिचालन अनुपात के कारण आवश्यक निधियों के लिए प्रावधानों में कमी आई है जैसे परिसंपत्तियों को बदलने और नवीनीकरण के लिए मूल्यहास आरक्षित निधि, ऋण भुगतान के लिए पूंजी निधि और रेलवे की महत्वपूर्ण सुरक्षा परिसंपत्तियों के नवीनीकरण, उन्हें बदलने या अपग्रेडेशन के लिए राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (परिशिष्ट में तालिका 5 देखें)।

**रेखाचित्र 13: लगातार उच्च परिचालन अनुपात**



स्रोत: रेल सांख्यिकी प्रकाशन, वार्षिक पुस्तिकाएं, 2010-11 से 2023-24, रेल मंत्रालय; व्यय प्रोफाइल, रेलवे विवरण, केंद्रीय बजट दस्तावेज, 2026-27; पीआरएस।

## सेवा की गुणवत्ता

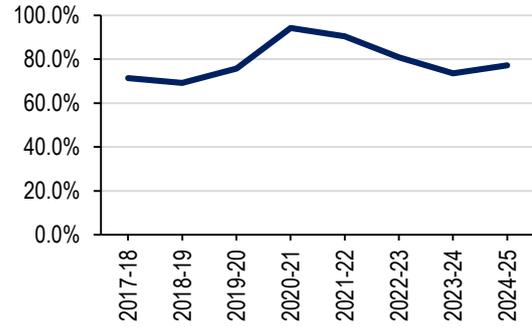
### समय की पाबंदी में कमी और डिब्बों में स्वच्छता की कमी से समय सेवा गुणवत्ता प्रभावित

2024-25 में रेलवे ने 77% का समयबद्धता सूचकांक दर्ज किया।<sup>51</sup> यह सूचकांक निर्धारित समय से 15 मिनट तक की अनुमत देरी के आधार पर, यात्रियों के अपने गंतव्य पर समय पर पहुंचने के प्रतिशत को मापता है। कैग (2021) ने उल्लेख किया कि कई अन्य देश सख्त मानकों का पालन करते हैं, जिनमें जापान में कुछ सेकंड, नीदरलैंड्स में तीन मिनट, जर्मनी और रूस में पांच मिनट और यूके में 10 मिनट की अनुमत देरी शामिल है।<sup>52</sup> अधिकांश देशों में समयबद्धता का मापन प्रस्थान बिंदु, मध्यवर्ती स्टेशन और गंतव्य स्टेशन पर किया जाता है।

2016-17 और 2018-19 के दौरान लगभग 13 लाख ट्रेनों के ऑडिट विश्लेषण में पाया गया कि केवल 30% ट्रेनें समय पर पहुंचीं, जबकि 20% ट्रेनें समय से पहले पहुंचीं और शेष 50% देर से पहुंचीं।<sup>52</sup> कैग (2021) ने बताया कि समय से पहले पहुंचना समय सारणी में की गई पैडिंग (अतिरिक्त समय जोड़ना) के कारण भी हो सकता है, जो समय सारणी बनाने की प्रक्रिया की अक्षमता को दर्शाता है। ऑडिट से पता चला कि समय की पाबंदी कई कारकों से प्रभावित होती है, जैसे कि खराब निगरानी के कारण उपलब्ध मार्गों की कमी, पटरियों में खराबी, क्षेत्रीय रेलवे द्वारा समय सारणी में परिवर्तन और अनिर्धारित ट्रेन संचालन के कारण होने वाली भीड़भाड़।

इसके अलावा कैग (2021) ने यह भी पाया कि रेलवे अधिकांश मालगाड़ियों के लिए डिलीवरी समयसीमा या निश्चित कार्यक्रम निर्दिष्ट नहीं करता है।<sup>52</sup> मालगाड़ियों के मार्ग यात्री सेवाओं के बाद आवंटित किए जाते हैं, जिससे मालगाड़ियों को समय सारणी के अनुसार चलाना मुश्किल हो जाता है। इससे मालगाड़ियों की गति और परिचालन दक्षता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है।

### रेखाचित्र 14: निम्न मानक और उच्च सीमा के बावजूद, रेलवे की समयबद्धता कम बनी हुई है



नोट: कोविड-19 महामारी के दौरान रेल संचालन में आई भारी कमी के कारण 2020-21 में समयबद्धता सूचकांक उच्च रहा, जिससे नेटवर्क पर दबाव अस्थायी रूप से कम हो गया था। स्रोत: भारतीय रेलवे की वार्षिक पुस्तिकाएं, भारतीय रेलवे; अतारांकित प्रश्न संख्या 595, लोकसभा, 3 दिसंबर 2025 को उत्तर दिया गया; पीआरएस।

भारतीय रेलवे में स्वच्छता सेवा गुणवत्ता का एक महत्वपूर्ण सूचक है। कैग (2025) ने पाया कि स्वच्छ रेल स्टेशनों (सीटीएस) पर सफाई के ठेकों के नियमों का ठीक तरीके से पालन नहीं कराया गया।<sup>53</sup> सीटीएस योजना की शुरुआत ट्रेनों के रास्ते में पड़ने वाले स्टेशनों पर 10-15 मिनट के ठहराव के दौरान कोच के कुछ हिस्सों, जैसे कि बायो-टॉयलेट और दरवाजों की मशीनीकृत सफाई के लिए की गई थी।<sup>53</sup> 29 सीटीएस पर संयुक्त निरीक्षणों से पता चला कि शौचालयों और अन्य हिस्सों की पर्याप्त सफाई नहीं की गई, साथ ही मशीन का इस्तेमाल कम हुआ और कर्मचारी भी कम तैनात किए गए।

2022-23 में ट्रेनों में शौचालयों और वॉशबेसिनों में पानी न होने के संबंध में एक लाख से अधिक शिकायतें दर्ज की गईं। त्वरित जल भराव (क्विक वॉटरिंग) की सुविधा के लिए चुने गए 109 स्टेशनों में से 25% स्टेशनों पर यह सुविधा चालू नहीं थी।<sup>53</sup> त्वरित जल भराव प्रणाली एक यंत्रिकृत जल आपूर्ति प्रणाली है जिसमें स्टेशन पर थोड़े समय के ठहराव के दौरान ट्रेन के कई डिब्बों में एक साथ पानी भरा जा सकता है। 96 ट्रेनों में 2,426 यात्रियों पर किए गए एक यात्री सर्वेक्षण में पाया गया कि 31 मार्च, 2023 तक एसी डिब्बों में बायो-टॉयलेट्स की स्थिति नॉन-एसी डिब्बों की तुलना में बेहतर थी।<sup>53</sup> बायो-टॉयलेट्स को मानव अपशिष्ट का जैविक उपचार करने के

लिए डिज़ाइन किया गया है, जिससे रेलवे ट्रैक पर अपशिष्ट का निपटान कम होता है। कैग (2025) ने आगे पाया कि लिनेन (तकिया, चादर, कंबल) की गुणवत्ता पर यात्रियों से मिलने वाली प्रतिक्रिया के आधार पर ठेकेदारों पर कोई ठोस कार्रवाई नहीं की गई।

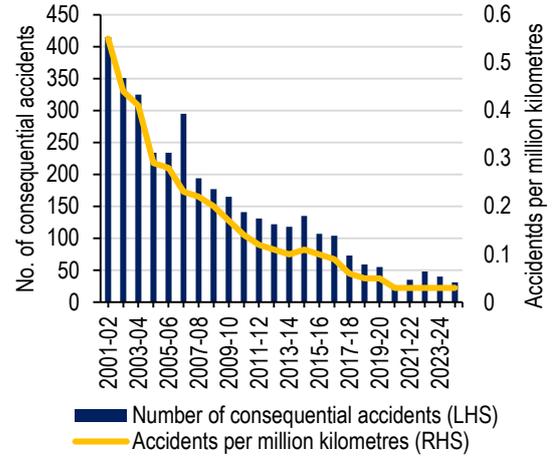
### सुरक्षा

वर्ष 2000-01 और 2024-25 के बीच, 3,984 परिणामी रेल दुर्घटनाएं हुईं जिनमें 2023-24 में 40 और 2024-25 में 31 दुर्घटनाएं शामिल हैं।<sup>54</sup> परिणामी दुर्घटनाएं वे गंभीर घटनाएं होती हैं जैसे कि टक्कर, पटरी से उतरना या आग लगना जिनके कारण जान-माल की हानि, चोट या रेल यातायात में बाधा उत्पन्न होती है। प्रति मिलियन किलोमीटर रेल के हिसाब से देखें तो, दुर्घटनाओं की संख्या वर्ष 2000-01 में 0.65 से घटकर 2024-25 में 0.03 हो गई (रेखाचित्र 15 देखें)।<sup>55,56</sup>

रेल पटरी से उतरने की घटनाओं में कैग (2021) ने निम्नलिखित को प्रमुख कारण बताया: (i) खराब ड्राइविंग या बहुत तेज गति, (ii) पटरी के रखरखाव में कमियां, (iii) पटरियों की बनावट में तय सीमा से ज्यादा बदलाव आना, (iv) डिब्बों/वैगनों में खराबी, और (v) शंटिंग के काम में गलतियां।<sup>57</sup> उसने रेल पटरियों की स्थिति का आकलन करने के लिए निरीक्षणों में 30-100% की कमी भी दर्ज की।<sup>57</sup> उसने कहा कि आकलन में शामिल गैर-एसी डिब्बों में से 63% में फायर एक्सटिंग्विशर्स नहीं थे।<sup>57</sup>

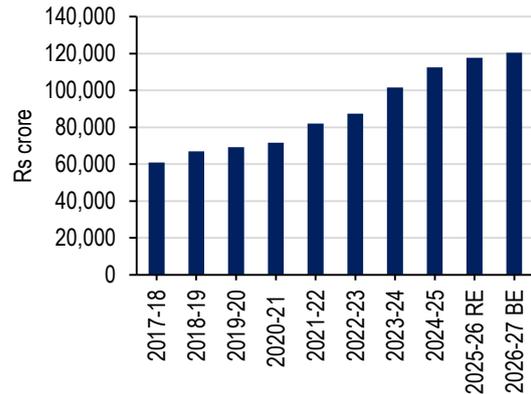
सुरक्षा संबंधी कार्यों पर व्यय में वार्षिक दर से 8% की वृद्धि हुई है, जो 2017-18 में 60,884 करोड़ रुपए से बढ़कर 2026-27 में 1,20,389 करोड़ रुपए हो गया है (रेखाचित्र 16 देखें)। सुरक्षा संबंधी समस्याओं को दूर करने के लिए रेलवे ने कुछ उपाय किए हैं जैसे: (i) मानवरहित लेवल क्रॉसिंग को हटाना, (ii) कवच - स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली की शुरुआत, (iii) पायलटों की सतर्कता बढ़ाने के लिए ट्रेनों में सतर्कता नियंत्रण उपकरणों की शुरुआत, और (iv) लेवल क्रॉसिंग को बंद करना, विलय करना और उसे बदलना।<sup>58</sup>

**रेखाचित्र 15: पिछले कुछ वर्षों में दुर्घटनाओं में कमी आई है**



स्रोत: रेलवे वर्ष पुस्तिकाएं; "भारतीय रेलवे के सुरक्षा प्रयासों के परिणामस्वरूप 2004-14 में 1,711 से घटकर 2024-25 में 31 और 2025-26 में 3 रह गई हैं: अश्विनी वैष्णव", प्रेस सूचना ब्यूरो, रेल मंत्रालय, 8 अगस्त, 2025; पीआरएस।

**रेखाचित्र 16: सुरक्षा संबंधी कार्यों पर व्यय 2017-18 और 2026-27 के बीच 8% बढ़ा**



स्रोत: व्यय प्रोफाइल, रेलवे विवरण, केंद्रीय बजट दस्तावेज, 2019-20 से 2026-27; पीआरएस।

**अनुलग्नक**

**तालिका 3: यात्री यातायात का विवरण (यातायात की मात्रा मिलियन PKM में, आय करोड़ रुपए में)**

मद	2024-25 वास्तविक		2025-26 संशोधित		2026-27 बजटीय		% परिवर्तन (2025-26 संअ से 2026-27 बअ)		2026-27 बअ में % हिस्सा	
	आय	मात्रा	आय	मात्रा	आय	मात्रा	आय	मात्रा	आय	मात्रा
कुल उपशहरी (क)	3,027	1,21,687	3,284	1,24,681	3,613	1,29,791	10%	4%	4%	11%
कुल गैर उपशहरी (ख)	72,340	10,10,813	76,716	10,46,011	83,687	11,00,911	9%	5%	96%	89%
एसी प्रथम श्रेणी	1,281	4,033	1,434	4,313	1,593	4,558	11%	6%	2%	0.4%
एसी 2 टियर	7,303	38,279	7,551	37,818	7,936	37,818	5%	0.0%	9%	3%
एसी 3 टियर	27,237	1,96,439	27,262	1,87,765	28,638	1,87,765	5%	0%	33%	15%
एग्जीक्यूटिव श्रेणी	673	1,597	818	1,856	971	2,095	19%	13%	1%	0.2%
एसी चेर कार	4,354	21,235	5,377	25,053	6,540	28,992	22%	16%	7%	2%
प्रथम श्रेणी (एमई)	54	28	41	20	43	20	5%	0.0%	0%	0.00%
प्रथम श्रेणी (साधारण)	6	132	6	138	7	150	14%	9%	0%	0.01%
स्लीपर श्रेणी (एमई)	14,847	2,61,677	14,977	2,52,208	15,741	2,52,208	5%	0.0%	18%	20%
स्लीपर श्रेणी (साधारण)	7	94	22	299	69	894	214%	199%	0%	0.1%
द्वितीय श्रेणी (एमई)	14,997	4,08,306	17,553	4,56,593	20,311	5,02,926	16%	10%	23%	41%
द्वितीय श्रेणी (साधारण)	1,581	78,993	1,675	79,948	1,838	83,485	10%	4%	2%	7%
<b>कुल (ए+बी)</b>	<b>75,368</b>	<b>11,32,500</b>	<b>80,000</b>	<b>11,70,692</b>	<b>87,300</b>	<b>12,30,702</b>	<b>9%</b>	<b>5%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

नोट: PKM- पैसंजर किलोमीटर (एक PKM, यानी एक किलोमीटर पर जाने वाला यात्री), संअ - संशोधित अनुमान, बअ- बजट अनुमान। एमई: मेल और एक्सप्रेस। स्रोत: व्यय प्रोफाइल; केंद्रीय बजट 2026-27; पीआरएस।

**तालिका 4: माल ढुलाई का विवरण (यातायात की मात्रा मिलियन NTKM में; आय करोड़ रुपए में)**

मद	2024-25 वास्तविक		2025-26 संशोधित		2026-27 बजटीय		% परिवर्तन (2025-26 संअ से 2026-27 बअ)		2026-27 बअ में % हिस्सा	
	आय	मात्रा	आय	मात्रा	आय	मात्रा	आय	मात्रा	आय	मात्रा
कोयला	86,989	4,37,099	87,304	4,20,918	89,793	4,23,561	3%	1%	48%	43%
स्टील प्लांट्स के लिए कच्चा माल*	2,733	16,667	2,848	15,957	3,149	17,273	11%	8%	2%	2%
पिग आयरन और फिनिशड स्टील	11,591	67,434	12,228	63,782	14,213	72,555	16%	14%	8%	7%
लोह अयस्क	12,456	59,338	13,683	60,981	14,639	63,804	7%	5%	8%	6%
सीमेंट	13,021	85,540	13,381	83,840	14,316	87,804	7%	5%	8%	9%
खाद्यान्न	7,647	63,800	8,264	62,514	8,559	63,378	4%	1%	5%	6%
उर्वरक	7,437	52,665	8,393	58,390	9,553	65,054	14%	11%	5%	7%
पेट्रोलियम, तेल और ल्यूब्रिकैंट्स	6,792	35,413	7,029	34,455	7,238	34,731	3%	1%	4%	3%
कंटेनर सेवा	8,790	78,221	10,029	82,034	11,170	89,252	11%	9%	6%	9%
अन्य वस्तुएं	13,708	74,908	15,298	75,511	16,170	78,644	6%	4%	9%	8%
<b>कुल</b>	<b>1,71,163</b>	<b>9,71,085</b>	<b>1,78,456</b>	<b>9,58,382</b>	<b>1,88,800</b>	<b>9,96,056</b>	<b>6%</b>	<b>4%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

नोट: NTKM- नेट टन किलोमीटर (एक NTKM एक किलोमीटर के लिए माल ढुलाई का शुद्ध वजन होता है), संअ - संशोधित अनुमान, बअ- बजट अनुमान।

\*कोयला और लोह अयस्क को छोड़कर। स्रोत: व्यय प्रोफाइल; केंद्रीय बजट 2026-27; पीआरएस।

तालिका 5: विभिन्न निधियों में आवंटन (करोड़ रुपए में)

निधि	मूल्यहास आरक्षित निधि		पूंजी निधि		राष्ट्रीय रेल संरक्षण कोष	
	वास्तविक	बजटीय	बजटीय	वास्तविक	बजटीय	वास्तविक
2017-18	5,000	1,540	5,948	0	1,000	0
2018-19	500	300	6,990	0	5,000	3,024
2019-20	500	400	3,035	0	5,000	201
2020-21	800	200	0	0	5,000	1,000
2021-22	800	0	0	0	5,000	0
2022-23	2,000	700	2,360	0	2,000	1,517
2023-24	1,000	800	0	0	1,000	1,760
2024-25	1,000	800	0	0	1,800	2,119
2025-26*	1,500	1,000	0	0	2,000	1,000
2026-27	1,500	-	0	-	2,000	-
<b>कुल</b>	<b>14,600</b>	<b>5,740</b>	<b>18,333</b>	<b>0</b>	<b>29,800</b>	<b>9,621</b>

नोट: परिसंपत्तियों को बदलने और नवीनीकरण के लिए मूल्यहास आरक्षित निधि रखी जाती है। लीज़ पर ली गई परिसंपत्तियों पर होने वाले व्यय को पूरा करने के लिए पूंजी निधि बनाई गई थी। रेलवे की महत्वपूर्ण सुरक्षा परिसंपत्तियों के नवीनीकरण, प्रतिस्थापन या उन्नयन के लिए राष्ट्रीय रेल सुरक्षा कोष बनाया गया था। \*वास्तविक कॉलम में दर्शाए गए आंकड़े संशोधित अनुमान हैं।

स्रोत: व्यय प्रोफाइल; केंद्रीय बजट 2017-18 से 2026-27; पीआरएस।

तालिका 6: पूंजी व्यय के विवरण (करोड़ रुपए में)

मद	2024-25	2025-26	2025-26	2026-27	25-26 संअ से
	वास्तविक	बअ	संअ	बअ	26-27 बअ में परिवर्तन का %
नई लाइन (निर्माण)	33,363	32,235	30,632	36,722	20%
गेज परिवर्तन	5,212	4,550	4,284	4,600	7%
डबलिंग	32,791	32,000	29,026	37,750	30%
यातायात सुविधाएं-यार्ड रीमॉडलिंग और अन्य	7,334	8,601	7,874	7,897	0%
रोलिंग स्टॉक	60,625	58,895	63,373	65,497	3%
लीज्ड एसेट्स- कैपिटल कंपोनेंट का भुगतान	22,699	27,905	28,157	39,650	41%
सड़क सुरक्षा कार्य-सड़क के ऊपर/नीचे पुल	7,049	7,000	7,734	8,225	6%
ट्रैक्स का रीन्यूअल	23,433	22,800	25,166	22,853	-9%
बिजलीकरण परियोजनाएं	4,248	6,150	4,500	5,000	11%
अन्य इलेक्ट्रिकल वर्क्स सहित टीआरडी	1,596	1,651	1,959	1,952	0%
निर्माण इकाइयों सहित वर्कशॉप्स	3,990	4,624	3,185	3,888	22%
कर्मचारी कल्याण	723	833	1,000	967	-3%
ग्राहक सुविधाएं	13,034	12,118	12,121	11,972	-1%
सरकारी वाणिज्यिक उपक्रम में निवेश	25,741	22,444	21,598	17,251	-20%
मेट्रोपॉलिटन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट्स	3,646	4,003	3,990	4,498	13%
अन्य	8,828	9,391	10,601	12,308	16%
ईबीआर- साझेदारी	15,049	10,000	10,000	12,000	20%
<b>कुल</b>	<b>269,361</b>	<b>265,200</b>	<b>265,200</b>	<b>293,030</b>	<b>10%</b>

नोट: संअ: संशोधित अनुमान; बअ: बजट अनुमान। ईबीआर: अतिरिक्त बजटीय संसाधन। स्रोत: व्यय प्रोफाइल; केंद्रीय बजट 2026-27; पीआरएस।

तालिका 7: पूंजीगत व्यय के लिए भौतिक लक्ष्य और उपलब्धि

मद	2024-25			2025-26			2026-27	
	बजट लक्ष्य	उपलब्धि		बजट लक्ष्य	संशोधित लक्ष्य	बजट लक्ष्य के % के रूप में संशोधित	बजट लक्ष्य	25-26 संअ से 26-27 बअ में परिवर्तन का %
		इकाइयों में	% में					
नई लाइनों का निर्माण (किलोमीटर मार्ग)	700	1,105	158%	700	700	100%	500	-29%
गेज परिवर्तन (किलोमीटर मार्ग)	200	166	83%	200	200	100%	100	-50%
लाइनों की डबलिंग (किलोमीटर मार्ग)	2,900	1,977	68%	2,600	2,600	100%	2,400	-8%
रोलिंग स्टॉक (वाहन इकाइयां)								
डीजल लोकोमोटिव्स	100	105	105%	100	100	100%	100	0%
इलेक्ट्रिक लोकोमोटिव्स	1,280	1,576	99%	1,600	1,726	108%	1,800	4%
कोच	8,405	7,237	91%	9,423	9,557	101%	10,392	9%
वैगन	38,000	29,889	100%	38,000	26,000	68%	32,000	23%
ट्रैक्स का रीन्यूअल (ट्रैक किलोमीटर)	5,000	6,851	137%	5,500	5,500	100%	6,400	16%
बिजलीकरण परियोजनाएं (किलोमीटर मार्ग)	-	2,701	-	-	-	-	-	-

स्रोत: व्यय प्रोफाइल; केंद्रीय बजट दस्तावेज, 2025-26 और 2026-27; पीआरएस।

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

<sup>2</sup> Inter-Ministerial Report on Long-term Plan for Movement of Coal through Ports & Waterways, Ministry of Coal, <https://www.coal.nic.in/sites/default/files/2023-10/09-10-2023-rsr.pdf>.

<sup>3</sup> Coal 2025: Analysis and forecast to 2030, International Energy Agency, <https://iea.blob.core.windows.net/assets/113a8274-500c-4684-951f-947d25bef3c9/Coal2025.pdf>.

<sup>4</sup> Report No. 6, Standing Committee on Railways, Lok Sabha, December 16, 2025, <https://sansad.in/ls/committee/departmentally-related-standing-committees/28-railways-nameH=%E0%A4%B0%E0%A5%87%E0%A4%B2>.

<sup>5</sup> National Electricity Plan, Ministry of Power, May 2023, [https://cea.nic.in/wp-content/uploads/document\\_upload/2023/06/NEP\\_2022\\_32\\_FIN\\_AL\\_GAZETTE.pdf](https://cea.nic.in/wp-content/uploads/document_upload/2023/06/NEP_2022_32_FIN_AL_GAZETTE.pdf).

<sup>6</sup> Coal 2025: Analysis and forecast to 2030, International Energy Agency, <https://iea.blob.core.windows.net/assets/113a8274-500c-4684-951f-947d25bef3c9/Coal2025.pdf>.

<sup>7</sup> Unstarred Question No. 2511, Lok Sabha, Ministry of Coal, December 21, 2022, <https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/1710/AU2511.pdf?source=pqals>.

<sup>8</sup> Draft National Rail Plan, Indian Railways, 2020, <https://indianrailways.gov.in/NRP-%20Draft%20Final%20Report%20with%20annexures.pdf>.

<sup>9</sup> Report No. 22 of 2021, CAG, [https://cag.gov.in/uploads/download\\_audit\\_report/2021/22%20of%2021-0624d80426ef498.58288689.pdf](https://cag.gov.in/uploads/download_audit_report/2021/22%20of%202021-0624d80426ef498.58288689.pdf).

<sup>10</sup> Maruti Suzuki takes a big leap in Green logistics, dispatches 2 million vehicles through Indian Railways, <https://www.marutisuzuki.com/corporate/media/press-releases/2024/july/maruti-suzuki-takes-a-big-leap-in-green-logistics-dispatches-2-million-vehicles>.

<https://www.marutisuzuki.com/corporate/media/press-releases/2024/july/maruti-suzuki-takes-a-big-leap-in-green-logistics-dispatches-2-million-vehicles>.

<sup>11</sup> Indian Railways Statistical Publications, Year Book, 2023-24, [https://nfr.indianrailways.gov.in/railwayboard/uploads/directorate/stat\\_econ/2025/IR%20Year%20Book%202023-24-English.pdf](https://nfr.indianrailways.gov.in/railwayboard/uploads/directorate/stat_econ/2025/IR%20Year%20Book%202023-24-English.pdf).

<sup>12</sup> Railways' Policy on Automobile Freight Train Operator Scheme, Press Information Bureau, <https://www.pib.gov.in/newsite/erelcontent.aspx?reid=64615&eg=3&lang=2>.

<sup>13</sup> Indian Railways Freight Services, <https://www.fois.indianrail.gov.in/RailSAHAY/pages/OwnWgonNew.jsp#AFTO>.

<sup>14</sup> Unstarred Question No. 671, answered on December 3, 2025, Lok Sabha, Ministry of Railways, <https://sansad.in/ls/questions/questions-and-answers>.

<sup>15</sup> Gati Shakti Multi-Modal Cargo Terminal Freight Revenue Increases Four Times in Three Years, Reaching ₹12,608.05 Cr in 2024-25, Press Information Bureau, December 2, 2025, <https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2198392&lang=1>.

<sup>16</sup> Union Government (Railways) (Compliance Audit), Report No. 35 of 2022 – Volume II, CAG, [https://cag.gov.in/webroot/uploads/download\\_audit\\_report/2022/Report-no.-35-of-2022-Vol.-II--English-Digitally-signed-\(1\)-06437ec4e3c3d06.84593583.pdf](https://cag.gov.in/webroot/uploads/download_audit_report/2022/Report-no.-35-of-2022-Vol.-II--English-Digitally-signed-(1)-06437ec4e3c3d06.84593583.pdf).

<sup>17</sup> Indian Railways Annual Report Accounts, 2017-18 to 2023-24, [https://indianrailways.gov.in/railwayboard/view\\_section.jsp?lang=0&id=0.1.304.366.554.941](https://indianrailways.gov.in/railwayboard/view_section.jsp?lang=0&id=0.1.304.366.554.941).

<sup>18</sup> Indian Railways Annual Report Accounts 2023-24, Indian Railways, <https://indianrailways.gov.in/railwayboard/uploads/directorate/st>

- [at\\_econ/2025/Indian%20Railways%20Annual%20Report%20%20Accounts%202023-24%20-English.pdf](#).
- <sup>19</sup> Indian Railways Year Book 2023-24, Indian Railways, [https://indianrailways.gov.in/railwayboard/uploads/directorate/st\\_at\\_econ/2025/IR%20Year%20Book%202023-24-English.pdf](https://indianrailways.gov.in/railwayboard/uploads/directorate/st_at_econ/2025/IR%20Year%20Book%202023-24-English.pdf).
- <sup>20</sup> Indian Railways Year Book 2017-18, Indian Railways, [https://indianrailways.gov.in/railwayboard/uploads/directorate/st\\_at\\_econ/pdf\\_annual\\_report/Railway%20Year%20Book\\_2017\\_18.pdf](https://indianrailways.gov.in/railwayboard/uploads/directorate/st_at_econ/pdf_annual_report/Railway%20Year%20Book_2017_18.pdf).
- <sup>21</sup> Record CapEx of ₹2.93 Lakh Crore for Indian Railways; High Speed Connectivity, Strengthening Freight & Safety Prime Focus of Spend, Press Information Bureau, February 1, 2026, <https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2221838&reg=3&lang=1>.
- <sup>22</sup> Annual Reports 2022-23 to 2024-25, Dedicated Freight Corridor Corporation of India Limited, <https://dfccil.com/Home/DynamicPages?MenuId=140>.
- <sup>23</sup> Corporate Plan 2017-22, Dedicated Freight Corridor Corporation of India Limited, [https://dfccil.com/upload/corporate\\_plan\\_merged\\_01LG.pdf](https://dfccil.com/upload/corporate_plan_merged_01LG.pdf).
- <sup>24</sup> Annual Report 2024-25, Dedicated Freight Corridor Corporation of India Limited, [https://dfccil.com/images/uploads/img/DFCCIL-Annual-Report-2024-25-19112025\\_LR6E.pdf](https://dfccil.com/images/uploads/img/DFCCIL-Annual-Report-2024-25-19112025_LR6E.pdf).
- <sup>25</sup> Unstarred Question No 1673, answered on 10 December 2025, Lok Sabha, Ministry of Railways, [https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/185/AU1673\\_N3TDLf.pdf?source=pqals](https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/185/AU1673_N3TDLf.pdf?source=pqals).
- <sup>26</sup> Report No. 3, Standing Committee on Railways, Lok Sabha, March 2, 2020, [https://eparlib.nic.in/handle/123456789/790821?view\\_type=bro\\_wse](https://eparlib.nic.in/handle/123456789/790821?view_type=bro_wse).
- <sup>27</sup> 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](http://164.100.94.191/niti/writereaddata/files/document_publication/Social-Costs.pdf).
- <sup>28</sup> 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](https://sansad.in/getFile/Isscommittee/Railways/18_Railways_1.pdf?source=loksabhadocs).
- <sup>29</sup> Unstarred Question No 1741, answered on 30 July 2025, Lok Sabha, Ministry of Railways, [https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/186/AU1741\\_waqwp.pdf?source=pqals](https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/186/AU1741_waqwp.pdf?source=pqals).
- <sup>30</sup> Indian Railways Rationalises Fare Structure; No Fare Increase for Suburban Services, Season Tickets and Second Class Ordinary Journeys up to 215 km, Press Information Bureau, December 25, 2025, <https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2208532&reg=3&lang=1>.
- <sup>31</sup> Economic Survey of India 2025-26, January 29, 2026, <https://www.indiabudget.gov.in/economicsurvey/doc/echapter.pdf>.
- <sup>32</sup> Union Minister Ashwini Vaishnaw and Japanese Minister H.E. Hiromasa Nakano Visit Surat and Mumbai Sites of Mumbai–Ahmedabad High-Speed Rail Project, Press Information Bureau, October 3, 2025, <https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2174642&reg=3&lang=2>.
- <sup>33</sup> Starred Question No 54, Lok Sabha, Ministry of Railways, Answered on July 23, 2025, [https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/185/AS54\\_7\\_WACnw.pdf?source=pqals](https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/185/AS54_7_WACnw.pdf?source=pqals).
- <sup>34</sup> PM Modi and Japanese PM Abe lay foundation stone for India’s first High Speed Rail project, Press Information Bureau, September 14, 2017, [https://www.pib.gov.in/newsite/printrelease.aspx?relid=170771&utm\\_source=chatgpt.com&reg=3&lang=2](https://www.pib.gov.in/newsite/printrelease.aspx?relid=170771&utm_source=chatgpt.com&reg=3&lang=2).
- <sup>35</sup> Unstarred Question No. 2949, Lok Sabha, Ministry of Railways, August 6, 2025, [https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/185/AU2949\\_VuUkF.pdf?source=pqals](https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/185/AU2949_VuUkF.pdf?source=pqals).
- <sup>36</sup> Cabinet approves Terms of Reference of 8th Central Pay Commission, Press Information Bureau, October 28, 2025, <https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2183289>
- <sup>37</sup> Unstarred Question No. 1210, Lok Sabha, Ministry of Railways, July 25, 2018, <https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/15/AU1210.pdf?source=pqals>.
- <sup>38</sup> Railway Statements, Union Budgets of year 2018-19 to 2025-26, [https://www.indiabudget.gov.in/previous\\_union\\_budget.php](https://www.indiabudget.gov.in/previous_union_budget.php)
- <sup>39</sup> Action taken by Government on the Observations/Recommendations contained in the 1st Report of the Standing Committee on Railways (Eighteenth Lok Sabha) on ‘Demands for Grants (2024-25) of the Ministry of Railways’, Standing Committee on Railways, Lok Sabha, March 10, 2025, <https://sansad.in/ls/committee/departamentally-related-standing-committees/28-railways-nameH=%E0%A4%B0%E0%A5%87%E0%A4%B2>.
- <sup>40</sup> Statement 27A, Part-IV Establishment and Public Enterprises, Expenditure Profile, Union Budget 2026-27, <https://www.indiabudget.gov.in/doc/eb/stat27a.pdf>.
- <sup>41</sup> Unstarred Question No. 4624, Lok Sabha, Ministry of Railways, March 29, 2023, <https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/1711/AU4624.pdf?source=pqals>.
- <sup>42</sup> Starred Question No. 100, Lok Sabha, Ministry of Railways, March 2, 2016, <https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/7/AS100.pdf?source=pqals>.
- <sup>43</sup> Recommendations of Bibek Debroy Committee, Press Information Bureau, March 11, 2020, <https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=1606002&reg=3&lang=2>.
- <sup>44</sup> Unstarred Question No. 3107, Lok Sabha, Ministry of Railways, March 19, 2025, [https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/184/AU3107\\_AwCYtA.pdf?source=pqals&utm\\_source=chatgpt.com](https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/184/AU3107_AwCYtA.pdf?source=pqals&utm_source=chatgpt.com).
- <sup>45</sup> Unstarred Question No. 1378, Rajya Sabha, Ministry of Railways, August 2, 2024, [https://sansad.in/getFile/annex/265/AU1378\\_9IOUDO.pdf?source=pqals](https://sansad.in/getFile/annex/265/AU1378_9IOUDO.pdf?source=pqals).
- <sup>46</sup> Indian Railways Freight Services, accessed on January 9, 2025, [https://www.foistest.indianrail.gov.in/RailSAHAY/pages/OwnTrmlNew.jsp?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.foistest.indianrail.gov.in/RailSAHAY/pages/OwnTrmlNew.jsp?utm_source=chatgpt.com).
- <sup>47</sup> Report No. 2, Standing Committee on Railways, Lok Sabha, March 10, 2025, [https://eparlib.sansad.in/bitstream/123456789/2989620/1/18\\_Railways\\_2.pdf?utm\\_source=chatgpt.com](https://eparlib.sansad.in/bitstream/123456789/2989620/1/18_Railways_2.pdf?utm_source=chatgpt.com).
- <sup>48</sup> Report of the Committee for the Mobilisation of Resources for Major Railway Projects and Restructuring of Railway Ministry and Railway Board, June, 2015, [https://indianrailways.gov.in/railwayboard/uploads/directorate/HLSRC/FINAL\\_FILE\\_Final.pdf](https://indianrailways.gov.in/railwayboard/uploads/directorate/HLSRC/FINAL_FILE_Final.pdf).
- <sup>49</sup> Report No. 13 of 2023, CAG, August 8, 2023, [https://cag.gov.in/uploads/download\\_audit\\_report/2023/Report-No-13-of-2023-Signatory-file--English-064d331fe92fb06.22635261.pdf](https://cag.gov.in/uploads/download_audit_report/2023/Report-No-13-of-2023-Signatory-file--English-064d331fe92fb06.22635261.pdf).
- <sup>50</sup> Report No. 9 of 2025, CAG, August 12, 2025, [https://cag.gov.in/uploads/download\\_audit\\_report/2025/Report-No.-09-Railways-English-Digital-signed-01.08.2025-0689b51f6c25b75.04861797.pdf](https://cag.gov.in/uploads/download_audit_report/2025/Report-No.-09-Railways-English-Digital-signed-01.08.2025-0689b51f6c25b75.04861797.pdf).
- <sup>51</sup> Unstarred Question No. 595, Lok Sabha, Ministry of Railways, December 3, 2025, [https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/186/AU595\\_GACMcK.pdf?source=pqals](https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/186/AU595_GACMcK.pdf?source=pqals).
- <sup>52</sup> Report No. 22 of 2021, CAG, [https://cag.gov.in/uploads/download\\_audit\\_report/2021/22%20f%202021-0624d80426ef498.58288689.pdf](https://cag.gov.in/uploads/download_audit_report/2021/22%20f%202021-0624d80426ef498.58288689.pdf).
- <sup>53</sup> Cleanliness and Sanitation in long distance trains in Indian Railways, Report No. 15 of 2025, CAG, [https://cag.gov.in/uploads/download\\_audit\\_report/2025/Final\\_Report-No.-15-of-2025-\(Railways\)-ENG.digitize--signed-068a8522d0cd480.14636815.pdf](https://cag.gov.in/uploads/download_audit_report/2025/Final_Report-No.-15-of-2025-(Railways)-ENG.digitize--signed-068a8522d0cd480.14636815.pdf).

<sup>54</sup> “Railway Safety at Record High: Annual Accidents Reduce from 171 (2004–14 Avg.) to 11 in 2025–26 So Far”, Press Information Bureau, December 12, 2025, <https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2202873&reg=3&lang=2>.

<sup>55</sup> “Indian Railways’ Safety Push Brings Down Consequential Train Accidents to 31 in 2024–25 and 3 in 2025–26 from 1,711 in 2004–14: Ashwini Vaishnav”, Press Information Bureau, August 8, 2025, <https://www.pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=2154316&reg=3&lang=2#:~:text=Another%20important%20index%20howing%20improved,73%25%20during%20the%20said%20period>.

<sup>56</sup> Unstarred Question No. 2191, Rajya Sabha, Ministry of Railways, August 9, 2024, [https://sansad.in/getFile/annex/265/AU2191\\_VBycsD.pdf?source=pqars](https://sansad.in/getFile/annex/265/AU2191_VBycsD.pdf?source=pqars).

<sup>57</sup> 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](https://cag.gov.in/webroot/uploads/download_audit_report/2022/Report-No.-22-of-2022_Railway_English_DSC-063a2dda55f3ce6.38649271.pdf).

<sup>58</sup> Unstarred Question No. 638, Lok Sabha, Ministry of Railways, December 3, 2025,

[https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/186/AU638\\_griwf9.pdf?source=pqals](https://sansad.in/getFile/loksabhaquestions/annex/186/AU638_griwf9.pdf?source=pqals).

**डिस्क्लेमर:** 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।