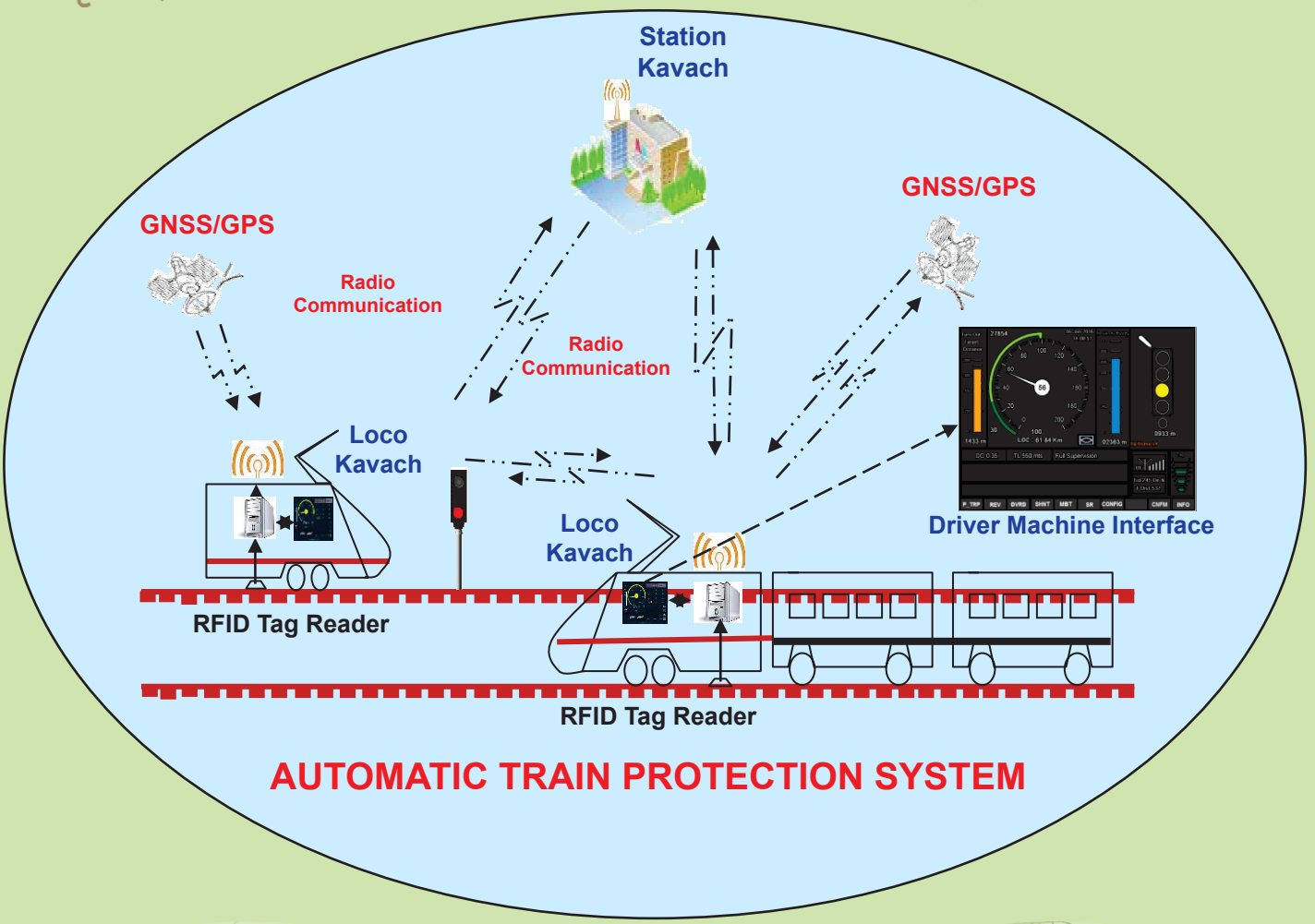
भारतीय रेल
वार्षिक रिपोर्ट और लेखा
2021-22

(2022-23 के कार्य निष्पादन की विशिष्टताओं के साथ)



AUTOMATIC TRAIN PROTECTION SYSTEM



भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)



भारतीय रेल

वार्षिक रिपोर्ट और लेखा
2021-22

(2022-23 के कार्य-निष्पादन की विशिष्टताओं के साथ)

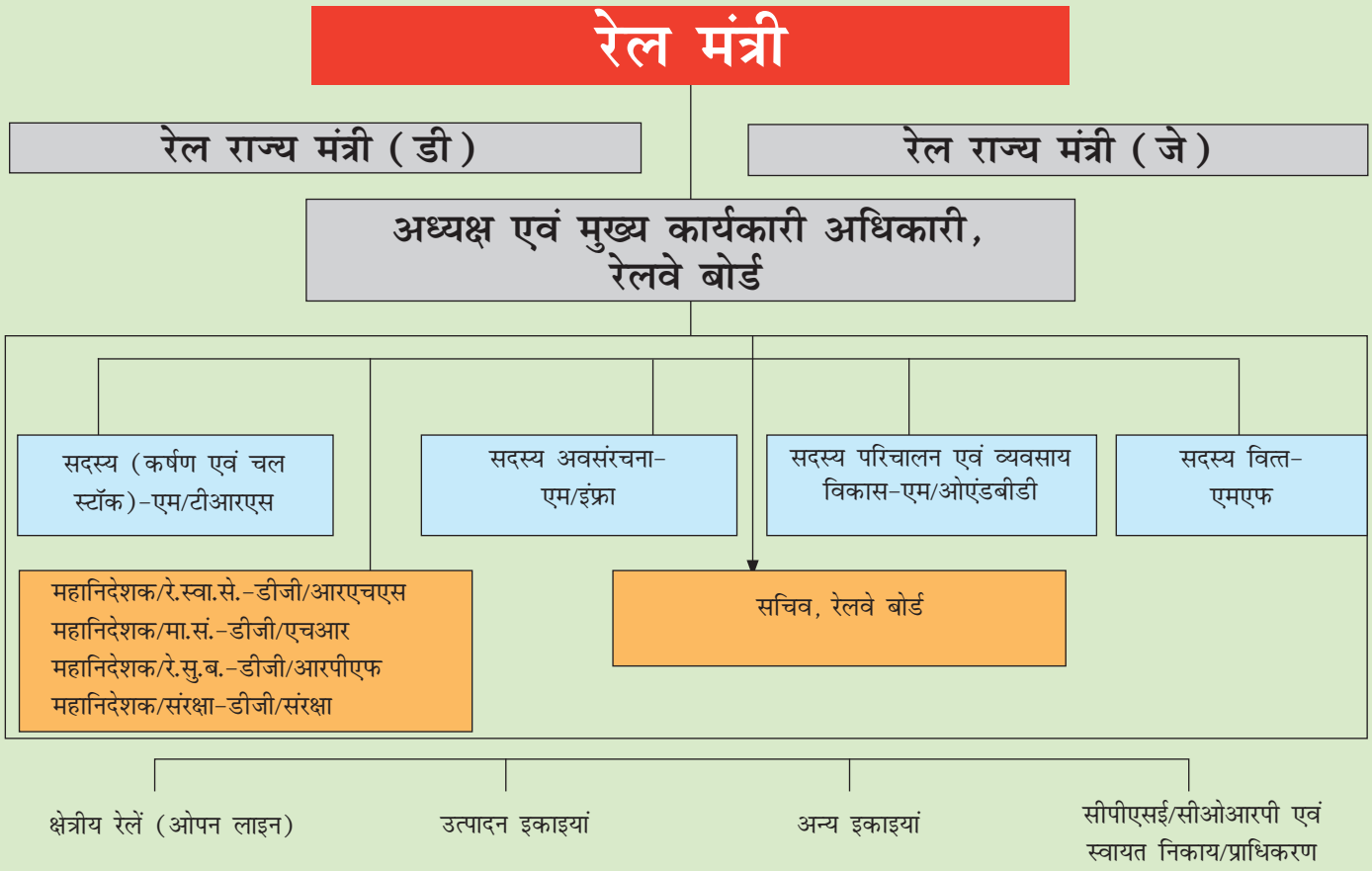
सत्यमेव जयते

भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

विषय सूची

संगठन संरचना	2	महिलाओं का कल्याण, विकास और सशक्तिकरण	84
उच्च प्रबंध व्यवस्था	3		
समीक्षा-संभावनाएं	5	दिव्यांगजनों के लिए सुविधाएं	85
वित्त	8	सुरक्षा	90
माल यातायात परिचालन	14	सतर्कता	97
यात्री संव्यवहार	19	हिन्दी का प्रयोग-प्रसार	99
योजना	35	पूर्वोत्तर क्षेत्र	101
इंजीनियरी	37	जन-संपर्क	105
रेल विद्युतीकरण	42	रेलवे इंजीनियर्स रेजीमेंट (प्रादेशिक सेना)	107
सिगनल एवं दूरसंचार	47	उपक्रम तथा अन्य संगठन	110
संरक्षा	52	सलाहकार बोर्ड	145
चल स्टॉक	58	महत्वपूर्ण घटनाएं	146
सामग्री प्रबंधन	66	शब्दों की परिभाषा	150
अनुसंधान और विकास	68	नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक द्वारा मुहैया कराई गई लेखा परीक्षा टिप्पणियों का सार और की गई कार्रवाई संबंधी नोट	152
पर्यावरण प्रबंधन	75		
कार्मिक	77	वित्तीय विवरण और परिचालन सांख्यिकी	159

भारतीय रेल की संगठन संरचना



महाप्रबंधक
1. मध्य
2. पूर्व
3. पूर्व मध्य
4. पूर्व तट
5. उत्तर
6. उत्तर मध्य
7. पूर्वोत्तर
8. पूर्वोत्तर सीमा
9. उत्तर पश्चिम
10. दक्षिण
11. दक्षिण मध्य
12. दक्षिण पूर्व
13. दक्षिण पूर्व मध्य
14. दक्षिण पश्चिम
15. पश्चिम
16. पश्चिम मध्य
17. मेट्रो

महाप्रबंधक
1. चित्तरंजन रेल इंजन कारखाना, चित्तरंजन
2. बनारस रेल इंजन कारखाना, वाराणसी
3. सवारी डिब्बा कारखाना, पेरंबूर
4. रेल डिब्बा कारखाना, कपूरथला
5. रेल पहिया कारखाना, येलहंका
6. आधुनिक रेल डिब्बा कारखाना, रायबरेली
प्रधान मु.प्र.अ.(रे)*
7. डीजल रेल इंजन आधुनिकीकरण कारखाना, पटियाला
8. रेल पहिया संयंत्र, बेला

महाप्रबंधक
1. केन्द्रीय रेल विद्युतीकरण संगठन, इलाहाबाद
2. पूर्वोत्तर सीमा रेलवे (निर्माण), गुवाहाटी
प्रधान मु.प्र.अ./मु.प्र.अ.(रे.)*
3. केन्द्रीय कारखाना आधुनिकीकरण संगठन (कॉफमो) (31.03.2023 से बंद होने वाली है)
महानिदेशक
4. भारतीय रेल राष्ट्रीय अकादमी, वडोदरा
5. महानिदेशक एवं पदेन महाप्रबंधक आरडीएसओ, लखनऊ

1. बी.सी.एल.
2. कॉनकोर
3. डी.एफ.सी.सी.आई.एल.
4. इरकॉन
5. आई.आर.सी.टी.सी.
6. आई.आर.एफ.सी.
7. के.एम.आर.सी.एल.
8. के.आर.सी.एल.
9. एम.आर.वी.सी.
10. आर.सी.आई.एल.
11. राइट्स
12. आर.वी.एन.एल.
13. क्रिस
14. आर.एल.डी.ए.

* प्रधान मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (रेलें)

उच्च प्रबंध व्यवस्था

रेल मंत्री	**अश्विनी वैष्णव**
रेल राज्य मंत्री (डी)	**रावसाहेब पाटील दानवे**
रेल राज्य मंत्री (जे)	**दर्शना जरदोश**
सदस्य, रेलवे बोर्ड	
अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी (सीईओ)	अनिल कुमार लाहोटी
सदस्य (वित्त)	मोहित सिन्हा*
सदस्य (परिचालन एवं व्यवसाय विकास)	नवीन गुलाटी*
सदस्य (कर्षण एवं चल स्टॉक)	नवीन गुलाटी
सदस्य (अवसंरचना)	अनिल कुमार लाहोटी*
सचिव	जय वर्मा सिन्हा*
महानिदेशक	
महानिदेशक/रेल सुरक्षा बल	संजय चंदर
महानिदेशक/रेल स्वास्थ्य सेवाएं	डॉ. प्रसन्न कुमार
महानिदेशक/मानव संसाधन	मोहित सिन्हा
महानिदेशक/संरक्षा	ब्रज मोहन अग्रवाल
महाप्रबंधक, क्षेत्रीय रेलें	
मध्य	अशोक कुमार मिश्रा*
पूर्व	अरुण अरोड़ा
पूर्व मध्य	ए. शर्मा
पूर्व तट	रूप एन. सुनकर
**मेट्रो	अरुण अरोडा*
उत्तर	आशुतोष गंगल
उत्तर मध्य	सतीश कुमार
पूर्वोत्तर	सी.वी. रमन
पूर्वोत्तर सीमा	अंशुल गुप्ता
उत्तर पश्चिम	विजय शर्मा
दक्षिण	आर.एन. सिंह
दक्षिण मध्य	अरुण कुमार जैन
दक्षिण पूर्व	अर्चना जोशी
दक्षिण पूर्व मध्य	आलोक कुमार
दक्षिण पश्चिम	संजीव किशोर
पश्चिम	अशोक कुमार मिश्रा
पश्चिम मध्य	सुधीर कुमार गुप्ता
महाप्रबंधक, उत्पादन इकाइयां	
चित्तरंजन रेल इंजन कारखाना	सतीश के. कश्यप
बनारस रेल इंजन कारखाना	अंजलि गोयल
सवारी डिब्बा कारखाना	एस. श्रीनिवास*
रेल पहिया कारखाना	ए.के. अग्रवाल
रेल डिब्बा कारखाना, कपूरथला	आशेष अग्रवाल
आधुनिक रेल डिब्बा कारखाना, रायबरेली	एस.एस. कलसी*
महाप्रबंधक, निर्माण इकाइयां	
पूर्वोत्तर सीमा रेलवे (निर्माण)	अंशुल गुप्ता*
केंद्रीय रेल विद्युतीकरण संगठन	प्रमोद कुमार
महानिदेशक	
भारतीय रेल राष्ट्रीय अकादमी	सुधीर कुमार*
महानिदेशक एवं पदेन महाप्रबंधक	
अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन	संजीव भुटानी
मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (रेलें)	
केन्द्रीय कारखाना आधुनिकीकरण संगठन	विवेक कुमार#
पटियाला रेल इंजन कारखाना, पटियाला	अशोक कुमार#
रेल पहिया संयंत्र, बेला	शुभ्रांशु

*कार्य देख रहे हैं। **मेट्रो रेल, कोलकाता #प्रधान मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (02 जनवरी, 2023 की स्थिति के अनुसार)


डब्ल्यू डी पी 4
20086
BGKT

समीक्षा-संभावनाएं



श्री सिद्धरूढ स्वामीजी हुबली रेलवे स्टेशन, दक्षिण पश्चिम रेलवे में तीसरा प्रवेश द्वार

परिणाम: 2021-22

वित्तीय निष्पादन

वर्ष 2021-22 (-)15,024.58 करोड़ रुपये की शुद्ध राजस्व प्राप्तियों के साथ समाप्त हुआ।

माल यातायात परिचालन

	2020-21	**2021-22**	**शुद्ध अंतर**	**अंतर प्रतिशत में**
प्रारंभिक राजस्व टन (मिलियन)	1,230.94	**1,415.87**	**184.93**	**15.02**
राजस्व शुद्ध टन किमी (बिलियन)	719.76	**871.82**	**152.06**	**21.13**
माल यातायात आमदनी @ (₹ करोड़ में)	1,15,738.38	**1,39,287.30**	**23,548.92**	**20.35**

@'अन्य माल यातायात आमदनी' जैसे स्थान शुल्क, विलंब-शुल्क आदि को छोड़कर

यात्री संव्यवहार

	2020-21	**2021-22**	**शुद्ध अंतर**	**अंतर प्रतिशत में**
यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या (मिलियन)	1,250	**3,519**	**2,269**	**181.52**
यात्री किलोमीटर (बिलियन)	231	**590**	**359**	**155.41**
यात्री आमदनी (₹ करोड़ में)	15,248.49	**39,214.39**	**23,965.90**	**157.17**



यशवंतपुर रेलवे स्टेशन, दक्षिण पश्चिम रेलवे का शानदार पुनर्निर्मित प्रवेश द्वार

इंजीनियरी संबंधी कार्य

वर्ष 2021-22 के दौरान, निम्नलिखित इंजीनियरी संबंधी कार्य पूरे किए गए:

	2021-22 (किमी में)
नई लाइनों का निर्माण	**288.55**
बड़े आमान में परिवर्तन	**635.91**
रेलपथ नवीकरण	**4,275**

विद्युतीकरण

2021-22 के दौरान, भारतीय रेल के 6,366 किमी मार्ग को विद्युतीकृत किया गया था।

संरक्षा, सिगनल और दूरसंचार

2020-21 की तुलना में 2021-22 के दौरान, परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं और प्रति मिलियन गाड़ी कि.मी. गाड़ी दुर्घटनाओं (संरक्षा का महत्त्वपूर्ण सूचकांक) का ब्यौरा निम्नानुसार है:

	2020-21	**2021-22**
परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं*	21	**34**
प्रति मिलियन गाड़ी कि.मी. गाड़ी दुर्घटनाएं	0.03	**0.03**

*कोंकण रेलवे को छोड़कर



कानपुर सेंट्रल स्टेशन, उत्तर मध्य रेलवे पर कोच मार्गदर्शी एवं सुचना प्रणाली की शुरूआत



जीओसी का गौरव: नीलगिरी माउन्टेन रेलवे, दक्षिण रेलवे के लिए स्वदेश निर्मित कोयला प्रज्वलित X श्रेणी का भाप इंजन

यात्री सुविधाओं में सुधार के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए थे:

प्रावधान	2021-22 (स्टेशनों की संख्या)
जन उद्घोषणा प्रणाली	**5,159**
गाड़ी डिस्प्ले बोर्ड	**1,190**
सवारी डिब्बा गाइडेंस प्रणाली	**697**

परिचालन कुशलता

2020-21 की तुलना में 2021-22 के लिए कुछ महत्वपूर्ण क्षमता सूचकांक निम्नानुसार थे:

क्षमता सूचकांक	बड़ी आमान		मीटर आमान	
	2020-21	**2021-22**	2020-21	**2021-22**
शुद्ध टन किमी प्रति माल डिब्बा प्रतिदिन	6,861	**8.384**	-	**-**
सभी माल यातायात गाड़ियों (सभी कर्षण) की गति (किमी प्रति घंटा)	43.2	**37.82**	-	**-**
कुल मालडिब्बा किमी से लदे हुए डिब्बों का प्रतिशत	62.4	**63.6**	-	**-**
शुद्ध लदान प्रति माल गाड़ी (टन)	1,738	**1,817**	-	**-**
शुद्ध टन किमी प्रति इंजन घंटा	13,693*	**14,520**	-	**-**
यात्री गाड़ी किमी प्रति गाड़ी प्रतिदिन	183*	**411**		
*संशोधित			3*	**27**



विशाखापट्टनम से महाराष्ट्र तक ऑक्सीजन से भरी हुई प्रथम ''आक्सीजन एक्सप्रेस'', पूर्व तट रेलवे

सामग्री प्रबंधन

लागत, भंडारण, सम्हलाई, बीमा और लाभांश प्रभारों को कम करने को ध्यान में रखकर भारतीय रेल पर सामग्री प्रबंधन का उत्तरोत्तर नवीकरण किया जा रहा है। 2021-22 के दौरान इस्तेमाल की गई सामग्री के मूल्य का भंडार वस्तुओं के मूल्य के संदर्भ में टर्न ओवर अनुपात पिछले वर्ष 13 प्रतिशत (ईंधन को छोड़कर) और 12 प्रतिशत (ईंधन सहित) की तुलना में 11 प्रतिशत (ईंधन को छोड़कर) और 8 प्रतिशत (ईंधन सहित) था। अनुपयोगी चल स्टॉक और स्क्रैप के निपटान पर कड़ी निगरानी रखी गई।

पर्यावरण प्रबंधन

रेल परिचालन को पर्यावरण अनुकूल बनाने और अधिक स्वच्छ प्रौद्योगिकी अपनाकर, ऊर्जा संरक्षण उपाय करके, खाली पड़ी रेल भूमि पर वृक्षारोपण आदि करके इस पर पड़ने वाले प्रतिकूल प्रभावों को कम करने के लिए निरंतर प्रयास किए जा रहे हैं। सौर ऊर्जा संयंत्र संस्थापित करने के लिए रेलवे खाली पड़ी भूमि और छतों का उपयोग कर रही है।

मानव संसाधन विकास

उत्पादकता में सुधार लाने के उद्देश्य से रेल कर्मचारियों के लिए प्रशिक्षण कार्यक्रमों की गुणवत्ता को बेहतर बनाने हेतु कई पहलकदमियां की गई। इस दिशा में, वडोदरा, गुजरात में 'राष्ट्रीय रेल और परिवहन संस्थान' (एनआरटीआई) की स्थापना भारत के पहले विश्वविद्यालय के रूप में की गई है जो परिवहन से संबंधित शिक्षा, बहुविषयक अनुसंधान और प्रशिक्षण पर केंद्रित है।



यात्रियों की सुविधा एवं सुरक्षा के लिए एलएचबी कोच, दक्षिण पूर्व रेलवे

औद्योगिक संबंध तथा कार्मिक

भारतीय रेल पर 31 मार्च, 2022 की स्थिति के अनुसार, 12,12,882 नियमित कर्मचारी थे जबकि 31 मार्च, 2021 को 12,42,723 थे,अर्थात् 29,841 की कमी आई।

2021-22 में औद्योगिक संबंध मधुर बने रहे। 2021-22 के लिए सभी अराजपत्रित कर्मचारियों (रेसुब/रेसुविब कर्मियों को छोड़कर) को 78 दिन के वेतन के बराबर उत्पादकता संबद्ध बोनस का

भुगतान किया गया। रेसुब/रेसुविब के समूह 'ग' कोटि के कार्मिकों को 30 दिन के वेतन के बराबर तदर्थ बोनस स्वीकृत किया गया।

कर्मचारी कल्याण

भारतीय रेलों की कल्याण योजनाओं के अंतर्गत विभिन्न कार्यकलाप आते हैं, यथा रेल कर्मचारियों के बच्चों को शैक्षणिक सुविधाएं तथा वित्तीय सहायता प्रदान करना, परिवार की आमदनी बढ़ाने के लिए हस्तशिल्प केन्द्र स्थापित करना, बीमारी के समय आर्थिक सहायता, रियायती दरों पर आवास और कार्यस्थलों पर कैंटीन सुविधाओं की व्यवस्था करना तथा सेवा के दौरान और सेवानिवृत्ति के बाद कर्मचारियों और उनके परिवारजनों के लिए चिकित्सा सुविधाओं की व्यवस्था करना।



रैपिड एंटीजन टेस्ट बनारस रेल इंजन कारखाना

कार्य निष्पादन: 2021-22 (1 जनवरी, 2022-31 दिसंबर, 2022)

यात्री संव्यवहार*

जनवरी-दिसंबर, 2022 के दौरान, भारतीय रेल में प्रारंभिक यात्रियों की संख्या पिछले वर्ष की तदनुरूपी अवधि के दौरान 5,989.28 मिलियन की तुलना में 3,143.82 मिलियन थी, जिसमें 2,845.46 मिलियन (90.5%) की वृद्धि दर्ज की गई। इस अवधि के दौरान, यात्री आय 58,192.41 करोड़ रुपये थी, जो पिछले वर्ष की तदनुरूपी अवधि के दौरान यात्री आय की तुलना में 22,561.32 करोड़ रुपये (63.32%) की वृद्धि दर्शाता है।

माल यातायात परिचालन**

पिछले वर्ष की तदनुरूपी अवधि की तुलना में वर्ष 2022 (जनवरी-दिसंबर 2022) के लिए राजस्व उपार्जक यातायात के लदान का ब्यौरा इस प्रकार था:-

पण्य	जनवरी से दिसंबर 2021	(मिलियन टन में) जनवरी से दिसंबर 2022
कोयला	634.55	**715.64**
लौह अयस्क को छोड़कर इस्पात संयंत्रों के लिए कच्चा माल	28.88	**27.94**
कच्चा लोहा तथा तैयार इस्पात	68.25	**65.89**
लौह अयस्क	171.67	**159.88**
सीमेंट	138.52	**146.12**
खाद्यान्न	65.45	**74.79**
उर्वरक	48.23	**54.41**
पेट्रोल, तेल और स्नेहक (खनिज तेल)	44.94	**48.09**
शेष अन्य माल	192.30	**204.58**
कुल राजस्व उपार्जक माल यातायात	1,392.79	**1,497.33**

*प्रारंभिक आधार पर सकल आमदनी के विवरण के आधार पर।
**विवरण 7-क के आधार पर



नौपाड़ा रेलवे स्टेशन, पूर्व तट रेलवे पर स्टेनलेस इस्पात का उपरि पैदल पुल

जनवरी-मार्च, 2023 की अवधि के लिए अनुमान

माल यातायात परिचालन

केआरसीएल और डीसीएफसीसीआईएल को छोड़कर, रेलवे द्वारा जनवरी से मार्च 2023 तक तीन महीनों की अवधि के लिए माल कीढोए जाने वाली अनुमानित मात्रा 385 मिलियन टन है।

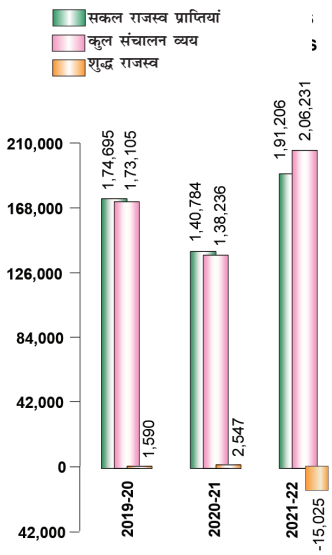
यात्री संव्यवहार

जनवरी से मार्च, 2023 तक आगामी तीन महीनों के लिए प्रारंभिक यात्रियों की कुल अनुमानित संख्या 1,824.32 मिलियन होगी।



ऑक्सीजन एक्सप्रेस परिवहन

सकल राजस्व और संचालन व्यय
(विविध सहित)
(₹ करोड़ में)



वित्त

2021-22 के परिणाम

रेलों की सकल यातायात प्राप्तियां 2020-21 के 1,40,570.52 करोड़ रु. से बढ़कर वर्ष 2021-22 में 1,91,206.48 करोड़ रु. हो गईं। कुल कार्य संचालन व्यय 2020-21 के 1,36,567.51 करोड़ रु. से बढ़कर 2021-22 में 2,04,606.34 करोड़ रु. हो गया। विविध लेन-देनों को हिसाब में लेने के बाद, शुद्ध राजस्व प्राप्तियां (-) 15,024.58 करोड़ रु. थीं।

आरसीसी की सिफारिशों के अनुसार, 2020-21 के दौरान लाभांश का भुगतान नहीं किया गया था। वर्ष के अंत में शुद्ध राजस्व (-) 15,024.58 करोड़ रुपये रहा।

2020-21 की तुलना में 2021-22 के वित्तीय परिणामों का सारांश नीचे दिया गया है:-

			(₹ करोड़ में)
	2020-21	**2021-22**	**कमी-बेशी**
ब्याज देय पूंजी (एमटीपी और सर्कुलर रेलवे, उधमपुर-बारामूला परियोजना और एसआरएसएफ में विनियोग को छोड़कर)	3,34,239.78	**4,13,268.80**	**79,029.02**
पूंजी निधि से निवेश	53,449.91	**53,449.91**	**-**
कुल	3,87,689.69	**4,66,718.71**	**79,029.02**
सकल यातायात प्राप्तियां	1,40,570.52	**1,91,206.48**	**50,635.96**
कुल संचालन व्यय	1,36,567.51	**2,04,606.34**	**68,038.83**
शुद्ध यातायात प्राप्तियां	4,003.01	**(-)13,399.86**	**(-)17,402.87**
विविध प्राप्तियां (शुद्ध)	(-)1,455.53	**(-)1,624.72**	**-169.19**
शुद्ध राजस्व प्राप्तियां	2,547.48	**(-)15,024.58**	**(-)17,572.06**
सामान्य राजस्व को देय लाभांश	-	**-**	**--**
अधिशेष (+) / कमी (-)	2,547.48	**(-)15,024.58**	**(-)17,572.06**
निम्नलिखित की प्रतिशतता:			
(क) सकल आय से संचालन व्यय का प्रतिशत	97.45%	**107.39%**	**9.94**
(ख) पूंजी निधि से पूंजी निवेश का शुद्ध राजस्व प्रतिशत	0.66	**-3.22**	**-3.88**
प्रति शुद्ध टन किमी पूंजी निवेश* (पैसे में)	525	**507**	**-18**
*पूंजी निधि से निवेश शामिल है।			
#संशोधित			

राजस्व

पिछले वर्ष की तुलना में सकल यातायात प्राप्तियों में 50,635.96 करोड़ रु. (36.02%) की वृद्धि हुई। प्रमुख साधनों से प्राप्तियों का ब्यौरा वित्तीय विवरणों के विवरण 1ए में दिया गया है।

कार्य संचालन व्यय

2021-22 के दौरान कुल 2,04,606.34 करोड़ रु. का कार्य संचालन व्यय हुआ, जो वर्ष 2020-21 की तुलना में 68,038.83 करोड़ रु. अधिक है। कार्य संचालन व्यय का अनुदान-वार वितरण वित्तीय विवरणों के विवरण 1बी और 1सी में दिया गया है।

तुलन-पत्र

31 मार्च, 2022 तक तुलन - पत्र का सारांश और 2020-21 की तुलना में बदलाव इस प्रकार है:

(करोड़ रु. में)

परिसंपत्तियां			मार्च 31, 2022 को	पिछले वर्ष की तुलना में कमी बेशी
ब्लॉक परिसंपत्तियां			**8,09,918.59**	**1,39,192.81**
केंद्र सरकार के अधीन निधियां:				
(i) आरक्षित निधियां		**2033.26**		
(ii) बैंक खाते		**66931.54**		
	कुल		**68,964.80**	**(-)253.17**
फुटकर देनदार, आदि			**5,836.55**	**837.91**
हस्ते रोकड़			**623.17**	**(-)80.81**
	कुल		**8,85,343.11**	**1,39,696.74**
देयताएं				
ब्याज देय पूंजी*				
आतंरिक संसाधनों आदि से		**5,08,599.65**		
वित्त पोसित निवेश		**3,01,318.94**		
	कुल		**8,09,918.59**	**1,39,192.81**
आरक्षित निधियां			**2,033.26**	**-4,860.67**
बैंक खाते:				
(i) भविष्य निधि		**40,226.99**		
(ii) विविध निक्षेप		**26,639.02**		
(iii) वित्तीय ऋण एवं अग्रिम		**65.53**		
	कुल		**66,931.54**	**4,607.50**
फुटकर देनदार, आदि			**6,459.71**	**757.09**
	कुल		**8,85,343.11**	**1,39,696.74**

*एसआरएसएफ के लिए 11,954.00 करोड़ रुपये का विनियोग, राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) के लिए 70,000.00 करोड़ रुपये का विनियोजन और रेल संरक्षा निधि (आरएसएफ) में 32,957.03 करोड़ रुपये का विनियोग शामिल नहीं है।

*आस्थगित लाभांश दायिता

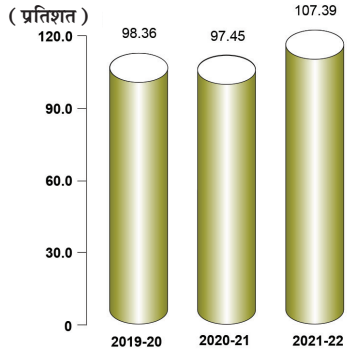
यह एक आकस्मिक दायिता है और इसे तुलन-पत्र में नहीं दिखाया जाता है।

*इसके अलावा, 2016-17 से, रेलवे को लाभांश के भुगतान से छूट दी गई है। केंद्रीय बजट के साथ रेल बजट के विलय के उपरांत, रेलवे की ब्याज देय पूंजी को बट्टे खाते में डाल दिया गया है और इसके परिणामस्वरूप, लाभांश देयता से भी छूट दे दी गई है।

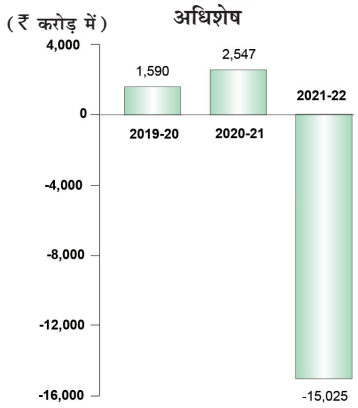
रेलवे पूंजी निधि

रेल अभिसमय समिति (1991) की दूसरी रिपोर्ट में यथा अंतर्विष्ट सिफारिशों के अनुसार, वर्ष 1992-93 से रेलवे पूंजी निधि चालू हो गई है। इस निधि में विनियोजन राजस्व अधिशेष से किया जाता है और इसका उद्देश्य पूंजीगत परिसंपत्तियों पर खर्च किए जाने वाले धन की व्यवस्था करना है। वर्ष 2021-22 तक इस निधि से 53,449.91 करोड़ रु. का निवेश किया गया था।

परिचालन अनुपात
(प्रतिशत)



अधिशेष/कमी
(₹ करोड़ में)





बोगी वर्सेटाइल कॉइल वैगन, दक्षिण पश्चिम रेलवे

आरक्षित निधियों में शेष

रेल अभिसमय समिति (1991) की दूसरी रिपोर्ट में यथा अंतर्विष्ट सिफारिशों के अनुसार, दो मौजूदा निधियों अर्थात दुर्घटना क्षतिपूर्ति, संरक्षा एवं यात्री सुख-सुविधा निधि और राजस्व आरक्षित निधि की पुनर्संरचना संरक्षा और यात्री सुख-सुविधा संबंधी कार्यों के खर्च को पूरा करने के लिए की गई है। अत: समाप्त की गई निधियों के शेष का विकास निधि में विलय कर दिया गया है।

31 मार्च, 2021 की तुलना में 31 मार्च, 2022 को निधियों की स्थिति नीचे दी गई है:

(₹ करोड़ में)

निधि का नाम	1.4.2021 को शेष	2021-22 के दौरान निधि में अंशदान	2021-22 के दौरान निकासी	31.3.2022 को शेष
मूल्यह्रास आरक्षित निधि*	585.35	**211.89**	**661.02**	**136.21**
विकास निधि*	1016.54	**16.75**	**1,032.65**	**0.65**
पूंजी निधि*	413.96	**13.87**	**0**	**427.83**
पेंशन निधि*	3,267.49	**48,755.27**	**51,935.24**	**87.52**
रेल संरक्षा निधि*	512.09	**20,600.00**	**21,105.43**	**6.66**
डीएसएफ*	222.03	**7.44**	**0**	**229.47**
राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष	876.48	**25,000.00**	**24,731.54**	**1,144.93**
कुल	6,893.95	**94,605.20**	**99,465.88**	**2,033.27**

*इसमें वर्ष 2021-22 के लिए डीआरएफ के 11.89 करोड़ रुपये, डीएफ के तहत 16.75 करोड़ रुपये, सीएफ के तहत 13.67 करोड़ रुपये, पेंशन फंड के तहत 55.27 करोड़ रुपये और डीएसएफ के तहत 7.44 करोड़ रुपये का ब्याज शामिल है।

31 मार्च, 2022 को आरक्षित निधियों में कुल शेष राशि 2,033.27 करोड़ रु. थी, जो पिछले वर्ष की तुलना में 4,860.68 करोड़ रु. की कमी को दर्शाती है।

रोकड़ प्रवाह

वर्ष 2021-22. के दौरान भारतीय रेलों के आंतरिक स्रोतों से 1,24,340.50 करोड़ रु. की धनराशि सृजित की गई।

योजना परिव्यय के वित्तपोषण के लिए आंतरिक स्रोतों से धन की व्यवस्था और उसके प्रयोग से संबंधित ब्यौरा वित्तीय विवरणों के विवरण IV में दिया गया है। 2021-22 के दौरान, कुल योजना निवेश 1,24,340.50 करोड़ रु. (महानगर परिवहन परियोजनाओं, सर्कुलर रेलवे और राष्ट्रीय परियोजनाओं को छोड़कर) था। इसके लिए बजटीय सहायता से 81,670.53 करोड़ रु. दिए गए (महानगर परिवहन परियोजनाओं और सर्कुलर रेलवे और लाभांश मुक्त उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला परियोजना पर पूंजी निवेश को छोड़कर)। 2020-21 के दौरान तदनुरूपी स्थिति यह थी कि कुल योजना निवेश 48,979.77



तीन फेज विद्युत वाली मेमू, रेडिका

करोड़ रु. (महानगर परिवहन परियोजनाओं, सर्कुलर रेलवे तथा राष्ट्रीय परियोजना को छोड़कर) था। इसका वित्तपोषण 14,296.04 करोड़ रु. (महानगर परिवहन परियोजनाओं और सर्कुलर रेलवे पर किए गए 262.51 करोड़ रु. के पूंजी निवेश और लाभांश मुक्त परियोजना उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला पर किए गए 0.00 करोड़ रु. के निवेश को छोड़कर) की बजटीय सहायता से किया गया था। योजना के लिए शेष निवेश आंतरिक तथा अतिरिक्त बजटीय संसाधनों से पूरा किया गया था। वर्ष 2021-22 के दौरान, शेष धनराशि में 4,860.68 करोड़ रु. की कमी से योजना व्यय को वित्तपोषित किया गया।



डब्ल्यूएजी9 मालगाड़ी रेल इंजन, चिरेका

लेखा परीक्षा की आपत्तियां

भारतीय रेलों के पास 31 मार्च, 2022 को कुल 1552 लेखा परीक्षा टिप्पणियां भाग I, 1766 विशेष पत्र और 3976 लेखा परीक्षा निरीक्षण रिपोर्टें बकाया थीं, जबकि 31 मार्च, 2021 के अंत तक इनकी बकाया संख्या क्रमशः 1,464, 759 और 4,657 थीं।

भारतीय रेल में लेखा परीक्षा की सभी आपत्तियों, निरीक्षण रिपोर्ट, प्रारूप पैरा, आदि की चर्चा और निपटान सुनिश्चित करने की एक सुव्यवस्थित प्रणाली है। लेखा परीक्षा, लेखांकन और कार्यकारी विभागों के साथ विभिन्न स्तरों पर त्रिपक्षीय बैठकें आयोजित की जाती हैं। प्रारूप पैरा पर रेलवे बोर्ड और लेखा परीक्षा विभाग के बीच शीर्ष स्तरों पर भी चर्चा की जाती है और दिए गए उत्तरों के आधार पर, उनमें से कई को बंद कर दिया जाता है।

इस वर्ष के लिए सीएजी द्वारा प्रदान की गई, रेल मंत्रालय के कामकाज पर लेखापरीक्षा की टिप्पणियों का सारांश पृष्ठ 152 पर दिया गया है।

रेलों और सरकार के बीच वित्तीय व्यवस्था

संघ के अन्य मंत्रालयों/विभागों की तरह, रेल मंत्रालय केंद्रीय वित्त/बजट का अभिन्न अंग है। मोटे तौर पर, रेलवे के राजस्व व्यय को रेलवे की राजस्व प्राप्तियों से पूरा किए जाना प्रत्याशित है। राजस्व व्यय की तुलना में अतिरिक्त राजस्व प्राप्तियों को मुख्य रूप से पूंजीगत व्यय के लिए आंतरिक संसाधनों के रूप में इस्तेमाल करने के लिए विकास निधि, पूंजी निधि, राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) और ऋण सेवा निधि जैसी रेलवे आरक्षित निधियों में रखा जाता है। रेलवे के पूंजीगत व्यय को आंतरिक संसाधन सृजन के अलावा सामान्य राजकोष से सकल बजटीय सहायता, बाजार से अतिरिक्त बजटीय संसाधनों और भागीदारी से पूरा किया जाता है।

2021-22 में रेलवे प्राप्तियों पर कोविड-19 के लगातार प्रतिकूल प्रभाव के कारण, वित्त मंत्रालय ने रेलवे को रेलवे प्राप्तियों के अतिरिक्त अधिशेष राजस्व व्यय करने की अनुमति दी थी।

भारतीय रेल वित्त निगम द्वारा किया गया निवेश

1987-88 से, भारतीय रेल वित्त निगम लिमिटेड (भारेविनि), जो रेल मंत्रालय (एमओआर) के प्रशासनिक नियंत्रण के अंतर्गत एक पूर्णतः सरकारी क्षेत्र का उपक्रम है, रेलों में पूंजीगत व्यय को वित्तपोषित करने के लिए बाजार ऋण जुटा रहा है। भारेविनि द्वारा जुटाई गई बाजार निधियां रेलवे की योजना के लिए अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (ईसीआर) का हिस्सा बनती हैं और उनका चल स्टाक और परियोजनाओं में निवेश किया जाता है, जिन्हें भारेविनि द्वारा रेल मंत्रालय को पट्टे पर दिया जाता है।

2021-22 में वित्तपोषित किए गए नए चल स्टॉक को शामिल किए जाने से, भारेविनि द्वारा पट्टे पर दी गई परिसंपत्तियों का बेड़ा भारतीय रेलों पर परिचालित सभी चल स्टाक का 80% से


पार्सल में आमूलचूल परिवर्तन, दक्षिण मध्य रेलवे

अधिक है। 2021-22 में भारेविनि से पट्टे पर लिए गए नए चल स्टॉक और इस स्रोत्र द्वारा संचयी निवेश का ब्यौरा निम्नानुसार है:

परिसम्पत्तियों की कोटि	2021-22 में पट्टे पर लिए गए चल स्टॉक		2021-22 के अंत में पट्टे पर लिए गए चल स्टॉक	
	संख्या	मूल्य (करोड़ रु. में)	संख्या	मूल्य (करोड़ रु. में)
बिजली इंजन	817	11,523.16	7,719	77,790.97
डीजल इंजन	100	2,132.33	4,692	49,699.39
कुल इंजन	**917**	**13,655.49**	**12,411**	**1,27,490.36**
माल डिब्बे	8,496	2,897.33	2,25,450	50,796.06
सवारी डिब्बे	4,934	11,940.20	71,585	1,01,086.59
ट्रैक मशीनें	-	-	81	342.33
अन्य विविध मदें	-	-	-	1,034.38
कुल		**28,493.02**		**2,80,749.72**

भारेविनि से पट्टे पर ली गई चल स्टाक परिसंपत्तियों पर, रेलें भारेविनि को ऋण चुकाने में सक्षम बनाने के लिए पट्टा प्रभारों को अर्धवार्षिक आधार पर चुकाती हैं। 2021-22 में रेल मंत्रालय द्वारा 26,209.52 करोड़ रु. के पट्टा किरायों का भुगतान किया गया है जिसमें 13,212.22 करोड़ रु. पूंजी घटक और 12,997.30 करोड़ रु. ब्याज घटक है।

भारेविनि ने 2011-12 में 90 दोहरीकरण और 32 विद्युतीकरण परियोजनाओं के पूंजीगत व्ययों को पूरा करने के लिए उस वर्ष 2,078.49 करोड़ रु. की निधि भी उपलब्ध कराई थी। वित्तपोषण की सीमा तक परियोजना परिसंपत्तियों को भारेविनि से रेल मंत्रालय को पट्टे पर दिया गया है। रेल मंत्रालय ने 2021-22 के दौरान पट्टा किरायों के रुप में 297.48 करोड़ रु. (119.78 करोड़ रु. पूंजी घटक और 177.70 करोड़ रु. ब्याज घटक) की राशि का भुगतान किया।

भारेविनि, रेल विकास निगम लिमिटेड द्वारा कार्यान्वित की जा रही अर्थक्षम रेल परियोजनाओं को वित्तपोषित करने के लिए भी बाजार ऋण उपलब्ध करा रही है। 2021-22 में उपलब्ध कराए गए 700 करोड़ रु. सहित, 2021-22 के अंत तक रेविनिलि को 7,865 करोड़ रु. उपलब्ध कराए गए हैं। भारेविनि की ऋण दायिता को पूरा करने के लिए रेल मंत्रालय द्वारा रेविनिलि को धन मुहैया कराया जाता है (2021-22 में 444 करोड़ रु.)।

वित्त वर्ष 2015-16 से वित्तपोषण के एक नए स्रोत्र यथा अतिरिक्त बजटीय स्रोत (संस्थागत वित्त) अथवा ईबीआर-आईएफ शुरू किया गया है। ईबीआर-आईएफ निधि दीर्घकालिक निधि है, जिन्हें दोहरीकरण और विद्युतीकरण परियोजनाओं जैसे रेलों के थ्रुपुट संवर्धन परियोजनाओं को वित्तपोषित करने के लिए उपयोग किया जा रहा है, जिन्हें संसाधनों की तंगियों के कारण पर्याप्त रुप से वित्तपोषित नहीं किया जाता है। 2021-22 में 31,099 करोड़ रुपये सहित 2021-22 के अंत तक आईआरएफसी द्वारा रेलवे को उपलब्ध कराई गई संचयी ईबीआर-आईएफ निधि 1,54,172 करोड़ रुपये है। रेल मंत्रालय ने 2021-22 में पट्टा किराया के रूप में 2,194.95 करोड़ रुपये की राशि का भुगतान किया (860.20 करोड़ रुपये पूंजी घटक और 1,334.75 करोड़ रुपये ब्याज घटक)।

चुनिंदा वित्तीय अनुपात

क्र.सं.	मद	इकाई	2020-21	2021-22
(क)	**वित्तीय अनुपात**			
1.	परिचालन अनुपात	%	97.45	**107.39**
2.	पूंजी पर प्रतिफल दर	%	0.66	**(-) 3.22**
3.	भारतीय रेल का कार्यशील अनुपात	%	88.5	**99.70**
4.	सब्सिडी सहित परिचालन अनुपात (लागत वसूली)	%	65.9*	**81.1**
5.	कोचिंग (यात्री) और माल (मालभाड़ा) के लिए परिचालन अनुपात			
i.	माल	%	83.20	**72.88**
ii.	कोचिंग	%	454.68	**237.38**
6.	ओडब्ल्यूई के प्रतिशत के रूप में और सकल प्राप्तियों के प्रतिशत के रूप में कर्ज शोधन।			
i.	ओडब्ल्यूई के प्रतिशत के रूप में कर्ज शोधन।	%	17.6	**18.2**
ii.	सकल प्राप्तियों के प्रतिशत के रूप में कर्ज शोधन।	%	17.0	**14.9**
7.	पूंजीगत व्यय और राजस्व का अनुपात- पूंजीगत व्यय (आंतरिक सृजन से)/राजस्व	%	1.5	**0.9**
(ख)	**आमदनी / प्रतिफल अनुपात (आमदनी के संविभाजन के आधार पर)**			
8.	यात्री प्रतिफल /यात्री किलोमीटर	पैसे में	65.97	**66.44**
9.	मालभाड़ा प्रतिफल / शुद्ध टन किलोमीटर	पैसे में	160.80	**159.77**
	उत्पादकता सूचक			
i.	कर्मचारी उत्पादकता		5,94,618*	**7,59,187**
ii.	अवसंरचना उत्पादकता		58,36,345*	**71,76,680**
(ग)	**परिसंपत्ति उपयोग**			
10.	परिसंपत्तियों का उपयोग			
i.	एनटीकेएम प्रति माल डिब्बा प्रति दिन - (बड़ी लाइन)	किमी	6,861	**8,384**
ii.	माल डिब्बा किमी प्रति माल डिब्बा दिन - (बड़ी लाइन)	किमी	170.1	**211.8**
iii.	माल डिब्बा प्रतिवर्तन - बड़ी लाइन	दिनों में	5.43	**4.74**
iv.	औसत लदान प्रति माल डिब्बा - बड़ी लाइन	टन	68.8	**62.9**
(घ)	**परिचालन सूचक**			
11.	मालगाड़ी की औसत गति - (बड़ी लाइन) - सभी कर्षण	किमी/घं.	43.2	**37.8**
12.	चल स्टॉक का संक्रामक प्रतिशत - (बड़ी लाइन)			
i.	डीजल रेल इंजन	%	9.77	**9.79**
ii.	बिजली रेल इंजन	%	7.35	**5.85**
iii.	ईएमयू सवारी डिब्बे	%	10.0	**10.4**
iv.	यात्री कैरिज	%	6.17	**5.68**
v.	अन्य कोचिंग वाहन	%	5.22	**5.55**
vi.	माल डिब्बे	%	4.52	**3.13**
13.	विशिष्ट ईंधन खपत (प्रति 1000 जीटीकेएम खपत) - (बड़ी लाइन)			
i.	यात्री सेवा डीजल	किलो लीटर	3.31	**3.33**
ii.	मालभाड़ा सेवा डीजल	किलो लीटर	1.92	**1.75**
14.	विशिष्ट ऊर्जा खपत (प्रति 1000 जीटीकेएमएस खपत) - (बड़ी लाइन)			
i.	यात्री सेवा- बिजली	किलो वाट घंटा	15.6	**21.6**
ii.	मालभाड़ा सेवा -बिजली	किलो वाट घंटा	7.09	**7.29**
15.	समयपालन सूचक - समयपालन (मेल/एक्सप्रेस गाड़ियां) - (बड़ी लाइन)	%	94.17	**90.48**
16.	दुर्घटना प्रति मिलियन गाड़ी किलोमीटर		0.03	**0.03**

*संशोधित



पार्सल सम्भलाई, दक्षिण मध्य रेलवे

माल यातायात परिचालन

2021–22 में, भारतीय रेल ने 1418.84 मिलियन टन माल यातायात का लदान किया जिसमें से 1415.87 मिलियन टन राजस्व उपार्जक तथा 2.97 मिलियन टन गैर–राजस्व उपार्जक था और 2020–21 में 720 बिलियन की तुलना में प्राप्त किया गया कुल शुद्ध किलोमीटर (एनटीकेएम) 872 बिलियन था। मालभाड़ा आमदनी 2020–21 में 1,17,231.82 करोड़ रुपए से बढ़कर 2021–22 में 1,41,096.39 करोड़ रुपए हो गई, जो 20.36% वृद्धि को दर्शाता है।

2020–21 की तुलना में 2021–22 में राजस्व उपार्जक यातायात का पण्य–वार लदान निम्नानुसार था:

पण्य	ढोया गया टन (मिलियन में)	
	2020-21	**2021-22**
कोयला		
(i) इस्पात संयंत्रों के लिए	52.95	**56.70**
(ii) वाशरी के लिए	0.34	**0.07**
(iii) बिजली घरों के लिए	218.11	**271.12**
(iv) सार्वजनिक उपयोग हेतु	270.42	**324.92**
जोड़	541.82	**652.80**
लौह अयस्क को छोड़कर इस्पात संयंत्रों के लिए कच्चा माल	24.90	**29.03**
ढलवां लोहा और निर्मित इस्पात		
(i) इस्पात संयंत्रों से	32.92	**36.15**
(ii) अन्य बिन्दुओं से	27.14	**32.35**
जोड़	60.06	**68.50**
लौह इस्पात		
(i) निर्यात के लिए	25.18	**7.66**
(ii) इस्पात के लिए	84.67	**91.46**
(iii) अन्य घरेलू उपयोगकर्ताओं के लिए	49.28	**69.24**
जोड़	159.13	**168.36**
सीमेंट	120.40	**137.19**
खाद्यान्न	62.82	**73.38**
उर्वरक	53.79	**49.18**
खनिज तेल (पीओएल)	42.48	**44.46**
कंटेनर सेवा		
(i) घरेलू कंटेनर	12.61	**17.64**
(ii) एक्जिम कंटेनर	50.55	**56.62**
जोड़	63.16	**74.26**
शेष अन्य माल	102.38	**118.71**
कुल राजस्व उपार्जक यातायात	1,230.94	**1,415.87**



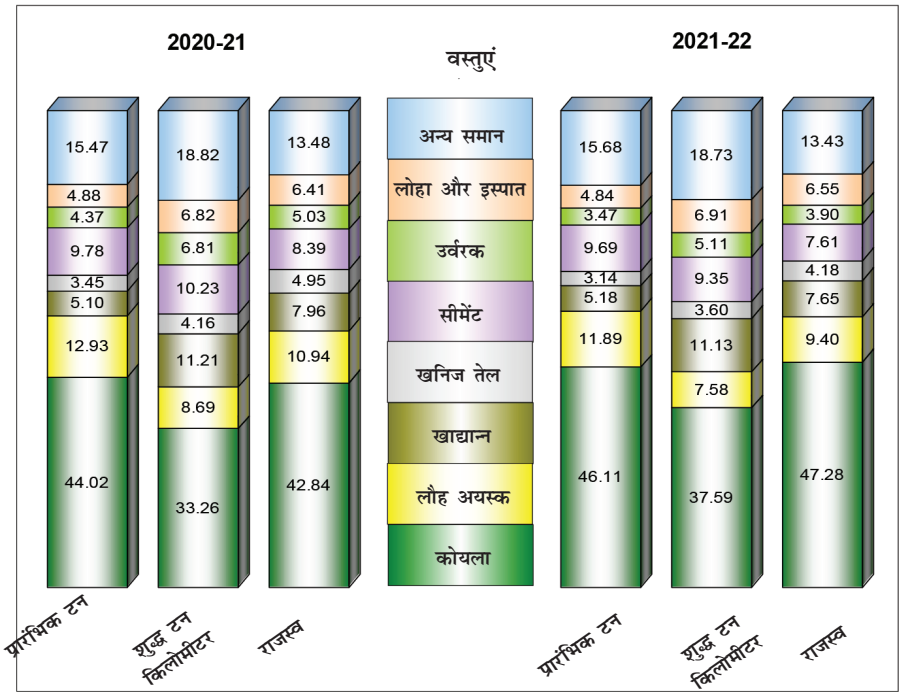
नौतनवां स्टेशन पर कारों की उतराई, पूर्वोत्तर रेलवे



ओमलूर–मेचेरी रोड, के बीच दोहरी लाइन खंड पर कोयला लदान वाली मालगाड़ी, दक्षिण रेलवे

राजस्व उपार्जक माल यातायात का स्वरूप

(कुल का प्रतिशत)





कोयला लदान, पूर्व मध्य रेलवे

2020-21 की तुलना में 2021-22 में प्रमुख थोक पण्यों/पण्य समूहों के लिए राजस्व उपार्जक माल यातायात की स्थिति निम्नानुसार थी:

क्र. सं.	पण्य/पण्य समूह	प्रारंभिक टन (मिलियन में)		शुद्ध टन किलोमीटर (मिलियन में)		आमदनी $ (₹ करोड़ में)	
		2020-21	**2021-22**	2020-21	**2021-22**	2020-21	**2021-22**
1	कोयला	541.82	**652.80**	2,39,390	**3,27,754**	49,578.45	**65,856.08**
2	लौह अयस्क को छोड़कर इस्पात संयंत्रों के लिए कच्ची सामग्री	24.90	**29.03**	13,663	**17,761**	1,978.82	**2,417.25**
3	ढलवा लौहा और निर्मित इस्पात	60.06	**68.50**	49,123	**60,239**	7,416.78	**9,143.03**
4	लौह अयस्क	159.13	**168.36**	62,524	**66,123**	12,661.43	**13,255.73**
5	सीमेंट	120.40	**137.19**	73,605	**72,559**	9,713.67	**10,626.65**
6	खाद्यान्न	62.82	**73.38**	80,681	**97,076**	9,212.57	**10,665.31**
7	उर्वरक	53.79	**49.18**	49,011	**44,530**	5,826.02	**5,432.45**
8	खनिज तेल (पीओएल)	42.48*	**44.46**	29,970	**31,359**	5,727.29	**5,824.54**
9	कंटेनर सेवाएं	63.16	**74.26**	55,331	**66,622**	5,113.60	**6,838.39**
10	शेष अन्य वस्तुएं	102.38	**118.71**	66,464	**87,793**	8,509.75	**9,227.88**
11	कुल राजस्व प्राप्त यातायात	1,230.94	**1,415.87**	7,19,762	**8,71,816**	1,15,738.38	**1,39,287.30**

$ अन्य माल आमदनी जैसे स्थान शुल्क, विलंब शुल्क इत्यादि को छोड़कर,
* संशोधित

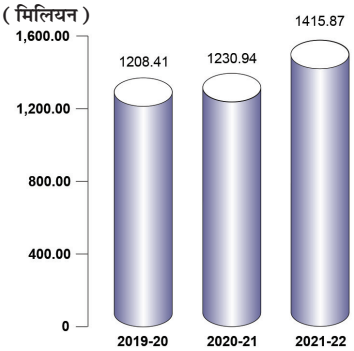
पिछले 3 वर्षों के लिए राजस्व उपार्जक माल यातायात का रूझान निम्नानुसार है:

	2019-20	2020-21	**2021-22**
प्रारंभिक टन (मिलियन)	1,208.41	1,230.94	**1,415.87**
शुद्ध टन किमी (मिलियन)	7,07,665	7,19,762	**8,71,816**
औसत गमन (किमी)	586	585	**616**
माल आमदनी $ (₹ करोड़ में)	1,11,472.30	1,15,738.38	**1,39,287.30**

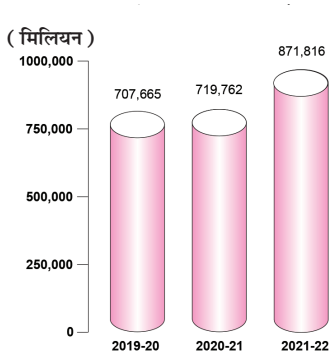
$ 'अन्य आमदनी' जैसे स्थान शुल्क, विलंब शुल्क आदि को छोड़कर

प्रारंभिक टन

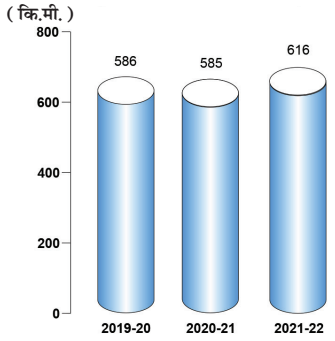
(राजस्व-आमदनी)



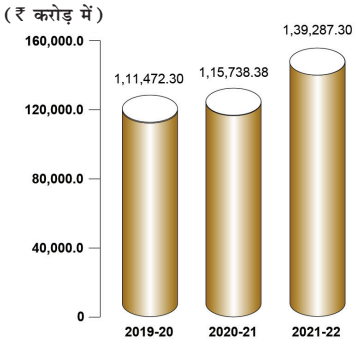
शुद्ध टन किलोमीटर
(राजस्व-आमदनी)



औसत गमन दूरी
माल के टन का औसत गति अंतर
(राजस्व-आमदनी यातायात)



माल आमदनी



माल यातायात सेवाएं - संरचना और दरें

2021-22 में माल ढुलाई में कोई वृद्धि नहीं हुई। बहरहाल, इस अवधि के दौरान विभिन्न पहलकदमियां की गई जिनमें अल्प गमन दूरी (<50 किमी) कंटेनर यातायात के लिए राउंड ट्रिप चार्जिंग, एक दिन के लिए सिंगल ओटीपी का ई-आरडी प्रावधान, बांग्लादेश से संबंधित माल यातायात के मामले में साखपत्र (एलसी) का ई-आरडी-जमा करना, रेल ग्रीन प्वाइंट (रेल द्वारा परिवहन करते समय कार्बन की बचत), आदि शामिल है।

भारतीय रेल ने विशेष मामले के रूप में, डीबीकेएम/बीओएम, बीआरएन आदि का उपयोग करते हुए रोल ऑन रोल ऑफ योजना के तहत क्रायोजेनिक टैंकरों में तरल चिकित्सा ऑक्सीजन (एलएमओ) के परिवहन की अनुमति दी है। ट्रक/टैंकर के लिए प्रभार की श्रेणी एलआर3 होगी और गैस सहित पेलोड के संबंध में, ट्रेल लोड के तहत प्रभार की श्रेणी 120 होगी। माल डिब्बों के लदान के मामले में, प्रभार गाड़ी के लदान से 10% अधिक होगा। कंटेनर गाड़ी परिचालकों द्वारा कंटेनरों में तरल चिकित्सा ऑक्सीजन के परिवहन के लिए दिशा-निर्देश भी जारी किए गए हैं। कर्षण प्रभार प्रति टीईयू (एफएके) के आधार पर कर्षण प्रभार वसूला जाएगा। रेक में खाली वैगनों के लिए कोई कर्षण प्रभार नहीं वसूला जाएगा।

माल यातायात विपणन

1. **गति शक्ति मल्टी मॉडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी):** भारतीय रेल ने 15.12.2021 को एक नई 'गति शक्ति मल्टी मॉडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी)' नीति शुरू की है। इस नीति का उद्देश्य रेल कार्गो को संभालने के लिए अतिरिक्त टर्मिनलों के विकास में उद्योग से निवेश को बढ़ावा देना है। इन टर्मिनलों का निर्माण गैर रेलवे भूमि पर, साथ ही आंशिक रूप से या पूर्ण रूप से रेलवे भूमि पर किया जाएगा। सभी नए आने वाले टर्मिनलों को जीसीटी के रूप में कमीशन किया जाएगा।

2. **निजी निवेश के माध्यम से गुड्स शेड का विकास:** निजी निवेश के माध्यम से छोटे स्टेशनों पर माल शेड के विकास के लिए दिनांक 14.10.2020 को नीति जारी की गई थी। इस नीति का उद्देश्य नए माल शेड सुविधाओं की स्थापना करके और मौजूदा माल शेडों को विकसित करके निजी भागीदारी के माध्यम से टर्मिनल क्षमता में वृद्धि करना है।

3. **निजी निवेश को आमंत्रित करके माल यातायात के लिए रेकों की खरीद:**

i. **सामान्य प्रयोजन माल डिब्बा निवेश योजना (जीपीडब्ल्यूआईएस) -** अंतिम उपयोगकर्ताओं, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों (पीएसयू), बंदरगाहों के मालिकों, संभार प्रदाताओं और खान मालिकों द्वारा सामान्य प्रयोजन माल डिब्बों की खरीद के लिए निवेश की अनुमति देना। यह योजना पात्र निवेशकों को इन रेकों में किसी भी पण्य का परिवहन करने के लिए किसी भी वांछित सर्किट (सर्किटों) में सामान्य प्रयोजन माल डिब्बे के न्यूनतम एक रेक में निवेश करने की अनुमति देती है।

ii. **उदारीकृत विशेष मालगाड़ी परिचालक (एलएसएफटीओ) योजना:** उदारीकृत विशेष मालगाड़ी परिचालक (एलएसएफटीओ) योजना को दो पूर्ववर्ती योजनाओं यथा उदारीकृत माल डिब्बा निवेश योजना (एलडब्ल्यूआईएस) और विशेष माल गाड़ी परिचालक (एसएफटीओ)

योजना को मिलाकर वर्ष 2020 में शुरू किया गया। इस नीति का उद्देश्य रेल यातायात का पण्य आधार बढ़ाने के लिए उच्च क्षमता और विशेष प्रयोजन माल डिब्बों के गैर-पारंपरिक यातायात के पारवहन में रेलवे के हिस्से को बढ़ाना है। यह नीति संभार सेवा प्रदाताओं अथवा विनिर्माताओं को माल डिब्बों में निवेश करने और रेलों तथा स्वयं, दोनों के लिए अनुकूल स्थिति सृजित करते हुए चयनित पण्य के रेल पारवहन का लाभ लेने का अवसर प्रदान करती है। इससे अंतिम उपयोगकर्ताओं को अपने पण्यों के साथ-साथ तीसरे पक्ष के पण्यों के पारवहन द्वारा अपने चल स्टाक का इष्टतम उपयोग करने का अवसर भी उपलब्ध होता है।



चेन्नई के समीप वलजाबाद आटो हब पर गाड़ियों का लदान, दक्षिण रेलवे

iii. ऑटोमोबाइल मालगाड़ी परिचालक योजना (एएफटीओ): ऑटोमोबाइल मालगाड़ी परिचालक योजना, ऑटोमोबाइल क्षेत्र के पारवहन में निजी पार्टियों द्वारा विशेष प्रयोजन रेकों की खरीद और उनके परिचालन की अनुमति देती है।

iv. माल डिब्बा पट्टा योजना (डब्ल्यूएलएस): इस योजना को भारतीय रेल में रेलवे मालडिब्बे पट्टे पर देने की अवधारणा पर शुरू किया गया था। इस योजना का उद्देश्य पीपीपी के माध्यम से सामान्य प्रयोजन माल डिब्बों, विशेष प्रयोजन माल डिब्बों और कंटेनरों के पारवहन हेतु माल डिब्बों को शामिल करना है। माल डिब्बा पट्टा कंपनियां आटोमोबाइल माल गाड़ी परिचालक (एफटीओ) योजना, सामान्य उद्देश्य माल डिब्बा निवेश योजना (जीपीडब्लयूआईएस), उदारीकृत विशेष मालगाड़ी परिचालक (एलएसएफटीओ) योजना, ऑटोमोबाइल माल गाड़ी परिचालक (एएफटीओ) योजना के अंतर्गत तथा कंटेनर गाड़ी परिचालकों को भी मालडिब्बे पट्टे पर दे सकती हैं।

(क) दावा (2021-22)

रेलों द्वारा पंजीकृत दावों की संख्या वर्ष 2018-19 के दौरान 5,991, 2019-20 के दौरान 5,670, 2020-21 में 3,845 और 2021-22 में 3,401 थी।

(ख) दावा (अप्रैल-सितंबर, 2022)

रेलों द्वारा पंजीकृत दावों की संख्या अप्रैल-सितंबर 2019 की अवधि के दौरान 3,274, अप्रैल-सितंबर, 2020 की अवधि दौरान 1,403, अप्रैल-सितंबर, 2021 की अवधि के दौरान 1,683 तथा अप्रैल-सितंबर, 2022 की अवधि के दौरान 1,717 थी।

दावों संबंधी मामलों की रोकथाम के लिए रेलों द्वारा किए गए उपाय निम्नानुसार हैं-

1. उचित कनेक्शन और बुक किए गंतव्य/सही परेषिती को प्रेषण के लिए सिक एवं अलग किए गए माल डिब्बों की निगरानी। इस उद्देश्य के लिए एफओआईएस मॉडयूल में माल डिब्बा लगाने/हटाने का विवरण दर्ज किया जाता है।
2. ग्राहकों के बुक किए गए परेषणों की स्थिति को सुविधाजनक बनाने के लिए पार्सल को ट्रैक करने के लिए पार्सल/लगेज की बुकिंग/लदान/उतराई/सुपुर्दगी संबंधी ब्यौरों को पीएमएस में दर्ज किया जाता है।



कुबेरपुर माल गोदाम में सुधार, आगरा मंडल, उत्तर मध्य रेलवे

3. बुकिंग के समय, परेषक अथवा उसके अधिकृत एजेंट से त्रुटिपूर्ण पैकिंग स्थितियों के संबंध में, जहां कहीं भी आवश्यक हो, "आंतरिक/बाहरी पैकिंग शर्तों का पालन नहीं किया गया, पारगमन के दौरान क्षति के लिए उत्तरदायी", जैसी टिप्पणियों को अग्रेषण नोटों पर प्राप्त किया जाता है और इसे आरआर/पीडब्ल्यूबी पर भी दर्ज किया जाता है।

4. परेषणों के कनेक्शन और सुपुर्दगी को सुविधाजनक बनाने के लिए परेषण पहुंचने से पूर्व गंतव्य स्टेशन पर ओआरआरएस/पीआरआरएस की प्रति भेजना।

5. इलेक्ट्रॉनिक इन-मोशन-तुला चौकियों द्वारा रेकों को तौलना और सुपुर्दगी से पूर्व गंतव्य पर पार्सलों को तौलना।

6. रेकों का मार्गरक्षण।

7. परेषण गीले होकर क्षतिग्रस्त न हों, प्रत्येक वर्ष सभी संबंधितों को मानसून पूर्व सावधानियां बरतने के अनुदेश जारी किए जाते हैं।

8. माल डिब्बों के दरवाजों को उचित रूप से बंद करना, बोल्ट लगाना और सुरक्षित करना।

9. बैग में रखे परेषणों की सामग्रियों की चोरी रोकने के लिए डन्नेज का उपयोग, पानी के रिसाव को रोकने के लिए दरवाजे की दरारों पर गन्नी स्ट्रिप्स/प्लास्टिक शीटों का उपयोग और खुले माल डिब्बों पर तिरपालों का उपयोग।

10. सभी प्रमुख पार्सल कार्यालयों में पर्याप्त सीसीटीवी की व्यवस्था करना।

11. माल शेडों में हाई मास्ट के साथ पर्याप्त प्रकाश व्यवस्था।

12. दावा संबंधी मामलों के संबंध में नवीनतम नियमों, परिपत्रों और नई प्रौद्योगिकियों के संबंध में सभी कर्मचारियों और अधिकारियों को नियमित परामर्श और प्रशिक्षण दिया जाता है।



मालगाड़ी, उत्तर पश्चिम रेलवे

यात्री संव्यवहार

वर्ष 2020-21 की तुलना में 2021-22 में यात्री यातायात का स्वरूप नीचे दिया गया है:

	उपनगरीय		अनुपनगरीय	
	2020-21	**2021-22**	2020-21	**2021-22**
प्रारंभिक यात्री (मिलियन में)	917	**2,169**	333	**1,350**
यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	30,075	**69,798**	2,01,051	**5,20,419**
औसत गमन दूरी (किलोमीटर में)	32.8	**32.2**	603.5	**385.5**
आमदनी (करोड़ रु. में)	589.31	**1,369.98**	14,659.18	**37,844.1**
प्रति यात्री कि.मी. औसत दर (पैसे)	19.6	**19.6**	72.91	**72.72**

पिछले तीन वर्षों में यात्री यातायात का समग्र रुझान इस प्रकार था:-

	कुल उपनगरीय और अनुपनगरीय		
	2019-20	2020-21	**2021-22**
यात्रियों से आमदनी (करोड़ रु. में)	50,669.09	15,248.49	**39,214.39**
यात्रियों की संख्या (मिलियन में)	8,086	1,250	**3,519**
यात्री किलोमीटर (मिलियन में)	10,50,738	2,31,126	**5,90,217**
औसत गमन दूरी (किलोमीटर में)	129.9	184.8	**167.7**

किराया संरचना

क) वर्ष 2021-22 में यात्री किराए में कोई बढ़ोतरी नहीं की गई।

ख) उपनगरीय खंड पर यात्री किराया 05.05.2022 से निम्नानुसार युक्तिसंगत बनाया गया था:-

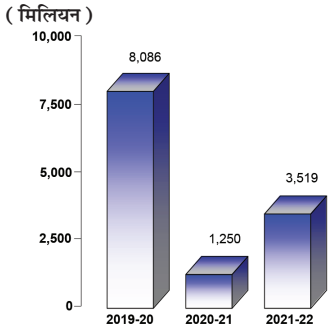
(i) एसी ईएमयू के एकल यात्रा के मूल किराए में लगभग 50% की कमी करके युक्तिसंगत बनाया गया है।

(ii) प्रथम श्रेणी का एकल यात्रा मूल किराया एसी ईएमयू एकल यात्रा के मूल किराए से 10% कम है।

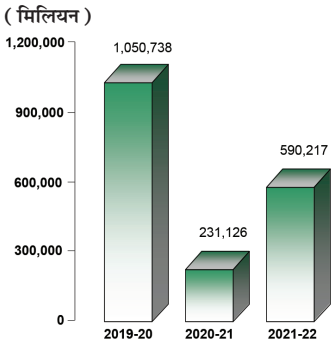
बिना टिकट यात्रा

वर्ष 2021-22 के दौरान, बिना टिकट/अनियमित यात्रा (बिना बुक किए गए सामानों के मामलों सहित) के लिए 3.45 लाख जांचें की गईं। बिना टिकट/अनियमित यात्रा/बिना बुक किए गए सामान के लगभग 273.14 लाख मामले पकड़े गए और इसके परिणामस्वरूप 1574.73 करोड़ रु. की वसूली की गई।

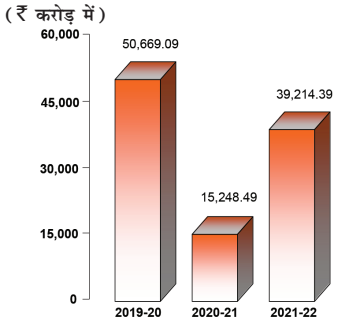
यात्रियों की यात्राएं
(संख्या)



यात्री किलोमीटर



यात्री आमदनी





पूर्व-पश्चिम मेट्रो कोरिडोर पर शुरू की गई क्यूआर कोड आधारित टिकट प्रणाली

समयपालन

भारतीय रेल पर वित्त वर्ष 2021-22 के लिए संचयी समयपालन 90.48% है जिसमें पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में 3.69% का सुधार है। 2020-21 के दौरान प्रति दिन संचालित की जाने वाली 600 गाड़ियों की तुलना में 2021-22 के दौरान प्रति दिन 1,530 गाड़ियां संचालित की गई थीं।

यूनिट राजस्व

2021-22 में प्रति यात्री किलोमीटर की औसत दर 66.4 पैसे थी, जबकि 2020-21 में यह 66 पैसे थी। विभिन्न श्रेणियों के लिए औसत राजस्व, निम्नानुसार था:

	प्रति यात्री किलोमीटर आमदनी (पैसों में)		प्रति यात्री की गई यात्रा (रुपयों में)	
	2020-21	**2021-22**	2020-21	**2021-22**
उपनगरीय (सभी श्रेणियां)	19.6	**19.6**	6.4	**6.3**
गैर-उपनगरीय:				
एसी प्रथम श्रेणी	350.9	**333.6**	2,449.1	**1,996.5**
एसी शयनयान	193.5	**182.6**	1,751.1	**1,459.0**
एसी 3-टियर	147.7	**135.1**	1,464.2	**1,184.8**
प्रथम श्रेणी	354.5	**387.8**	189.5	**234.1**
एसी कुर्सीयान	181.4	**176.2**	586.6	**530.6**
शयनयान श्रेणी:				
(i) मेल/एक्सप्रेस	55.2	**56.9**	527.4	**438.1**
(ii) सामान्य	108.3	**63.7**	-2.0	**55.4**
द्वितीय श्रेणी:				
(i) मेल/एक्सप्रेस	38.4	**45.1**	188.4	**121.5**
(ii) सामान्य	48.7	**21.8**	35.9	**12.7**
कुल गैर-उपनगरीय	72.9	**72.7**	440.0	**280.3**

वर्ष 2021-22 के दौरान, भारतीय रेल द्वारा नई गाड़ियों की शुरुआत की गई, चालन में विस्तार किया गया और मौजूदा गाड़ियों की आवृत्ति में वृद्धि की गई, जैसा कि नीचे दिया गया है:

	शुरू की गई गाड़ियां	विस्तार की गई गाड़ियां	गाड़ियों के फेरे बढ़ाए गए	कुल
गैर-उपनगरीय	62	90	30	182
उपनगरीय	46	67	-	113
कुल	**108**	**157**	**30**	**295**

(एकल गाड़ियां)



कंटेनर साइडिंग का निरीक्षण, उत्तर पश्चिम रेलवे

खानपान सेवाएं

गाड़ियों और स्टेशनों पर यात्रा करने वाले यात्रियों को खानपान सेवाएं मुहैया कराई जाती हैं।

खानपान नीति-2017 आईआरसीटीसी के स्वामित्व, परिचालन और प्रबंधन के तहत बेस किचन से गाड़ियों में भोजन की सेवा को निहित किया गया है। बहरहाल, कोविड-19 वैश्विक महामारी के शुरू होने के पश्चात, रेल मंत्रालय द्वारा यह निर्णय लिया गया था कि पके हुए भोजन के स्थान पर ब्रांडेड पूर्व-पके हुए ''रेडी टू ईट'' (आरटीई) भोजन की सेवा शुरू की जाए जिससे बहु-खानपान संबंधी सम्हलाई और संपर्क बिंदुओं को समाप्त करने के द्वारा स्वच्छता और खानपान संबंधी संरक्षा सुनिश्चित की जा सके। बाद में, रेल यात्रा के शुरू होने और देशभर में भोजनालयों, रेस्तरां, होटलों और अन्य ऐसे स्थानों में कोविड लॉकडाउन प्रतिबंधों में ढील दिए जाने के मद्देनजर और रेल मंत्रालय के 12.11.2021 को सामान्य गाड़ी परिचालन को बहाल करने के निर्णय के बाद, केवल आरटीई की सेवा की अनुमति पर पुनर्विचार किया गया और रेल मंत्रालय ने 19.11.2021 को आईआरसीटीसी को गाड़ियों में आरटीई को जारी रखते हुए पके हुए भोजन की सेवाओं को फिर से शुरू करने के निर्देश जारी किए।



जन आहार सियालदह रेलवे स्टेशन, पूर्व रेलवे

भारतीय रेल द्वारा यात्रियों को पैंट्री कारों (422 जोड़ी गाड़ियों), ट्रेन साइड वेंडिंग (867 जोड़ी गाड़ियों), 304 स्टेशनों पर प्रतिदिन औसतन 36,561 भोजन उपलब्धता साथ ई-केटरिंग और स्टेशनों पर स्थैतिक इकाइयों के माध्यम से खानपान सेवाएं मुहैया कराई जाती हैं। भारतीय रेल पर स्थैतिक खानपान इकाइयों में 568 प्रमुख स्थैतिक इकाइयों (फूड प्लाजा, फास्ट फूड इकाइयां, जन आहार, सेल किचन, बेस किचन, रिफ्रेशमेंट कक्ष और ऑटोमैटिक वेंडिंग मशीनें) और 9,098 लघु स्थैतिक इकाइयों (सभी स्टॉल, ट्रॉलियां) शामिल हैं। इसके अलावा, यात्रियों की यात्रा संबंधी आवश्यकताओं की मदों की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए स्टेशनों पर 1926 वाटर वेंडिंग मशीनें, 1,365 बहुउद्देश्यीय स्टॉल, 362 बुक स्टॉल, 44 विविध/क्यूरियो स्टॉल, 03 विशिष्ट केमिस्ट स्टॉल और 01 बुक स्टॉल सह केमिस्ट कॉर्नर संचालित किए जाते हैं।

भारतीय रेल पर खानपान सेवाओं में उल्लेखनीय सुधार लाने के अपने प्रयास में, वर्ष 2021-22 के दौरान कई पहलें की गई हैं जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:

- बेस किचन/रसोई इकाइयों का उन्नयन किया गया।
- भोजन स्रोत स्थल पर ही भोजन तैयार करने की बेहतर निगरानी के लिए अपग्रेडेड बेस किचन/रसोई इकाइयों में सीसीटीवी कैमरे लगाए गए हैं। आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस के जरिए बेस किचन की रियल टाइम निगरानी और सीधे प्रसारण को शेयर करना।
- रेलगाड़ियों में ऑन बोर्ड आईआरसीटीसी पर्यवेक्षकों की तैनाती।
- भोजन के पैकेटों पर क्यूआर कोड लगाने का कार्य शुरू किया गया है, जिसमें रसोई का नाम, पैकिंग की तारीख, उपयोग करने की अंतिम तिथि आदि जैसे विवरण प्रदर्शित किए जा सकते हैं।
- भोजन के पैकेटों पर स्टिकर के माध्यम से शाकाहारी और मांसाहारी भोजन को अलग करना।
- खानपान इकाइयों में किए गए लेनदेन के सभी विवरणों को दर्शाते हुए मुद्रित बिल और इनवॉइस जेनरेट करने के लिए, खानपान इकाइयों में हैंड हेल्ड पीओएस मशीनें मुहैया कराई गई हैं।
- जागरूकता अभियान शुरू किया गया:
  - ➢ सभी उत्पादों पर एमआरपी- ''यदि एमआरपी नहीं, लाइसेंस रद्द हो जाता है''
  - ➢ कोई बिल नहीं- भोजन नि:शुल्क है।
  - ➢ सेवा प्रदाताओं की वर्दी पर 'नो टिप्स' सिलवाया/प्रदर्शित किया जाता है।
- पैंट्री कार और रसोई इकाइयों में स्वच्छता और साफ-सफाई की जांच के लिए तृतीय पक्ष लेखापरीक्षा की जाती है। ग्राहक संतुष्टि सर्वेक्षण भी किया जाता है।



जन आहार सियालदह रेलवे स्टेशन, पूर्व रेलवे



बेस किचन, बल्लारशाह मध्य रेलवे

- खाद्य सुरक्षा मानदंडों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए, प्रत्येक खानपान इकाई के नामित खाद्य सुरक्षा अधिकारियों से भारतीय खाद्य सुरक्षा और मानक प्राधिकरण (एफएसएसएआई) से प्रमाणन अनिवार्य कर दिया गया है।
- खाद्य सुरक्षा और स्वच्छता संबंधी कार्यों की निगरानी के लिए रसोई इकाइयों में खाद्य सुरक्षा पर्यवेक्षकों को तैनात किया गया है।

खाद्य सुरक्षा अधिकारियों सहित रेलवे/आईआरसीटीसी के पदाधिकारियों द्वारा नियमित और औचक निरीक्षण किया जाता है।

रेल पर्यटन

भारतीय रेल इंडियन रेलवे केटरिंग एवं टूरिज्म कॉर्पोरेशन (आईआरसीटीसी) के माध्यम से रेल टूर पैकेजों, किफायती पर्यटक गाड़ियों, चार्टर्ड टूर आदि के परिचालन के माध्यम से रेल पर्यटन को बढ़ावा देने की दिशा में कार्य कर रही है। प्रतिस्पर्धी बाजार में टिके रहने और सहयोग को बेहतर बनाने तथा जनता को बेहतर पर्यटन उत्पाद मुहैया कराने के लिए रेल आधारित पर्यटन गतिविधियों के साथ-साथ गैर-रेल आधारित पर्यटन उत्पाद शामिल करने के लिए पर्यटन गतिविधियों के दायरे में विस्तार किया गया है। देशभर में पर्यटन स्थलों तक पहुंचने और पर्यटन के प्रचार-प्रसार में रेलों की संपर्कता से सहायता मिलती है।

यद्यपि कोविड-19 महामारी ने पर्यटन उद्योग को प्रभावित किया है, लेकिन भारतीय रेल (आईआर) की पर्यटन संबंधी शाखा आईआरसीटीसी, कोविड-19 की चुनौतियों को अवसरों में परिवर्तित कर सकी थी। भारत सरकार के कोविड-19 प्रोटोकॉल का सख्ती से पालन करते हुए नई सामान्य स्थिति के साथ पैकेज लॉन्च किए गए थे। रेल टूर पैकेज लॉन्च करके, भारतीय रेल कोविड-19 अवधि के दौरान इसके कारण पर्यटकों को किसी भी प्रकार की क्षति के बिना घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय टूर पैकेज संचालित कर सकी थी।



बेस किचन, बल्लारशाह, मध्य रेलवे

भारतीय रेल, आईआरसीटीसी के माध्यम से बजट से लग्जरी श्रेणी के यात्रियों को विभिन्न प्रकार के पर्यटन उत्पाद मुहैया कराए जाते हैं। इसके अतिरिक्त, आईआरसीटीसी द्वारा प्रमुख स्थानों पर बजट होटलों के निर्माण में शामिल है, अपने पर्यटन सूचना केंद्रों, रेलवे स्टेशनों पर एग्जीक्यूटिव लाउंज आदि के माध्यम से विभिन्न गंतव्यों और टूर पैकेजों के बारे में भी जानकारी मुहैया कराई जाती है।

महत्वपूर्ण रेलगाड़ियां/कोच सेवाएं और पर्यटन पैकेजों पर आधारित विभिन्न रेलगाड़ियों में (i) भारत गौरव गाड़ियां, (ii) लग्जरी टूरिस्ट रेलगाड़ियां जैसे महाराजा एक्सप्रेस और गोल्डन चैरियट, पैलेस ऑन व्हील्स, डेक्कन ओडिसी, (iii) डीलक्स गाड़ियां जैसे बौद्ध सर्किट स्पेशल गाड़ियां और एसी डीलक्स टूरिस्ट रेलगाड़ियां, (iv) बजट टूरिस्ट रेलगाड़ियां जैसे भारत दर्शन/आस्था सर्किट टूरिस्ट रेलगाड़ियां और तीर्थ यात्री स्पेशल टूरिस्ट रेलगाड़ियां, (v) रेल टूर पैकेज, और (vi) ऑनलाइन चार्टर ट्रेन/कोच और सैलून कार शामिल हैं।

(i) भारत गौरव गाड़ियां:



फूड प्लाजा-नई दिल्ली

भारतीय रेल द्वारा भारत और विश्व के लोगों को पर्यटन क्षेत्र के पेशेवरों और अन्य संभावित सेवा प्रदाताओं के माध्यम से भारत की समृद्ध सांस्कृतिक विरासत और शानदार ऐतिहासिक स्थानों को प्रदर्शित करने के उद्देश्य से दिनांक 23.11.2021 के वाणिज्यिक परिपत्र संख्या 2021 का 14 के माध्यम से जारी भारत गौरव ट्रेन (बीजीटी) नीति के तहत थीम-आधारित पर्यटक सर्किट गाड़ियां शुरू की हैं। उक्त नीति के तहत, राज्य सरकारें, राज्य पर्यटन विकास निगम अथवा कोई अन्य संभावित सेवा प्रदाता अपनी पसंद के किसी भी गंतव्य को कवर करते हुए थीम-आधारित पर्यटक सर्किट गाड़ियां चला सकते हैं। सेवा प्रदाता द्वारा रेल परिवहन, आवास, भोजन, स्थानीय सड़क परिवहन, दर्शनीय स्थलों की यात्रा आदि की सुविधा के साथ एक समावेशी पैकेज की पेशकश है। प्रथम भारत गौरव

ट्रेन अर्थात शिरडी यात्रा 14.06.2022 को कोयंबटूर से मंत्रालयम और शिरडी तक शुरू की गई थी और वापसी यात्रा तक कुल 2,880 किमी की दूरी तय की थी। भारत गौरव ट्रेन नीति का विवरण https://bharatgauravtrains.indianrailways.gov.in/. पर देखा जा सकता है।



फूड प्लाजा इकाई चेन्नै सेन्ट्रल

(ii) लग्जरी पर्यटक गाड़ियां

(क) महाराजा एक्सप्रेस:

भारतीय रेल, आईआरसीटीसी के माध्यम से महाराजा एक्सप्रेस का सफलतापूर्वक प्रबंधन और परिचालन कर रही है जिसे विश्व भर में मान्यता दी गई है। 'महाराजा' एक्सप्रेस को 2012 से 2018 तक लगातार सात वर्षों तक विश्व यात्रा पुरस्कार समारोह में विश्व की अग्रणी लग्जरी टूरिस्ट रेलगाड़ी के रूप में सम्मानित किया गया है। महाराजा एक्सप्रेस को सात सितारा लग्जरी पुरस्कार में घोषित किए गए अनुसार लगातार दो वर्षों अर्थात् 2015 और 2016 के लिए 'लग्जरी हॉस्पिटैलिटी और लाइफ स्टाइल पुरस्कार' से भी सम्मानित किया गया है।

23 कैरिज लंबी गाड़ी में चार विभिन्न प्रकार के स्थान हैं जैसे डीलक्स केबिन, जूनियर सुइट केबिन, सुइट्स और प्रेसिडेंशियल सुइट। सभी केबिनों में सुइट-सहित स्नानागार की सुविधा मौजूद है। इन केबिनों में अलमारी का पर्याप्त स्थान और सामान रखने का स्थान मुहैया कराया गया है।



अल्पाहार कक्ष- कोल्लम जं., दक्षिण रेलवे

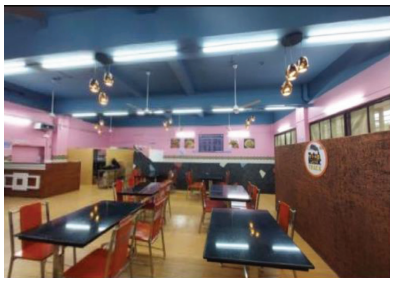
गाड़ी में एक पूर्ण रसोईघर भी है जिसमें अंतरराष्ट्रीय और भारतीय व्यंजन परोसे जाते हैं। इनके मेन्यू दैनिक आधार पर बदले जाते हैं और मेहमान यात्रा शुरू होने से पहले विशेष आहार का अनुरोध भी कर सकते हैं। गाड़ी में ऑन-बोर्ड और ऑफ-बोर्ड सेवाओं को उसी गुणवत्ता/स्तर की सेवाओं के लिए बहुत कम दरों पर मुहैया कराया जा रहा है।

उदयपुर, जोधपुर, बीकानेर, जयपुर, रणथंभौर, आगरा, खजुराहो और वाराणसी जैसे स्थानों की यात्रा करने के लिए 6 रातों/7 दिनों और 3 रातों/4 दिनों के एक पैकेज को डिजाइन किया गया है। गाड़ी की वेबसाइट अर्थात www.the-maharajas.com पर प्रस्थान तिथियों के साथ यात्रा कार्यक्रम अपलोड किए गए हैं।

वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान, आईआरसीटीसी द्वारा 208 पर्यटकों के लिए केवल 3 चार्टर यात्राएं संचालित की जा सकी और जिनमें अधिकांश भारतीय थे, क्योंकि कोविड-19 महामारी के मद्देनजर देश में अंतरराष्ट्रीय यात्रियों के आवागमन पर प्रतिबंध था।

(ख) पैलेस ऑन व्हील्स

वर्ष 1982 से पैलेस ऑन व्हील्स, राजस्थान पर्यटन विकास निगम के माध्यम से भारतीय रेल द्वारा संचालित की जा रही एक लग्जरी गाड़ी है, जो रेत के टीलों और शाही महलों की शाही भूमि में एक उत्साहवर्धक यात्रा पर ले जाती है। विश्व में चौथी सर्वश्रेष्ठ लग्जरी गाड़ी के रूप में मानी जाने वाली पैलेस ऑन व्हील्स में एक ऐसा आंतरिक परिवेश है जो भारतीय भूखंड में राजसी आकर्षण और सौंदर्य के साथ इतने भव्य रूप में पूरी तरह से फैल जाता है।


अल्पाहार कक्ष- कोल्लम जं., दक्षिण रेलवे

भारतीय रेल में पैलेस ऑन व्हील गाड़ियां अपनी तरह का सबसे शानदार यात्रा अनुभव मुहैया कराती हैं। अतिथि केबिन एक शांत, व्यक्तिगत स्थान मुहैया कराते हैं जहां मेहमान पढ़ सकते हैं, आराम कर सकते हैं या मनोरम खिड़कियों के माध्यम से केवल परिदृश्य भी देख सकते हैं।

रसोइयों की एक समर्पित टीम 2 डाइनिंग कारों में ऑनबोर्ड परोसे जाने वाले स्वादिष्ट भोजन का प्रबंध करती है। शाही राजपूताना के विशुद्ध भोजन के अनुभव के लिए, ताजा स्थानीय वस्तुओं और पारंपरिक व्यंजनों पर बल दिया जाता है।

पैलेस ऑन व्हील्स में स्पा कार, लाउंज कार और एक बार-कार के साथ सुनिश्चित किया जाता है कि आप अपने यात्रा कार्यक्रम की पूरी अवधि के लिए यात्रा करने के उत्कृष्ट पहलुओं की फिर



विस्टाडोम कोच, पश्चिम रेलवे

से खोज करें। अत: जीवन की शांत गति में अधिक परिष्कृत युग में कदम रखने के लिए तैयार रहें।

वित्त वर्ष 2021-22 में, आरटीडीसी द्वारा भारत में कोविड-19 महामारी के प्रसार को रोकने के लिए विदेशी पर्यटकों के लिए सामूहिक आवाजाही और उड़ान प्रतिबंधों पर भारत सरकार के प्रतिबंधों के कारण पैलेस ऑन व्हील्स गाड़ियों की कोई भी यात्रा संचालित नहीं की जा सकीं थी।

(ग) गोल्डन चैरियट:

भारतीय रेल द्वारा प्रत्येक वर्ष सितंबर से मार्च/अप्रैल के महीनों में पर्यटन सीजन के दौरान कर्नाटक राज्य पर्यटन विकास निगम (केएसटीडीसी) के सहयोग से इस लग्जरी पर्यटक गाड़ी का परिचालन किया जाता है। यह गाड़ी देश के दक्षिणी भाग को कवर करने वाले तीन विशेष रूप से डिजाइन किए गए यात्रा कार्यक्रमों के साथ परिचालित की जाती है। ये यात्रा कार्यक्रम कर्नाटक के कुछ अद्भुत स्थलों जैसे हम्पी, मैसूर, बादामी, केरल के मैजिकल बैकवाटर और तमिलनाडु की सांस्कृतिक विरासत को कवर करते हैं।

कर्नाटक राज्य पर्यटन विकास निगम (केएसटीडीसी) ने गोल्डन चैरियट गाड़ी के विपणन और परिचालन के लिए इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉरपोरेशन (आईआरसीटीसी) के साथ एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) पर हस्ताक्षर किए हैं। इस गाड़ी को आईआरसीटीसी ने जनवरी 2020 के दौरान अपने स्वामित्व में ले लिया था और कोच की आंतरिक सज्जा एवं सुविधाओं के उन्नयन का पहला चरण पूरा हो चुका है।

वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान, केएसटीडीसी द्वारा कोविड-19 प्रतिबंधों के कारण गोल्डन चैरियट की किसी भी यात्रा का परिचालन नहीं किया जा सका।

(घ) डेक्कन ओडिसी

पहली भारतीय लग्जरी रेलगाड़ी 'डेक्कन ओडिसी' की भारी सफलता ने देश के दक्षिण पश्चिमी हिस्से में एक और डीलक्स रेल यात्रा की शुरूआत का मार्ग प्रशस्त किया है। महाराष्ट्र पर्यटन विकास निगम (एमटीडीसी) के मौलिक विचार के रूप में डेक्कन ओडिसी, यात्रियों को अपनी तरह के सबसे आनंदपूर्ण यात्रा अनुभव पेश करता है।

दक्षिण अफ्रीका की ब्लू ट्रेन अथवा यूरोप की ओरिएंट एक्सप्रेस जैसी दुनिया की सर्वश्रेष्ठ शाही गाड़ियों के समकक्ष बनाते हुए, डेक्कन ओडिसी को हर आधुनिक सुविधा के साथ सुसज्जित किया गया था जो महाराष्ट्र की आरामदेह और डीलक्स यात्रा के लिए प्रत्येक लग्जरी गाड़ी यात्रा बनाने में योगदान करती है।

डेक्कन ओडिसी गाड़ी से भारत के किलों और महलों, ताज महल, बाघ एवं शेर वन अभ्यारण्य तथा यूनेस्को की विश्व धरोहर स्थानों जैसे अजंता एलोरा गुफाएं और हम्पी आदि को कवर किया जाता है। भारत में किसी अन्य लग्जरी गाड़ी की तुलना में डेक्कन ओडिसी से सबसे विविध यात्रा कार्यक्रमों की पेशकश की जाती है।



आईएमएस प्रमाणित चैन्ने- मैसूर शताब्दी एक्सप्रेस का उत्कृष्ट इंटीरियर, दक्षिण रेलवे

डेक्कन ओडिसी गाड़ी को लगातार 3 बार 'विश्व लग्जरी ट्रैवल अवॉर्ड्स' में एशिया की सर्वश्रेष्ठ लग्जरी गाड़ी के रूप में घोषित किया गया है। डेक्कन ओडिसी लक्जरी गाड़ी यात्रा पर, आप सुइट में स्नानागार सहित समृद्ध रूप से सुसज्जित आरामदायक एसी केबिनों में रात भर यात्रा का आनंद ले सकते हैं। दिन के समय में आप पूर्व-निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार विविध पर्यटन स्थलों में दर्शनीय स्थलों की यात्रा का आनंद लेते हैं। गाड़ी की सजावट डेक्कन परिवेश के एक विशेष युग को दर्शाती है और प्रत्येक केबिन रचनात्मक रूप से फिट छोटी अलमारी, व्यक्तिगत तिजोरी, टेलीफोन, प्रसाधनों सहित संलग्न बाथरूम, एयर कंडीशनिंग और अतिथियों की चौबीसों घंटे सेवा हेतु एक निजी परिचर के जैसी सुविधाओं के साथ सुसज्जित किया गया है ।

प्रतिदिन तीन समय का भोजन, दर्शनीय स्थलों का भ्रमण, यात्रा और ऑनबोर्ड ठहरने की लागत पैकेज की लागत में शामिल है। इस गाड़ी में 21 आलीशान कोच हैं, जिनमें 12 यात्री सैलून, दो डाइनिंग कार, एक बार लाउंज, व्यापार केंद्र के साथ कॉनफ्रेंस सैलून, मिनी जिम और आयुर्वेदिक स्पा की सुविधा शामिल हैं। पूरी गाड़ी कॉमन पैसेजवे से जुड़ी हुई है और दोनों छोर पर छह यात्री सैलूनों सहित डाइनिंग कारें गाड़ी के मध्य में स्थित हैं। डेक्कन ओडिसी के 21 डिब्बों में से प्रत्येक को भव्य रूप से सजाया गया है जो बीते युग के महाराजाओं की सुरुचिपूर्ण यात्रा शैली की अंतर्दृष्टि का अवलोकन करते हैं।



मुंबई सेंट्रल, पश्चिमी रेलवे पर पॉड संकल्पना आधारित विश्राम कक्ष

एक सप्ताह के महाराष्ट्र भ्रमण में शामिल सभी स्थानों को महत्वपूर्ण रूप से चुना जाता है जिससे पर्यटक विविध भूदृश्यों द्वारा यात्रा करने के साथ राज्य की जीवंतता का अनुभव कर सकें। डेक्कन ओडिसी के रोलिंग व्हील्स पर यह निश्चित रूप से एक आश्चर्यजनक यात्रा है जो यात्रियों को एक ऐसी दुनिया में ले जाता है जहां सब कुछ शाही, सुरुचिपूर्ण और विचारोत्तेजक है।

वित्त वर्ष 2021-22 में भारत में कोविड-19 महामारी के प्रसार को रोकने के लिए सामूहिक आवाजाही और उड़ान पर भारत सरकार के प्रतिबंधों के कारण, एमटीडीसी द्वारा डेक्कन ओडिसी गाड़ियों के किसी भी फेरों को संचालित नहीं किया जा सका था।

(iii) डीलक्स गाड़ियां

(क) बौद्ध सर्किट स्पेशल गाड़ियां:

बौद्ध सर्किट में 7 रात/8 दिन यात्रा कार्यक्रम की पेशकश की गई है, जिसमें भारत के सभी प्रमुख बौद्ध तीर्थ स्थलों और नेपाल में लुंबिनी को शामिल किया गया है। इसके यात्राक्रम में भगवान गौतम बुद्ध के जीवन चक्र के प्रमुख स्थलों और बोधगया, राजगीर, नालंदा, वाराणसी, सारनाथ, कुशीनगर लुंबिनी (नेपाल), श्रावस्ती और आगरा जैसे स्थल शामिल किए गए हैं। अंतर्राष्ट्रीय पर्यटकों में यह यात्रा अत्यंत लोकप्रिय है और घरेलू पर्यटक भी इसके प्रति आकर्षित हो रहे हैं। बौद्ध सर्किट गाड़ियों का विवरण और ऑनलाइन बुकिंग माइक्रो साइट 'www.irctcbuddhisttrain.com' पर उपलब्ध है।

वित्त वर्ष 2021-22 में, कोविड-19 महामारी के प्रसार को रोकने के लिए अंतरराष्ट्रीय यात्रियों पर लगाए गए प्रतिबंधों के कारण बौद्ध स्पेशल गाड़ियों की किसी भी यात्रा का परिचालन नहीं किया जा सका। 01.04.2022 से सभी पर्यटक गाड़ियों को भारत गौरव ट्रेन नीति के तहत परिवर्तित कर दिया गया है।

(ख) एसी डीलक्स पर्यटक गाड़ियां:

भारतीय रेल द्वारा आईआरसीटीसी को घरेलू पर्यटकों को लक्षित करने वाले विभिन्न पर्यटक सर्किटों को परिचालित करने की अनुमति देकर बौद्ध स्पेशल गाड़ी रेक के उपयोग को बढ़ाने के लिए कार्य किया जा रहा है। अत:, उनके द्वारा डीलक्स पर्यटक गाड़ियां शुरू की गई हैं।

वित्त वर्ष 2021-22 में, आईआरसीटीसी द्वारा विभिन्न डीलक्स पर्यटक गाड़ियों को बढ़ावा दिया गया और शुरू किया गया तथा 1,016 पर्यटकों के साथ 9 टूर संचालित किए गए। 01.04.2022 से सभी पर्यटक गाड़ियों को भारत गौरव ट्रेन नीति के तहत परिवर्तित कर दिया गया है।

(iv) बजट खंड टूरिस्ट गाड़ियां:

(क) भारत दर्शन/आस्था सर्किट पर्यटक गाड़ियां :

भारत दर्शन टूरिस्ट गाड़ियां, भारतीय रेल द्वारा पेश किया जाने वाला काफी लोकप्रिय पर्यटक गाड़ी टूर पैकेज है, जो मुख्य रूप से बजट खंड के पर्यटकों को लक्षित करता है। विभिन्न पर्यटन स्थलों को कवर करने वाले विभिन्न सर्किटों पर देश भर के विभिन्न शहरों से परिचालित इन गाड़ियों में आकर्षक किराया ₹900/- प्रति दिन प्रति यात्री नॉन-एसी स्लीपर श्रेणी के लिए और ₹1100/- +

जीएसटी प्रति दिन प्रति यात्री 3एसी श्रेणी के लिए था। टूर पैकेज में रेल और सड़क यात्रा, भोजन, दर्शनीय स्थलों का भ्रमण और आवास संबंधी शामिल था। इन सबसे ऊपर, पर्यटकों को 10 लाख की बीमा राशि तक के दुर्घटना संबंधी दावे के लिए भी बीमा किया गया था।

मौजूदा कोविड-19 महामारी के बावजूद, वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान, भारतीय रेल द्वारा आईआरसीटीसी के माध्यम से 30,714 यात्रियों के साथ भारत दर्शन पर्यटक गाड़ियों की 42 यात्राएं परिचालित की गई। 1.04.2022 से भारत गौरव ट्रेन नीति के तहत सभी पर्यटक गाड़ियों का परिचालन किया जा रहा है।

(ख) तीर्थ यात्री स्पेशल पर्यटक गाड़ियां:

तीर्थयात्रा संबंधी केंद्रित उत्पाद होने के कारण तीर्थयात्री विशेष पर्यटक गाड़ी का आकर्षक किरायो 900/- रु. और 1500/- रु. + जीएसटी प्रतिदिन प्रति व्यक्ति क्रमश: स्लीपर श्रेणी और 3एसी श्रेणी के यात्रियों के लिए था। इस मूल्य में 10 लाख के दुर्घटना बीमा कवर के साथ-साथ रेल और सड़क यात्रा, सभी प्रकार के भोजन, दर्शनीय स्थलों का भ्रमण और आवास संबंधी सुविधाएं शामिल हैं। वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान, आईआरसीटीसी द्वारा 9,974 तीर्थयात्रियों को ले जाने वाली तीर्थयात्री विशेष पर्यटक गाड़ियों के 17 फेरे परिचालित किए गए। 1.04.2022 से भारत गौरव ट्रेन नीति के तहत सभी पर्यटक गाड़ियों का परिचालन किया जा रहा है।

(v) रेल टूर पैकेज:

आईआरसीटीसी के माध्यम से भारतीय रेल का यह एक समावेशी पैकेज है, जिसमें उचित दरों पर सड़क परिवहन, आवास, भोजन और दर्शनीय स्थलों की यात्रा जैसे पैकेज के अन्य भागों के अलावा आगे की और वापसी की रेल यात्रा के साथ समावेशी पैकेज मुहैया कराया जाता है।

वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान, 5,341 पर्यटकों ने रेल टूर पैकेज की सुविधा का लाभ उठाया।

(vi) गाड़ियों और सवारी डिब्बों और सैलून कारों का ऑन लाइन चार्ट तैयार करना।

रेल मंत्रालय द्वारा आईआरसीटीसी को चार्टर आधार पर पूर्ण किराया दर(एफटीआर) गाड़ियों/सवारी डिब्बों और सैलून कारों की ऑनलाइन बुकिंग के लिए सिंगल विंडो एजेंसी के रूप में नामित किया गया है। एफटीआर गाड़ियों/सवारी डिब्बों और सैलून कारों की ऑनलाइन बुकिंग आईआरसीटीसी के विशेष वेब पेज: www.ftr.irctc.co.in के माध्यम से की जाती है।

वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान, आईआरसीटीसी द्वारा 178 (39 एफटीआर गाड़ियां, 91 एफटीआर कोच और 48 सैलून कारें) चार्टर गाड़ियां/सवारी डिब्बे/सैलून कारें परिचालित की गई हैं।

यात्री सुविधाएं:

2021-22 में "यात्री सुविधाएं" योजना शीर्ष-53 के अन्तर्गत 2,800 करोड़ रु. (बजट अनुमान) था और जिसमें संशोधन करके 2,344.55 करोड़ रु. (संशोधित अनुमान) का आबंटन किया गया था।

आदर्श स्टेशन योजना के तहत विकसित करने के लिए 1,253 स्टेशनों की पहचान की गई थी, जिनमें से अब तक 1,213 स्टेशनों को उल्लिखित योजना के तहत विकसित कर दिया गया है।

वर्ष 2021-22 के दौरान, भारतीय रेल पर 369 पैदल पार पुल का निर्माण किया गया। 146 स्टेशनों पर वाटर कूलर लगाए गए, 49 स्टेशनों को विद्युतीकृत किया गया और रेलवे स्टेशनों पर 208 यात्री लिफ्ट और 192 एस्केलेटर लगाए गए हैं।

ग्राहक सेवा

भारतीय रेल द्वारा उन कर्मचारियों, जिनमें फ्रंटलाइन स्टाफ शामिल हैं, उन्हें उनके अंतर-वैयक्तिक कौशल को बेहतर बनाने और बेहतर ढंग से यात्रियों की सेवा में सुधार करने की दृष्टि से प्रशिक्षण

प्रदान किया जा रहा है। यह प्रशिक्षण नई दिल्ली, हावड़ा, मुंबई और सिकंदराबाद में विकेंद्रीकृत रूप से प्रदान किया जा रहा है। तदनुसार, संबंधित क्षेत्रीय रेलवे अपने नामित रेलों के लिए इन स्थानों पर ग्राहक सेवा प्रशिक्षण का परिचालन करती है। इस प्रशिक्षण का उद्देश्य कर्मचारियों के निष्पादन स्तर को बढ़ाकर उन्हें यात्रियों की आवश्यकताओं के प्रति जागरूक बनाना है। इससे भारतीय रेल के ग्राहक इंटरफेस को बेहतर बनाने में भी सहायता प्राप्त होती है।

(क) यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस):

यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस), 3,456 से अधिक स्थानों पर चलाई जा रही है और 3,000 से अधिक गाड़ियों का परिचालन किया जा रहा है। 70% से अधिक टिकटें www.irctc.co.in वेबसाइट के माध्यम से खरीदी जाती हैं।

भारतीय डाक के पीआरएस केंद्रों के माध्यम से कम्प्यूटरीकृत आरक्षण टर्मिनलों का विस्तार दूरस्थ क्षेत्रों में किया गया है; साथ ही गैर-रेल शीर्ष पीआरएस सुविधाओं को राज्य सरकार और स्थानीय निकायों के माध्यम से बढ़ाया गया है। पिछले वर्षों में पीआरएस स्थानों के विस्तार की प्रगति निम्नानुसार है:

पीआरएस सुविधा वाले स्थानों की संख्या

11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	**21-22**
2,829	3,019	3,146	3,201	3,350	3,422	3,384	3,443	3,445	3,274	**3,456**

(ख) अनारक्षित टिकट प्रणाली (यूटीएस)

2002-03 से शुरू अनारक्षित टिकट प्रणाली (यूटीएस) अब भारतीय रेल पर लगभग 6,120 स्थानों (कार्यरत) पर संचालित की जा रही है। इसमें भारतीय रेल के अधिकांश महत्वपूर्ण स्टेशन शामिल हैं। पिछले वर्षों में स्थानों में वृद्धि का विवरण निम्नानुसार है:

यूटीएस सुविधा वाले स्थानों की संख्या

11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	**21-22**
5,256	5,619	5,778	5,835	5,860	6,083	6,070	6,259	6,329	4,218*	**6,120**

*यह संख्या यूटीएस स्थानों को दर्शाती है। कुछ स्थानों को कोविड़ के कारण अस्थायी रूप से बंद कर दिया गया था।

यूटीएस ऑन मोबाइल ऐप भी लोकप्रिय हो गया है, खासकर मुंबई के उपनगरीय क्षेत्रों में। नवीनतम संवर्धन एम-यूटीएस है जिससे पोर्टेबल प्रिंटर से जुड़े मोबाइल उपकरणों के माध्यम से यूटीएस टिकटें बुक करने में सहायता प्राप्त होती है।

(ग) स्वचालित टिकट वेंडिंग मशीनें (एटीवीएम)/सिक्का-सह-कार्ड संचालित स्वचालित टिकट वेंडिंग मशीनें (सीओटीवीएम)

वर्तमान में, भारतीय रेल में 2,934 से अधिक एटीवीएम और सीओटीवीएम स्थापित की जा चुकी हैं। एटीवीएम टच स्क्रीन सुविधा के माध्यम से यात्री द्वारा अनारक्षित टिकट, प्लेटफार्म टिकट की खरीद और सीजन टिकट की रिचार्जिंग की सुविधा प्रदान करती है। इस प्रकार, भीड़-भाड़ की अवधि के दौरान काउंटरों पर कतार में काफी कमी आई है।

(घ) भारतीय रेल पर ऑनलाइन और मोबाइल टिकट प्रणाली

इंडियन रेलवे केटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन (आईआरसीटीसी) द्वारा आरक्षित टिकटों की ऑनलाइन बुकिंग हेतु www.irctc.co.in की वेबसाइट, जो देशभर में सबसे बड़ी ई-कॉमर्स वेबसाइटों में से एक है, का प्रबंधन 'क्रिस' द्वारा किया जाता है।

जो प्रणाली नेक्स्ट जेनरेशन ई-टिकटिंग प्रणाली (एनजीईटी) के नाम से जानी जाती है, को नियमित रूप से अपग्रेड किया जा रहा है और उच्च क्षमता वाले सर्वरों द्वारा संचालित किया जाता है जिसमें एक मिनट में 26,000 से अधिक टिकट बुक करने की क्षमता है।

ई-टिकट, आईआरसीटीसी रेल कनेक्ट मोबाइल ऐप (एंड्रॉइड और आईओएस प्लेटफॉर्म) पर भी बुक की जा सकती हैं। वर्ष 2021-22 में रोजाना औसतन करीब 5.1 लाख टिकटें बुक की गई। कोविड के मामलों में कमी के साथ, संख्या और बढ़ने की उम्मीद है। इस मोबाइल ऐप के जरिए 46 फीसदी से अधिक ऑनलाइन टिकट बुक किए गए थे।

आईआरसीटीसी के पास विभिन्न भुगतान विकल्पों अर्थात नेट बैंकिंग/क्रेडिट और डेबिट कार्ड/वॉलेट/भीम/यूपीआई के साथ भुगतान गेटवे की एक मजबूत प्रणाली है। यहां तक कि विदेशी उपयोगकर्ता भी इंटरनेशनल क्रेडिट कार्ड (भारत के बाहर जारी) का उपयोग करके टिकट बुक करा सकते हैं।

(ङ) उपरोक्त के अलावा, क्रिस भारतीय रेल के विभिन्न विभागों के लिए सभी प्रमुख ऐप्लिकेशनों का प्रबंधन करता है। यात्री सेवाओं और टिकटिंग के अलावा, माल यातायात प्रबंधन, गाड़ी परिचालन, चल स्टॉक प्रबंधन, रेलपथ और कर्षण वितरण सहित अचल अवसंरचना संबंधी प्रबंधन, सामग्री प्रबंधन, वित्तीय अनुप्रयोग, मानव संसाधन प्रबंधन, सुरक्षा प्रबंधन आदि के लिए ऐप्लिकेशनों को क्रिस द्वारा विकसित और अनुरक्षित किया जाता है। भारतीय रेल की सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी प्रणालियों को और संवर्धित करने के लिए क्लाउड प्रौद्योगिकी, डेटा एनलॉयटिक्स और साइबर फिजिकल प्रणाली जैसी नवीनतम तकनीकों को शुरू किया जा रहा है।

भारतीय रेल पर टिकट बुकिंग की कुछ प्रमुख विशेषताएं

(क) ई-टिकटिंग प्रणाली

ई-टिकटिंग भारतीय रेल की सबसे यात्री हितैषी पहलों में से एक रही है, क्योंकि इससे रेल आरक्षण काउंटरों तक जाने की आवश्यकता नहीं रहती है। जिन यात्रियों ने ई-टिकट बुक किए हैं, वे या तो इलेक्ट्रॉनिक रिजर्वेशन स्लिप (ईआरएस) का प्रिंट आउट ले सकते हैं या आईआरसीटीसी द्वारा भेजे गए शॉर्ट मैसेज सर्विसेज (एसएमएस) को दिखा सकते हैं, जिसमें आरक्षण चार्ट में यात्रियों का नाम मौजूद होने और मूल रूप में पहचान के निर्धारित प्रमाणों में से किसी एक को रखने के अध्यधीन आरक्षित श्रेणियों में यात्रा करने के लिए ऑन-बोर्ड टिकट जांच कर्मचारी के लिए सभी महत्वपूर्ण विवरण होते हैं। ई-टिकटिंग द्वारा प्रदान की जाने वाली सुविधा के कारण, ई-टिकटिंग का हिस्सा पिछले कुछ वर्षों में लगातार बढ़ा है और यह 2021-22 के दौरान बुक किए गए कुल आरक्षित टिकटों का लगभग 80% है।

(ख) मोबाइल फोन के माध्यम से अनारक्षित टिकट बुकिंग

नकदरहित लेनदेन को बढ़ावा देने, संपर्क रहित टिकटिंग और ग्राहकों की सुविधा में बढ़ोतरी के लिए **UTSONMOBILE** ऐप शुरू किया गया है। इसका उद्देश्य अनारक्षित टिकट खरीदने के लिए टिकट बुकिंग काउंटरों पर कतारों में यात्रियों के इंतजार का निराकरण करना और फलस्वरूप, अनारक्षित टिकट-यात्रा सीजन टिकट और प्लेटफार्म टिकटों की निर्बाध बुकिंग की सुविधा प्रदान करना है। भुगतान या तो रेलवे वॉलेट (आर-वॉलेट) (सफल पंजीकरण पर शून्य-शेष के साथ बनाया गया और मोबाइल नंबर के साथ जोड़ा गया) या भुगतान एग्रीगेटर जैसे पेटीएम, मोबिक्विक और फ्री चार्ज के माध्यम से डेबिट कार्ड, क्रेडिट कार्ड, नेट-बैंकिंग, यूपीआई जैसे अन्य डिजिटल साधनों के जरिए किया जा सकता है।

(ग) बुकिंग की स्थिति के बारे में जानकारी

पहले आरक्षण चार्ट को गाड़ी के निर्धारित प्रस्थान से कम से कम 4 घंटे पहले स्वचालित रूप से अंतिम रूप दे दिया जाता है ताकि प्रतीक्षा सूची में शामिल यात्री अपनी बुकिंग की अंतिम स्थिति के बारे में जान सकें। इसके बाद, उपलब्ध स्थान, यदि कोई हो, किसी भी कंप्यूटरीकृत पीआरएस काउंटर में या इंटरनेट के माध्यम से बुक किया जा सकता है। दूसरा आरक्षण चार्ट गाड़ी के निर्धारित/पुनर्निर्धारित प्रस्थान से 30 मिनट से 5 मिनट के बीच तैयार किया जाता है। शेष बर्थें, यदि कोई हों, तो अगले दूरस्थ स्थान पर स्थानांतरित कर दी जाती हैं।

यात्री को उसके पंजीकृत मोबाइल नंबर पर एसएमएस मिलता है, जिसमें आवंटित सवारी डिब्बा और बर्थ संख्या होते हैं।

(घ) वैकल्पिक गाड़ी एकोमोडेशन योजना - 'विकल्प'

प्रतीक्षा सूची वाले यात्रियों को कन्फर्म स्थान प्रदान करने और उपलब्ध स्थान का इष्टतम उपयोग सुनिश्चित करने के उद्देश्य से वैकल्पिक गाड़ी एकोमोडेशन योजना-विकल्प नामक एक योजना लागू की गई है। इस योजना के तहत, प्रतीक्षा-सूचीबद्ध यात्री टिकट बुकिंग के समय चार्ट तैयार करने के बाद बर्थ कन्फर्म नहीं होने की स्थिति में वैकल्पिक गाड़ी से यात्रा करने का विकल्प दे सकते हैं।

(ङ) स्टेशन टिकट बुकिंग एजेंट (एसटीबीए)

टिकट बुकिंग की सुविधा के लिए 'एनएसजी-5' और 'एनएसजी-6' श्रेणी के स्टेशनों पर अनारक्षित टिकट जारी करने के लिए ''स्टेशन टिकट बुकिंग एजेंटों'' को नियुक्त किया गया है। 'एनएसजी-4' और 'एसजी-3' स्टेशनों पर एसटीबीए के माध्यम से अनारक्षित टिकट जारी करने के लिए एक पायलट परियोजना भी शुरू की गई है।

(च) यात्री टिकट सुविधा केंद्र (वाईटीएसके)

टिकटें (आरक्षित और अनारक्षित दोनों) जारी करने की सुविधा प्रदान करने की दृष्टि से, वाईटीएसके नामक केंद्रों पर कंप्यूटरीकृत पीआरएस-सह-यूटीएस टर्मिनलों की स्थापना और परिचालन में सार्वजनिक निजी भागीदारी की अनुमति दी गई थी।

(छ) दिव्यांगजनों के लिए ऑनलाइन रियायती टिकट बुकिंग की सुविधा

दिव्यांगजनों को ऑनलाइन रियायती टिकट बुकिंग की सुविधा प्रदान करने के लिए इंटरनेट द्वारा टिकटें बुक कराने का दायरा बढ़ाया गया है।

(ज) इंटरनेट के माध्यम से विदेशी पर्यटकों के लिए 365 दिन पहले बुकिंग

इंटरनेट (ई-टिकटिंग) के माध्यम से विदेशी पर्यटकों को सुनिश्चित आरक्षण प्रदान करने के उद्देश्य से उन्हें 365 दिन पहले सभी गाड़ियों में एग्जीक्यूटिव श्रेणी/प्रथम श्रेणी वातानुकूलित/द्वितीय श्रेणी, तृतीय श्रेणी वातानुकूलित, स्लीपर श्रेणी, द्वितीय सिटिंग और चेयर कार श्रेणी में स्थान बुक करने की अनुमति दी गई है। यह सुविधा अग्रिम आरक्षण अवधि के अनुसार गाड़ी में आरक्षण शुरू होने के समय तक उपलब्ध है। इसके बाद, विदेशी पर्यटक, विदेशी पर्यटक कोटे में टिकट बुक कर सकते हैं जिसे मांग के स्वरूप के आधार पर कतिपय मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में निर्धारित किया गया है।

(झ) बोर्डिंग प्वाइंट के ऑनलाइन परिवर्तन की सुविधा

यात्रियों की सुविधा के लिए, पहले रिजर्वेशन चार्ट तैयार करने के समय तक गाड़ी में चढ़ने के स्थान में बदलाव की ऑनलाइन सुविधा इंटरनेट के माध्यम से बुक किए गए टिकटों के साथ-साथ कंप्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) काउंटर के माध्यम से बुक की गई टिकटें, दोनों के

लिए बढ़ा दी गई है। यह सुविधा 139 के माध्यम से और पीआरएस काउंटरों पर (पीआरएस केंद्रों के काम के घंटों के दौरान) भी उपलब्ध है। 24 घंटे पहले गाड़ी में चढ़ने के स्थान में बदलाव के मामले में, सामान्य परिस्थितियों में कोई धन वापसी अनुमेय नहीं है।

कोचिंग वाहन

1. स्मार्ट कोचों को शामिल करना

चल स्टॉक प्रौद्योगिकी में नवीनतम विकास को ध्यान में रखते हुए, भारतीय रेल द्वारा अत्याधुनिक सुविधाओं के साथ स्मार्ट विशेषताओं वाले सवारी डिब्बों के निर्माण की योजना बनाई गई है। एमसीएफ/रायबरेली द्वारा 101 अदद स्मार्ट कोचों का निर्माण किया गया है। इनमें से 13 कोच 2021-22 में बनाए गए थे।

ये स्मार्ट सवारी डिब्बे, भीतर से सभी गतिविधियों पर कड़ी निगरानी रखने के लिए सीसीटीवी कैमरे, पीआईसीसीयू, पीएपीआईएस प्रणाली आदि से सुसज्जित हैं। इससे सवारी डिब्बों के भीतर किसी भी अप्रिय घटना को कम करने में मदद मिलेगी और यात्रियों के आराम, संरक्षा और सुरक्षा में और वृद्धि होगी। इन सुविधाओं से सुरक्षा और रखरखाव मानकों के स्तर में और वृद्धि होने की उम्मीद है जिसके परिणामस्वरूप रखरखाव की आवश्यकता कम हो जाएगी।

2. सेमी हाई स्पीड वंदे भारत (गाड़ी सेटों) को शामिल करना

सेमी हाई स्पीड सेल्फ प्रोपेल्ड वंदे भारत (ट्रेन-सेट) का निर्माण सवारी डिब्बा कारखाना/चेन्नै द्वारा स्वदेशी प्रयासों से किया गया था, जिसे ट्रेन-18/वन्दे भारत एक्सप्रेस कहा जाता है। 2019-20 में नई दिल्ली और वाराणसी तथा नई दिल्ली-श्री माता वैष्णो देवी कटरा के बीच वंदे भारत एक्सप्रेस विश्व स्तरीय गाड़ी सेट वंदे भारत सेवा शुरू की गई थी। इन गाड़ियों में तीव्र गति, यात्रा समय में भारी कमी, 160/कि.मी.प्र.घं की अधिकतम गति सहित, ऑनबोर्ड इंफोटेन्मेंट और जीपीएस आधारित यात्री सूचना प्रणाली, स्वचालित स्लाइडिंग दरवाजे, रिट्रेक्टेबल पैदल चलने के स्थान और जीरो डिस्चार्ज वैक्यूम बायो शौचालय आदि जैसी अति आधुनिक विशेषताएं हैं। ट्रेन-18 में वैश्विक मानकों के अनुसार समकालीन विशेषताएं हैं।

दिल्ली-वाराणसी के बीच प्रथम रेलगाड़ी 17 फरवरी 2019 को शुरू की गई।

नई दिल्ली-श्री माता वैष्णो देवी कटरा के बीच द्वितीय गाड़ी 5 अक्टूबर 2019 को शुरू की गई।

3. पूर्ण रूप से एलएचबी सवारी डिब्बों में अंतरित करना

रेल मंत्रालय द्वारा एलएचबी सवारी डिब्बों के व्यापक रूप से प्रसार का फैसला किया गया है जो तकनीकी रूप से एंटी क्लाइंबिंग अरेंजमेंट, एयर सस्पेंशन (सेकेंडरी) जैसी सुविधाओं सहित विफलता सूचक प्रणाली और कम संक्षारक शेल के साथ बेहतर हैं। पारंपरिक एआईसीएफ कोचों की तुलना में इन कोचों में बेहतर सवारी, साज-सज्जा होती है। भारतीय रेलवे की उत्पादन इकाइयां अप्रैल 2018 से केवल एलएचबी सवारी डिब्बों का उत्पादन कर रही हैं। पिछले वर्षों के दौरान एलएचबी सवारी डिब्बों का उत्पादन लगातार बढ़ा है, 2017-18 में 2,480 एलएचबी कोच, 2018-19 में 4,429 एलएचबी कोच, 2019-20 में 6,277 एलएचबी कोच, 2020-21 में 4,323 एलएचबी कोच और 2021-22 में 6,291 एलएचबी कोचों का उत्पादन किया गया।

4. अनारक्षित यात्रियों के लिए सुख-सुविधाओं पर बल

क. अंत्योदय गाड़ी सेवाएं

ये लंबी दूरी की पूर्णतया अनारक्षित गाड़ियां हैं जिनमें गलियारेदार एलएचबी जनरल द्वितीय श्रेणी के सवारी डिब्बे हैं। इनमें कुशन वाले लगेज रेक, खड़े यात्रियों के आराम के लिए डोरवे एरिया में अतिरिक्त हैंड होल्ड, कैरी बैग टांगने के लिए लॉगिट्यूडिनल लगेज रेकों के निकट जे हुक की

व्यवस्था, अतिरिक्त संख्या में मोबाइल चार्जिंग पॉइंट, चोरीरोधी व्यवस्था सहित अग्निशामक, आंतरिक और बाहरी दीवारों के लिए अधिक मोहक रंग संयोजन योजना, गाड़ी को रेल इंजन से चलाने के लिए प्रत्येक सवारी डिब्बे में दोनो सिरों पर एमयू केबल की व्यवस्था जैसी अतिरिक्त सुविधाएं उपलब्ध हैं। इस समय 16 अंत्योदय गाड़ियां सेवाएं परिचालित की जा रही हैं।

(ख) दीन दयालु सवारी डिब्बे

अनारक्षित यात्रियों के लिए द्वितीय श्रेणी जनरल सवारी डिब्बों में कुशन वाले लगेज रेक, डोरवे एरिया में अतिरिक्त हैंड होल्ड, कैरी बैग टांगने के लिए जे हुक की व्यवस्था, बायो-शौचालय, अतिरिक्त संख्या में मोबाइल चार्जिंग सुविधा, जल स्तर संकेतक, मोहक आंतरिक साज-सज्जा, बाहरी दीवारों के बेहतर रंग संयोजन और शौचालय में पॉलिमराइज्ड फ्लोर कोटिंग जैसी अतिरिक्त सुविधाएँ उपलब्ध हैं। अब तक, 2016-17, 2017-18, 2018-19, 2019-20, 2020-21, 2021-22 के दौरान उत्पादन इकाइयों द्वारा लगभग 3587 दीन दयालु कोचों का निर्माण किया गया है और संचालित किए जा रहे हैं। इनमें से 749 दीन दयालु कोच 2021-22 में उत्पादित किए गए।

5. आरक्षित यात्रियों के लिए बेहतर सुख-सुविधाओं पर बल

(क) हमसफर गाड़ियां

वातानुकूलित III-टियर में आरामदायक यात्रा मुहैया कराने के लिए सवारी डिब्बों में अतिरिक्त सुख-सुविधाओं वाली हमसफर गाड़ियों की शुरुआत की गई है। निम्नलिखित महत्वपूर्ण विशेषताएं शामिल की गई हैं - जीपीएस आधारित यात्री सूचना प्रणाली, यात्री उद्घोषणा प्रणाली, प्रत्येक बे में कूड़ेदान, चार लाइन वाली कॉफी वेंडिंग मशीन, बेहतर साज-सज्जा और मोहक रंग संयोजन, यात्री उद्घोषणा प्रणाली, क्लोज सर्किट टेलीविजन (सीसीटीवी) आधारित निगरानी प्रणाली एकीकृत ब्रेल प्रदर्श आदि। मौजूदा समय तक 38 हमसफर गाड़ी सेवाएं शुरू की गई हैं।

(ख) तेजस गाड़ियां

भारतीय रेल द्वारा 200 कि.मी.प्र.घं. की गति क्षमता वाली अति आधुनिक तेजस गाड़ियों की शुरुआत की है, जो कि गैर-एग्जिक्यूटिव और एग्जिक्यूटिव चेयर कारों सहित एलएचबी प्लेटफॉर्म पर परिचालित की जाती हैं। इस समय, भारतीय रेल पर 4 तेजस गाड़ी सेवाएं शुरू की गई हैं, जिनमें से 02 गाड़ियां 2019-20 में शुरू की गई थीं।

इन अत्याधुनिक गाड़ियों में निम्नलिखित प्रमुख विशेषताएं स्वचालित प्रवेश द्वार, इन्फोटेन्मेंट सिस्टम (एलसीडी स्क्रीन), यात्री सूचना डिस्प्ले प्रणाली (इलेक्ट्रोनिक आरक्षण चार्ट प्रणाली, जीपीएस आधारित यात्री सूचना प्रणाली, अग्नि एवं धुंआ संसूचक प्रणाली, बेहतर शौचालय फिटिंग्स, सीलबंद गलियारे, एलईडी लाइट्स, सीसीटीवी, सुंदर एवं मनमोहक रंग संयोजना आदि मौजूद हैं:

(ग) तेजस राजधानी गाड़ियां

भारतीय रेल द्वारा 200 कि.मी.प्र.घं. की गति क्षमता वाली अति आधुनिक तेजस गाड़ियों की शुरुआत की है, जो स्लीपर सवारी डिब्बों सहित एलएचबी प्लेटफॉर्म पर परिचालित की जाती हैं। राजधानी गाड़ियों के सवारी डिब्बों को तेजस स्लीपर सवारी डिब्बों के साथ बदलने की योजना बनाई गई है। इस समय, अगरतला-आनंद विहार राजधानी एक्सप्रेस के एक तेजस स्लीपर रेक को 2020-21 (फरवरी 21 से) में शुरू किया गया है।

इन अत्याधुनिक गाड़ियों में निम्नलिखित प्रमुख विशिष्ट स्वचालित प्रवेश द्वार, पीए/पीआईएस (यात्री घोषणा/यात्री सूचना प्रणाली), आग और धुआं संसूचन प्रणाली, सीसीटीवी कैमरे, बेहतर शौचालय - बायो-शौचालय के साथ वैक्यूम असिस्टेड फ्लशिंग, सुपीरियर शौचालय फिटिंग, टच फ्री सोप डिस्पेंसर, सील्ड वेस्टिब्यूल्स, एलईडी लाइट्स, मनभावन रंग योजना आदि है।

4 राजधानी गाड़ियों के कोच (गाड़ी सं. 20501/02 अगरतला - आनंद विहार राजधानी एक्सप्रेस (एनएफआर), 12951/52 मुंबई-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस (प.रे), 12953/54 मुंबई निजामुद्दीन अगस्त क्रांति राजधानी एक्सप्रेस (प.रे) और 12309 /10 राजेंद्र नगर-नई दिल्ली पटना राजधानी एक्सप्रेस (पू.म.रे.) को अब तक भारतीय रेल में तेजस स्लीपर कोच से बदल दिया गया है। 2022-23 में 2 और राजधानी गाड़ियों के प्रतिस्थापन के लिए तेजस स्लीपर कोच के निर्माण की योजना है।

(ङ) विस्टाडोम सवारी डिब्बे

विस्टाडोम सवारी डिब्बे चौड़ी खिड़कियों के साथ-साथ छत में पारदर्शी वर्गों के माध्यम से मनोरम दृश्य प्रदान करते हैं, इस प्रकार यात्रियों को उन स्थानों की प्राकृतिक सुंदरता का आनंद लेने में सक्षम बनाता है जिनके माध्यम से वे यात्रा करते हैं। वर्तमान में भारतीय रेल के विभिन्न खंडों में 73 विस्टाडोम सवारी डिब्बे संचालित किए जा रहे हैं।

2020-21 में 7, 2021-2022 में 15 और 2022-23 में (1 अगस्त 2022 तक) 8 एलएचबी प्रकार बीजी विस्टाडोम का निर्माण सडिका/चेन्नई द्वारा किया गया है।

इसके अलावा, 40 विस्टाडोम कोचों का निर्माण उत्पादन योजना 22-23 में शामिल है।

6. नवनिर्मित सवारी डिब्बों में बेहतर संरक्षा पर बल

भारतीय रेलवे उत्पादन इकाइयों में निर्माण के दौरान रेल यात्रियों की सुरक्षा और विश्वसनीयता को और मजबूत करने के लिए निम्नलिखित कदम उठा रहा है:-

- पैंट्री कारों और पॉवर कारों में अग्नि संसूचन और मंदन प्रणाली।
- सभी नवनिर्मित एसी सवारी डिब्बों में अग्नि एवं धुंआ संसूचन प्रणाली।
- सवारी डिब्बों में अग्नि प्रतिरोधकता बेहतर करना।
- अग्निशामक का प्रावधान।

7. सवारी डिब्बों की आंतरिक सज्जा को बेहतर करना - रेकों का अपग्रेडेशन/ आधुनिकीकरण:

परियोजना उत्कृष्ट: भारतीय रेल द्वारा मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में लगे आईसीएफ टाइप सवारी डिब्बों की स्थिति में सुधार लाने के उद्देश्य से प्रोजेक्ट उत्कृष्ट को भी शुरू किया गया है। लोकप्रिय रेल सेवाओं में सुधार के लिए प्रोजेक्ट उत्कृष्ट के अंतर्गत मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के 640 रेकों का अपग्रेडेशन शुरू किया गया है। प्रोजेक्ट उत्कृष्ट के तहत 506 रेकों में कार्य पहले ही पूरा हो चुका है। 2021-2022 में 43 रेकों में कार्य पूरा कर लिया गया है।

8. गाड़ी सुविधाओं में सुधार करने के लिए अन्य सुविधाएं

क. तीव्र गति से पानी भरने की सुविधाएं

गाड़ियों के निर्धारित हॉल्ट के भीतर गाड़ियों में शीघ्र पानी भरने के लिए तीव्र गति से पानी भरने की सुविधा मुहैया कराई जा रही है। ये सुविधाएं पूरी यात्रा में सवारी डिब्बों में पानी की पर्याप्त उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक हैं। इस समय 95 स्टेशनों पर शीघ्र पानी भरने की सुविधाएं उपलब्ध कराई गई हैं। इनमें से 26 स्टेशनों को 2021-2022 में तीव्र गति से पानी भरने की सुविधाएं मुहैया कराई गई हैं।

ख. स्वचालित सवारी डिब्बा धुलाई संयंत्रः

सवारी डिब्बों के बाहरी हिस्से को अधिक प्रभावी और कुशलता से साफ करने के लिए क्षेत्रीय रेलों पर स्वचालित सवारी डिब्बा धुलाई संयंत्र लगाए गए हैं। उत्कृष्ट सफाई के अतिरिक्त पानी की बर्बादी रोकते हुए और इस संयंत्र के साथ एकीकृत जल पुनर्चक्रण संयंत्र के माध्यम से पानी के पुनर्चक्रण से पानी की सीधी खपत को भी कम किया जाता है। एसीडब्ल्यूपी की व्यवस्था के लिए 112 स्थानों को चिह्नित किया गया है। सभी कोचिंग डिपुओं में स्वचालित सवारी डिब्बा धुलाई संयंत्र मुहैया कराने हेतु क्षेत्रीय रेलों के महाप्रबंधकों को पहले ही निर्देश जारी किए जा चुके हैं। अभी 52 स्थानों पर स्वचालित सवारी डिब्बा धुलाई संयंत्र चालू हैं। 2021-2022 में 21 स्थानों पर कार्य पूरा हो चुका है।

ग. बायो शौचालयों का प्रसार

''स्वच्छ भारत मिशन'' के भाग के रूप में, भारतीय रेल अपने सभी कोचिंग स्टॉक पर बायो-शौचालयों का प्रसार कर रही है ताकि सवारी डिब्बों से मानव अपशिष्ट पटरियों पर न गिरे। भारतीय रेल द्वारा लाइनों पर संचालित किए जा रहे अपने सभी सवारी डिब्बों में बायो शौचालय को लगाने का कार्य पूरा कर लिया गया है। 79,269 अदद सवारी डिब्बों में बायो-शौचालय (2,81,562 अदद) लगाए गए हैं। इनमें से 2021-2022 में 6159 बायो-शौचालय लगाए गए हैं। बायो-शौचालयों की व्यवस्था का ब्यौरा निम्नानुसार है:-

वर्ष	बायो-शौचालय	सवारी डिब्बे
2014-2017	59,735	16,123
2017-2018	57,429	15,017
2018-2019	69,166	19,137
2019-2020	46,988	14,766
2020-2021	16,085	4,420
2021-2022	22,572	6,159
कुल	**2,81,562**	**79,269**

इसके अलावा, भारतीय रेल द्वारा वैक्यूम फ्लशिंग प्रणाली शौचालय (बायो वैक्यूम शौचालय) के साथ मौजूदा बायो-शौचालय प्रणाली को जोड़ने की योजना बनाई गई है, जिससे पैन से मल के प्रभावी/उचित फ्लशिंग को सुनिश्चित करते हुए फ्लशिंग के लिए पानी की आवश्यकता को काफी कम किया जाएगा। भारतीय रेल द्वारा कुल 1450 एलएचबी सवारी डिब्बों में बायो वैक्यूम शौचालय की व्यवस्था की गई है और प्रीमियम रेकों के नव निर्मित एसी एलएचबी सवारी डिब्बों में बायो वैक्यूम शौचालय की व्यवस्था करने का निर्णय लिया गया है। 8,500 सवारी डिब्बों के लिए भी स्वीकृति दी गई है।

9. एसी III-टियर (एलडब्ल्यूएसीसीएनई) कोच

भारतीय रेल द्वारा आम जनता की जरूरतों को पूरा करने और उनकी एसी श्रेणी में यात्रा की अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए एसी-III इकोनॉमी श्रेणी शुरू करने की योजना बनाई गई है। गाड़ियों में इन सवारी डिब्बों को सामान्य स्लीपर श्रेणी के सवारी डिब्बों से बदलने की योजना बनाई गई है। एसी-III इकोनॉमी श्रेणी के सवारी डिब्बों का उत्पादन कई वर्षों से लगातार बढ़ा है: 2020-21 में एक प्रोटोटाइप कोच, 2021-22 में 271 कोच बनाए गए।

साफ-सफाई एवं स्वच्छता

गाड़ियों में साफ-सफाई

- लगभग 196 कोचिंग डिपो में पेशेवर एजेंसियों के माध्यम से दोनों सिरों पर कोचों की मशीनीकृत सफाई की जा रही है। उच्च दबाव वाले जेट क्लीनर, फ्लोर स्क्रबर, गीले और सूखे वैक्यूम क्लीनर, हैंड हेल्ड बफिंग मशीन आदि जैसी मशीनें इस उद्देश्य के लिए लगाई गई हैं।
- गाड़ियों के चलने के दौरान कोच शौचालयों, दरवाजों, गलियारों और यात्री डिब्बों की सफाई के लिए 1100 से अधिक जोड़ी महत्वपूर्ण लंबी दूरी की मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में ऑन बोर्ड हाउसकीपिंग सर्विस (ओबीएचएस) प्रदान की गई है।
- 38 स्टेशनों पर सीमित मशीनीकृत सफाई के लिए क्लीन ट्रेन स्टेशन (सीटीएस) योजना निर्धारित की गई है।
- वातानुकूलित और गैर-वातानुकूलित डिब्बों में कूड़ेदानों की व्यवस्था की जा रही है।
- सफाई अनुबंधों की हैंडलिंग और प्रभावशीलता में सुधार के लिए सक्षम प्रावधानों के साथ मानक बोली दस्तावेज (एसबीडी) और सेवाओं के लिए अनुबंध की सामान्य शर्त (जीसीसीएस) को जारी किया गया है।
- कुल 242 मशीनीकृत कोच सफाई, स्टेशन की सफाई और कॉलोनी की सफाई के अनुबंधों को बेहतर जवाबदेही और साफ-सफाई के बेहतर स्तर के लिए गतिविधि/परिणाम आधारित अनुबंधों में परिवर्तित किया गया है।



दक्षिण रेलवे मुख्यालय का दृष्य

योजना



राइट्स द्वारा रेलवे प्रणालियों के लिए परिचालन और अनुरक्षण सेवाएं प्रदान करना

वर्ष 2021-22 में निम्नलिखित परिसंपत्तियों का अधिग्रहण किया गया:-

क्र.सं.	शीर्ष	संख्या में
1.	वैगन (बीएलसी+ निजी वैगन)	**12,796**
2.	व्यापार सहित लोकोमोटिव	**965**
3.	कोचो में शामिल है	**6,838**
	(i) ईएमयू	**32**
	(ii) मेमू	**502**

इसके अलावा, निम्नलिखित कार्य पूरे किए गए:

क्र.सं.	शीर्ष	किलोमीटर में
1.	नई लाइनें	**288.5**
2.	मीटर/छोटी लाइन से बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन	**635.91**
3.	दोहरी/बहुल लाइनें	**1,983.3**
4.	मार्ग विद्युतीकरण	**6,366**
5.	रेलपथ नवीकरण (प्रारंभिक और गौण नवीकरण दोनों)	**4,276**

2020-21 की तुलना में 2021-22 के लिए योजना आवंटन (संशोधित अनुमान) और वास्तविक शुद्ध व्यय निम्नानुसार थे:

क्र.स.	योजना शीर्ष	2020-21		2021-22 (₹ करोड़ में)	
		आवंटन (सं.अ.)	वास्तविक शुद्ध व्यय	आबंटन (सं.अ.)	वास्तविक शुद्ध व्यय
सिविल इंजीनियरी					
1	नई लाइनें (निर्माण)	@26,778.74	14,901.34	@@ **29,222.81**	**21,244.91**
2	आमान परिवर्तन	#3,515.96	3,980.30	**##2,997.57**	**2,836.87**
3	दोहरीकरण	$22,231.24	24,226.15	**$$32,424.34**	**32,219.41**
4	यातायात सुविधाएं- यार्ड रिमॉडलिंग और अन्य	%2,533.05	1,241.13	**%%4,598.27**	**2,675.13**
5	सड़क संरक्षा कार्य - समपार	⊗800	543.53	**730.89**	**450.13**
6	सड़क संरक्षा कार्य - उपरि सड़क/निचले सड़क पुल	&6,329.73	4,137.44	**&&5,483.07**	**4,222.06**
7	रेलपथ नवीकरण	α10,500	11,657.52	**13,898.68,**	**14,082.00**
8	पुल कार्य, सुरंग कार्य और पहुंच मार्ग	©878.63	769.67	**1,365.48**	**1,296.79**
9	कर्मचारी कल्याण	≥505	470.10	**518.96**	**473.27**
10	नई लाइनें (निर्माण)- लाभांश मुक्त परियोजनाएं	-			
	कुल	74,072.35	61,927.18	**91,240.07**	**79,500.57**
यांत्रिक					
1	चल स्टाक	^43,440	32,213.16	**^^44,678.75**	**4,1406.17**
2	पट्टे पर दी गई परिसंपत्तियां- पूंजीगत घटक का भुगतान	11,966.72	11,948.24	**14,702.00**	**14,580.80**
3	मशीनरी और संयंत्र	++758.85	672.76	**864.68**	**887.07**
4	उत्पादन इकाइयों सहित कारखाने	£2,176.69	2,330.42	**££2,512.83**	**2,668.39**
	कुल	58,342.26	47,164.58	**62,758.26**	**59,542.43**
विद्युत इंजीनियरी					
1	विद्युतीकरण परियोजनाएं	?6,600.75	6,141.02	**? ?8,166.51**	**6,961.37**
2	कर्षण वितरण कार्यों सहित अन्य विद्युत कार्य	*739.70	652.23	**12,145.89**	**626.84**
	कुल	7,340.45	6,793.25	**20,312.40**	**7,588.21**
सिग्नल और दूरसंचार					
1	एस एंड टी कार्य	<1,858.45	1,900.84	**2,329.78**	**2,142.18**
	कुल	1,858.45	1,900.84	**2,329.78**	**2,142.18**



दूसरी क्षेत्रीय रेल के रूप में दक्षिण पूर्व रेलवे ने 100% विद्युतीकरण प्राप्त किया



मालगुडी संग्रहालय, दक्षिण पश्चिम रेलवे का आंतरिक दृश्य

क्र.स.	योजना शीर्ष	2020-21		2021-22 (₹ करोड़ में)	
		आवंटन (सं.अ.)	वास्तविक शुद्ध व्यय	आबंटन (सं.अ.)	वास्तविक शुद्ध व्यय
अन्य					
1	कंप्यूटरीकरण	Δ563.00	390.01	**485.05**	**317.8**
2	रेलवे अनुसंधान	■50.00	57.26	**23.48**	**30.82**
3	उपयोगकर्ता की सुविधाएं	Ω 2676.00	2,583.45	**2,351.40**	**1,995.41**
4	संयुक्त उद्यमों/एसपीवी सहित गैर सरकारी उपक्रम में निवेश	15,620.00	15,629.65	**32,244.41**	**25,750.57**
5	अन्य निर्दिष्ट कार्य	●830.64	482.85	**862.23**	**542.55**
6	प्रशिक्षण/एचआरडी	☒150.00	86.93	**144.93**	**75.99**
7	माल सूची	732.60	686.09	**250.00**	**-122.45**
8	एमटीपी	☑1,693.50	1,543.90	**1,998.00**	**2,514.58**
	कुल	22,315.74	21,460.14	**38,359.50**	**31,105.27**
	कुल योग	1,63,929.25	Σ!!1,39,245.99	**2,15,000.00**	**!!1,79,878.66**

संशोधित अनुमान

@ ईबीआर (आईएफ) के तहत 542 करोड़ रुपये, ईबीआर (भागीदारी) के तहत 11,769 करोड़ रुपये और ईबीआर (विशेष) के तहत 13,539 करोड़ रुपये शामिल हैं। इसमें राष्ट्रीय परियोजना और राष्ट्रीय महत्व की परियोजनाओं के लिए 7,413 करोड़ रुपये भी शामिल हैं।

@@ इसमें ईबीआर (आईएफ) के तहत 727.30 करोड़ रुपये और ईबीआर (पी) के तहत 10,128.77 करोड़ रुपये भी शामिल हैं।

ईबीआर (आईएफ) के तहत 644 करोड़ रुपये, ईबीआर (एस) के तहत 2,846 करोड़ रुपये और राष्ट्रीय परियोजना के लिए 122 करोड़ रुपये शामिल हैं।

इसमें ईबीआर (आईएफ) के तहत 675 करोड़ रुपये भी शामिल हैं।

$ ईबीआर (आईआरएफसी) के तहत 1,429.69 करोड़ रुपये, ईबीआर (एस) के तहत 1,000.00 करोड़ रुपये और ईबीआर (आईएफ) के तहत 19,705 करोड़ रुपये शामिल हैं।

$$ ईबीआर (आईआरएफसी) के तहत 700 करोड़ रुपये और ईबीआर (आईएफ) के तहत 25,403.52 करोड़ रुपये शामिल हैं।

% ईबीआर (आईएफ) के तहत 500 करोड़ रुपये और ईबीआर (भागीदारी) के तहत 792 करोड़ रुपये शामिल है।

%% ईबीआर (आईएफ) के तहत 2,270.22 करोड़ रुपये और ईबीआर (पी) के तहत 325 करोड़ रुपये शामिल हैं।

⊗ ईबीआर (विशेष) के तहत 800 करोड़ रुपये शामिल हैं।

& ईबीआर (भागीदारी) के तहत 880 करोड़ रुपये और ईबीआर (एस) के तहत 5,448.00 करोड़ रुपये शामिल हैं।

&& ईबीआर (पी) के तहत 1,622 करोड़ रुपये शामिल हैं।

α ईबीआर (विशेष) के तहत 10,500 करोड़ रुपये शामिल हैं।

© ईबीआर (विशेष) के तहत 862 करोड़ रुपये शामिल हैं।

≥ ईबीआर (विशेष) के तहत 200 करोड़ रुपये शामिल हैं।

^ ईबीआर (आईआरएफसी) के तहत 33,137.31 करोड़ रुपये, ईबीआर (भागीदारी) के तहत 1,559 करोड़ रुपये शामिल हैं।

^^ ईबीआर (आईआरएफसी) के तहत 32,252 करोड़ रुपये और ईबीआर (पी) के तहत 1,387 करोड़ रुपये शामिल हैं।

++ ईबीआर (विशेष) के तहत 408.85 करोड़ रुपये शामिल है।

£ ईबीआर (आईएफ) के तहत 10 करोड़ रुपये और 1,942.45 करोड़ रुपये ईबीआर (विशेष) शामिल हैं।

££ ईबीआर (आईएफ) के तहत 0.45 करोड़ रुपये शामिल हैं।

? ईबीआर (आईएफ) के तहत 6,599 करोड़ रुपये शामिल हैं।

?? ईबीआर (आईएफ) के तहत 8,171.51 करोड़ रुपये शामिल हैं।

* ईबीआर (विशेष) के तहत 647.94 करोड़ रुपये शामिल हैं।

** ईबीआर (पी) के तहत 11,483.23 करोड़ रुपये शामिल हैं।

< ईबीआर (विशेष) के तहत 1,857.08 करोड़ रुपये शामिल हैं।

Δ ईबीआर (विशेष) के तहत 250 करोड़ रुपये शामिल हैं।

■ ईबीआर (विशेष) के तहत 0.10 करोड़ रुपये शामिल हैं।

Ω ईबीआर (विशेष) के तहत 900.60 करोड़ रुपये शामिल हैं।

• निर्भया निधि के तहत 250 करोड रुपये और ईबीआर (विशेष) के तहत 410 करोड़ रुपये शामिल हैं।

☒ ईबीआर (विशेष) के तहत 141 करोड़ रुपये शामिल हैं।

☑ ईबीआर (विशेष) के तहत 1,415 करोड़ रुपये शामिल हैं।

वास्तविक शुद्ध व्यय

Σ वर्ष 2020-21 के दौरान ईबीआर (पीपीपी) के तहत 15,935.02 करोड़ रुपये के वास्तविक व्यय को छोड़कर।

!! 2021-22 के दौरान ईबीआर (पीपीपी) के तहत 10,388.41 करोड़ रुपये के वास्तविक व्यय को छोड़कर।

इंजीनियरी

वर्ष 2021-22 के दौरान, 288.55 किमी नई लाइनों का निर्माण किया गया, 635.91 किमी रेल मार्ग को मीटर लाइन/छोटी लाइन से बड़ी लाइन में बदला गया, और 1983.08 किमी दोहरी/बहुल लाइनों का कार्य पूरा किया गया। इनके विवरण नीचे दिए गए हैं:

नई लाइनें

2021-22 के दौरान, निम्नलिखित खंडों पर कुल 288.55 किमी नई लाइनों का निर्माण किया गया था:

क्र. स.	रेलवे	परियोजना	खण्ड	कि.मी.
1	पूर्वो. सी. रे.	दीमापुर- कोहिमा	धनसिरीपार - शोकुवी	16.5
2	द.म.रे.	भद्राचलम रोड - सत्तुपल्ली	भद्राचलम - चंद्रगोंडा	25
3	पूर्वी.सी.रे.	न्यू मयनागुड़ी - जोगीघोपा	अभयपुरी असम- बिलासीपाड़ा	48
4	म.रे.	अहमदनगर - बीड परली	सोलापुरवाड़ी- अष्टी	31
5	द.म.रे.	मनोहराबाद - कोट्टापल्ली	गजवेल- कोडकंदला	12.25
6	द.म.रे.	भद्राचलम रोड - सत्तुपल्ली	चंद्रगोंडा-बावनपालेम	15.1
7	द.पू.म.रे.	खरसिया-धरमजयगढ़	घरघोड़ा-भालुमुडा	14.00
8	द.रे.	मदुरै-तूतीकोरिन नई लाइन	मिलावित्तन-मेलमारुदूर	18.00
9	द.प.रे	गडग-वाडी	तालकाल-संगनाल	22.00
10	पू.त.रे.	खुर्दा-बलांगीर	माहीपुर-नुआगांव	13.00
11	द.म.रे.	अकानापेट-मेडक	अकानापेट-मेडक	17.40
12	द.म.रे.	मुनीराबाद महबूबनगर	मकथल-मगनूर	13.30
13	पूर्वो.सी.रे.	जिरीबाम-इम्फाल नई लाइन	वांगाईचुंगपाओ-खोंगसांग	43.00
			कुल	**288.55**

दोहरीकरण

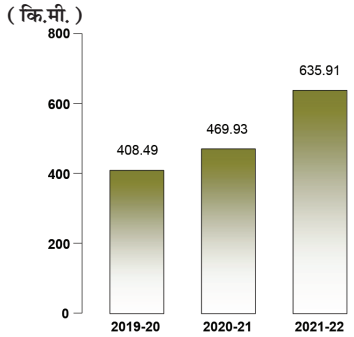
2021-22 के दौरान, 1,983.08 किमी दोहरी/बहुल लाइनों का कार्य पूरा किया गया।

आमान परिवर्तन

2021-22 के दौरान, 635.91 किमी रेल मार्ग को मीटर लाइन/छोटी लाइन से बड़ी लाइन में बदला गया था, जैसा कि नीचे दिया गया है:-

क्र. स.	रेलवे	परियोजना	खण्ड	कि.मी.
1	पूर्वो.रे.	पीलीभीत - शाहजहांपुर	शाहबाज नगर - शाहजहांपुर	4.2
2	प.रे.	अहमदाबाद - बोटाद	साबरमती - बोटाद	166.1
3	पू.म.रे.	सकरी-निर्मली और सहरसा - फारबिसगंज जीसी	राघोपुर- ललितग्राम	20
4	पू.म.रे.	कोसी ब्रिज	आसनपुर कुपहा-निर्मली	9
5	पूर्वो.रे.	लखनऊ - पीलीभीत	मैलानी - शाहगढ़	43

आमान परिवर्तन



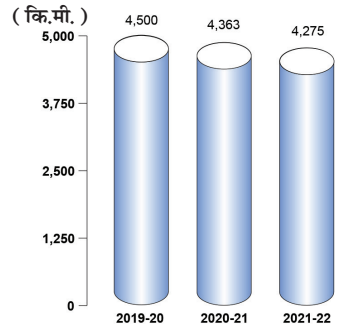


राऊरकेला-झारसुगुडा तीसरी लाइन पर पुल सं. 124, दक्षिण पूर्व रेलवे



कटिहार, पूर्वोत्तर रेलवे में मंगल बाजार क्षेत्र में कमीशन किया गया सबसे लंबा बो स्ट्रिंग गर्डर उपरि सड़क पुल

रेलपथ नवीकरण



6	पू.म.रे.	मानसी – सहरसा – पूर्णिया	बड़हराकोठी– बिहारगंज	12
7	उ.प.रे.	मावली–बड़ी सादरी	मावली–बड़ी सादरी	82
8	पू.म.रे.	सकरी–निर्मली और सहरसा – फारबिसगंज जीसी	तमुरिया–निर्मली	22
9	पू.म.रे.	जयनगर–बर्दीबास	कुर्था–बिजलपुरा	17.40
10	उ.प.रे.	अहमदाबाद–उदयपुर–हिम्मत नगर जीसी	डूंगरपुर–जय सामंद	52.00
11	प.रे.	ढासा–जेतलसर जीसी	ढासा–लूणीधर	49.00
12	द.पू.म.रे.	छिंदवाड़ा–नैनपुर–मंडला किला	चौरई–सिवनी–भोमा	52.00
13	प.रे.	मियागम–दभोई–समलाया	दभोई–मियागम	32.00
14	प.रे.	ढासा–जेतलसर जीसी	लूणीधर–जेतलसर	58.00
15	द.रे.	मदुरै से बोदिनक्कनूर जीसी	अंदीपट्टी से तेनी जीसी	17.21
			कुल	**635.91**

रेलपथ नवीकरण और रखरखाव

2021–22 के दौरान, रेलपथ नवीकरण की संपूर्ण रेलपथ नवीकरण (सीटीआर) यूनिटों में 4,275.44 कि.मी. का कार्य पूरा किया गया था। रेलपथ नवीकरण और उस पर किए गए व्यय का वर्ष–वार ब्यौरा निम्नानुसार है:–

वर्ष	सकल व्यय (करोड़ ₹ में)	किया गया रेलपथ नवीकरण (किमी में)
2018–19	9,651.32	4,181
2019–20	9,390.55	4,500
2020–21	13,522.65	4,363
2021–22	**16,557.87 (अनंतिम)**	**4,275**



एमएएचएसआर चैनेज 238 पर कास्टिंग यार्ड, नवसारी जिला, गुजरात

संपूर्ण रेलपथ नवीकरण (सीटीआर) इकाइयों में एक किमी पटरी का नवीकरण (0.5 सीटीआर इकाइयाँ) और एक किमी स्लीपर का नवीकरण (0.5 सीटीआर इकाइयाँ) शामिल हैं।

रेलपथ उन्नयन

रेलपथ रेल प्रणाली की आधारभूत अवसंरचना है और बढ़ते हुए यातायात के भार को संभालती है। भारतीय रेल पर उच्च गति और भारी धुरा भार परिचालन रेलपथ संरचना के उन्नयन को आवश्यक बनाता है। रेलपथ को आधुनिक बनाने के लिए कई नीतिगत पहल की गई हैं।

रेलपथ संरचना को नवीकरण के समय अपग्रेड किया जाता है। स्लीपरों को लकड़ी, इस्पात और सीएसटी–9 से पीएससी (साधारण/चौड़े) स्लीपरों में अपग्रेड किया जा रहा है। 90आर/52 किग्रा 72/90 यूटीएस पटरियों के स्थान पर भारी खंड और उच्च तनन क्षमता वाली 60 किग्रा 90 यूटीएस/आर 260 पटरियों का उपयोग किया जाता है। इसी प्रकार, विगत में फिश प्लेट जॉइंटों के स्थान पर लंबे पटरी पैनलों या वैल्डिड पटरियों का उपयोग मुख्य रूप में किया जा रहा है। मोटे वेब स्विच का उपयोग करके मजबूत टर्नआउट्स को मुख्य मार्गों और उच्च घनत्व वाले अन्य मार्गों पर उत्तरोत्तर शुरू किया जा रहा है। 31.03.2022 तक, भारतीय रेल की बड़ी आमान वाली मुख्य लाइन लंबी वेल्डिंग पटरियों द्वारा लगभग 89.63% की लंबाई, पीएससी स्लीपरों से 99.44% और 52 किग्रा/60 किग्रा 90 अथवा उच्चतर यूटीएस पटरियों से 98.77% को कवर किया जाता है।



आणंद गुजरात के समीप कास्टिंग यार्ड में फुल स्पैन बॉक्स गर्डर कास्टिंग का कार्य प्रगति पर

झलाईदार पटरियां

अधिकांश बड़ी लाइन रेलपथों पर, लाइनों को लंबी झलाईदार पटरियों में बदला गया है। 39 मी की कम झलाईदार पटरियां और एकल पटरियां केवल उन स्थानों पर सीमित हैं जहां झलाईदार पटरियों को तकनीकी आधार पर बदलने की अनुमति नहीं है। 31.03.2022 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल की मुख्य लाइनों पर झलाईदार पटरियों की कुल लंबाई 86,358.6 किमी थी, जिसमें से लंबी झलाईदार पटरियां 9,415 किमी छोटी झलाईदार पटरियों के साथ थी।



वीरांगना लक्ष्मीबाई स्टेशन, उत्तर मध्य रेलवे पर संस्थापित क्विक वाटरिंग सिस्टम

(क) रेलपथ आधुनिकीकरण:

भारतीय रेल रेलपथ बिछाने, अनुरक्षण, निरीक्षण, और निगरानी के लिए उन्नत यांत्रिकीकरण तथा आधुनिकीकरण की ओर अग्रसर है। वर्ष 2021-22 के दौरान, इस संबंध में उठाए गए कुछ बड़े कदम निम्नानुसार हैं:

रेल ग्राइंडर: पटरियों की आयु को बढ़ाने के लिए विश्व रेल पटरी ग्राइंडर मशीनों का उपयोग किया जाता है। रेल के लिए दो प्रकार की ग्राईंडिंग मशीनों का उपयोग किया जाता है (i) रेल ग्राइंडिंग मशीनों (आरजीएम) का उपयोग सीधी पटरियों के लिए किया जाता है और (ii) घुमावदार पटरियों के लिए स्विच रेल ग्राइंडिंग मशीन (एसआरजीएम) का उपयोग किया जाता है। ग्राइंडर से पटरी के टूटने की संभावना कम हो जाती है, रेल हेड के घिसने की स्थिति में सुधार होता है, रेल हेड पर सूक्ष्म दरारें और अन्य सतहों पर दोषपूर्ण वाली पुरानी सामग्रियों को हटा दिया जाता है। ग्राइंडर से पटरी टेबल पर होने वाले नालीदार दोष का भी सुधार हो सकता है। भारतीय रेल ने 2 अदद ग्राइंडर मशीन से ग्राइंडिंग शुरू की है। वर्ष 2011-12 में 72-स्टोन के रेल ग्राइंडिंग मशीन उ.म.रे. और द.म.रे. में एक-एक मशीनों को ग्राइंडिंग के लिए लगाने के साथ ।

वर्तमान में, केवल मेनलाइन पटरियों की ग्राइंडिंग ग्राइंडिंग मशीनों द्वारा की जाती है और टर्नआउट, एलसी गेट, चेक रेल के साथ तेज मोड़ों आदि को ग्राईंडिंग किए बिना छोड़ दिया जाता है। अब, 10 अदद 96 पत्थर उच्च उत्पादकता पटरी ग्राइंडिंग मशीन और भारतीय रेल नेटवर्क पर 10 अदद एसआरजीएम का उपयोग आरम्भ किया जा रहा हैं। इन आरजीएम का उपयोग सीधी पटरीयों के लिए और एसआरजीएम का उपयोग स्विच, क्रॉसिंग, सुरंगों में ट्रैक, गार्ड रेल को हटाए बिना गार्ड रेल वाले पुलों पर ट्रैक, प्लेटफॉर्म लाइनों पर ट्रैक, भारतीय रेलवे नेटवर्क को कवर करने के लिए ट्रेन के साथ या बिना डिरेलमेंट गार्ड के साथ डायमंड क्रॉसिंग के लिए किया जा सकता है।

(ख) ट्रैक निरीक्षण और रिकॉर्डिंग:

ट्रैक रिकॉर्डिंग कारों (टीआरसी) को निर्धारित अंतरालों पर मापदंडों की निगरानी के लिए तैनात किया जाता है ताकि ट्रैक रखरखाव की योजना बनाई जा सके। 2021-22 के दौरान, कुल 1,39,105 किलोमीटर ट्रैक रिकॉर्डिंग की गई।

वर्ष 2022-23 (सितंबर, 2022 तक) के दौरान भारतीय रेल में 126 अदद ट्रैक मशीनों को शामिल किया गया, जिससे इनकी कुल संख्या 1,405 हो गई है।

समपार

समपार, विशिष्ट नियमों और शर्तों के अनुसार एक व्यवस्थित ढंग से यातायात को सुचारू रूप से चलाने के लिए होते हैं। 01.04.2022 को भारतीय रेल में समपार की स्थिति निम्नानुसार है

समपारों की कुल संख्या	:	19,501
चौकीदार वाले समपारों की संख्या	:	18,746 (96.1%)
बिना चौकीदार वाले समपारों की संख्या	:	755 (3.9%)



एयरपोर्ट की तरह आकर्षक सर विश्वेश्वरैय्या टर्मिनल के प्रवेश द्वार का रात्रिकालीन दृश्य, दक्षिण पश्चिम रेलवे



राणाघाट स्टेशन पर एस्केलेटर, पूर्व रेलवे

भारतीय रेल ने सड़क उपयोगकर्ताओं और रेल यात्रियों की संरक्षा के लिए समपारों को उत्तरोतर ढंग से समाप्त करने का विनिश्चय किया है। वर्ष 2021-22 के दौरान, 867 बिना चौकीदार वाले समपारों को समाप्त कर दिया है। 31.01.2019 तक, बड़ी आमान पर बिना चौकीदार वाले सभी समपारों को समाप्त कर दिया गया है।

ऊपरी सड़क पुल/निचले सड़क पुलः

गाड़ी परिचालन की संरक्षा में सुधार लाने और सड़क उपयोगकर्ताओं की असुविधा को कम करने के लिए समपारों को यातायात की मात्रा के आधार पर चरणबद्ध ढंग से ऊपरी सड़क/निचले सड़क पुल/सबवे (आरओबी/आरयूबी) से बदला जा रहा है।

वर्ष 2021-22 के दौरान, भारतीय रेल में लागत में भागीदारी, रेलवे लागत/एकोमोडेशन कार्य, निक्षेप/बीओटी शर्तों के अंतर्गत और एनएचएआई द्वारा 184 आरओबी और 810 आरयूबी/सबवे का निर्माण किया गया है।

पुल

01.04.2022 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल पर 1,56,417 पुल हैं जिनमें से 739 महत्वपूर्ण, 12,590 बड़े और 1,43,088 छोटे पुल हैं।

2021-22 के दौरान, गाड़ी संचालन की संरक्षा बढ़ाने के लिए कुल 1,541 पुलों को सुदृढ़ीकृत/पुनर्स्थापित/पुनर्निमित किया गया।

पुल निरीक्षण एवं प्रबंधन प्रणाली

आधुनिक पुल निरीक्षण तकनीक को अपनाया गया है, जिसमें ड्रोन द्वारा निरीक्षण, पानी के नीचे का निरीक्षण, जल स्तर प्रणाली की सहायता से जल स्तर की निगरानी करना आदि शामिल हैं।

भूमि प्रबंधन

31.03.2022 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल के पास लगभग 4.86 लाख हेक्टेयर भूमि है। भूमि का लगभग 90% नई लाइन बिछाने, दोहरीकरण, आमान परिवर्तन, रेलपथ, स्टेशनों, कारखानों, कर्मचारी कालोनी इत्यादि जैसे भारतीय रेल के परिचालनिक और संबद्ध कार्यों में उपयोग किया जाता है।

भूमि का ब्यौरा निम्नानुसार है:

क्र. सं.	विवरण	क्षेत्रफल (लाख हेक्टेयर में)
1.	स्टेशनों, कालोनियों आदि सहित रेलपथ तथा संरचनाएं	**3.60**
2.	वृक्षारोपण	**0.43**
3.	'अधिक अन्न उपजाओ' योजना	**0.03**
4.	वाणिज्यिक कार्यों के लिए लाइसेंस	**0.04**
5.	मत्स्य पालन जैसे अन्य उपयोग	**0.13**
6.	अतिक्रमण	**0.008**
7.	खाली भूमि	**0.62**
	कुल	**4.86**



पासुमै ड्यूल मोड शंटिगं इंजन, दक्षिण रेलवे

भावी रेल नेटवर्क के विकास के लिए विभिन्न अवसंरचनात्मक सुविधाओं का सृजन मुख्यत: भूमि की उपलब्धता पर निर्भर करता है। इसलिए, रेलवे भूमि का संरक्षण और सार्थक अंतरिम उपयोग ही भारतीय रेल की भूमि उपयोगिता नीति का मुख्य उद्देश्य है।

2021-22 के दौरान, रेलवे ने 72 लाख पेड़ों का बड़े पैमाने पर वृक्षारोपण किया। रेलवे ने पर्यावरण एवं वन मंत्रालय के साथ एक मॉडल समझौते को पहले ही अंतिम रूप दे दिया है जिस पर राज्यं वन विभागों के साथ रेलवे द्वारा हस्ताक्षर किया जाना है। आगामी वर्षों में वृक्षारोपण में और सुधार होगा। इसके अतिरिक्त, पर्यावरण से संबंधित मामलों के लिए सभी अनुमानों में 1 प्रतिशत का प्रावधान करने के लिए सभी क्षेत्रीय रेलों को अनुदेश जारी कर दिए गए हैं। इससे वृक्षारोपण की लागत को पूरा करने में मदद मिलेगी। अत: रेलवे अधिक से अधिक पेड़ लगाने के सभी प्रयास कर रही है।

इसके अलावा, रेलवे भूमि को वर्ग 'ग' और 'घ' के रेल कर्मचारियों को 'अधिक अन्न उपजाओ' योजना के तहत रेल भूमि पर सब्जियां और अनाज आदि उगाने के लिए लाइसेंस पर दिया जाता है।

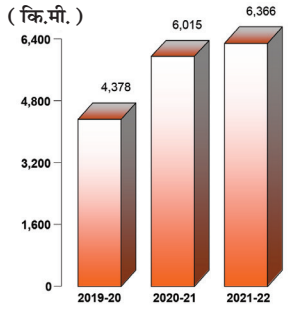
रेल परिचालन से सीधे जुड़े प्रयोजनों के लिए रेलवे भूमि को पट्टे पर देने की अनुमति है। स्टेशनों, गुड्स शेडों और साइडिंगों पर रेल भूमि के प्लाटों को माल की स्टैकिंग/भण्डारण या तो रेल द्वारा प्राप्त किए जा रहे हैं अथवा भेजे जा रहे माल के लिए निजी पार्टियों को लाइसेंस पर देती है। केन्द्रीय विद्यालय संगठन को केन्द्रीय विद्यालय खोलने के लिए भी रेल भूमि पट्टे पर दी जाती है। इस भूमि को ऊपरी/निचले पुल, सड़कों का निर्माण करने, सड़कों को चौड़ा करने आदि जैसे जन उपयोगी उद्देश्य के लिए दीर्घकालिक आधार पर केन्द्रीय/राज्य सरकारों/सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों को भी पट्टे पर दी जाती है।

रेलवे ने ऐसी भूमि, जिसके निकट भविष्य में इस्तेमाल की आवश्यकता नहीं है, का वाणिज्यिक इस्तेमाल भी शुरू किया है। रेल अधिनियम, 1989 में संशोधन के माध्यम से रेल मंत्रालय के नियंत्राण में रेलवे भूमि/एयर स्पेस के वाणिज्यिक विकास से संबंधित सभी कार्यों को करने के लिए रेल मंत्रालय के अंतर्गत, 1 नवम्बर, 2006 को रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) की स्थापना की गई है। 31.03.2022 तक, 432.95 हेक्टेयर (लगभग) के 123 स्थानों को वाणिज्यिक विकास के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण को सौंपा गया है। रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा इन स्थानों का विकास करने हेतु आवश्यक कार्रवाई की जा रही है। खाली पड़ी रेल भूमि का वाणिज्यिक विकास किए जाने के अतिरिक्त, आरएलडीए को बहु-कार्यात्मक परिसरों (एमएपफसी) के विकास की जिम्मेदारी भी सौंपी गई है।



वंदे भारत- रेल यात्रा का नया युग

वार्षिक रेल विद्युतीकरण
(मार्ग किलोमीटर)



रेल विद्युतीकरण

रेलवे प्रणाली को पर्यावरण की दृष्टि से अधिकाधिक अनुकूल बनाने और इस प्रणाली का आधुनिकीकरण करने के साथ-साथ ऊर्जा आधारित आयातित पेट्रोलियम पर राष्ट्र की निर्भरता में कमी करने और देश के ऊर्जा भंडार में वृद्धि करने के उद्देश्य से भारतीय रेल अपने रेल मार्गों का उत्तरोतर रूप से विद्युतीकरण कर रही है।

आजादी से पहले की अवधि में, विद्युतीकरण 388 मार्ग किलोमीटर (आरकेएम) तक ही सीमित रहा और यह केवल स्वतंत्रता के बाद की ही अवधि है, जिसमें आगे विद्युतीकरण शुरू किया गया था। तब से, भारतीय रेल ने पीछे मुड़कर नहीं देखा और भारतीय रेल ने धीरे-धीरे लेकिन लगातार अपने मार्गों को विद्युतीकृत किया है।

मार्च, 2022 तक, कोंकण रेलवे सहित भारतीय रेल पर विद्युतीकरण को कुल बड़ी आमान (बीजी) रेल नेटवर्क के 65,093 मार्ग किमी में से 50,394 मार्ग किमी तक बढ़ाया गया है। यह कुल बड़ी आमान रेलवे नेटवर्क का 77.41% है। इस विद्युतीकृत मार्ग पर, 74.5% माल यातायात और 78.8% यात्री यातायात का संचलन होता है तथा विद्युत कर्षण की ईंधन लागत भारतीय रेल पर कुल कर्षण ईंधन लागत का मात्र 47% है।

प्रगतिशील विद्युतीकरण के साथ, अपने विकर्णों के साथ-साथ हीरक चतुर्भुज मार्ग दिल्ली, मुंबई, कोलकाता और चेन्नै के मेट्रो शहरों को विद्युत कर्षण पर जोड़ते हैं। इसके अलावा, भारतीय रेल ने शेष बड़ी आमान रेल मार्गों को मिशन मोड में शीघ्रता से विद्युतीकृत करने की योजना बनाई है।

II रेल विद्युतीकरण की प्रगति

(क) स्वतंत्रता के पश्चात विद्युतीकरण की प्रगति तालिका में दर्शाई गई है:

वर्ष	संचयी विद्युतीकृत (मार्ग किमी)
1951	388
1961	748
1971	3,706
1981	5,345
1991	9,968
2001	14,856
2011	19,008
2018	29,228
2019	34,319
2020	39,329
2021	44,802
2022	**50,394**

(ख) वर्ष 2021-22 के दौरान, 6,366 मार्ग किमी को विद्युतीकृत किया गया है।



अप्रैल, 2021 में पूर्ण रूप से विद्युतीकृत की जाने वाली पहली क्षेत्रीय रेलवे, पश्चिम मध्य रेलवे

III वर्ष 2021-22 में विद्युतीकृत खण्ड

क्र.सं.	खंड	रेलवे	राज्य	मार्ग किमी
1	मोहोल-दुधानी	म.रे.	महाराष्ट्र	96
2	कुर्दुवाड़ी-पंगारी	म.रे.	महाराष्ट्र	56
3	जेजुरी-सतारा	म.रे.	महाराष्ट्र	89
4	लोनंद-फाल्टन	म.रे.	महाराष्ट्र	26
5	सतारा-शेनोली	म.रे.	महाराष्ट्र	68
6	बलांगीर- बिछुपाली	पू.त.रे.	ओडिशा	14
7	नयागढ़-नुआगांव	पू.त.रे.	ओडिशा	24
8	सीतामढ़ी-रक्सौल-नरकटियागंज	पू.म.रे.	बिहार	121
9	सहरसा-गढ़ बरुआरी	पू.म.रे.	बिहार	16
10	दौरा मधेपुरा-बनमंखी	पू.म.रे.	बिहार	43
11	घोस्वार-वैशाली	पू.म.रे.	बिहार	30
12	पांडेटोला-बाराहाट जं	पू.रे.	बिहार	20
13	बांका-चंदन	पू.रे.	बिहार	43
14	देवघर-दुमका-पांडेतोला	पू.रे.	झारखंड	122
15	चंदन-जसीडीह	पू.रे.	झारखंड	16
16	बनगांव-पेट्रापोल	पू.रे.	पश्चिम बंगाल	4
17	अस्नोटी-थिविम-मदुरे	केआरसीएल	गोवा	120
18	कारवार - अस्नोटी	केआरसीएल	कर्नाटक	8
19	रत्नागिरी-मदुरै	केआरसीएल	महाराष्ट्र	167
20	कोलकाता मेट्रो	मेट्रो	पश्चिम बंगाल	4
21	महोबा - खजुराहो	उ.म.रे.	मध्य प्रदेश	64
22	बिरलानगर-फूप	उ.म.रे.	मध्य प्रदेश	89
23	खजुराहो-ईशा नगर	उ.म.रे.	मध्य प्रदेश	57
24	फूप-उडिमोर	उ.म.रे.	उत्तर प्रदेश	12
25	शिकोहाबाद-मैनपुरी	उ.म.रे.	उत्तर प्रदेश	51
26	इटावा-फर्रुखाबाद	उ.म.रे.	उत्तर प्रदेश	107
27	बरहान-एटाही	उ.म.रे.	उत्तर प्रदेश	59
28	मऊ-शाहगंज	पूर्वो.रे.	उत्तर प्रदेश	97
29	नौतनवा-आनंदनगर-शोहरतगढ़	पूर्वो.रे.	उत्तर प्रदेश	92
30	लखीमपुर-बांकेगंज	पूर्वो.रे.	उत्तर प्रदेश	45
31	गोंडा-बहरीच	पूर्वो.रे.	उत्तर प्रदेश	60
32	शाहजहांपुर-पीलीभीत	पूर्वो.रे.	उत्तर प्रदेश	84
33	भोजीपुरा-किच्छा	पूर्वो.रे.	उत्तर प्रदेश	46
34	रामपुर-रुद्रपुर	पूर्वो.रे.	उत्तर प्रदेश	45
35	रुद्रपुर-लालकुआ-किच्छा	पूर्वो.रे.	उत्तराखंड	40
36	श्रीरामपुर असम-न्यू बोंगाईगांव-मिर्जा	पू.सी.रे.	असम	220
37	कामाख्या-गुवाहाटी	पू.सी.रे.	असम	6
38	न्यू गुवाहाटी - जगी रोड	पू.सी.रे.	असम	57
39	कटिहार-पूर्णिया	पू.सी.रे.	बिहार	27
40	न्यू जलपाईगुड़ी-सिलीगुड़ी	पू.सी.रे.	पश्चिम बंगाल	8
41	सोनीपत - गोहाना	उ.रे.	हरियाणा	36
42	बडगाम-बारामूला	उ.रे.	जम्मू और कश्मीर	49
43	लोहियां खास- नकोदर	उ.रे.	पंजाब	32
44	जालंधर-नकोदर-फिल्लौर	उ.रे.	पंजाब	63



केंद्रीय रेल विद्युतीकरण संगठन



विद्युतीकरण कार्य, कोंकण रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड

क्र.सं.	खंड	रेलवे	राज्य	मार्ग किमी
45	सुल्तानपुर-अयोध्या-अकबरपुर	उ.रे.	उत्तर प्रदेश	119
46	टपरी-शामली	उ.रे.	उत्तर प्रदेश	63
47	राजा का सहसपुर-सम्भल हातम सराय	उ.रे.	उत्तर प्रदेश	23
48	चंदौसी-हरदुआगंज	उ.रे.	उत्तर प्रदेश	83
49	बाराबंकी-फैजाबाद	उ.रे.	उत्तर प्रदेश	99
50	भुकरका-एलेनाबाद	उ.प.रे.	हरियाणा	21
51	हिसार-सिवनी	उ.प.रे.	हरियाणा	29
52	जयपुर यार्ड	उ.प.रे.	राजस्थान	4
53	सूरत गढ़-सूरत गढ़ थर्मल पावर स्टेशन	उ.प.रे.	राजस्थान	23
54	ब्यावर-गुरिया और अजमेर-दौरई	उ.प.रे.	राजस्थान	50
55	नोहर-भुकारका और एलेनाबाद-हनुमानगढ़	उ.प.रे.	राजस्थान	52
56	चुरू-रतनगढ़-बनीसर और रतनगढ़-सरदार शहर	उ.प.रे.	राजस्थान	165
57	रिंगस-सीकर-झुंझुनू	उ.प.रे.	राजस्थान	120
58	मदार-पुष्कर	उ.प.रे.	राजस्थान	24
59	सिवानी-सूरतपुरा	उ.प.रे.	राजस्थान	34
60	झुंझुनू - लोहारू	उ.प.रे.	राजस्थान	56
61	जोधपुर-लूनी-मारवाड़	उ.प.रे.	राजस्थान	105
62	भीमावरम-नरसापुर-अरावली	द.म.रे.	आंध्र प्रदेश	46
63	पकाला-कलिकिरी	द.म.रे.	आंध्र प्रदेश	56
64	कादिरी-तुम्मानमगुंटा	द.म.रे.	आंध्र प्रदेश	53
65	धोने-कुरनूल सिटी	द.म.रे.	आंध्र प्रदेश	54
66	येरागुंटला-नंदयाल	द.म.रे.	आंध्र प्रदेश	122
67	चिट्टा-खानापुर	द.म.रे.	कर्नाटक	26
68	लोहागढ़-वाशिम	द.म.रे.	महाराष्ट्र	45
69	अंकाई-रोटेगांव	द.म.रे.	महाराष्ट्र	37
70	उम्दानगर-महबूबनगर	द.म.रे.	तेलंगाना	86
71	गडवाल-रायचूर	द.म.रे.	तेलंगाना	58
72	कोहिर-चिट्टा	द.म.रे.	तेलंगाना	34
73	पिंपलकुटी-कोसाई	द.म.रे.	तेलंगाना	44
74	मोरताड़-निजामाबाद-बोधान	द.म.रे.	तेलंगाना	71
75	भद्राचलम-बवन्नापलेम	द.म.रे.	तेलंगाना	38
76	बालोद-दल्लीराजहरा	द.पू.म.रे.	छत्तीसगढ	24
77	बालाघाट-कटंगी-तिरोडी	द.पू.म.रे.	मध्य प्रदेश	63
78	छिंदवाड़ा-चौराई	द.पू.म.रे.	मध्य प्रदेश	33
79	नैनपुर-पलारी	द.पू.म.रे.	मध्य प्रदेश	33
80	औनलाझोरी-बादामपहाड़	द.पू.रे.	ओडिशा	33
81	भंजपुर-बांगरीपोसी	द.पू.रे.	ओडिशा	34
82	मिनात्चीपुरम-पालक्काड़	द.रे.	केरल	36
83	कोल्लम-पुनालुर	द.रे.	केरल	44
84	पोलाची-पोदनुर	द.रे.	तमिलनाडु	41
85	मदुरै-मानमदुरै-रामनाथपुरम और मानमदुरै-विरुदुनगर	द.रे.	तमिलनाडु	170
86	सेलम-वृद्धाचलम	द.रे.	तमिलनाडु	136
87	तिरुचिरापल्ली-कराइक्कुडि	द.रे.	तमिलनाडु	89

क्र.सं.	खंड	रेलवे	राज्य	मार्ग किमी
88	पलानी–मिनत्विपुरम	द.रे.	तमिलनाडु	80
89	अलनावर–लोंडा–तिनई घाट और अलनावर–अम्बेवाड़ी	द.प.रे.	कर्नाटक	70
90	चित्रदुर्ग–चिक्जाजुर–होसदुर्ग	द.प.रे.	कर्नाटक	66
91	यशवंतपुर–चिक्का बनवारा–नित्तुर	द.प.रे.	कर्नाटक	91
92	कलगुर्की–वंडाल	द.प.रे.	कर्नाटक	20
93	हुलकोटी–हुबली	द.प.रे.	कर्नाटक	47
94	येलाहंका–चिकबल्लापुर	द.प.रे.	कर्नाटक	45
95	गदग–होल अलूर	द.प.रे.	कर्नाटक	49
96	घाटप्रभा–कुदाची	द.प.रे.	कर्नाटक	48
97	पलक्कोडु–सिवडी–ओमालुर	द.प.रे.	तमिलनाडु	75
98	झुंड–खरघोड़ा	प.रे.	गुजरात	23
99	सिक्का–कनालुस–वांसजलिया	प.रे.	गुजरात	89
100	वीरमगाम–जटपिपली–चुलि	प.रे.	गुजरात	78
101	सुरेंद्रनगर–मुली रोड	प.रे.	गुजरात	21
102	बोडेली–छोटा उदयपुर	प.रे.	गुजरात	35
103	पालनपुर–राधनपुर–वाघपुरा	प.रे.	गुजरात	139
104	महेसाणा–पाटन–भीलडी	प.रे.	गुजरात	90
105	भटिया–ओखा	प.रे.	गुजरात	70
106	ढोला–भावनगर और सीहोर–पालिताना	प.रे.	गुजरात	57
107	समखियाली–पदमपुर–लखपत	प.रे.	गुजरात	64
	कुल			**6 ,366**

IV 2021-22 के दौरान पूरी की गई महत्वपूर्ण रेलवे विद्युतीकरण परियोजनाएं:

क्र.सं.	खंड	रेलवे	राज्य	मार्ग किमी
1	अकबरपुर- फैजाबाद-बाराबंकी	उ.रे.	उत्तर प्रदेश	161
2	बालाघाट–कटंगी	द.पू.म.रे.	मध्य प्रदेश	47
3	कटिहार–बरसोई सहित बरौनी–कटिहार–गुवाहाटी	पू.म.रे. और पू.सी.रे.	असम, बिहार और पश्चिम बंगाल	836
4	चंदौसी–मुरादाबाद सहित बरेली–चंदौसी–हरदुआगंज	उ.रे.	उत्तर प्रदेश	199
5	बरहान–एटा	उ.म.रे.	उत्तर प्रदेश	59
6	होसुरु के रास्ते बेंगलुरू–ओमालुर	द.प.रे.	कर्नाटक और तमिलनाडु	196
7	बिरलानगर–इटावा	उ.म.रे.	मध्य प्रदेश	115
8	चिकजाजुर–बल्लारी	द.प.रे.	आंध्र प्रदेश और कर्नाटक	184
9	कलोल–गांधीनगर–खोडियार और अलवर–बांदीकुई–जयपुर–फुलेरा सहित दिल्ली सराय रोहिल्ला–रेवाड़ी–पालनपुर- अहमदाबाद	उ.रे., उ.प.रे. और प.रे.	दिल्ली, गुजरात, हरियाणा और राजस्थान	1087
10	गडवाल–रायचूर	द.म.रे	तेलंगाना	57

क्र.सं.	खंड	रेलवे	राज्य	मार्ग किमी
11	गोंडा- बहराइच	पूर्वो.रे.	उत्तर प्रदेश	60
12	हिसार-सूरतपुरा	उ.प.रे.	हरियाणा	65
13	हिसार-भटिंडा-सूरतगढ़/ सूरतगढ़ थर्मल पावर स्टेशन	उ.प.रे.	हरियाणा, पंजाब और राजस्थान	328
14	झुंड-खरघोड़ा	प.रे.	हरियाणा और राजस्थान	23
15	कोल्लम-पुनालुर	द.रे	केरल	44
16	लिंगमपेट जगत्याल-निजामाबाद	द.म.रे	तेलंगाना	95
17	लोनांद-फलटन	म.रे.	महाराष्ट्र	26
18	लूनी-मारवाड़	उ.प.रे.	राजस्थान	72
19	मदार-पुष्कर	उ.प.रे.	राजस्थान	26
20	महेसाणा- पाटन-भीलड़ी	प.रे.	गुजरात	91
21	नांदयाल-येरागुंटला	द.म.रे	आंध्र प्रदेश	123
22	पोलाची-पोदानुर	द.रे	तमिलनाडु	40
23	पुणे-मिराज-कोल्हापुर	म.रे.	महाराष्ट्र	326
24	राजा का सहसपुर-सम्भल हातम सराय	उ.रे.	उत्तर प्रदेश	23
25	राजकोट-सिक्का-ओखा	प.रे.	गुजरात	271
26	रामपुरहाट-दुमका, बरहत-बांका सहित भागलपुर-दुमका सहित, देवघर-बांका, मधुपुर-गिरिडीह सहित जसीडीह-दुमका	पू.रे.	बिहार, झारखंड और पश्चिम बंगाल	361
27	रक्सौल-सीतामढ़ी-दरभंगा-समस्तीपुर	पू.म.रे.	बिहार	188
28	रेवाड़ी-सादुलपुर-हनुमानगढ़	उ.प.रे.	हरियाणा और राजस्थान	320
29	रोहा-ठोकुर	केआरसीएल	महाराष्ट्र	738
30	रूपसा-बांगरीपोसी	द.पू.रे.	ओडिशा	89
31	सेलम-वृद्धाचलम-कुड्डालोर पोर्ट	द.रे	तमिलनाडु	196
32	शाहजहांपुर-पीलीभीत, पीलीभीत-टनकपुर	पूर्वो.रे.	उत्तर प्रदेश और उत्तराखंड	145
33	शिकोहाबाद-फर्रुखाबाद	उ.म.रे.	उत्तर प्रदेश	158
34	सीकर-लोहारू	उ.प.रे.	राजस्थान	122
35	सोनीपत-गोहाना-जींद	उ.रे.	हरियाणा	86
36	टाटानगर-बादामपहाड़	द.पू.रे.	ओडिशा और झारखंड	89
37	तिरोडी-कटंगी	द.पू.म.रे.	मध्य प्रदेश	15

सिगनल एवं दूरसंचार



रेलपथ, उत्तर पश्चिम रेलवे

सिगनल प्रणाली

गाड़ी परिचालन संरक्षा बढ़ाने और इसे कार्यकुशल बनाने के लिए, बहु-सांकेतिक रंगीन रोशनी (एमएसीएलएस) वाले सिगनलों सहित पैनल इंटरलॉकिंग/रूट रिले इंटरलॉकिंग/इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग (पीआई/ आरआरआई/ईआई) को शामिल करते हुए आधुनिक सिगनलिंग प्रणाली उत्तरोत्तर रूप से मुहैया करायी जा रही है। अभी 31 मार्च, 2022 तक, भारतीय रेल पर 6,236 स्टेशनों (बड़ी लाइन वाले लगभग 97% अंतर्पाशित स्टेशनो को कवर करते हुए) के लिए अप्रचलित मल्टी केबिन मैकेनिकल सिगनल प्रणाली की जगह ऐसी प्रणालियां प्रदान की गई हैं, इस प्रकार इसके संचालन में शामिल परिचालन लागत को अनुकूलित करने के साथ-साथ मानवीय हस्तक्षेप को कम करके सुरक्षा को बढ़ाया गया है।

पूर्ण रेलपथ परिपथन: रेलपथ अधिभोगिता सत्यापन सुनिश्चित करने के लिए, 31.03.2022 तक 34,688 अदद रेलपथ परिपथ मुहैया कराए गए हैं जिसमें, 'ए', 'बी', 'सी' डी स्पेशल और 'ई स्पेशल' मार्ग शामिल है। भारतीय रेल पर कुल 6,236 स्टेशनों (97%) में पूर्ण रेलपथ परिपथन की व्यवस्था की गई है।

ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर (बीपीएसी): संरक्षा को बढ़ाने के लिए किसी स्टेशन पर बेहतर गतिशीलता, गाड़ी के पूर्ण आगमन के स्वत: सत्यापन के लिए प्वाइंटों और सिगनलों के केन्द्रीकृत परिचालन वाले स्टेशनों पर ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर (बीपीएसी) उपलब्ध कराया जा रहा है। 31.03.2022 की स्थिति के अनुसार 6,003 ब्लॉक खंडों पर ब्लॉक प्रूविंग एक्सल काउंटर (बीपीएसी) की व्यवस्था की गई है।

इंटरमीडिएट ब्लॉक सिगनल प्रणाली: किसी ब्लॉक स्टेशन को विकसित करने और उसके संचालन के लिए आवश्यक जनशक्ति और सुविधाओं के रूप में अतिरिक्त आवर्ती राजस्व व्यय के बिना लाइन क्षमता बढ़ाने में इंटरमीडिएट ब्लॉक सिगनल प्रणाली (आईबीएस) की व्यवस्था बहुत उपयोगी सिद्ध हुई है। 31.03.2022 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल के 666 ब्लॉक खंडों में इंटरमीडिएट ब्लॉक सिगनल प्रणाली की व्यवस्था की गई है।

स्वचालित ब्लॉक सिगनल प्रणाली: भारतीय रेल के मौजूदा उच्च घनत्व वाले मार्गों पर लाइन क्षमता बढ़ाने और गाड़ियों के हेडवे को कम करने के लिए स्वचालित ब्लॉक सिगनल प्रणाली की व्यवस्था के जरिए सिगनल प्रणाली कम लागत का विकल्प प्रदान करती है। 31.3.2022 की स्थिति के अनुसार 3,549 मार्ग किमी पर स्वचालित ब्लॉक सिगनल प्रणाली की व्यवस्था की गई है।

स्वचालित गाड़ी सुरक्षा प्रणाली: स्वचालित गाड़ी सुरक्षा (एटीपी) प्रणाली का प्रावधान करना सिगनलिंग की वांछनीय आवश्यकता है ताकि खतरे पर सिगनल पास करने (एसपीएडी) और अधिक गति के कारण होने वाले परिणामों को कम किया जा सके। वर्तमान में, 200 मार्ग किमी के नई दिल्ली-आगरा खंड पर गतिमान एक्सप्रेस 160 किमी प्रति घंटे की गति से चल रही है, यहां पर रेलवे द्वारा यूरोपीय ट्रेन नियंत्रण प्रणाली लेवल-1 एटीपी प्रणाली मुहैया कराई गई है।

आरडीएसओ ने तीन भारतीय ओईएम के साथ मिलकर भारत की अपनी एटीपी प्रणाली विकसित की है जिसका नाम कवच (ट्रेन कोलिजन अवॉइडेंस सिस्टम) है। यह प्रणाली भारतीय रेल में दक्षिण मध्य रेलवे पर 1,445 मार्ग किलोमीटर पर उपलब्ध है।

नई दिल्ली-मुंबई और नई दिल्ली-हावड़ा खंड पर गति को 160 किमी, प्रति घंटे तक बढ़ाने के लिए मिशन रफ्तार के भाग के रूप में कवच को भी स्वीकृति प्रदान की गई है।



टिकट किराए के लिए भुगतान हेतु एटीवीएम में यूपीआई लिंक्ड क्यूआर कोड स्कैन करती एक यात्री, दक्षिण रेलवे

इसके अलावा, भारतीय रेल के उच्च घनत्व नेटवर्क (एचडीएन) और एचडीएन से इतर अन्य मार्गों को शामिल करते हुए कवच कार्यों को मंजूरी दी गई है।

केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण (सीटीसी): यह एक कंप्यूटर आधारित प्रणाली है जो एक ही स्थान से विभिन्न स्टेशनों को कवर करने वाले कई सिगनल प्रणाली संस्थापनाओं के नियंत्रण और प्रबंधन की सुविधा प्रदान करती है। यह समयबद्ध गाड़ी परिचालन के लिए वास्तविक समय यातायात योजना में केंद्रीय रूप से सहायता करते हुए रेल यातायात का वास्तविक समय अनुरूपता भी प्रदान करता है। नियंत्रक वास्तविक समय के आधार पर सीधे सीटीसी केंद्र से गाड़ी संचालन का प्रबंधन कर सकते हैं।

दोहरी लाइन खंड के 250 मार्ग किमी को कवर करने वाले अलीगढ़-कानपुर मार्ग पर 31 स्टेशनों पर केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण (सीटीसी) को चालू कर दिया गया है।

सभी एचडीएन मार्गों सहित लगभग 14,660 मार्ग किमी पर सीटीसी के प्रावधान के लिए कार्यों को स्वीकृति दी गई है।

गाड़ी प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस): गाड़ी की स्थिति की वास्तविक समय की स्थिति, सभी गाड़ी आवागमन और मंडल नियंत्रण केंद्र में उपलब्ध एक विशाल स्क्रीन पर शामिल खंड का पूरा दृश्य प्रदान करती है। नियंत्रण कार्यालय में समयपालन रिपोर्ट, रेक और क्रू लिंक, गाड़ी का ग्राफ और असामान्य घटना रिपोर्ट जनित होती है।

समग्र डिस्प्ले पैनल, जिसे 'मिमिक इंडिकेशन पैनल' के रूप में जाना जाता है, को एक दृष्टि में प्रणाली की विस्तृत स्थिति पेश करने के लिए डिजाइन किया गया है। यह अपेक्षा की जाती है कि टीएमएस/सीटीसी परियोजनाओं के चालू होने से हमारे गाड़ी नियंत्रक गाड़ी परिचालन के प्रबंधन को कुशलतापूर्वक करने में सक्षम होंगे। नियंत्रण कार्यालयों में वास्तविक समय गाड़ियां चलाने की जानकारी प्रदान करने के अलावा, स्टेशनों पर यात्री सूचना प्रणाली के स्वतः कार्य के माध्यम से स्टेशनों पर यात्रियों को सही आगमन/प्रस्थान की सटीक जानकारी प्रदान की जाएगी। यह प्रणाली पश्चिम और मध्य रेलवे पर मुंबई के उपनगरीय खंडों और पूर्व रेलवे के हावड़ा पर उपलब्ध कराई गई है। इसी प्रकार की प्रणाली पूर्व तट रेलवे में खोरदा रोड और पूर्व रेलवे में सियालदह में भी उपलब्ध कराई जाएगी।

समपार फाटकों का अंतर्पाशनः समपारों पर संरक्षा बढ़ाने के लिए, 31.03.2022 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल पर 10,854 समपार गेटों पर सिगनलों के साथ इंटरलॉकिंग की व्यवस्था की गई है जिसमें से 277 पर 2021-22 में व्यवस्था की गई है। समपार फाटकों के बंद होने के कारण 2021-22 में अंतर्पाशित समपार फाटकों की संख्या कम हो गई है।

अंतर्पाशित समपार फाटकों पर स्लाइडिंग बूमः जब समपार फाटक सड़क वाहनों द्वारा क्षतिग्रस्त हो जाते हैं, विशेषतया उपनगरीय क्षेत्रों में, ऐसी स्थिति में अंतर्पाशित स्लाइडिंग बूम की व्यवस्था गाड़ी सेवाओं में व्यवधान को न्यूनतम करने में बहुत प्रभावी हो जाती है। स्लाइडिंग बूम इंटरलॉकिंग के प्रावधान के साथ, सिगनल प्रणाली के गाड़ी परिचालन पर न्यूनतम प्रभाव के साथ सामान्य रूप से कार्य करना जारी है। 31.03.2022 की स्थिति के अनुसार, 6,523 अदद व्यस्त अंतर्पाशित फाटकों पर लिफ्टिंग बैरियर के अतिरिक्त स्लाइडिंग बूम की व्यवस्था की गई है और अन्य व्यस्त फाटकों पर भी उत्तरोतर व्यवस्था की जा रही है।

भारतीय रेल पर सिगनल की व्यवस्था की प्रगतिः (31 मार्च, 2022 की स्थिति के अनुसार)

मद	मार्च, 18	मार्च, 19	मार्च, 20	मार्च, 21	मार्च, 22
पैनल अंतर्पाशन (स्टेशन)	4,130	4,052	3,863	**3,747**	**3,438**
रूट रिले अंतर्पाशन (स्टेशन)	282	228	228	**247**	**226**
इलैक्ट्रोनिक अंतर्पाशन (स्टेशन)	1,358	1,606	1,927	**2,206**	**2,572**
पीआई/आरआरआई/ईआई (स्टेशन)	5,770	5,886	6,018	**6,200**	**6,236**
ब्लॉक प्रूविंग धुरा काउंटर (ब्लॉक खंड)	5,058	5,363	5,663	**5,805**	**6,003**
स्वचालित सिगनल प्रणाली (मार्ग कि.मी)	2,901	3,039	3,309	**3,447**	**3,549**
मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनल प्रणाली (ब्लॉक खंड)	532	574	602	**628**	**666**
अंतर्पाशित समपार फाटक (अदद)	11,006	11,375	11,639	**11,710**	**10,854**

सिगनल कारखाना में आत्म-निर्भरता: रेलवे सिगनल संस्थापनाएं गाड़ियों के निर्बाध और सुरक्षित चालन के लिए बड़ी संख्या में विशेषज्ञीकृत उपकरणों का उपयोग करती हैं। प्रौद्योगिकी में उन्नयन और सिगनल प्रणाली के इलेक्ट्रिकल/इलेक्ट्रॉनिक प्रणाली में शिफ्ट होने के साथ ही इन उपकरणों की मांग बढ़ गई है। इस बढ़ी हुई मांग को पूरा करने में आत्मनिर्भरता प्राप्त करने के लिए, भारतीय रेल के सिगनल कारखाने इलेक्ट्रिक पॉइंट मशीनें, टोकनलेस ब्लॉक उपकरण, दोहरी लाइन ब्लॉक उपकरण, एक्सल काउंटरों, विभिन्न प्रकार के रिले आदि जैसी मदों का निर्माण कर रहे हैं। इन सिगनल और दूरसंचार कारखानों द्वारा हासिल वर्ष-वार उत्पादन निम्नानुसार हैं:

वर्ष	उत्पादन लाखों में
2017-18	25,749.21
2018-19	29,669.70
2019-20	32,385.90
2020-21	25,041.89
2021-22	**31,300.00**

दूरसंचार:

दूरसंचार भारतीय रेल पर गाड़ी नियंत्रण, परिचालन और संरक्षा में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। भारतीय रेल ने अपनी संचार संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अत्याधुनिक, राष्ट्रव्यापी दूर-संचार नेटवर्क स्थापित किया है। रेलटेल, रेलवे का केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र का एक उपक्रम है जो भारतीय रेल के दूरसंचार नेटवर्क की अतिरिक्त क्षमता का सफलतापूर्वक वाणिज्यिक दोहन कर रहा है।

मार्च, 2022 की स्थिति के अनुसार, भारतीय रेल के पास लगभग 62,652 मार्ग किलोमीटर ऑप्टिकल फाइबर केबल (ओएफसी) है, जो गीगा बाइट्स यातायात का संचालन कर रहा है। रेल नियंत्रण संचार जो गाड़ी परिचालन और नियंत्रण के लिए अति आवश्यक है, को भी ओएफसी प्रणाली पर हस्तांतरित किया जा रहा है। यह ओएफसी नेटवर्क, रेलटेल के माध्यम से राष्ट्रीय नॉलेज नेटवर्क तैयार करने में भी महत्वपूर्ण योगदान दे रहा है। रेलटेल रेलवायर ब्रॉडबैंड सेवाएं भी मुहैया कराता है।

भारत सरकार की ''डिजिटल इंडिया'' पहल के अनुरूप, रेलवे ने 6,102 स्टेशनों पर वाई-फाई इंटरनेट सुविधा प्रदान की है। भारतीय रेल भी संरक्षा सुनिश्चित करने और गाड़ी संचालन की विश्वसनीयता बढ़ाने के लिए 1.52 वीएचएफ सेट का उपयोग कर रही है।

यात्रियों और परिसरों की सुरक्षा को बढ़ाने और स्टेशन परिसर में विशेष रूप से महिलाओं और बच्चों के खिलाफ अपराध रोकने के लिए भारतीय रेल ने भारतीय रेलों के 6,124 (हाल्ट स्टेशनों को छोड़ कर सभी श्रेणियों में) स्टेशनों पर वीडियो निगरानी प्रणाली (सीसीटीवी) उपलब्ध कराने की योजना बनाई है। 31.05.2022 तक 861 स्टेशनों पर वीडियो निगरानी (सीसीटीवी) प्रणाली मुहैया करा दी गई है। इसके अलावा, भारतीय रेल में रेल कार्यालयों और सभी मंडलों एवं जोनल अस्पतालों में सीसीटीवी की भी व्यवस्था की गई है।

भारतीय रेल ने मोबाइल संचार की वैश्विक प्रणाली- रेलवे (जीएसएम-आर) आधारित मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार (एमटीआरसी) को भी शुरू किया है। एमटीआरसी को पहले ही 2,728 मार्ग किलोमीटर पर उपलब्ध कराया जा चुका है। अब रेलवे ने डेटा और वॉयस की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए लॉन्ग टर्म इवोल्यूशन (एलटीई) सिस्टम आधारित एमटीआरसी को शुरू करने का निर्णय लिया है।

रेलवे ने वॉयस ट्रैफिक के लिए अपना मल्टी-प्रोटोकॉल लेवल स्विचिंग (एमपीएलएस) आधारित नेक्स्ट जेनरेशन नेटवर्क (एनजीएन) की भी स्थापना की है। इस नेक्स्ट जेनरेशन नेटवर्क (एनजीएन) का उपयोग प्रशासनिक वॉयस ट्रैफिक को ले जाने वाले रेलवे के 100 से अधिक एक्सचेंजों को आपस में जोड़ने के लिए किया गया है। संरक्षा, विश्वसनीयता और उत्पादकता बढ़ाने हेतु संचार को सक्षम करने के लिए कॉमन यूजर ग्रुप (सीयूजी) मोबाइल फोन को भी उपयोग में लाया जा रहा है। इसके अलावा रेलवे ने अपने सभी कर्मचारियों को सीयूजी सुविधा देने का फैसला किया है।

रेलवे को कैप्टिव मोबाइल ट्रेन रेडियो कम्युनिकेशन टेलीकॉम (एमटीआरसी) के लिए 700 मेगाहर्ट्ज स्पेक्ट्रम में डेडीकेटेड 5 मेगाहर्ट्ज बैंडविड्थ आवंटित किए गए हैं। यात्रियों की सुविधा सुनिश्चित करने में भी दूरसंचार एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। यात्रियों की सुविधा के लिए 1,190 स्टेशनों पर गाड़ी सूचना बोर्ड, 5,159 स्टेशनों पर जन उद्घोषणा (पीए) प्रणाली और 697 स्टेशनों पर कोच गाइडेंस प्रणाली की व्यवस्था की गई है।

भारत सरकार की डिजिटल पहल के भाग के रूप में और डिजिटल अंतर को पाटने के लिए, 31.03.2022 की स्थिति के अनुसार, 6,100 स्टेशनों पर वाई-फाई सुविधाएं प्रदान की गई हैं। भारतीय रेल प्रणाली में पारदर्शिता और दक्षता में सुधार के अलावा कार्यालय में पेपरलेस कार्य करने के लिए ई-ऑफिस एप्लिकेशन को उत्तरोत्तर लागू कर रही है। 31.03.2022 की स्थिति के अनुसार, सभी क्षेत्रीय रेलों और मंडलों के मुख्यालयों सहित 216 स्थानों को ई-ऑफिस के माध्यम से जोड़ दिया गया है और भारतीय रेलों पर लगभग 1.4 लाख उपयोगकर्ताओं के खाते भी बनाए गए हैं।

महत्वपूर्ण दूरसंचार परिसंपत्तियां नीचे सारणीबद्ध की गई हैं:

क्र.सं.	संस्थापनाएं	इकाई	31.03.2021 की स्थिति के अनुसार	31.03.2022 की स्थिति के अनुसार
1.	ऑप्टिकल फाइबर केबल	मार्ग कि.मी.	61,526	**62,652**
2.	क्वाड केबल	मार्ग कि.मी.	62,818	**63,844**
3.	रेलवे टेलीफोन सब्सक्राइबर्स लाइनें	अदद	3,45,374	**3,45,374**
4.	डयूअल टोन मल्टीपल फ्रीक्वेंसी (डीटीएमएफ) नियंत्रण उपकरणों सहित उपलब्ध कराए गए नियंत्रण खंडों की संख्या	अदद	325	**325**
5	मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार प्रणाली (मार्ग किमी)			
	क. जीएसएम (आर) आधारित	मार्ग कि.मी.	3,445	**2,728**

क्र.सं.	संस्थापनाएं	इकाई	31.03.2021 की स्थिति के अनुसार	31.03.2022 की स्थिति के अनुसार
	ख. टेट्रा आधारित	मार्ग कि.मी.	53	**53**
6.	जन उद्घोषणा प्रणाली	स्टे. की सं.	4,752	**5,159**
7.	गाड़ी प्रदर्शन बोर्ड	स्टे. की सं.	1,147	**1,190**
8.	कोच गाइडेंस सिस्टम	स्टे. की सं.	652	**697**
9	वीएचएफ सैट्स			
	क. 5 वॉट के सैट (हैंड हैल्ड)	अदद	1,61,048	**1,52,050**
	ख. 25 वॉट के सैट (स्टेशनों पर)	अदद	10,331	**8,283**
10.	वी सैट	अदद	516	**396**
11.	रेलनेट कनेक्शन	अदद	1,54,175	**1,54,175**
12.	यूटीएस/पीआरएस सर्किट	अदद	11,174	**11,091**
13.	एफओआईएस सर्किट	अदद	2,625	**2,790**
14.	एक्सचेंज सर्किट	अदद	2,045	**1,819**
15.	स्टेशनों पर वाई-फाई	स्टे. की सं.	5,969	**6,100**
16.	स्टेशनों पर सीसीटीवी	स्टे. की सं.	780	**853**
17.	ई-ऑफिस (स्थानों की संख्या)	स्थानों की सं.	171	**216**



सियालदह रेलवे स्टेशन, पूर्व रेलवे



पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के समपार फाटकों पर हनी बी साउन्ड प्रणाली और सीसीटीवी कैमरे की व्यवस्था की गई

संरक्षा

2020-21 के दौरान 22 परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की तुलना में 2021-22 में 35 दुर्घटनाएं हुई। गाड़ी दुर्घटनाएं प्रति मिलियन गाड़ी किलोमीटर, संरक्षा का एक महत्वपूर्ण सूचकांक है, पिछले वित्त वर्ष अर्थात् 2020-21 की तुलना में वर्ष 2021-22 के दौरान 0.03 के समान स्तर पर रहा।

पिछले दो वर्षों अर्थात् 2020-21 और 2021-22 के दौरान परिणामी रेल दुर्घटनाओं का कोटि-वार और कारणवार विश्लेषण का उल्लेख नीचे दिया गया है:

कोटियां	**परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या**	
	2020-21	**2021-22*#**
टक्कर	1	**2**
गाड़ी का पटरी से उतरना	16	**26**
समपारों पर दुर्घटनाएं	1	**1**
गाड़ियों में आग	3	**4**
विविध	-	**1**
जोड़	21	**34**
गाड़ी दुर्घटनाओं के कारण:		
मानव चूक:		
(क) रेल कर्मचारियों की चूक	16	**20**
(ख) रेल कर्मचारियों से इतर की चूक	4	**4**
(ग) उपकरण की खराबी:		
(i) कर्षण/चल स्टॉक	-	**1**
(ii) रेलपथ	-	**3**
(iii) बिजली	-	**-**
(iv) सिगनल और दूरसंचार	-	**-**
(घ) तोड़-फोड़	-	**1**
(ङ) मिले-जुले कारण	-	**-**
(च) आकस्मिक	-	**3**
(छ) जिनके कारण सिद्ध नहीं हो सके/ दोषी नहीं ठहराया गया	1	**2**
(ज) अन्वेषणाधीन	-	**-**
जोड़	21	**34**
हताहत:		
यात्री:		
मारे गए	00	**09**
घायल	00	**45**
रेल कर्मचारी:		
मारे गए	01	**03**
घायल	11	**01**
अन्य:		
मारे गए	03	**05**
घायल	00	**01**

*कोंकण रेलवे को छोडकर

#अनंतिम



एनआरसीएच, उत्तर रेलवे पर ऑक्सीजन उत्पादन संयंत्र स्थापित किया गया

मुआवजा:

वर्ष 2020-21 में 104.38* लाख रु. (लगभग) के भुगतान की तुलना में वर्ष 2021-22 के दौरान रेल दुर्घटनाओं में यात्रियों के हताहत/घायल होने पर भारतीय रेल अधिनियम, 1989 की धारा 124 के तहत निकट संबंधियों/पीड़ितों को मुआवजे के रूप में 85.88* लाख रु. (लगभग) की राशि का भुगतान किया गया। वर्ष के दौरान भुगतान की गई मुआवजे की राशि वर्ष के दौरान निपटाए गए मामलों की संख्या और किए गए भुगतान से संबंधित होती है और यह आवश्यक नहीं कि यह उस वर्ष के दौरान हुई दुर्घटनाओं से संबंधित हो।

*कोंकण रेलवे और मेट्रो रेलवे, कोलकाता को छोड़कर।



मदुरै-आंडीपट्टी, दक्षिण रेलवे खण्ड के बीज आमान परिवर्तित खण्ड पर विशेष सीआरएस निरीक्षण

रेल संपत्ति को हुई क्षति:

वर्ष 2020-21 तथा वर्ष 2021-22 के दौरान परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं के कारण रेल संपत्ति को हुई क्षति की लागत तथा सीधे संचार में आई बाधा की समयावधि से संबंधित आंकड़े निम्नानुसार हैं:-

वर्ष	चल स्टॉक (लाख में)	रेलपथ (लाख में)	संचार के जरिए आई रुकावट (घंटों में)
2020-21	1,765.85	477.52	839.43
2021-22	**3,915.15**	**472.01**	**568.05**

राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके)

संरक्षा के संबंधी चिह्नित कार्यों के वित्तपोषण के लिए, 2017-18 से पांच वर्षों की अवधि के लिए 'राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके)' निधि का गठन किया गया है। वर्ष 2021-22 के अंत तक आरआरएसके से 74,176.24 करोड़ रुपये का व्यय किया गया है, जिसमें 69,732 करोड़ रुपये के सकल बजटीय समर्थन (जीबीएस) का योगदान है।

आरआरएसके के अंतर्गत निधि का उपयोग यातायात सुविधाओं, चल स्टॉक, समपारों, ऊपरी/निचले सड़क पुलों, रेलपथ नवीकरण, पुल संबंधी निर्माण कार्यों, सिगनल एवं दूरसंचार से संबंधित कार्यों, अन्य बिजली संबंधी कार्यों, टीआरडी कार्यों, मशीनरी और संयंत्र, कारखानों, प्रशिक्षण/एचआरडी, यात्री सुविधाओं और अन्य निर्दिष्ट कार्यों से संबंधित संरक्षा कार्यों के लिए किया जाता है।

नीति आयोग ने संरक्षा पर रेलवे की प्रगति और आरआरएसके के कार्यान्वयन की सराहना की है और कहा है कि आरआरएसके के कार्यान्वयन के बाद संरक्षा संकेतकों में सुधार हुआ है।

नीति आयोग की सिफारिश पर, सरकार ने आरआरएसके की अवधि को 2021-22 से अगले पांच वर्ष की अवधि के लिए विस्तार करने पर सहमति व्यक्त की है, जिसमें जीबीएस से 45,000 करोड़ रुपये का अंशदान होगा। यह कोष 2022-23 के बजट अनुमान में 12,000 करोड़ रुपये के प्रावधान के साथ 2022-23 में परिचालित है।



सेकेण्डरी सस्पेंशन प्रेस मशीन पर संरक्षा उपाय

I. संरक्षा को बेहतर करने के लिए किए गए उपाय

- **संरक्षा पर ध्यान केन्द्रित करना:** मानवीय चूक के कारण होने वाली दुर्घटनाओं को कम करने के उद्देश्य से, मानव संसाधनों की कुशलता को उन्नत करने के साथ-साथ मानव निर्भरता को कम करने के लिए नवीन प्रौद्योगिकियों की शुरुआत, अनुरक्षण का यांत्रिकीकरण, त्रुटियों का पहले पता लगाने आदि पर जोर देने संबंधी बहु-आयामी प्रयास दुर्घटना को कम करने के प्रमुख उपायों में शामिल किए गए।



ड्रिलिंग एवं टैपिंग मशीन में आशोधन

- **आवधिक संरक्षा लेखा परीक्षण:** क्षेत्रीय रेलों के अंतर-रेलवे संरक्षा निरीक्षण के साथ-साथ बहु-विभागीय टीमों द्वारा नियमित रूप से आवधिक संरक्षा लेखा परीक्षण किया गया। 2021-22 के दौरान, 18 अंतर-रेलवे संरक्षा निरीक्षण तथा 70 आंतरिक संरक्षा लेखा परीक्षण किए गए।
- **प्रशिक्षण सुविधाएं:** 2021-22 के दौरान, 1,62,925 अराजपत्रित कर्मचारियों को पुनश्चर्या प्रशिक्षण दिया गया।

II. टक्कर से बचने के उपाय

टक्कर से बचने के लिए, सिग्नलिंग से संबंधित प्रौद्योगिकीय सहायता के प्रावधान को इस पुस्तक के पृष्ठ संख्या 47 पर ''सिगनल प्रणाली'' खंड के तहत 'सिगनल एवं दूरसंचार' अध्याय में संक्षेप में वर्णित किया गया है।

III. पटरी से उतरने से बचने के उपाय

पटरी से उतरने से बचने के लिए, किए गए उपायों अर्थात रेलपथ नवीकरण, रेलपथ उन्नयन और वेल्डेड पटरियों को इस पुस्तक के पृष्ठ संख्या 37 पर 'इंजीनियरी' अध्याय के तहत संक्षेप में वर्णित किया गया है ।

IV. सवारी डिब्बों में आग लगने की घटना को रोकने के लिए रेल सवारी डिब्बों की संरक्षा और विश्वसनीयता को मजबूत बनाने के लिए किए गए उपाय:

1) भारतीय रेल द्वारा उत्पादन इकाइयों में रेल सवारी डिब्बों के निर्माण के दौरान उनकी संरक्षा और विश्वसनीयता को और मजबूत बनाने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए जा रहे हैं:

i) पैंट्री कारों और पावर कारों में अग्नि संसूचक शमन प्रणाली:-

पावर कारों में ईंधन टैंक सहित डीजल ऑल्टरनेटर सेटों और अन्य उच्च वोल्टेज उपकरणों के होने के कारण आग लगने की संभावना अधिक रहती है। पैंट्री कारों में भी खाना पकाने का कार्य होने के कारण आग लगने की संभावना अधिक रहती है। इस संबंध में पावर कारों और पैंट्री कारों में स्वचालित अग्नि संसूचन एवं शमन प्रणाली मुहैया करवाई जा रही है।

अप्रैल, 2017 में उत्पादन इकाइयों को अनुदेश पहले ही जारी कर दिए गए हैं कि सभी नवनिर्मित पावर कारों और पैंट्री कारों को आग का पता लगाने और दमन प्रणाली प्रदान की जाए। मौजूदा पावर कारों और पैंट्री कारों में रेट्रोफिटमेंट के संबंध में, लगभग 1,545 पावर कारों और 690 पैंट्री कारों में फिटमेंट कार्य पूरा कर लिया गया है।

इसके अलावा, 2022-23 (01.08.2022 तक) में 52 पावर कारों (कुल 1,597 पावर कार कोच) और 54 पैंट्री कारों (कुल 744 पैंट्री कार कोच) में फायर डिटेक्शन एंड सप्रेशन सिस्टम उपलब्ध कराया गया है।

ii) सभी नवनिर्मित एसी कोचों में अग्नि और धुआं संसूचन प्रणाली



बोगी वर्सेटाइल कोइल वैगन, दक्षिण पश्चिम रेलवे

चलती गाड़ियों में अग्नि संरक्षा में सुधार करने की दृष्टि से वातानुकूलित सवारी डिब्बों में स्वचालित अग्नि एवं धुआं संसूचन प्रणालियां लगाई जा रही हैं। स्वचालित अग्नि एवं धुआं संसूचन प्रणाली की विशिष्टियों को आग्नि और धुएं का पता लगाने वाली प्रणाली के साथ डिब्बों में एयर ब्रेक प्रणाली को एकीकृत करते हुए उन्नत किया गया है।

उत्पादन इकाइयों को जून, 2017 में अनुदेश पहले ही जारी कर दिए गए हैं कि सभी नवनिर्मित वातानुकूलित सवारी डिब्बों में स्वचालित अग्नि एवं धुआं संसूचन प्रणाली उपलब्ध कराई जाएं। मौजूदा वातानुकूलित सवारी डिब्बों में रेट्रोफिटमेंट के लिए आरएसपी के तहत 12,250 वातानुकूलित सवारी

डिब्बों के लिए स्वीकृति उपलब्ध है जिनमें से 31 मार्च, 2022 तक लगभग 5,738 वातानुकूलित सवारी डिब्बों का फिटमेंट कार्य पूरा कर लिया गया है।

इसके अलावा, 2022-23 (01.08.2022 तक) में 870 वातानुकूलित सवारी डिब्बों (कुल 6,508 एसी कोच) में अग्नि एवं धुआं संसूचन प्रणाली उपलब्ध कराई गई है।

iii) ईएमयू/मेमू में स्वचालित स्मोक हीट डिटेक्टर और फायर अलार्म सिस्टम की शुरूआत

मैसर्स बीईएमएल द्वारा आपूर्ति किए गए 3 फेज वाले मेमू में स्वचालित स्मोक/फायर डिटेक्शन एंड अलार्म सिस्टम उपलब्ध कराया जा रहा है। वातानुकूलित और गैर-वातानुकूलित ईएमयू/मेमू में स्वचालित स्मोक/फायर डिटेक्शन एंड अलार्म सिस्टम उपलब्ध कराने के लिए दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं। रेलवे को मौजूदा ईएमयू/मेमू को ऐसी प्रणाली से रेट्रोफिट करने की सलाह दी गई है। इसके अतिरिक्त, उत्पादन इकाइयों को नए विनिर्मित ईएमयू/मेमू में स्वचालित स्मोक/फायर डिटेक्शन एंड अलार्म सिस्टम के साथ निर्माण करने के अनुदेश जारी किए गए हैं।

iv) सवारी डिब्बों में अग्नि मंदकों में सुधार करना:-

सवारी डिब्बों में अग्नि मंदकों से तैयार वस्तुओं जैसे अग्नि मंदक पर्दे, पार्टिशन पैनल, रूफ सीलिंग, फ्लोरिंग, गद्देदार सामग्री एवं सीट कवर सहित सीटें एवं बर्थ, खिड़कियां एवं यूआईसी गलियारे आदि मुहैया करवाए जा रहे हैं। इन मदों की विशिष्टताओं को समय- समय पर निरंतर सुधार के भाग के रूप में उन्नत किया जा रहा है। मुख्य उपयोगी मदों की विशिष्टताओं में अब अंतर्राष्ट्रीय मानदंडों के अनुसार अग्नि मंदकों से संबंधित नए मापदंडों (अर्थात ताप मोचन दर) को अपनाया गया हैं।

v) अग्नि शामकों की व्यवस्था:-

सभी वातानुकूलित सवारी डिब्बों, द्वितीय श्रेणी-सह-गार्ड एवं सामान वैन एवं पैंट्री कारों में ड्राई केमिकल पाउडर प्रकार के अग्नि शामक मुहैया करवाए गए हैं। उत्पादन इकाइयों को सभी नवनिर्मित गैर-एसी सवारी डिब्बों में भी अग्नि शामक मुहैया करवाए जाने के अनुदेश जारी किए गए हैं। क्षेत्रीय रेलों द्वारा मौजूदा सवारी डिब्बों में भी इसकी व्यवस्था की जा रही है।

2. रेलवे सवारी डिब्बों की संरक्षा और विश्वसनीयता को बेहतर करने के लिए किए गए उपाय

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

i) एलएचबी सवारी डिब्बों का बड़े पैमाने पर प्रसार:-

रेल मंत्रालय द्वारा एलएचबी सवारी डिब्बों का बड़े पैमाने पर प्रसार किए जाने का निर्णय लिया गया है जिसमें तकनीकी रूप से श्रेष्ठ विशेषताएं जैसे एंटी क्लाइंबिंग व्यवस्था, विफलता संकेतक प्रणाली सहित एयर सस्पेंशन (सेकेंडरी) और कम संक्षारक शेल हैं। इन सवारी डिब्बों में पारंपरिक आईसीएफ सवारी डिब्बों की तुलना में बेहतर सवारी और साज-सज्जा है। भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयों में अप्रैल 2018 से केवल एलएचबी सवारी डिब्बों का ही उत्पादन किया जा रहा है। पिछले वर्षों में एलएचबी सवारी डिब्बों के उत्पादन में निरंतर वृद्धि हुई है: वर्ष 2017-18 में 2480 सवारी डिब्बे, 2018-19 में 4,429 सवारी डिब्बे, 2019-20 में 6,277 सवारी डिब्बे, 2020-21 में 4,323 एलएचबी सवारी डिब्बे और 2021-22 में 6,291 एलएचबी सवारी डिब्बे का उत्पादन किया गया है।

वर्ष 2022-23 में 5,896 एलएचबी कोच निर्माण करने की योजना है।

ii) झटका मुक्त सवारी डिब्बे

संतुलित ड्राफ्ट गियर कपलिंग और सर्विस के दौरान ऊर्जा अवशोषण के लिए एक द्वि-कार्यात्मक उपकरण होता है। इस उपकरण को दो जोड़ी इलास्टोमेरिक पैड के साथ ड्रॉ और बफ दोनों मोड में गतिशील ऊर्जा को अवशोषित करने के लिए डिजाइन किया गया है। सफल परीक्षण और प्रतिक्रिया के आधार पर, सभी एलएचबी और आईसीएफ डिजाइन के सवारी डिब्बों में झटके को कम करने के लिए संतुलित ड्राफ्ट गियर का लगाने का निर्णय लिया गया था।

iii) एयर स्प्रिंगों का उत्तरोतर उपयोग:-

सवारी डिब्बों की संरक्षा और विश्वसनीयता में वृद्धि करने के लिए, सस्पेंशन प्रणाली को विभिन्न प्रकार के लदानों पर एक समान ऊंचाई बनाए रखने की क्षमता के लिए गौण चरण पर एयर स्प्रिंग के साथ पुन:डिजाइन किया जा रहा है। एयर स्प्रिंगों को विकसित किया गया है और उपनगरीय गाड़ियों हेतु सभी नवनिर्मित ईएमयू और डीएमयू सवारी डिब्बों में लगाया जा रहा है। एयर स्प्रिंगों को अब मेन लाइन सवारी डिब्बों हेतु भी विकसित किया गया है और नवनिर्मित सवारी डिब्बों में बड़े पैमाने पर लगाया गया है। उत्पादन इकाइयों को सभी नवनिर्मित एलएचबी सवारी डिब्बों में एयर स्प्रिंगों का उपयोग करने की सलाह दी गई है।

iv) सवारी डिब्बों में स्वचालित दरवाजा बंद होने की प्रणाली की व्यवस्था

चलती गाड़ियों से यात्रियों के दुर्घटनावश गिरने की घटना से बचाव के लिए सवारी डिब्बों में दरवाजे बंद करने की स्वचालित प्रणाली की व्यवस्था किए जाने की योजना बनाई गई है। मेन लाइन के डिब्बों के चुनिंदा वेरिएंट दरवाजा बंद होने की स्वचालित प्रणाली के साथ उपलब्ध कराया जाएगा। मुंबई-गोवा, चेन्नई-मदुरै, लखनऊ-नई दिल्ली और अहमदाबाद-मुंबई के बीच चलने वाले तेजस रेक के डिब्बों में भी दरवाजे बंद होने की स्वचालित प्रणाली की व्यवस्था की गई है। अगरतला-आनंद विहार राजधानी एक्सप्रेस के तेजस स्लीपर रेक के डिब्बों में भी दरवाजे बंद होने की स्वचालित प्रणाली की व्यवस्था की गई है, जिसे 2020-21 में शुरू किया गया है। इसके अलावा, 3 और तेजस राजधानी एक्सप्रेस ट्रेनों/रेकों में स्वचालित दरवाजा बंद करने की व्यवस्था की गई है।

नई दिल्ली-वाराणसी और नई दिल्ली-श्री माता वैष्णो देवी कटरा के बीच चलने वाली वंदे भारत गाड़ी के रेक में भी सवारी डिब्बा स्वचालित प्रवेश द्वार की व्यवस्था की गई है। मुंबई, पश्चिम रेलवे के लिए सवारी डिब्बा कारखाना, चेन्नई में स्वचालित दरवाजों के साथ ग्यारह वातानुकूलित ईएमयू (इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट) रेक का निर्माण किया गया है। सवारी डिब्बा कारखाना, चेन्नई ने स्वचालित दरवाजे बंद करने की व्यवस्था वाले कोलकाता मेट्रो के लिए कोच भी तैयार किए हैं।

इसके अलावा, उत्पादन इकाइयों को भविष्य में उत्पादित होने वाले हमसफर और उदय सवारी डिब्बों में स्वचालित प्लग टाइप दरवाजे (प्रति कोच 4 अदद) लगाने हेतु निर्देश जारी किए गए हैं।

v) सवारी डिब्बों में द्वि-कार्यात्मक दरवाजों की व्यवस्था:-

सवारी डिब्बों में यात्रियों की आसान निकासी के लिए द्वि-कार्यात्मक दरवाजे दोनों ओर से स्विंग होने वाले एसी कंपार्टमेंट दरवाजे होते हैं। इस प्रकार के दरवाजे एसी सवारी डिब्बों में लगाए जाने की आवश्यकता है जिससे कि अग्नि शामकता में सुधार हो सके और आग लगने की स्थिति में यात्री सवारी डिब्बों से शीघ्रता से बाहर निकल सकें।

V समपारों पर दुर्घटनाओं को रोकने के लिए उपाय:

समपारों पर दुर्घटनाओं को रोकने के लिए भारतीय रेल द्वारा किए जा रहे विभिन्न उपायों को इस पुस्तक के 'इंजीनियरिंग' अध्याय में समपार, ऊपरी/निचले सड़क पुल, पुल, और पुल निरीक्षण एवं प्रबंधन प्रणाली खंडों के तहत पृष्ठ सं. 37 पर संक्षेप में वर्णित किया गया है।

VI अन्य प्रशासनिक उपाय:

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

- **क्षेत्रीय रेलों के साथ संरक्षा समीक्षा बैठकें:** अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड और बोर्ड सदस्यों द्वारा अपने दौरों के दौरान और वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से क्षेत्रीय रेलों के महाप्रबंधकों और प्रमुख विभागाध्यक्षों के साथ संरक्षा समीक्षा बैठकें आयोजित की गई हैं।

- **गहन रात्रिकालीन फुटप्लेट निरीक्षण:** वरिष्ठ प्रशासी ग्रेड, शाखा अधिकारियों के स्तर पर तथा फील्ड में पर्यवेक्षकों द्वारा रात्रिकालीन निरीक्षणों सहित गहन फुटप्लेट्स के निरीक्षण किए गए हैं।

- **नियमित सुरक्षा अभियान और जागरूकता अभियान** - हाल की रेल दुर्घटनाओं से लिए गए सबक को शामिल करते हुए समय-समय पर सुरक्षा अभियान और जागरूकता अभियान चलाए गए हैं ताकि भविष्य में इसी तरह की दुर्घटनाओं को रोका जा सके।

- **आपदा प्रबंधन योजना और मानक परिचालन प्रक्रियाएं (एसओपी)** - आपदा प्रबंधन अधिनियम, 2005 के प्रावधान के अनुसार, रेल मंत्रालय ने आपदा प्रबंधन योजना तैयार की है। सभी क्षेत्रीय रेलों और मंडलों ने भी अपनी आपदा प्रबंधन योजना तैयार कर ली है। इन योजनाओं में रेल परिचालन को प्रभावित करने वाली विभिन्न प्रकार की आपदाओं को टालने और उनको संभालने की विस्तृत योजना है । उपर्युक्त के अलावा, रेलवे डिब्बों में आग को रोकने और उससे निपटने के लिए विस्तृत मानक प्रचालन प्रक्रिया (एसओपी) बनाई गई है ताकि जान-माल और रेलवे के नुकसान को कम किया जा सके। साथ ही रेल दुर्घटनाओं से निपटने के लिए विस्तृत प्रोटोकॉल तैयार किया गया है।

- **मॉक ड्रिल/अभ्यास** - आपदा/बड़ी रेल दुर्घटनाओं के दौरान समन्वय और प्रबंधन के लिए भारतीय रेल राष्ट्रीय आपदा प्रतिक्रिया बल (एनडीआरएफ) के साथ मॉक ड्रिल करती है। इस तरह के अभ्यास पूरी तैयारी सुनिश्चित करने और आपदा प्रतिक्रिया परिचालन टीमों, संस्थागत तंत्रों और उपकरणों की परिचालन तत्परता बनाए रखने के लिए महत्वपूर्ण हैं। इन अभ्यासों का आयोजन दुर्घटना स्थल पर कम से कम समय के भीतर तैनात करने की तत्परता की जांच करने के लिए किया जाता है। इसके अलावा, क्षेत्रीय रेलवे प्रत्येक मंडल में मॉक ड्रिल त्रैमासिक रूप से आयोजित करता है, जिसमें दुर्घटना राहत गाड़ियां (एआरटी), दुर्घटना राहत चिकित्सा वैन (एआरएमवी), ब्रेकडाउन क्रेन आदि जैसे रेलवे संसाधनों का उपयोग किया जाता है। मॉक ड्रिल के दौरान देखी गई कमियों और लिए गए सबक को सुधारात्मक कार्रवाई और एसओपी में सुधार के लिए प्रलेखित किया जाता है।



रेल पहिया कारखाना, दक्षिण पश्चिम रेलवे

चल स्टॉक

वर्ष 2021-22 के दौरान सेवा में लगाए गए चल स्टॉक का विवरण नीचे तालिका में दिया गया है:

चल स्टॉक की किस्म		सेवा में लगाई गई यूनिट्स					
		परिवर्तन लेखा			परिवर्धन लेखा		
	वर्ष	ब.ला.	मी.ला.	छो.ला.	ब.ला.	मी.ला.	छो.ला.
डीजल इंजन	2020-21	-	-	-	296	-	-
	2021-22	**-**	**-**	**7**	**104**	**-**	**-**
बिजली इंजन	2020-21	51	-	-	666	-	-
	2021-22	**44**	**-**	**-**	**903**	**-**	**-**
माल डिब्बे @ (वाहन इकाइयों में)	2020-21	12,521	-	-	-	-	-
	2021-22	**12,796**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट्स							
मोटर यान	2020-21	32	-	-	3	-	-
	2021-22	**-**	**-**	**-**	**8**	**-**	**-**
ट्रेलर यान	2020-21	64	-	-	06	-	-
	2021-22	**6**	**-**	**-**	**16**	**-**	**-**
मेन लाइन इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट्स							
मोटर यान	2020-21	6	-	-	20	-	-
	2021-22	**12**	**-**	**-**	**14**	**-**	**-**
ट्रेलर यान	2020-21	18	-	-	60	-	-
	2021-22	**36**	**-**	**-**	**39**	**-**	**-**
सवारी डिब्बे	2020-21	1,849	-	2	1,797	-	8
	2021-22	**1,254**	**-**	**-**	**4,296**	**-**	**-**
अन्य कोचिंग वाहन	2020-21	261	-	1	416	-	-
	2021-22	**240**	**-**	**-**	**501**	**-**	**-**

@ वर्ष के दौरान निर्मित कुल माल डिब्बे (बीएलसी और निजी माल डिब्बों सहित)

वर्ष के दौरान नकारा घोषित किए गए स्टॉक का ब्यौरा नीचे तालिका में दिया गया है:-

चल स्टॉक की किस्म						(यूनिट में)
	ब.ला.		मी.ला.		छो.ला.	
	2020-21	**2021-22**	2020-21	**2021-22**	2020-21	**2021-22**
डीजल इंजन	372	**209**	10	**2**	07	**07**
बिजली इंजन	51	**44**	-	**-**	-	**-**
माल डिब्बे (वाहन इकाइयों में)	1,833	**2,132**	04	**19**	-	**-**
इलेक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट्स						
मोटर यान	83	**48**	-	**-**	-	**-**
ट्रेलर यान	169	**224**	-	**-**	-	**-**
सवारी डिब्बे	1,849	**1,254**	-	**-**	02	**14**
अन्य कोचिंग वाहन	261	**240**	09	**-**	01	**-**



नौपाड़ा कार शेड सं. 1 में एक डबल टीयर कैटवॉक 16 जुलाई, 2021 को चालू किया गया, इस प्रकार रेकों के निरिक्षण के लिए अतिरिक्त सुविधा प्रदान की गई

कर्षण

सकल टन किलोमीटर (जीटीकेएम) और गाड़ी किलोमीटर, दोनों के संदर्भ में संपूर्ण यात्री एवं माल यातायात की ढुलाई डीजल और बिजली रेल इंजनों द्वारा की गई। बहरहाल, भारतीय रेल

के गौरवशाली अतीत के प्रतीक के रूप में हिल रेलवे सहित कुछ भाप सर्किट पर गाड़ी का चालन जारी रखा गया है।

पिछले वर्ष की तुलना में, 31 मार्च, 2022 की स्थिति के अनुसार कर्षण-वार बेड़ा इस प्रकार था:-

इंजन	31 मार्च, 2021 की स्थिति के अनुसार	(यूनिट में) 31 मार्च, 2022 की स्थिति के अनुसार
भाप	39	**39**
डीजल	5,108	**4,747**
बिजली	7,587	**8,429**
कुल	12,734	**13,215**



विद्युत रेल इंजन डब्ल्यूएपी7(पैसेंजर)

चल स्टॉक का निर्माण

2021-22 के दौरान उत्पादन इकाइयों का कार्य निष्पादन इस प्रकार था:-

- **चित्तरंजन लोकोमोटिव वर्क्स (सीएलडब्ल्यू), चित्तरंजन** ने आईजीबीटी प्रौद्योगिकी आधारित प्रणोदन प्रणाली और सहायक कन्वर्टर्स से लैस 486 अत्याधुनिक बीजी 3-चरण एचएचपी इलेक्ट्रिक इंजनों का निर्माण किया।
- **बनारस लोकोमोटिव वर्क्स (बीएलडब्ल्यू), वाराणसी** ने गैर-रेलवे ग्राहकों (एनआरसी) के लिए 4 लोकोमोटिव सहित 367 लोकोमोटिव का निर्माण किया। एनआरसी/निर्यात के लिए बिक्री मूल्य 77.11 करोड़ रुपये था।
- **सवारी डिब्बा कारखाना (आईसीएफ), चेन्नई** ने 3,101 सवारी डिब्बों का निर्माण किया जिसमें 18 उच्च गति स्वनोदित दुर्घटना राहत गाड़ियों (स्पार्ट), कोलकाता मेट्रो के लिए 32 सवारी डिब्बे, 2,639 एलएचबी सवारी डिब्बे, 55 अदद (डीईटीसी) / निरीक्षण सवारी डिब्बों और श्रीलंका रेलवे के लिए 109 सवारी डिब्बे शामिल थे। एनआरसी/निर्यात ग्राहकों के लिए कुल बिक्री मूल्य 398.62 करोड़ रु. है।
- **रेल कोच फैक्ट्री (आरसीएफ), कपूरथला** ने 22 मेमू और 1,840 एलएचबी कोच सहित 1,862 कोचों का निर्माण किया।
- **आधुनिक कोच फैक्ट्री (एमसीएफ), रायबरेली** ने 2021-22 के दौरान 1,812 एलएचबी कोचों का निर्माण किया। एमसीएफ ने मोजाम्बिक रेलवे के लिए 63 केप गेज कोचों का भी निर्माण किया।
- **रेल पहिया कारखाना (आरडब्ल्यूएफ), बेंगलुरु** ने 48,883 पहिया सेटों को एसेंबल किया। आरडब्ल्यूएफ ने वर्ष 2021-22 के दौरान 1,22,725 पहियों और 86,272 (यूनिट) धुरा का निर्माण किया। गैर-रेलवे ग्राहकों (एनआरसी) के लिए कारोबार 291.68 करोड़ रुपये था।
- **रेल पहिया संयंत्र (आरडब्ल्यूपी), बेला** ने 2021-22 के दौरान 23,051 पहियों का उत्पादन किया।
- **पटियाला लोकोमोटिव वर्क्स (पीएलडब्ल्यू), पटियाला** ने 116 उच्च अश्व शक्ति (एचएचपी) 3-फेज़ बीजी इलेक्ट्रिक इंजन और 81 अदद डीईटीसी टॉवर कारों का निर्माण किया। गैर-रेलवे ग्राहकों (एनआरसी)/निर्यात ग्राहकों के लिए बिक्री मूल्य 2021-22 के दौरान 98.85 करोड़ रुपये था।



विद्युत रेल इंजन डब्ल्यूएजी9एचसी (फ्रेट)



8 पहियों वाली डीजल विद्युत टॉवर कार (डीईटीसी/यूएस)

2021-22 के दौरान ईएमयू, मेमू और कोलकाता मेट्रो रेकों संबंधी नवाचारों और नई पहलों का ब्यौरा निम्नानुसार है:

3-फेज मेमू रेक

2021-22 के दौरान, 55 मेन लाइन इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (मेमू) (32 रेलवे उत्पादन इकाइयों से और 23 बीईएमएल से) रेक स्वदेशी रूप से विकसित 3-फेज आईजीबीटी आधारित ऑन-बोर्ड प्रणोदन प्रणाली से लैस किए गए हैं।

3-फेज कोलकाता मेट्रो रेक:

2021-22 के दौरान, आईसीएफ ने मेट्रो रेलवे के लिए स्वदेशी 3-फेस आईजीबीटी आधारित प्रोपल्शन प्रणाली सहित चार कोलकाता मेट्रो रेकों को तैयार किया है।

हैड-ऑन जेनेरेशन सिस्टम (एचओजी)

हैड-ऑन जेनेरेशन सिस्टम विद्युत आपूर्ति प्रणाली है जो गाड़ी में होटेल लोड को पूरा करने के लिए बिजली की आपूर्ति करती है जिसमें बिजली की आपूर्ति पर कार्य रही ट्रेन लाइटिंग, वातानुकूलन प्रणाली, फैन लोड और अन्य आवश्यक यात्री इंटरफेस शामिल हैं।

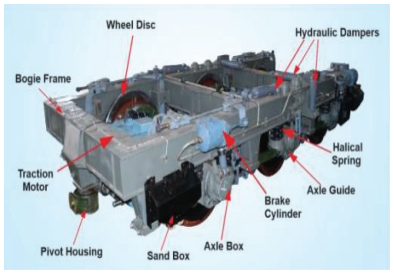
- सभी एलएचबी कोचों को हॉग अनुरूप बनाया गया है।
- सभी पावर कारों को हॉग के अनुरूप बनाया गया है।
- 2021-22 के दौरान, हॉग संचालन के कारण डीजल की खपत में 1844.8 लाख लीटर की कमी आई।
- हॉग संचालन के कारण ईंधन बिल में 1660.39 करोड़ रुपए की कमी।
- हॉग संचालन के कारण Co_2 उत्सर्जन में 4.8 लाख टन कमी।

डिब्बों में एलईडी लाइट

रेलवे ने 64,864 सवारी डिब्बों के लिए रेलवे बोर्ड बल्क आरएसपी की स्वीकृत मद के अंतर्गत सवारी डिब्बों में एलईडी लाइटों के रेट्रो-फिटमेंट का कार्य शुरू किया है। वर्ष 2021-22 में, कुल 17,213 सवारी डिब्बों को एलईडी फिटिंग के साथ रेट्रोफिट किया गया है। वर्ष 2021-22 में परिवर्तित किए गए डिब्बों के लिए एलईडी लाइटों के कारण प्रति कोच प्रति वर्ष 6,160 रुपये की बचत होने की संभावना है। इससे सालाना 39.90 करोड़ रुपये की बचत होने की संभावना है।

एकल पावर कार के साथ हॉग के अनुरूप गाड़ियों का गाड़ी परिचालन

मार्ग में बिना किसी कर्षण परिवर्तन के साथ एंड टू एंड हॉग अनुकूलता का स्कोप रखने वाली गाड़ियों के लिए सिंगल पावर कार सिस्टम की योजना शुरू की गई है।



मोटरयुक्त ट्रक असेम्बली (डब्ल्यूएपी7/ डब्ल्यूएजी9एचसी)

सिंगल पावर कार और एक एलएसएलआरडी वाली सिंगल पावर कार प्रणाली को पूरी तरह से एसी गाड़ियों के अलावा अन्य गाड़ियों में शुरू किया जा रहा है। वर्ष 2021-22 में, सिंगल पावर कार संचालन के लिए 566 गाड़ियां चालू की गई हैं।

आयात

वर्ष 2021-22 के लिए भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयों में निर्मित विभिन्न प्रकार के चल स्टॉक के लिए कच्चे माल/कलपुर्जों की आयात सामाग्री की कुल उत्पादन लागत (प्रोफार्मा प्रभारों को छोड़कर) का प्रतिशत नीचे दिया गया है:-

	रेल इंजन/कोच	2020-21	2021-22
बीएलडब्ल्यू	डब्ल्यूएपी-7	1.08	**1.26**
	डब्ल्यूएजी-9एच	1.63	**0.51**
	डीजल लोको (मोजाम्बिक लोको)	-	**1.16**
	डब्ल्यूडीजी-3ए	4.5	**-**
	डब्ल्यूडीएस-6	4.5	**-**
रेल डिब्बा कारखाना	एलजीएस	0.87	**0.94**
	एलएसएलआरडी(एलसी)	0.82	**0.90**
	ईओजी/एलएचबी/एफएसी	0.72	**0.72**
	एससीजेडएसी/ईओजी/एलएचबी	0.74	**0.76**
	वीपीएचएक्स	1.17	**1.22**
	एलडब्ल्यूएससीजेड	0.92	**0.93**
	एलडब्ल्यूएससीएन	0.91	**0.91**
	एलएफसीडब्ल्यूएसी	0.72	**-**
	एसीसीबी/ईओजी/एलएचबी	0.72	**0.74**
	डब्ल्यूएलआरआरएम/ईओजी/एलएचबी	0.51	**-**
	एसीसीडब्ल्यू/ईओजी/एलएचबी	0.69	**0.78**
	एलएसीसीएनएक्स	0.70	**0.74**
	3पीएच मेमू टीसी	1.11	**-**
	एलडब्ल्यूएससीएन (कॉइल स्प्रिंग)	0.89	**-**
	एलडब्ल्यूएसीसीएन (गरीब रथ)	0.71	**0.81**
	एलडब्ल्यूएलआरआरएम (लो नॉइज)	0.71	**-**
	एलआरएम500एसएक्स	-	**0.64**
चितरंजन रेल इंजन कारखाना	डब्ल्यूएजी-9	1.20	**0.35**
	डब्ल्यूएपी-7	1.34	**0.81**
	डब्ल्यूएपी -5	3.20	**2.84**
आधुनिक रेल कोच फैक्टरी	एलडब्लूएफएसी	1.78	**1.63**
	एलडब्ल्यूएलआरआरएम डीएसी	1.36	**-**
	एलडब्ल्यूसीबीएसी/टी	1.61	**1.47**
	एलडब्ल्यूएफएसी/टी	1.49	**1.36**
	एलडब्ल्यूएसीसीएन/टी	1.43	**1.31**
	एलडब्ल्यूएसीसीडब्ल्यू/टी(2एसी)	1.43	**1.31**
	एलडब्ल्यूएसीसीएन (2एसी)	1.76	**1.76**
	एलडब्ल्यूएफसीडब्ल्यूएसी	2.07	**1.61**
	एलडब्ल्यूएसीसीएन	1.86	**1.79**
	एलडब्ल्यूसीबीएसी	1.68	**1.64**
	एलडब्ल्यूएससीजैडएसी	1.84	**-**
	हमसफर	1.57	**-**
	एलएसएलआरडी	1.81	**1.83**



डीसी कर्षण मोटर एचएस15250ए(हिताची)



वैगन मरम्मत कारखाना, रायपुर, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

	रेल इंजन/कोच	2020-21	2021-22
	एलडब्ल्यूएससीएन (जी)	2.27	**2.08**
	एलडब्ल्यूएस दीन	2.22	**2.14**
	एलडब्ल्यूएससीजैड	2.33	**2.14**
	एलडब्ल्यूएससीएन	2.23	**2.05**
	ब्रेक वैन/टी	1.44	**1.13**
	(एलडब्ल्यूएलआरआरएम/टी)		
	एलडब्ल्यूएससीएम	1.36	**1.22**
	पार्सल वैन	-	**3.56**
आईसीएफ	एलएसडीडी	-	**1.05**
	एलएसीसीएन	2.6	**0.98**
	एलडब्ल्यूएसीसीएन ई	-	**0.82**
	एलएसीसीडब्ल्यू	2.95	**1.05**
	एलएसीसीडब्ल्यू एलडब्ल्यू	-	**0.97**
	एलएफसीडब्ल्यूएसी	1.71	**1.11**
	एलएस	2.52	**-**
	एलएससीएन	2.28	**2.19**
	एलएसएलआरडी (डीए सेट के साथ)	0.81	**-**
	एलएसएलआरडी (बिना डीए सेट के)	1.54	**-**
	एलडब्ल्यूसीजैडएसी	1.4	**-**
	एलएसएलआरडी	-	**0.97**
	एलपीवी	-	**1.35**
	एलएससीजेड	-	**1.24**
	एलएससीजेड एसी	1.6	**1.04**
	एलआरएएसी	-	**0.67**
	विस्टाडोम	-	**0.62**
	एलडब्ल्यूसीबी एसी	2.55	**0.98**
	एलएफएसी	-	**1.06**
	एलडब्ल्यूएफएसी	1.7	**-**
	एलडब्ल्यूएलआरआरएम	1.63	**-**

भारतीय रेल की मालडिब्बों की थोक आवश्यकता की पूर्ति रेल मंत्रलय के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों/कारखानों के साथ-साथ सार्वजनिक और निजी दोनों क्षेत्रों की मालडिब्बा निर्माण इकाइयों द्वारा की जाती है।

2021-22 के दौरान, कुल 12,796 मालडिब्बों को भारतीय रेल प्रणाली में शामिल किया गया। इनमें से 1,292 मालडिब्बे (710 बीएलसी मालडिब्बों सहित) रेलवे कारखानों में निर्मित किए गए और शेष 11,504 माल डिब्बों (513 बीएलसी मालडिब्बों सहित) का निर्माण मालडिब्बा उद्योग द्वारा किया गया।

वर्ष 2022-23 के दौरान, (अप्रैल-सितम्बर, 2022) 7,709 मालडिब्बे भारतीय रेल प्रणाली में शामिल किए गए। इनमें से 554 मालडिब्बे (52 बीएलसी माल डिब्बों सहित) रेल कारखानों में निर्मित किए गए और शेष 7,155 (195 बीएलसी मालडिब्बों सहित) मालडिब्बों का निर्माण मालडिब्बा उद्योग द्वारा किया गया।

चल स्टॉक का अनुरक्षण

वर्ष के दौरान रेलवे कारखानों में चल स्टॉक यूनिटों के आवधिक मरम्मत (पीओएच) की

संख्या नीचे तालिका में दी गई है:-

चल स्टॉक की किस्म (ब.ला. + मी.ला.)	वर्ष के दौरान किए गए आवधिक ओवरहॉल (संख्या)	
	2020-21	**2021-22**
डीजल इंजन	156	**47**
बिजली इंजन	424	**373**
सवारी डिब्बे	24,295	**27,224**
माल डिब्बे	50,177	**56,135**

विभिन्न प्रकार के चल स्टॉक के लिए लाइन पर कुल स्टॉक की तुलना में निष्क्रिय स्टॉक का प्रतिशत नीचे दिया गया है:

चल स्टॉक की किस्म	लाइन पर कुल स्टॉक की तुलना में निष्क्रिय स्टॉक का प्रतिशत			
	ब.ला.		मी.ला.	
	2020-21	**2021-22**	2020-21	**2021-22**
भाप इंजन	-	**-**	14.63	**18.83**
डीजल इंजन	9.77	**9.79**	37.1	**9.37**
बिजली इंजन	7.35	**5.85**	-	**-**
ईएमयू सवारी डिब्बे	10.0	**10.4**	-	**-**
सवारी डिब्बे	6.17	**5.68**	10.36	**10.48**
अन्य कोचिंग वाहन	5.22	**5.55**	-	**-**
माल डिब्बे	4.52	**3.13**	52.9	**0.95**

निर्यात आदेश

2021-22 के दौरान चल स्टॉक के निर्यात का कुल मूल्य 9,451.40 करोड़ रुपये था। मार्च, 2021 और मार्च, 2022 के अंत तक चल स्टॉक/पुर्जों के निर्यात का संचयी मूल्य क्रमशः 4,831.62 करोड़ रुपये और 14,283.02 करोड़ रुपये था।

2021-22 के दौरान निर्यात में सवारी डिब्बा, डीजल इलेक्ट्रिक लोको, डेमू के पुर्जों की आपूर्ति और श्रीलंका और मोजाम्बिक को निर्यात सेवा परामर्श शामिल हैं।

कारखानों का आधुनिकीकरण

एक मजबूत अनुरक्षण और विनिर्माण व्यवस्था गाड़ियों के परिचालन के लिए आधार है और संपत्ति के निर्माण की आवश्यकता और अच्छी स्थिति में उसका रखरखाव सर्वोपरि है।

इस दिशा में, केन्द्रीय कारखाना आधुनिकीकरण संगठन (कॉफमों) की स्थापना रेल मंत्रालय के अधीन भारत सरकार द्वारा 1979 में इसके अनुरक्षण और विनिर्माण इकाइयों के आधुनिकीकरण के लिए की गई थी। अपनी स्थापना के बाद से, यह मशीनरी और संयंत्रों के इस विशिष्ट क्षेत्र में आधुनिकीकरण और उन्नयन के लिए कार्यों को शुरू करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता रहा है। कॉफमो ने ग्राहकों की जरूरतों को पूरा करने वाली मशीनों, संयंत्रों और उपकरणों के लिए विशिष्टताओं को विकसित करने और चार दशकों में फैले अपने विशाल अनुभव के आधार पर उनकी खरीद में बेजोड़ विशेषज्ञता हासिल की है, 8,280 करोड़ रुपए मूल्य की 25,840 से अधिक मशीनों की खरीद ने, इसे इस क्षेत्र में संगठन को एक अग्रणी विशेषज्ञ के रूप में स्थापित किया है। आज यह उत्पादकता बढ़ाने की दिशा में अपने विनिर्माण, रखरखाव, प्रशिक्षण और अन्य गतिविधियों के आधुनिकीकरण अथवा उन्नयन की आवश्यकता वालों को अपनी सेवाएं देने की स्थिति में है।

अन्य गतिविधि, नए कारखानों की स्थापना/कार्यों के विस्तार और आवर्धन संबंधी कार्यों के लिए कम्पोजिट टर्नकी परियोजनाओं का निष्पादन कॉफमों की गतिविधियों से जुड़ा है। इस क्षेत्र में कॉफमों ने महत्वपूर्ण उपलब्धियां प्राप्त की है।

अनुरक्षण के क्षेत्र में उन्नती का लाभ उठाने के लिए, नवीनतम प्रौद्योगिकियों अर्थात् विभिन्न उपकरणों, सहायक प्रणालियों और सेंसरों वाले चल स्टॉक की ऑनलाइन/कंडीशन मॉनीटरिंग को अपनाने के लिए परियोजनाओं को शुरू करना कॉफमो को सौंपा गया है। अनुरक्षण व्यवस्था के उन्नयन के कार्य में तेजी आनी शुरू हो गई है।

मुख्य विशेषताएं :

- मशीनरी एवं संयंत्र के क्षेत्र में पूरे विश्व में उपलब्ध अत्याधुनिक तकनीक लाना।
- कारखानों, अनुरक्षण शेडों तथा उत्पादन इकाइयों में प्रयोग में लाई जाने वाली मशीनों की विशिष्टियों को तैयार करना, उन्नयन तथा संकलन करना।
- स्वदेशीकरण के इसके लगातार प्रयासों से भारत में एक जीवंत मशीन टूल उद्योग का विकास हुआ है।
- रेलवे चल स्टॉक और मार्गवर्ती उपकरणों के उन्नयन से जुड़ी विशेषज्ञीकृत तकनीकी परियोजनाओं को निष्पादित करना।
- इस प्रकार के विशिष्ट खरीद के लिए भारतीय रेल के अंतर्गत समर्पित खरीद संगठन।

महत्वपूर्ण उपलब्धियां :

क्र.सं.	वर्ष	निधियों का उपयोग (करोड़ ₹ में)	प्रदान किए गए ठेके (करोड़ ₹ में)
1.	2020-21	703.43	823.45
2.	**2021-22**	**865.07**	**1,001.41**

समग्र टर्नकी परियोजनाएं :

पूरी कर ली गई

- सवारी डिब्बा कारखाना/चेन्नै में उन्नत एलएचबी सवारी डिब्बों के निर्माण के लिए उत्पादन क्षमता बढ़ाने के लिए समग्र कार्य अनुबंध (127 करोड़ रु.)
- सवारी डिब्बा कारखाना/चेन्नै में कॉइल स्प्रिंग के निर्माण की सुविधा (83.88 करोड़ रु.)
- रेल पहिया कारखाने, बेंगलुरु में नई पहिया और धुरा असेंबली लाइन (49.42 करोड़ रु.)
- सानपाड़ा में पहिया कारखाना की स्थापना (33.64 करोड़ रु.)
- माटुंगा/मध्य रेलवे में पहिया कारखाना की क्षमता बढ़ाना (62.3 करोड़ रु.)
- बडी आमान की कोचों की पीओएच क्षमता 50 कोच से बढ़ाकर 100, भावनगर (62.95 करोड़ रुपये)
- दाहोद कारखाना/पश्चिम रेलवे का आधुनिकीकरण और वैगन पीओएच क्षमता बढ़ाकर प्रतिमाह 150 माल डिब्बा तक करना (62.3 करोड़ रु.)
- माटुंगा, मध्य रेलवे में बॉयो डाइजेस्टरों के अनुरक्षण के लिए सुविधा स्थापित करना (6.29 करोड़ रुपए)

प्रगति पर

- मोती बाग/नागपुर में बड़ी लाइन के सवारी डिब्बा की पीओएच सुविधाओं का सृजन (83.27 करोड़ रु.)

- रायपुर में माल डिब्बों की पीओएच क्षमता 400 माल डिब्बों से बढ़ाकर 500 माल डिब्बों तक करके उसकी क्षमता का संवर्धन करना (121.55 करोड़ रु.)
- रेल पहिया कारखाना/बेंगलुरु में एक्सल फोर्जिंग लाइन की स्थापना करना, (311.54 करोड़ रु.)
- डब्ल्यूआरएस बडनेरा में मशीनरी एवं संयंत्र की आपूर्ति संस्थापना एवं चालू करना (40.51 करोड़ रु.)
- प.म.रे में एनकेजे में पहिया सेट अनुरक्षण सुविधा की स्थापना करना (72.24 करोड़ रु.)
- मध्य रेलवे/माटुंगा में एलएचबी सवारी डिब्बा अनुरक्षण सुविधा का सृजन करना (96.24 करोड़ रु.)
- आरडब्ल्यूएफ/बेंगलुरु के लिए तीसरी एक्सल मशीन लाइन(141.60 करोड़ रु.)
- अजमेर कारखाना/पमरे में अवसंरचना में उन्नयन/सुधार और एलएचबी सवारी डिब्बा की अनुरक्षण क्षमता का आवर्धन (24.15 करोड़ रुपए)
- डब्ल्यूआरएस रायपुर/पमरे में अवसंरचना में उन्नयन/सुधार और अनुरक्षण क्षमता का आवर्धन (15.93 करोड़ रुपए)

विभिन्न चरणों में अन्य परियोजनाएं

- एमसीएफ/रायबरेली में उत्पादन क्षमता प्रति वर्ष 1000 सवारी डिब्बों से बढ़ाकर 2000 सवारी डिब्बा तक (92 करोड़ रुपए) करना
- चल स्टॉक की ऑनलाइन निगरानी (542 करोड़ रुपए)
- बोगी एसेंबली एवं डिसएसेंबली लाइन (81 करोड़ रुपए)

नई प्रौद्योगिकी के क्षेत्रों में चालू विशेष परियोजनाएं:

- सेल्फ-प्रोपेल्ड टनल रेस्कयू क्रेन (240 करोड़ रुपए)
- प्रोजेक्ट मिशन रफ्तार 'एनडीएलएल-बीसीटी एवं एनडीएलएस-एचडब्ल्यूएच के बीच गाड़ी की गति का 160/200 किमी तक बढ़ाना' (465 करोड़ रुपए)
- चल स्टॉक का मशीन विजन आधारित निरीक्षण (1039 करोड़ रुपए)
- हॉट एक्सल बाक्स हॉट व्हील डिटेक्टर की खरीद (140 करोड़ रुपए)
- डीडीयू/मुगलसराय में स्मार्ट यार्ड सुविधाएं (36 करोड़ रुपए)
- व्हील डाटा अधिग्रहण प्रणाली (7.8 करोड़ रु.)
- 18 अदद सिम्यूलेटरों की खरीद (241 करोड़ रुपए)



भारतीय रेल राष्ट्रीय अकादमी

सामग्री प्रबंधन

सामग्री प्रबंधन विभाग किसी संगठन और तत्पश्चात विभिन्न उपयोगकर्ताओं तक सामग्रियों की आपूर्ति से संबंधित सभी गतिविधियों की योजना, व्यवस्थापन, संप्रेषण, निर्देशन और नियंत्रण से संबंधित है। भारतीय रेल सार्वजनिक खरीद करने वाले देश के सबसे बड़े संगठनों में से एक है।

खरीद पर व्यय

वर्ष 2021-22 के दौरान परिसंपत्तियों के परिचालन, अनुरक्षण और उत्पादन (रेलपथ संबंधी मदों और निर्माण कार्यों के भाग के रूप में आपूर्ति की गई मदों को छोड़कर) की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए वस्तुओं के प्रापण खरीद पर भारतीय रेल द्वारा किया गया व्यय 48,713.77 करोड़ रुपये था। ऐसी वस्तुओं की खरीद का व्यापक वर्गीकरण नीचे दिया गया है:-

(करोड़ रु. में)

	2020-21	**2021-22**
परिचालन, मरम्मत और अनुरक्षण के लिए भण्डार	11,542.48	**12,527.08**
निर्माण के लिए भण्डार	2,374.81	**3,345.50**
ईंधन	7,284.86	**10,362.24**
चल स्टॉक के विनिर्माण के लिए भण्डार और संपूर्ण इकाइयों की खरीद	28,890.30	**22,478.95**
कुल	50,092.45	**48,713.77**

संग्रहण डिपो

गोदाम प्रबंधन सामग्री प्रबंधन का एक महत्वपूर्ण पहलू है। भारतीय रेल के पास खपत के अनुसार यथासंभव कुशलतापूर्वक अपेक्षित सामग्री उपलब्ध कराने के लिए समर्पित व्यापक गोदाम नेटवर्क है। इस आवश्यकता को पूरा करने के लिए क्षेत्रीय रेलों और उत्पादन इकाइयों के पास पूरे रेलवे नेटवर्क में फैले 306 संग्रहण डिपो हैं। इन डिपो में 2.42 लाख से अधिक मदें हैं जिनमें कच्चा माल, उपभोज्य सामग्री, कलपुर्जे, आदि शामिल हैं।

गैर-सेवा योग्य वस्तुओं का निपटान

कुशल सामग्री प्रबंधन में अनुरक्षण और उत्पादन गतिविधियों के दौरान उत्पन्न कबाड़ का समय पर और प्रभावी निपटान भी शामिल है। औद्योगिक अपशिष्ट और खतरनाक कबाड़ का सुरक्षित निपटान एक कानूनी बाध्यता है जिसे भारतीय रेल द्वारा सावधानीपूर्वक सुनिश्चित किया जाता है। अप्रचलित परिसंपत्तियों में फँसी हुई पूंजी को मुक्त करने के लिए इस प्रकार की वस्तुओं का निपटान आवश्यक है। कबाड़ का निपटान रेलवे के लिए राजस्व का एक महत्वपूर्ण स्रोत है। 2021-22 के दौरान, कबाड़ के निपटान से कुल राजस्व 5,316.24 करोड़ रुपये था, जबकि 2020-21 के दौरान यह 4,575.29 करोड़ रुपये था।

डिजीटलीकरण

भारतीय रेलवे पर सामग्री प्रबंधन कार्यों का डिजिटलीकरण भारतीय रेलवे पर ई-निविदा और ई-बोली के साथ शुरू हुआ। ई-प्रोक्योरमेंट सिस्टम (आईआरईपीएस) प्लेटफॉर्म सभी हितधारकों के लिए एकल खिड़की समाधान के साथ डिजिटल आपूर्ति श्रृंखला में बदल गया है। इसे पारदर्शिता, दक्षता और व्यापार करने में आसानी की अंतर्निहित अवधारणा पर विकसित किया गया है। सिस्टम में पेपरलेस प्रक्रिया क्षमताएं हैं और भारतीय रेल की आपूर्ति श्रृंखला के साथ-साथ स्क्रैप निपटान की सभी प्रक्रियाएं डिजिटल मोड में हैं। आईएमएमएस के यूजर डिपोट मॉड्यूल (यूडीएम) के कार्यान्वयन के साथ, अंतिम छोर तक यानी उपयोगकर्ता तक संपूर्ण आपूर्ति श्रृंखला के डिजिटलीकरण की परिकल्पना की जा रही है।

वर्ष के दौरान प्रमुख पहल:

- मई 2021 में शुरू किया गया आईआरईपीएस का यूनिफाइड वेंडर अप्रूवल मॉड्यूल (यूवीएएम) रेलवे द्वारा एक और डिजिटल पहल है, जिसने एक ही पोर्टल के माध्यम से रेलवे की विक्रेता अनुमोदन इकाइयों द्वारा विक्रेता अनुमोदन के सभी चरणों और गतिविधियों को डिजिटल बनाया है। आवेदन शुल्क के भुगतान सहित विक्रेता अनुमोदन और आवेदक विक्रेताओं के साथ संचार के सभी चरण ऑनलाइन हैं।
- गैर-स्टॉक वस्तुओं के लिए बिलों का डिजिटलीकरण – स्टॉक मदों के लिए विक्रेताओं के बिलों को डिजिटल माध्यम से जमा करना और संसाधित करना पहले ही लागू किया जा चुका है। अगस्त, 2021 में, रेलवे ने गैर-स्टॉक मदों के लिए भी विक्रेताओं के बिलों को ऑनलाइन जमा करने और संसाधित करने की शुरुआत कर दी है।

आईआरईपीएस के साथ मिलकर आईएमएमएस, यूडीएम और यूवीएएम ने आपूर्ति श्रृंखला को पूरी तरह से डिजिटल बनाने के भारतीय रेल के लक्ष्य को साकार करना संभव बना दिया है।

प्रापण एजेंसी

क्षेत्रीय रेलें और उत्पादन इकाइयां अधिकांशत: उनके द्वारा अपेक्षित सामग्रियों की खरीद विकेंद्रीकृत प्रणाली में करती हैं, लेकिन कुछ मद ऐसी हैं जो रेलवे बोर्ड के स्तर पर खरीद के लिए निर्भर हैं। जीईएम पर उपलब्ध सामान्य उपयोग की वस्तुएं और सेवाएं जीईएम पोर्टल के माध्यम से खरीद के लिए आरक्षित हैं। 2021-22 में खरीदे गए 48,713.77 करोड़ रु. मूल्य के भंडार में से, 78 प्रतिशत क्षेत्रीय रेलों और उत्पादन इकाइयों द्वारा, 22 प्रतिशत रेलवे बोर्ड द्वारा की गई थी।

2021-22 में 7,068.82 करोड़ रु. मूल्य के भंडार की खरीद लघु उद्योग क्षेत्र तथा खादी एवं ग्रामीण उद्योग से की गई थी।

आपूर्ति के तहत सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों का योगदान 14 प्रतिशत एवं अन्य उद्योगों का योगदान 86 प्रतिशत था।

स्वदेशी विक्रेता विकास

भारतीय रेल ने सार्वजनिक खरीद (मेक इन इंडिया को वरीयता) आदेश को पूरी तरह से लागू किया है। 2021-22 के दौरान स्वदेशी भंडारों का मूल्य 48,054.90 करोड़ रु. था, जो भारतीय रेल द्वारा की गई कुल खरीद का लगभग 99% था। भारतीय रेल को अपने इंजनों, सवारी डिब्बों, सिगनल और दूरसंचार उपकरणों आदि के लिए उच्च प्रौद्योगिकी घटकों के लिए आयात पर निर्भर रहना पड़ता है जो देश के भीतर अपेक्षित गुणवत्ता के साथ पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध नहीं हैं।

माल-सूची

माल-सूची को एक इष्टतम स्तर पर बनाए रखना सफल सामग्री प्रबंधन की कुंजी है। वर्ष 2021-22 के लिए टर्न ओवर अनुपात 11% (ईंधन के बिना) और 8% (ईंधन सहित) था, जबकि 2020-21 के दौरान 13% (ईंधन के बिना) और 12% (ईंधन सहित) था।

माल डिब्बें और इस्पात की खरीद

वर्ष 2021-22 के दौरान, भारतीय रेल प्रणाली में 12,796 माल डिब्बे शामिल किए गए। जिसमें से 1,292 माल डिब्बों को (710 बीएलसी वैगनों सहित) रेलवे कारखानों द्वारा विनिर्मित किया गया था और शेष 11,504 माल डिब्बों को (513 बीएलसी वैगनों सहित) का निर्माण माल डिब्बा उद्योग द्वारा किया गया था। 2021-22 के दौरान लौह एवं इस्पात सामग्री की खरीद 99,731 मीट्रिक टन (616.1 करोड़ रुपये मूल्य) थी, जबकि 2020-21 के दौरान 64,700 मीट्रिक टन (340 करोड़ रुपये मूल्य) थी।



अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन

अनुसंधान और विकास

रेल मंत्रालय के अधीन अअमासं, भारतीय रेल का एकमात्र अनुसंधान और विकास संगठन है और यह रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय रेलों और उत्पादन इकाइयों के तकनीकी सलाहकार के रूप में कार्य करता है। अअमासं के प्रमुख कार्य निम्नलिखित हैं:

- भारतीय रेल में उपयोग के लिए नई प्रौद्योगिकी का विकास, अंगीकरण, समावेश और सम्मिलन करना।
- उपकरण और प्रणालियों की नई और बेहतर डिजाइनों का विकास करना।
- भारतीय रेल पर अंगीकार करने के लिए मानक तय करना और विकास करना।
- भारतीय रेल के लिए सामग्रियों और उत्पादों के लिए विशिष्टियों का विकास करना।
- चल स्टॉक (मेट्रो स्टॉक सहित), रेल इंजनों, सिगनलिंग और दूरसंचार उपकरण और रेलपथ के कलपुर्जों के महत्वपूर्ण और संरक्षा मदों का निरीक्षण करना।
- संरक्षा और विश्वसनीयता में सुधार के लिए तकनीकी जांच, सांविधिक स्वीकृतियां, परीक्षण और परामर्श सेवाएं प्रदान करना।

अअमासं आईआईटी, आईआईएससी, एनआईडी, सीएसआईआर और डीआरडीओ आदि जैसे विभिन्न अनुसंधान एवं विकास संस्थानों के साथ सहयोग करता है। अअमासं उभरती प्रौद्योगिकी वाले रेलवे क्षेत्र में समझौता ज्ञापन के माध्यम से यूआईसी, कोरियाई रेलवे अनुसंधान संस्थान, ब्रिक्स रेलवे अनुसंधान नेटवर्क और रूसी रेलवे आदि जैसे अंतर्राष्ट्रीय संस्थानों/विश्वविद्यालयों से भी जुड़ा हुआ है। अअमासं रेलवे उपकरणों और प्रणालियों में अनुसंधान और विकास के क्षेत्र में दुनिया भर का ध्यान आकर्षित करता है।

वर्ष के दौरान महत्वपूर्ण गतिविधियां इस प्रकार हैं:

एसडीओ (मानक विकास संगठन) के रूप में अअमासं की मान्यता: अअमासं को 31 मई 2021 से बीआईएस (भारतीय मानक ब्यूरो) द्वारा एसडीओ के रूप में मान्यता दी गई है, ताकि अअमासं की मानक निर्माण प्रक्रियाओं को वैश्विक सर्वोत्तम प्रक्रियाओं और पारदर्शिता, खुलापन, निष्पक्षता और सर्वसम्मति, प्रभावशीलता और प्रासंगिकता, सामंजस्य विकास पर ध्यान केंद्रित करने के लिए ब्यूरो (बीआईएस) द्वारा अनिवार्य मानकीकरण के छह सिद्धांतों के साथ संरेखित किया जा सके। यह देश भर में ''एक राष्ट्र एक मानक'' के लिए माननीय प्रधानमंत्री के सपने में शामिल होगा। अअमासं एक आईएसओ 9001: 2005 प्रमाणित संगठन है।

विक्रेताओं का ऑनलाइन पंजीकरण (यूवीएएम): क्रिस द्वारा अअमासं और सभी उत्पादन इकाइयों के लिए विक्रेता पंजीकरण से संबंधित सभी गतिविधियों को संभालने के लिए एकल इंटरफेस के रूप में यूनिफाइड कॉमन वेंडर अप्रूवल पोर्टल (यूवीएएम) विकसित किया गया है। इसे 04.05.2021 से अअमासं पर चालू कर दिया गया है। विक्रेता पंजीकरण मामलों को अब इस पोर्टल पर निपटाया जा रहा है। यह पोर्टल ऑनलाइन भुगतान, दस्तावेजों की प्रस्तुति और जांच, विक्रेता निर्देशिका का अनुमोदन और समावेश और विक्रेता उन्नयन की आवश्यकता को पूरा करता है। मदों की विशिष्टि, एसटीआर और ड्राइंग, शुल्क और प्रभार, परीक्षण अवधि, उन्नयन मात्रा आदि का पूरा विवरण अब यूवीएएम पोर्टल पर उपलब्ध है।

संरक्षा कोटि के कर्मचारियों के लिए कम्प्यूटरीकृत मनोवैज्ञानिक परीक्षण: मेट्रो रेलवे में स्टेशन मास्टर, लोको पायलट, मोटरमैन और स्टेशन कंट्रोलर, गाड़ी ऑपरेटर और ग्राहक संबंध सहायक जैसे भारतीय रेल की संरक्षा कोटि के कर्मचारी, जो गाड़ी परिचालन से सीधे जुड़े हुए हैं, उन्हें सुरक्षित गाड़ी परिचालन सुनिश्चित करने के लिए शारीरिक और मनोवैज्ञानिक रूप से फिट होना चाहिए। सभी मनोवैज्ञानिक परीक्षणों को कम्प्यूटरीकृत करने के रेलवे बोर्ड के अनुदेश के बाद, कंप्यूटराइज्ड टेस्ट फॉर ड्राइवर्स ऑफ स्पीड व्हीकल्स (सीएडीएटी) विकसित किया गया था। 110 किमी प्रति घंटे से अधिक की रफ्तार से चलने वाली गाड़ियों के सभी चालक दलों को उच्च गति वाली गाड़ियों के सुरक्षित परिचालन के लिए इस मॉड्यूल के माध्यम से मनोवैज्ञानिक परीक्षण में शामिल होना और उत्तीर्ण होना आवश्यक है। इस कम्प्यूटरीकृत मनोवैज्ञानिक परीक्षण मॉड्यूल में, 11 नए प्रकार के परीक्षण विकसित किए गए हैं। ये परीक्षण फॉर्म परसेप्शन टेस्ट, परसेप्चुअल स्पीड, री-कंस्ट्रक्शन टेस्ट, पिक्चर मेमोरी, कंसंट्रेशन टेस्ट, स्पीड परसेप्शन टेस्ट-1, स्पीड परसेप्शन टेस्ट-2, विजन परसेप्शन, विजिलेंस टेस्ट, डिस्ट्रिब्यूशन ऑफ अटेंशन टेस्ट और रिएक्शन टाइम टेस्ट हैं। अपग्रेडेड कम्प्यूटरीकृत मनोवैज्ञानिक परीक्षण मॉड्यूल को 1 अक्टूबर 2021 से कार्यात्मक बनाया गया था।



मालडिब्बा मरम्मत कारखाना कोटा, पश्चिम मध्य रेलवे

संरक्षा में सुधार के लिए तकनीकी परियोजना

कवच (गाड़ी टक्कर रोधी प्रणाली) का विकास: अअमासं को स्वदेशी गाड़ी नियंत्रण प्रणाली विकसित करने का कार्य सौंपा गया है। कवच एक स्वदेशी रूप से विकसित स्वचालित गाड़ी सुरक्षा (एटीपी) प्रणाली है जिसे ऐसे परिदृश्यों की रोकथाम करने और लोको पायलट के ऐसा करने में विफल रहने की स्थिति में ब्रेक के स्वचालित अनुप्रयोग द्वारा खंड में इंजन की गति की निगरानी करने के लिए डिजाइन किया गया है। यह प्रणाली चालक दल और मूवमेंट अथॉरिटी को आने वाले सिगनल की पूर्व-चेतावनी भी देती है। तीन भारतीय विक्रेताओं (मैसर्स मेधा, मैसर्स एचबीएल और मैसर्स कर्नेक्स) को 160 किमी प्रति घंटे तक की गति के पूर्ण ब्लॉक सेक्शन के लिए विकासात्मक आदेशों के लिए मंजूरी दे दी गई है। टीसीएएस एक एसआईएल-4 प्रमाणित प्रणाली है जिसे मौजूदा इंटरलॉकिंग के साथ इंटरफेस किया जा सकता है।

कवच (टीसीएएस) की महत्वपूर्ण विशेषताएं

- खतरे के सिगनल को पार करने की रोकथाम (एसपीएडी)
- मूवमेंट अथॉरिटी का निरंतर अपडेट
- ओवर स्पीड की रोकथाम: खंड की गति, गाड़ी की गति, स्थायी गति प्रतिबंध और लूप लाइन गति नियंत्रण
- कार्यात्मक कवच (टीसीएएस) से लैस दो इंजनों के बीच टकराव की रोकथाम
- समपार फाटकों पर लाइव सीटी
- गाड़ियों के संचलन की केंद्रीकृत लाइव निगरानी

फ्लेमलैस रसोई यान की नई डिजाइन: रसोई यानों में एलपीजी कुकिंग सिस्टम को फ्लेमलैस कुकिंग में परिवर्तित करने के संबंध में खानपान नीति-2018 के अनुपालन में, एक प्रोटोटाइप आईसीएफ बीजी सेल्फ जनरेटिंग नॉन एसी पैंट्री कार कोच (डब्ल्यूजीसीबी) को बेहतर डिजाइन और नए परिवहन कोड, डब्ल्यूजीसीबीएफ के साथ एएमवी/एनआर में फ्लेमलैस कुकिंग सिस्टम में परिवर्तित कर दिया गया है। भारतीय रेल में अधिकतम 110 किमी प्रति घंटे तक की परिचालन गति के लिए गति प्रमाण पत्र जारी किया गया है। अअमासं द्वारा विद्युत योजना, लेआउट डिजाइन और त्वरित स्वीकृति का कार्यान्वयन किया गया है।

ब्रोकन रेल डिटेक्शन सिस्टम (बीआरडीएस) का विकास: ब्रोकन रेल डिटेक्शन सिस्टम (बीआरडीएस) पटरियों की टूट-फूट का पता लगाएगा। भारतीय रेल पर ब्रोकन रेल डिटेक्शन सिस्टम की निम्नलिखित दो प्रौद्योगिकियों का परीक्षण प्रगति पर है:-

- अल्ट्रासोनिक आधारित ब्रोकन रेल डिटेक्शन सिस्टम जिसमें गाइडेड अल्ट्रासोनिक वेव सिगनल और ट्रांसमीटर रिसीवर कन्फर्मेशन प्रोटोकॉल शामिल हैं, और
- ओएफसी आधारित ब्रोकन रेल डिटेक्शन सिस्टम जिसमें रेलपथ के समानांतर बिछाई गई ओएफसी केबल और गाड़ी के गुजरने से उत्पन्न एकाउस्टिक सिग्नेचर की तुलना लाइब्रेरी से की जाती है और अलार्म जनरेट किया जाता है।

यात्री सुविधाओं और सहूलियत में सुधार के लिए तकनीकी परियोजनाएं

ट्रेनसेट (ट्रेन-18 वंदे भारत):

अअमासं ने वंदे-भारत एक्सप्रेस के लिए ट्रेन सेट हेतु आईजीबीटी आधारित 3-फेज प्रणोदन, नियंत्रण और अन्य उपकरणों की खरीद के लिए विशिष्टियां जारी की हैं। प्रारंभिक रोलआउट के लिए दोलन परीक्षणों के साथ निष्पादन परीक्षण की योजना बनाई जा रही है। रेलवे बोर्ड ने 44 रेक (प्रत्येक 16 कार) की खरीद का प्रस्ताव किया है, जिसके लिए डिजाइन दस्तावेज, उपकरणों और कलपुर्जों की स्वीकृति परीक्षण, दोलन परीक्षण और निष्पादन परीक्षण अअमासं को सौंपे गए हैं।

इनकी प्रमुख विशेषताएं इस प्रकार हैं:

- भारत सरकार की मेक-इन-इंडिया पहल के तहत विकसित

  स्टेनलेस स्टील कार बॉडी
- बेस डिजाइन के रूप में एलएचबी डिजाइन
- 16 कोच चेयर कार टाइप कॉन्फिगरेशन
- 160 किमी प्रति घंटे की गति
- तेज त्वरण
- स्वचालित दरवाजे और फुटस्टेप
- जीपीएस आधारित पीआईएस/पीएएस
- फायर डिटेक्शन सिस्टम
- निगरानी के लिए सीसीटीवी सिस्टम

एसी-3 टियर इकोनॉमी (एलडब्ल्यूएसीसीएनई) कोच का विकास: अअमासं ने यात्री क्षमता को 72 से बढ़ाकर 83 बर्थ करने के लिए उपकरणों को अंडर फ्रेम में स्थानांतरित करके फर्श स्थान का उपयोग करते हुए एसी-3 टियर एलएचबी सवारी डिब्बों के लिए नया एर्गोनोमिक लेआउट डिजाइन किया है। बेहतर इंटीरियर फर्निशिंग, (पीए/पीआईएस), सीसीटीवी, धुआं/अग्नि संसूचन प्रणाली, एलईडी लाइटें, 920 मिमी चौड़े प्रवेश द्वार के अलावा, बेहतर सवारी सुविधा के लिए 160 केएन एयर-स्प्रिंग सस्पेंशन डिजाइन किया गया है। एलडब्ल्यूएसीसीएनई सवारी डिब्बे का अंतिम गति प्रमाण पत्र 05.03.2021 को जारी किया गया था और यह सवारी डिब्बा यात्रियों के बीच अत्यंत लोकप्रिय सिद्ध हुआ है।

एलएचबी सवारी डिब्बों में झटकों का व्यापक समाधान: अअमासं ने सीबीसी के माध्यम से अनुदैर्ध्य बल संचरण तंत्र का विस्तृत अध्ययन किया है। बिना किसी व्यवधान के विशेष ट्रायल गाड़ियों को चलाने के लिए पोर्टेबल डीएक्यू उपकरणों का उपयोग करते हुए एलएचबी सवारी डिब्बों

में झटका माप के साथ-साथ आईसीएफ सवारी डिब्बों में बेसलाइन वैल्यूज के लिए 20.10.21 से 17.12.2021 की अवधि के दौरान यात्री गाड़ियों पर 24 परीक्षण किए गए थे। इन परीक्षणों ने भारतीय रेल की विभिन्न परिचालनिक स्थितियों के साथ-साथ घिसाव के विभिन्न चरणों में सीबीसी कपलरों के साथ झटका लगने की घटनाओं को कवर किया है। एक नए विकसित टेपर प्रोफाइल नकल के साथ विस्तृत परीक्षण भी किए गए थे। अअमासं ने यात्रियों की अवधारणा से निकटता से मेल खाने वाले परीक्षणों से फिजियोलॉजिकल जर्क परसेप्शन परिणामों के निर्धारण के लिए सॉफ्टवेयर विकसित किया। आर्टिक्यूलेशन, ड्राफ्ट गियर प्रीलोड और टेपर प्रोफाइल नकल के साथ मुख्य डिजाइन सुधारों की पहचान की गई थी। रेडियल आर्टिक्यूलेशन, गोलाकार आर्टिक्यूलेशन और टेपर नकल प्रोफाइल की विस्तृत डिजाइन विकसित की गई, उनका विनिर्माण किया गया और टाइप परीक्षण किया गया। जांच रिपोर्ट और सिफारिशें रेलवे बोर्ड को विचारार्थ प्रस्तुत कर दी गई हैं।

अवसंरचना

'कवच' के लिए एलटीई (लॉन्ग टर्म इवोल्यूशन) टॉवर डिजाइन: भारतीय रेल ने अपने संपूर्ण नेटवर्क पर कवच (स्वदेशी रूप से विकसित स्वचालित गाड़ी सुरक्षा प्रणाली), एक यूएचएफ और एलटीई (दीर्घकालिक विकास) आधारित मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार स्थापित करने की योजना बनाई है। यह राष्ट्रीय महत्व की परियोजना है और इससे भारतीय रेल के नेटवर्क पर विश्वस्तरीय दक्षता, संरक्षा और सुरक्षा प्राप्त करने में मदद मिलेगी। उपर्युक्त प्रौद्योगिकी के लिए नियमित अंतराल पर रेलपथ के समांतर संचार टावर स्थापित करना अपेक्षित होता है। हाल ही में, अअमासं ने अधिकांश साइट की स्थितियों और उनकी डिजाइन आधार रिपोर्टों को कवर करने के लिए ऊंचाई, टावरों के प्रकार (लैटिस प्रकार और मोनोपोल प्रकार) और फाउंडेशनों के बारह संयोजनों के डिजाइन और आरेख पूरे किए हैं।

समर्पित परीक्षण ट्रैक: चल स्टॉक प्रमाणन (यूआईसी-518/ईएन-14363), चल स्टॉक/रेलपथ/एसएंडटी/ओएचई घटकों के त्वरित परीक्षण और विभिन्न अन्य प्रकार के विशेष अध्ययनों की अंतर्राष्ट्रीय पद्धति के अनुसार दोलन परीक्षण करने के लिए एक समर्पित परीक्षण ट्रैक उत्तर पश्चिम रेलवे के जोधपुर मंडल के गुढ़ा साल्ट और तथाना मिथरी स्टेशन के बीच परित्यक्त एमजी सरेखण के समांतर निर्माणाधीन है। यह कार्य अअमासं के तकनीकी मार्गदर्शन में मप्रअ/निर्माण/उपरे द्वारा निष्पादित किया जा रहा है। अअमासं द्वारा संस्थानिक रूप से टेस्ट ट्रैक की डिजाइन को अंतिम रूप दे दिया गया है। समर्पित परीक्षण ट्रैक की कुल लंबाई 58.52 किलोमीटर है।

परीक्षण ट्रैक के लाभ इस प्रकार हैं:

- 200 किमी प्रति घंटे तक की उच्च गति के लिए परीक्षण।
- परीक्षणों के लिए सीआरएस मंजूरी अपेक्षित नहीं है।
- कम परीक्षण समय: 20-30 दिनों की तुलना में 8-12 दिन (लगभग)
- चल स्टॉक और अवसंरचना के घटकों के लिए त्वरित परीक्षण सुविधा।
- चल स्टॉक और अन्य अवसंरचना मदों की नए डिजाइनों का शीघ्रतर समावेशन (8 से 24 महीने की बचत)। (गति प्रमाण पत्र, सीआरएस मंजूरी, जीएम मंजूरी आदि की आवश्यकता नहीं)
- मेनलाइन ट्रैक की लाइन क्षमता और अर्जन क्षमता से समझौता नहीं किया गया (125 से 150 किमी पर लगभग 40 पथ)।

छह लेन वाले राजमार्गों की आवश्यकता की पूर्ति के लिए बो स्ट्रिंग गर्डर टाइप आरओबी डिजाइन:

- एनएचएआई के सहयोग से छह लेन वाले राजमार्गों की आवश्यकता की पूर्ति के लिए

चार स्पैन अर्थात् 72 मीटर, 60 मीटर, 56 मीटर, 48 मीटर के लिए बो स्ट्रिंग गर्डर टाइप के डिजाइन विकसित किए गए हैं। अब, अअमासं ने कुल 21 अदद बो स्ट्रिंग टाइप गर्डरों का मानकीकरण किया है।

- मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे के जंग प्रवण क्षेत्रों के लिए 12.3 मीटर, 15.3 मीटर और 15.6 मीटर की डेक चौड़ाई के लिए 30 मीटर और 36 मीटर स्पैन के लिए स्टेनलेस स्टील आरओबी (कंपोजिट गर्डर टाइप) भी विकसित किए गए हैं।

परिचालनिक दक्षता

डब्ल्यूएपी-7एचएस रेल इंजन का विकास: अअमासं ने गियर अनुपात को 3:6 से बदलकर 3:18 करके डब्ल्यूएपी 7एचएस को 160 किमी प्रति घंटे तक अपग्रेड किया है। इसमें बेहतर लाइन क्षमता का उपयोग किया जाता है और इसका उपयोग उच्च गति यात्री गाड़ी परिचालन के लिए किया जाता है। इससे 14.5 टन वजन कम हो जाता है।

डब्ल्यूएजी-9एचएच रेल इंजन का विकास: अअमासं ने भारत सरकार की मेक-इन-इंडिया पहल के तहत 100 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से चलने में सक्षम 9000 एचपी रेल इंजन विकसित किया है। नए डिजाइन किए गए रेल इंजन में उच्च गति पर बेहतर त्वरण होता है और मालगाड़ियों को पर्याप्त शक्ति मिलना सुनिश्चित होता है जिससे लाइन क्षमता का बेहतर उपयोग होता है। इसका उपयोग भारतीय रेल और डीएफसी पर मालगाड़ी परिचालन के लिए किया जा रहा है।

नए संशोधित हाई स्पीड ऑटोमोबाइल कैरियर (एनएमजीएचएस) का विकास: सेवा-मुक्त किए जा रहे आईसीएफ सवारी डिब्बों से 110 किमी प्रति घंटे की गति से ऑटोमोबाइल, दोपहिया वाहन और पार्सलों के परिवहन के लिए एक ऑटोमोबाइल कैरियर कोच अअमासं द्वारा डिजाइन किया गया है। इन पुराने सवारी डिब्बों को प्लेटफार्मों से एंड लोडिंग और साइड लोडिंग के प्रावधान के साथ कम लागत पर रूपांतरित किया जा सकता है और इनकी गति क्षमता 110 किमी प्रति घंटा होगी। यह देश भर में ऑटोमोबाइल के सुरक्षित और लागत प्रभावी परिवहन के लिए ऑटोमोबाइल उद्योग की महत्वपूर्ण आवश्यकता को पूरा करेगा।

स्वदेश में विकास

फाइबर ब्रैग ग्रेटिंग (एफबीजी) आधारित वाइल्ड प्रणाली का विकास: अअमासं ने भारतीय विज्ञान संस्थान (आईआईएससी) और एक संबद्ध स्टार्ट-अप (मैसर्स लैब टू मार्केट) के साथ निकट सहयोग से फाइबर ब्रैग ग्रेटिंग (एफबीजी) आधारित वाइल्ड प्रणाली विकसित की है। बैंगलोर मंडल के एलसी-15 और एलसी-130 में सिस्टम डिजाइन, लैब प्रोटोटाइप और प्रोटोटाइप की संस्थापना जैसी प्रमुख गतिविधियां की गई हैं और उन्होंने कार्य करना शुरू कर दिया है। विभिन्न प्रकार के सेंसर का उपयोग करके परिसंपत्ति की वास्तविक समय की स्थिति की निगरानी के आधार पर निवारक अनुरक्षण व्यवस्था पर स्विच करने के लिए भारतीय रेल द्वारा किए जा रहे प्रयासों के अनुरूप अअमासं, आईआईएससी बैंगलोर और लैब टू मार्केट द्वारा प्रणाली के व्यावसायीकरण के लिए संयुक्त पेटेंट दायर किया गया है जिसे अंतिम रूप दिया जा रहा है।

हाइड्रोजन ईंधन सेल आधारित 1200 किलोवाट डेमू के लिए विशिष्टि का विकास: अअमासं ने 'हाइड्रोजन ईंधन सेल आधारित डीपीआरएस 1200 किलोवाट डेमू के विकास' के लिए तकनीकी विशिष्टियां तैयार की हैं। यह एक नई तकनीक है और इस परियोजना के लिए आरंभ में हाइड्रोजन ईंधन सेल आधारित प्रणाली के साथ उत्तर रेलवे के सोनीपत-जींद खंडों के बीच संचालित 1200 किलोवाट डेमू के रेट्रो फिटमेंट पर विचार किया गया है। हाइड्रोजन कम रखरखाव और प्रबंधनीय कार्बन फुटप्रिंट के साथ डीजल (43 एमजे/किग्रा) की तुलना में उच्च ऊर्जा ईंधन (120 एमजे/किग्रा) है। प्रस्तावित हाइब्रिड बिजली प्रणाली में, प्राथमिक ऊर्जा स्रोत प्रोटॉन एक्सचेंज मेम्ब्रेन फ्यूल

सेल (पीईएमएफसी) है और अधिकतम व औसत बिजली की आवश्यकता को पूरा करने के लिए द्वितीयक ऊर्जा स्रोत बैटरी बैंक होगा। मैसर्स मेधा को 30 महीने की समापन अवधि के साथ एलओए जारी किया गया है।

ब्रॉड गेज फ्लैट न्यूमैटिक स्टील वी - ग्रूव (बीएफएनवी) वैगन का विकास: अअमासं ने वी - ग्रूव (बीएफएनवी) के साथ ब्रॉड गेज फ्लैट वैगन का डिजाइन विकसित किया है। इस वैगन पर साइडों से लदान किया जा सकता है जो ओएचई क्षेत्र में शीघ्र लदान के लिए लाभकारी है, और विशेष रूप से डिजाइन किए गए लॉकिंग आर्म के साथ 1900 मिमी तक सीआर/एचआर कॉइल के परिवहन के लिए उपयुक्त है।

160 किमी प्रति घंटे की गति के लिए 2×25 केवी एसी ओएचई/पीएसआई प्रणाली का डिजाइन: मुंबई-दिल्ली और कोलकाता-दिल्ली राजधानी मार्गों पर गाड़ी की गति को 160 किमी प्रति घंटे तक बढ़ाने के लिए, 25 केवी एसी ओएचई के उन्नयन के लिए मौजूदा ओएचई संरचनाओं की उपयुक्तता की जांच के लिए दिशानिर्देश जारी किए गए हैं। 2×25 केवी एसी ओएचई के लिए अपेक्षित सभी प्रमुख उपकरणों के लिए विशिष्टियां जारी कर दी गई हैं। 2×25 केवी प्रणाली के लिए 15 अदद पीएसआई मदों के विकास के लिए विक्रेता की पहचान की गई थी। विक्रेता के लिए 12 मदों को विकसित किया गया है और शेष 3 मदें (जिनकी विशिष्टियां संशोधित की गई थीं) डिजाइन ड्राइंग/प्रोटोटाइप परीक्षण चरण में हैं। क्षेत्रीय रेलों द्वारा तनाव को 1000 केजीएफ से बढ़ाकर 1200 केजीएफ करने का ओएचई कार्य प्रगति पर है। टीएसएस एसपी एसएसपी कनेक्टर और केबल ट्रेंच के लिए पीएसआई दिशानिर्देश जारी कर दिए गए हैं और 59 अदद ड्राइंग जारी कर दिए गए हैं।

परामर्श

हाई राइज ओएचई के लिए आईआरएसओडी (बीजी) एसीएस 21 में संशोधन प्रस्तावित: अअमासं ने हाई राइज ओएचई की आवश्यकता की समीक्षा की है और संपर्क तार की ऊंचाई को 7570 मिमी से घटाकर 7270 मिमी करने का भी प्रस्ताव दिया है। उपरोक्त के अलावा, मार्ग में आने वाली सभी मुख्य अवसंरचना जैसे आरओबी/एफओबी आदि के आयाम की भी समीक्षा की गई और अअमासं ने 13.09.2021 को रेलवे बोर्ड को आरओबी/एफओबी की ऊंचाई को 8050 मिमी/8430 मिमी के स्थान पर कम करके 7870 मिमी/8250 मिमी करने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। प्रस्तावित संशोधन से नए आरओबी और एफओबी की ऊंचाई को कम करने में मदद मिलेगी, जिसके परिणामस्वरूप निर्माण में काफी बचत होगी। इसके परिणामस्वरूप, वर्तमान में बेहतर संग्रह के साथ-साथ अनुरक्षण में भी आसानी होगी।

जाँच एवं परीक्षण

चल स्टॉक का परीक्षण: अअमासं ने पिछले वित्त वर्ष के दौरान विभिन्न प्रकार के चल स्टॉक की शुरुआत के लिए रिकॉर्ड गति परीक्षण किए हैं और गति प्रमाण पत्र जारी किए हैं, जिनका विवरण निम्नानुसार है: -

- **महानगर:** कानपुर, पुणे और गुजरात मेट्रो के लिए दोलन परीक्षण, आपातकालीन ब्रेक दूरी (ईबीडी) और स्थैतिक परीक्षण किए गए हैं।
- **सवारी डिब्बे:** 160 केएन एयर स्प्रिंग, आईसीएफ ऑटोमोबाइल कैरियर कोच (एनएमजीएचएस), डबल डेकर चेयर कार, 12 कार एसी ईएमयू रेक के साथ एलएचबी सवारी डिब्बों के लिए दोलन परीक्षण किए गए हैं।
- **वैगन:** ट्रिपल स्टैक कंटेनर, बॉक्सएनएम 1 (डीएफसीसीआईएल), बीसीएनएचएल, बीसीएनएम 1, बीसीएनएएम और वैगन फॉर स्टील कॉइल (बीएफएनवी) के लिए दोलन परीक्षण किए गए हैं।

- **इंजन और ट्रैक मशीनें:** ट्रैक मशीनों के लिए दोलन परीक्षण- सीडीसी -16 डब्ल्यू, बीआरएम एसपीआरएसपीजेड, भेल का 9000 एचपी लोको और डब्ल्यूएजी 9 एच के लिए आईडब्ल्यूएस का कमीशनिंग परीक्षण किया गया है।

यूआईसी-518/ईएन 14363:2016 का कार्यान्वयन: भारतीय रेल वर्तमान में भारतीय रेल पर नियमित परिचालन के लिए स्वीकृति देने से पहले चल स्टॉक की संरक्षा और आराम के स्तरों के आकलन के लिए वर्षों के अनुभव से विकसित किए गए मानदंडों का उपयोग करती है। अधिक उन्नत रेलवे जैसे कि यूरोपीय रेलवे किसी न किसी रूप में अधिक सांख्यिकीय मूल्यांकन आधारित दृष्टिकोण अपनाती है जो परिवर्तनशील परिस्थितियों में वाहन के प्रमुख व्यवहार को देखते हैं। उच्च गति पर चल स्टॉक के मूल्यांकन के लिए, अंतर्राष्ट्रीय मानक यूआईसी-518/ईएन-14363 के कार्यान्वयन के लिए एक परियोजना शुरू की गई है। इससे अंतर्राष्ट्रीय बाजारों के लिए भारत में विकसित चल स्टॉक स्थापित करने में भी मदद मिलेगी। भारतीय रेल जून, 2022 तक एन 14363 मानकों पर स्विच करेगी।

ट्रैक रिकॉर्डिंग: यातायात की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए टीएमएम निदेशालयों द्वारा भारतीय रेल के रेलपथ की आवधिक निगरानी की जाती है। अअमासं के परीक्षण निदेशालय में विभिन्न प्रकार के परीक्षण भी शामिल हैं जैसे दोलन परीक्षण, कपलर फोर्स, नियंत्रणीयता, ईबीडी, आरएंडपी और जर्क परीक्षण, सीओसीआर परीक्षण, टीएम रन, स्क्वीज टेस्ट, विशेष परीक्षण और अध्ययन।

वित्त वर्ष के दौरान, अअमासं के टीएमएम निदेशालय द्वारा 1,45,668 किमी की ट्रैक रिकॉर्डिंग पूरी कर ली गई है।



नया पैदल पार पुल, इतवारी, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे

पर्यावरण प्रबंधन



चक्रधरपुर, दक्षिण पूर्व रेलवे में स्थापित सौर ऊर्जा पैनल

रेलवे यातायात का सबसे कम प्रदूषण करने वाला साधन है। रेल परिचालन को पर्यावरण हितैषी बनाने के निरंतर प्रयास किए जा रहे हैं। इस दिशा में उठाए गए कुछ महत्वपूर्ण कदमों का आगे आने वाले पैरा में उल्लेख किया गया है।

भारतीय रेल में हरित ऊर्जा पहल

सौर ऊर्जा

ऊर्जा का एक महत्वपूर्ण उपभोक्ता होने के नाते, भारतीय रेल ने कम से कम पर्यावरणीय प्रभावों के साथ एक ऊर्जा प्रणाली को प्राप्त करने और साकार करने के लिए लागत प्रभावी विकल्पों की पहचान करने के लिए खुद को प्रतिबद्ध किया है, जिससे प्राथमिकता पर नवीकरणीय ऊर्जा को अपनाकर कार्बन उत्सर्जन में कमी आई है।

इसके भाग के रूप में, भारतीय रेल में 140.85 मेगावाट सौर संयंत्र (रूफ टॉप पर 134.15 मेगावाट + भूमि पर 6.7 मेगावाट) मार्च, 2022 तक पहले ही चालू किए जा चुके हैं। मार्च, 2022 तक कुल 1743 रेलवे स्टेशनों और सेवा परिसरों में सौर रूफटॉप संयंत्र मुहैया कराए गए हैं। इसके अतिरिक्त, भारतीय रेल ने 'परिवहन के हरित माध्यम' के रूप में अपनी कर्षण शक्ति आवश्यकता के लिए भूमि आधारित सौर संयंत्रों की संस्थापना के लिए अपने अनुपयोगी खाली भू-खण्ड का उपयोग करने की योजना बनाई है। इसके लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं:



दुधवा राष्ट्रीय उद्यान, पूर्वोत्तर रेलवे

- दो प्रायोगिक परियोजनाओं को पहले ही सफलतापूर्वक चालू कर दिया गया था:
  - उत्तर रेलवे में पानीपत के पास दिवाना में 2 एमडब्ल्यूपी के सौर संयंत्र को सफलतापूर्वक सितंबर, 2020 में चालू किया गया।
  - भेल के माध्यम से बीना में 1.7 मेगावाट क्षमता वाला सौर संयंत्र, सौर ऊर्जा को सीधे 25 केवी एसी कर्षण प्रणाली में भेजा जाएगा। जुलाई, 2020 में सफलतापूर्वक चालू किया गया।

पवन ऊर्जा

- भारतीय रेल ने 103.4 मेगावाट पवन आधारित बिजली संयंत्र संस्थापित किए हैं।
- तमिलनाडु में 10.5 मेगावाट (गैर-कर्षण के लिए) और 10.5 मेगावाट (कर्षण के लिए) क्षमता, राजस्थान में 26 मेगावाट (कर्षण के लिए) क्षमता, 6 मेगावाट (गैर-कर्षण के लिए) और महाराष्ट्र में 50.4 मेगावाट (कर्षण के लिए) क्षमता का पवन आधारित ऊर्जा संयंत्र संस्थापित किया गया है।

ऊर्जा संरक्षण

- विभिन्न ऊर्जा संरक्षण (गैर-कर्षण) प्रयासों के कार्यान्वयन से सार्थक परिणाम मिल रहे हैं क्योंकि पिछले 5 वर्षों के दौरान ऊर्जा की खपत पिछले 5 वर्षों के दौरान संबद्ध भार में वृद्धि के बावजूद लगभग स्थिर रही।
- रेलवे कर्मचारियों के बीच ऊर्जा दक्षता और संरक्षण पहलों के बारे में जागरूकता फैलाने के लिए 14 दिसंबर को ऊर्जा संरक्षण दिवस के दौरान प्रत्येक वर्ष ऊर्जा संरक्षण सप्ताह मनाया जा रहा है।



मेंहदीपाथर पाथर रेलवे स्टेशन, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे पर स्थापित सौर पैनल



हरित पहल, पश्चिम मध्य रेलवे

- विभिन्न ऊर्जा कुशल प्रौद्योगिकियों और ऊर्जा संरक्षण उपायों को अपनाने के लिए रेल मंत्रालय और क्षेत्रीय रेलों के निरंतर प्रयासों के परिणामस्वरूप इस वर्ष 11 राष्ट्रीय ऊर्जा संरक्षण पुरस्कार (एनईसीए) प्राप्त हुए हैं।
- सभी रेलवे स्टेशनों पर 100 प्रतिशत एलईडी प्रकाश व्यवस्था की गई है। इसके द्वारा, भारतीय रेल दुनिया भर में एक प्रमुख रेलवे बन गई है जिसके सभी स्टेशनों पर 100% एलईडी प्रकाश की व्यवस्था है।
- कार्यालयों, अनुरक्षण डिपो आदि सहित सभी रेलवे प्रतिष्ठानों में भी 100 प्रतिशत एलईडी प्रकाश व्यवस्था उपलब्ध कराई गई है और सभी आवासीय क्वाटरों में भी 100 प्रतिशत एलईडी लाइटें लगवाई गई हैं।

सहायक पावर यूनिट (एपीयू)- एपीयू बैटरी चार्ज करने के लिए एक कंप्रेसर और अल्टरनेटर के लिए युग्मित एक छोटे से डीजल इंजन से युक्त एक स्वत:पूर्ण इकाई है। इसकी अपनी नियंत्रण प्रणाली और एक्सेसरीज हैं तथा इंजन के मौजूद नियंत्रण प्रणाली से एकीकृत है। एपीयू प्रणाली में, जब इंजन 10 मिनट से अधिक समय तक निष्क्रिय खड़ा होता है तो मुख्य इंजन बंद हो जाता है और 25 एचपी इंजन शुरू हो जाता है और बैटरियों एवं एयर ब्रेक पाइपों को चार्ज करता है। एपीयू का डीजल इंजन मुख्य इंजन द्वारा 25 लीटर की तुलना में केवल 3 लीटर डीजल प्रति घंटे का उपभोग करता है। एपीयू फिटिंग वाले प्रत्येक इंजन से केवल ईंधन तेल में ही 20 लाख प्रति वर्ष की संभावित बचत होगी। मरवाहा संयंत्र में निर्मित किए जा रहे सभी नए डीजल इंजनों में एपीयू यूनिट लगाई गई हैं।

वृक्षारोपण



कोयम्बटूर, दक्षिण रेलवे के समीप गोमनगालम पर दक्षिण रेलवे द्वारा निर्मित पवन चक्की संयंत्र

2021-22 के दौरान रेलवे ने 72 लाख पेड़ों का सामूहिक वृक्षारोपण किया। रेलवे ने पहले ही राज्य वन विभागों के साथ क्षेत्रीय रेलों द्वारा किए गए पर्यावरण और वन मंत्रालय के साथ एक मॉडल समझौते को अंतिम रूप दे दिया है। इसके अलावा, अब सभी क्षेत्रीय रेलों को पर्यावरण संबंधी मामले को सभी अनुमानों में 1 प्रतिशत का प्रावधान करने के अनुदेश दे दिए गए हैं। इससे वृक्षारोपण की लागत को पूरा करने में सहायता मिलेगी। ऐसे में, रेलें अधिक से अधिक पेड़ लगाने का पूरा प्रयास कर रही हैं।

इसके अलावा, समूह ग और घ कोटि के रेलवे कर्मचारियों को रेलवे की भूमि पर 'अधिक अन्य उपजाओ' योजना के तहत सब्जियां, फसलें आदि उगाने के लिए भी लाइसेंस दिया गया है।



हरित पहल, सवारी डिब्बा कारखाना

कार्मिक

औद्योगिक संबंध

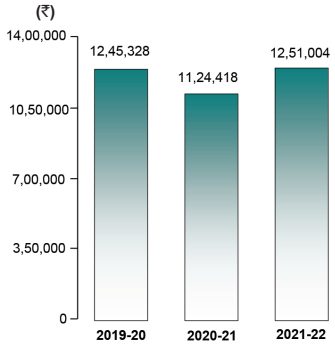
भारतीय रेलों में औद्योगिक संबंध 2021-22 के दौरान सौहार्दपूर्ण रहे। मान्यता प्राप्त परिसंघों/संघों ने सभी महत्वपूर्ण बैठकों में भाग लिया है जिसके परिणामस्वरूप भारतीय रेल के कारपोरेट उद्देश्यों को प्राप्त करने में रेल कर्मचारियों की प्रभावी और सार्थक भागीदारी हुई।

कर्मचारियों की संख्या

31.03.2021 की तुलना में 31.03.2022 को रेल कर्मचारियों (एमटीपी/रेलवे को छोड़कर) का वर्ग-वार और विभाग-वार ब्यौरा निम्नानुसार है:

ग्रुप-वार ब्यौरा	31.3.2021 की स्थिति के अनुसार	**31.3.2022 की स्थिति के अनुसार**
ग्रुप 'क'	11,188*	**10,789**
ग्रुप 'ख'	7,360	**7,533**
ग्रुप 'ग'		
(i) कारखाना और कारीगर कर्मचारी	1,26,744	**1,23,701**
(ii) रनिंग कर्मचारी	1,39,974	**1,47,548**
(iii) अन्य कर्मचारी	9,57,457*	**9,23,311**
ग्रुप 'घ'		
(i) कारखाना और कारीगर कर्मचारी	$	**$**
(ii) अन्य कर्मचारी	$	**$**
कुल जोड़	12,42,723*	**12,12,882**
*संशोधित		
$ पूर्ववर्ती ग्रुप घ का ग्रुप ग में विलय		
विभाग-वार ब्यौरा	31.3.2021 की स्थिति के अनुसार	
प्रशासन	33,224*	**31,937**
लेखा	21,239*	**19,758**
इंजीनियरी	2,90,776	**2,81,205**
सिगनल और दूर-संचार	63,361	**61,816**
परिवहन	1,53,937	**1,48,677**
वाणिज्य	73,012	**71,331**
यांत्रिक इंजीनियरी	2,96,927	**2,83,563**
भंडार	17,586	**16,331**
बिजली	1,81,656*	**1,90,469**
चिकित्सा	33,861	**32,679**
रे.सु.ब.	69,314	**67,337**
निर्माण	-	**-**
रेलवे बोर्ड/अन्य रेलवे कार्यालय, आरपीएसएफ सहित	7,830*	**7,779**
कुल	12,42,723*	**12,12,882**
*संशोधित		

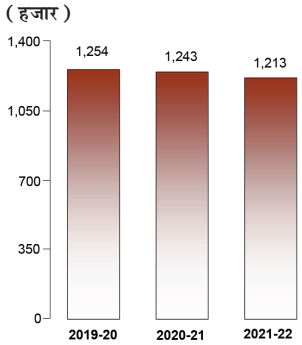
प्रति कर्मचारी वार्षिक औसत वेतन





छात्रावास, आईआरआईटीएम

कर्मचारियों की संख्या



वेतन बिल:

पेंशन आदि सहित मजदूरी बिल में गत वर्ष की तुलना में 8.54% की वृद्धि दर्ज करते हुए 11,935.77 करोड़ रु. की वृद्धि हुई जिससे यह 1,51,754.02 करोड़ रु. हो गई। प्रति कर्मचारी औसत मजदूरी 11,24,418 रु. प्रति वर्ष से 11% बढ़कर 12,51,004 रु. प्रति वर्ष हो गई। ओपन लाइन (पेंशन और ग्रेच्युटी के भुगतान को छोड़कर) पर कर्मचारी लागत का साधारण संचालन व्यय (मु.आ.नि. और पेंशन निधि में विनियोग को छोड़कर) से अनुपात 64% था। 31 मार्च को कर्मचारियों की कुल संख्या और पिछले दो वर्षों में प्रति कर्मचारी औसत वार्षिक मजदूरी नीचे दी गई है:

	2020-21	**2021-22**
कार्मिकों की कुल संख्या (हजार में)	1,243*	**1,213**
प्रति कर्मचारी औसत वार्षिक वेतन (रु. में)	11,24,418*	**12,51,004**

*संशोधित

अनुसूचित जाति (अ.जा.) और अनुसूचित जनजाति (अ.ज.जा.) का प्रतिनिधित्व:

पिछले वर्ष की तुलना में वर्ष 2021-22 के लिए भारतीय रेल (एमटीपी रेलवे को छोड़कर) पर अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों का प्रतिनिधित्व नीचे दिया गया है:

	अनुसूचित जाति के कर्मचारियों की संख्या		अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों की संख्या	
	31.3.2021 की स्थिति के अनुसार	**31.3.2022 की स्थिति के अनुसार**	31.3.2021 की स्थिति के अनुसार	**31.3.2022 की स्थिति के अनुसार**
ग्रुप क	1,407(12.51)	**1,468(13.61)**	785(6.98)	**780(7.23)**
ग्रुप ख	1,168(15.87)	**1,175(15.60)**	509(6.92)	**497(6.60)**
ग्रुप ग #	2,02,907(16.45)	**1,96,647(16.46)**	94,376(7.65)	**92,294(7.73)**
कुल जोड़	2,05,482(16.41)	**1,99,290(16.43)**	95,670(7.64)	**93,871(7.74)**

पूर्ववर्ती ग्रुप 'घ' सहित

नोट: कोष्ठक में उल्लिखित आंकड़े कर्मचारियों की कुल संख्या से अजा/अजजा के कर्मचारियों का प्रतिशत दर्शाते हैं।

आरक्षण संबंधी मामलों के निपटान अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के कर्मचारियों द्वारा उनकी सेवा संबंधी मामलों से संबंधित शिकायतों की देखरेख के लिए प्रत्येक मंत्रालय/रेलवे/जोन/मंडल/कारखाने/उत्पादन इकाई के स्तर पर एक पूर्णतया समर्पित आरक्षण कक्ष मौजूद है।

रेलवे भर्ती बोर्ड

2021-22 के दौरान, भारत में 21 रेल भर्ती बोर्डों द्वारा 3,188 उम्मीदवारों के पैनल मांगकर्ता रेलों/उत्पादन इकाइयों को भेजे गए हैं।

उत्पादकता संबद्ध बोनस:

वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान, भारतीय रेल के सभी अराजपत्रित रेल कर्मचारियों को (रे.सु.ब./रे.सु.वि.ब. के कर्मचारियों को छोड़कर) 78 दिन का उत्पादकता संबद्ध बोनस (पीएलबी) स्वीकृत किया गया। इससे लगभग 11,27,567 रेलवे कर्मचारी लाभान्वित हुए। इसके अलावा, वर्ष 2021-22 के लिए रेल सुरक्षा बल/रेल सुरक्षा विशेष बल के समूह 'ग' एवं 'घ' के कर्मचारियों को 30 (तीस) दिन की परिलब्धियों के बराबर तदर्थ बोनस स्वीकृत किया गया। उत्पादकता संबद्ध बोनस और तदर्थ बोनस दोनों का भुगतान 7,000 रु. प्रतिमाह की बढ़ी हुई दर पर किया गया है। उत्पादकता संबद्ध बोनस और तदर्थ बोनस के लिए वित्तीय निहितार्थ क्रमशः लगभग 1,832.09 करोड़ रु. और 46.32 करोड़ रु. था।



राष्ट्रीय प्रतियोगिता, पूर्वोत्तर रेलवे में पूर्वोत्तर रेलवे के खिलाड़ियों का उत्कृष्ट प्रदर्शन

मानव संसाधन विकास (एचआरडी) तथा जनशक्ति योजना

प्रशिक्षण



भारतीय रेल परिवहन प्रबंधन संस्थान, आईआरआईटीएम

राजपत्रित और अराजपत्रित कर्मचारियों के लिए अलग-अलग प्रशिक्षण केंद्र हैं। भारतीय रेलों में स्थित ये प्रशिक्षण केंद्र विभिन्न प्रकार के प्रशिक्षण प्रदान करते हैं अर्थात् परिवीक्षाधीन/प्रारंभिक प्रशिक्षण (अर्थात् एक कार्यभार ग्रहण करने से पहले), पदोन्नति प्रशिक्षण (अर्थात् पदोन्नति पर), पुनश्चर्या प्रशिक्षण (अर्थात-करियर के मध्य में प्रौद्योगिकी के क्षेत्र में नए विकास की शुरुआत पर) और विशेषीकृत प्रशिक्षण (विशेष पाठ्यक्रमों के लिए)। 2021-22 के दौरान लगभग 4,75,000 अराजपत्रित कर्मचारियों को विभिन्न प्रकार के जैसे प्रारंभिक, पदोन्नति, पुनश्चर्या, विशेषीकृत प्रशिक्षण प्रदान किए गए हैं।

प्रौद्योगिकी में परिवर्तन/उन्नति, सेवाओं की गुणवत्ता और परिचालन की संरक्षा से उत्पन्न चुनौतियों का सामना करने के लिए मानव संसाधनों को प्रशिक्षित करने के लिए महत्वपूर्ण कदम उठाए गए हैं। इनमें शामिल हैं:-

क) सभी संरक्षा कोटि के रेलवे कर्मचारियों को उनके करियर के विभिन्न चरणों में संरचित प्रशिक्षण दिया जाता है। निर्धारित आवधिकता के अनुसार विस्तृत प्रशिक्षण मॉड्यूल प्रत्येक कोटि के लिए प्रारंभिक/पदोन्नति चरणों में पुनश्चर्या पाठ्यक्रमों और विशेषीकृत प्रशिक्षण पाठ्यक्रमों के साथ उपलब्ध हैं जो अधिक व्यावहारिक पहलुओं पर जोर देते हैं जो उन्हें प्रौद्योगिकी स्थानांतरण और कौशल उन्नयन को आत्मसात करने में मदद करता है। इन मॉड्यूल को कार्यशैली में तकनीकी बदलावों को ध्यान में रखते हुए अपडेट किया जाता है। लोको कर्मचारियों की तरह संरक्षा कर्मचारी भी सिमुलेशन प्रशिक्षण से गुजरते है। प्रशिक्षणार्थियों को ऑनलाइन प्रशिक्षण सामग्री भी उपलब्ध कराई जा रही है।

ख) गाड़ी परिचालन में शामिल सभी अग्रिम पंक्ति के कर्मचारियों को खतरे की आशंका और आपात प्रतिक्रिया पर एक दिन का विशेष संक्षिप्त प्रशिक्षण दिया जाता है। सहायक लोको पायलटों, एसी अटेंडेंट्स और अन्य रनिंग स्टाफ के लिए प्रारंभिक और आवधिक पुनश्चर्या कोर्स में अग्निशमन और अग्निशामक यंत्रों के उपयोग संबंधी प्रशिक्षण पाठ्यक्रमों को शामिल करने के लिए रनिंग स्टाफ के लिए प्रशिक्षण मॉड्यूल भी तैयार किया गया है। संरक्षा कर्मचारियों को राहत, बचाव और पुनर्वास (तीन 'आर') पर जोर देते हुए प्राथमिक चिकित्सा और आपदा प्रबंधन पर विशेष प्रशिक्षण दिया जाता है। प्रशिक्षण केंद्रों में योग और ध्यान पाठ शुरू किए गए हैं, जिनका उद्देश्य रेल कर्मचारियों को अपनी नौकरी से जुड़े तनाव को दूर करने में मदद करना है। प्रशिक्षण केन्द्रों द्वारा संचालित कुछ अन्य विशेषीकृत पाठ्यक्रमों में पर्यवेक्षकों के लिए प्रबंधन विकास कार्यक्रम, रेलपथ पर्यवेक्षकों के लिए संरक्षा उन्मुख पाठ्यक्रम, गार्ड और ड्राइवरों के लिए एयर ब्रेक परिचालन प्रशिक्षण, कनिष्ठ अभियंताओं/वरिष्ठ अनुभाग अभियंताओं (रेलपथ)/पुल/निर्माण कार्य के लिए पुलों का निरीक्षण और पुनर्वास शामिल हैं।

ग) संस्थानिक प्रशिक्षण के अलावा, रेलवे कर्मचारियों को प्रौद्योगिकी के अंतरण के तहत विदेश में प्रशिक्षणों के लिए भी भेजा जाता है और भारत के भीतर अग्रणी प्रशिक्षण संस्थानों के माध्यम से भी जानकारी प्रदान की जाती है।



मदुरे-बोदिनायकनूर बडे आमान खण्ड में नवनिर्मित आंडिपट्टी रेलवे स्टेशन

प्रशिक्षुता प्रशिक्षण

प्रशिक्षण अवसंरचना स्थापित करने के लिए राजकोष पर कोई अतिरिक्त बोझ डाले बिना प्रतिष्ठान में प्रशिक्षण सुविधाओं का उपयोग करके उद्योग के लिए कुशल जनशक्ति तैयार करने के



कोविड- 19 टीकाकरण अभियान, उत्तर रेलवे

लिए प्रशिक्षुता प्रशिक्षण सबसे प्रभावी तरीकों में से एक है। प्रशिक्षुता प्रशिक्षण के बाद लोग नियमित रोजगार के समय आसानी से औद्योगिक वातावरण में ढल सकते हैं। प्रशिक्षुता प्रशिक्षण के अन्य लाभ इस प्रकार हैं:

- प्रशिक्षण की बेहतर गुणवत्ता, अनुभव आधारित सीख और रोजगार क्षमता में वृद्धि।
- प्रशिक्षुओं को कौशल को कार्य में उपयोग करने का एक वास्तविक अवसर प्रदान करता है और उन्हें कार्य के माहौल में आत्मविश्वास हासिल करने में मदद करता है।

भारतीय रेल को प्रशिक्षुओं की नियुक्ति में उत्कृष्ट योगदान के लिए ''प्रशस्ति पत्र'' से भी सम्मानित किया गया है।

प्रशिक्षण मॉड्यूल

प्रौद्योगिकी उन्नयन और रोजगार की बदलती आवश्यकताओं को देखते हुए सभी विभागों के मौजूदा प्रशिक्षण मॉड्यूल की समीक्षा करने की आवश्यकता थी। इसलिए, सभी विभागों जैसे यातायात, वाणिज्यिक, विद्युत, सिविल, यांत्रिक, कार्मिक, सिग्नल और दूरसंचार तथा वित्त के मौजूदा प्रशिक्षण मॉड्यूल का पुनरीक्षण, अद्यतन किया गया और रेलवे की वेबसाइट पर अपलोड किया गया। इन प्रशिक्षण मॉड्यूलों को ऑनलाइन माध्यम में बदल दिया गया है और इसे अपलोड कर दिया गया है।

ऑनलाइन प्रशिक्षण

विभिन्न कोटि के कर्मचारियों के लिए प्रशिक्षण सामग्री को भी पावरपॉइंट प्रेजेंटेशन, पीडीएफ दस्तावेजों और व्याख्यान के वीडियो आदि के रूप में ऑनलाइन माध्यम में परिवर्तित किया गया है। इन प्रशिक्षण सामग्रियों को अब रेलवे कर्मचारी अपने दूरस्थ तैनाती स्थान से भी देख सकते हैं। अधिकांश प्रशिक्षण अब ऑनलाइन/मिश्रित माध्यम में आयोजित किए जा रहे हैं।

भारतीय रेल चिकित्सा सेवा

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

2,559 चिकित्सा अधिकारियों और 37,087 पैरामैडिकल कर्मचारियों की स्वीकृत संख्या के साथ यह विश्व की सबसे बड़ी औद्योगिक स्वास्थ्य सेवा है। यह वर्ष भर में 24×7 कार्य करती है, 129 अस्पताल और 13,729 इनडोर बिस्तरों के साथ 586 स्वास्थ्य इकाइयां पूरे देश में फैली हुई हैं। यह लगभग एक करोड़ लाभार्थियों को सेवा देती है।

उपचार सेवाओं के अलावा, भारतीय रेल चिकित्सा सेवा निवारक, तत्पर, व्यावसायिक और औद्योगिक स्वास्थ्य, सार्वजनिक स्वास्थ्य सेवाएं भी प्रदान करती है। यह रेलवे परिसरों के भीतर पानी और भोजन की गुणवत्ता की निगरानी में भी महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है।

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

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

आईआरएचएस द्वारा की जाने वाली अन्य गतिविधियों में यात्रियों को प्राथमिक चिकित्सा प्रदान करना, रेलवे दुर्घटनाओं में सहायता करना, कॉलोनी की स्वच्छता, और खाद्य सुरक्षा मानक अधिनियम

(एफएसएसए) का कार्यान्वयन, विभिन्न राष्ट्रीय स्वास्थ्य कार्यक्रम और स्नातकोत्तर प्रशिक्षण और अध्ययन कार्यक्रम आयोजित करना है। हमारी स्वास्थ्य सेवाओं के द्वारा लाभार्थियों के बीच काफी विश्वास उत्पन्न होता है।

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



दक्षिण पूर्व रेलवे मुख्यालय में आयोजित हैरिटेज वॉक

निष्पादन आंकड़े (2021-2022)

अटेन्ड किए गए कुल ओपीडी मामले	1,55,60,622
कुल दर्ज किए गए इनडोर मामले	4,29,554
की गई कुल शल्य चिकित्सा	1,04,066
बीमारी के कारण खाली श्रम दिनों का प्रतिशत	1.4
फिटनेस के लिए जांच किए गए नए उम्मीदवारों की संख्या	15,206
आवधिक चिकित्सा जांच (पीएमई) के तहत जांच किए गए कर्मचारियों की संख्या	1,31,111
एकत्र किए गए दोषपूर्ण खाद्य नमूनों की संख्या	2,493/175
अवशिष्ट क्लोरीन परीक्षण/फिटनेस के लिए पानी का नमूना	11,89,673/10,96,577
जीवाणु परीक्षण/फिटनेस के लिए पानी का नमूना	69,063/65,639
रेलवे डॉक्टरों द्वारा जांचे गए बीमार यात्रियों की संख्या	35,524
टीके लगे हुए बच्चों की संख्या	8,821
आयोजित बहुद्देशीय स्वास्थ्य अभियानों की संख्या	5,406
उपरोक्त बहुद्देशीय स्वास्थ्य अभियानों में जांचे गए व्यक्तियों की कुल संख्या	2,00,885

कर्मचारी कल्याण:

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

कर्मचारी हित निधि, रेलवे कर्मचारियों और उनके परिवारजनों को शिक्षा, मनोरंजन, चिकित्सा संबंधी देखभाल, खेलकूद, स्काउट और सांस्कृतिक गतिविधियों के क्षेत्र में अतिरिक्त सुविधाएं प्रदान करने के लिए एक महत्वपूर्ण माध्यम है। चिकित्सा की स्वदेशी पद्धतियां जैसे आयुर्वेदिक और होम्योपैथिक औषधालय इस निधि की सहायता से चलाए जाते हैं।

31.03.2022 तक लगभग 42.34% कर्मचारियों को रेलवे क्वार्टर दिए गए हैं। 2021-22 के दौरान 3,782 कर्मचारी क्वार्टरों में बिजली लगा दी गई है।

विभिन्न प्रकार की सहकारी समितियां भारतीय रेलों पर कार्य कर रही हैं। ये सहकारी समितियां सहकारी समितियों के केंद्रीय रजिस्ट्रार, पूर्व में कृषि एवं सहकारिता विभाग, कृषि भवन, नई दिल्ली अथवा संबंधित राज्य, जिनमें वे संचालित की जाती हैं, के सहकारी समितियों के रजिस्ट्रार के समग्र पर्यवेक्षण के अधीन हैं। ऐसी समितियों के मामले बहु-राज्य सहकारी समिति अधिनियम, 2002 के तहत शासित किए जाते हैं। रेलवे प्रशासन का समितियों के कर्मचारियों से संबंधित प्रशासनिक,



पूर्वोत्तर रेलवे के मुख्यालय में आयोजित अखिल भारतीय रेलवे ग्रेको रोमन कुश्ती प्रतियोगिता की विजेता एवं उपविजेता टीमें

वित्तीय, प्रबंधकीय, नियुक्ति और सेवा मामलों पर कोई अधिकार क्षेत्र नहीं है। आईआरईएम खंड. II के अध्याय XXIII के प्रावधानों के अनुसार रेलवे, केवल इन सहकारी समितियों को कुछ सुविधाएं और रियायतें प्रदान करता है। 2021-22 के दौरान भारतीय रेलों पर 49 थ्रिफ्ट एवं क्रेडिट समितियां, 112 रेल कर्मचारी उपभोक्ता सहकारी समितियां, 11 श्रम सहकारी समितियां तथा 03 रेल कर्मचारी आवास समितियां कार्यरत हैं।

पेंशन अदालतें:

पेंशन और पेंशनभोगी कल्याण विभाग (डीओपी एंड पीडब्लू) के निर्देशों के अनुसार, जोनल रेलवे और उत्पादन इकाइयों को पेंशनरों की शिकायतों की जांच और निपटान करने के लिए जोनल स्तर पर वार्षिक और मंडल स्तर पर त्रैमासिक रूप में पेंशन अदालत आयोजित करने के निर्देश जारी किए गए हैं। इन मामलों का मौके पर निपटारा करने के समग्र प्रयास किए गए। दिसम्बर, 2020 को आयोजित अखिल भारतीय पेंशन अदालत में 3,783 मामलों पर सुनवाई की गई।

रेल मंत्री कल्याण एवं राहत कोष:

इस कोष से विपत्ति के समय रेल कर्मचारियों और उनके परिवारजनों को वित्तीय सहायता और राहत प्रदान की जाती है। इस निधि में धन की व्यवस्था मुख्यत: रेल कर्मचारियों के स्वैच्छिक अंशदान और रेलवे महिला कल्याण संगठन से होती है।

रेलवे विद्यालय:

भारतीय रेल एक डिग्री कॉलेज तथा 93 रेलवे विद्यालयों को चलाती है। ये स्कूल पूर्ण रूप से कर्मचारियों के कल्याण के उपाय के रूप में संचालित किए जा रहे हैं और वे रेलवे कर्मचारियों के साथ-साथ गैर-रेलवे कर्मचारियों के बच्चों को कम लागत पर गुणवत्तापूर्ण शिक्षा प्रदान करते हैं। इसके अलावा, रेलवे भूमि पर 87 केन्द्रीय विद्यालय भी चलाए जा रहे हैं, जो इन विद्यालयों के आस-पास रहने वाले विद्यार्थियों की आवश्यकताओं को पूरा करते हैं।

2020-21 के दौरान अंतरराष्ट्रीय और राष्ट्रीय स्तर पर खेलकूद के क्षेत्र में भारतीय रेल के खिलाड़ियों की उल्लेखनीय उपलब्धियां

अंतरराष्ट्रीय स्तर पर :-

1. अल्माटी (कजाकिस्तान) में 12 से 18 अप्रैल, 2021 तक आयोजित सीनियर एशियन कुश्ती चौंपियनशिप में श्री रवि कुमार (उत्तर रेलवे) ने स्वर्ण पदक जीता, सुश्री सरिता (उत्तर रेलवे) ने स्वर्ण पदक जीता, सुश्री विनेश (उत्तर रेलवे) ने स्वर्ण पदक जीता, सुश्री दिव्या काकरान (उत्तर रेलवे) ने स्वर्ण पदक जीता, श्री बजरंग पूनिया (उत्तर रेलवे) ने सिल्वर पदक जीता, सुश्री साक्षी मलिक (उत्तर रेलवे) ने सिल्वर पदक जीता और श्री सत्यव्रत कादियान (उत्तर रेलवे) ने कांस्य पदक जीता।

2. 16 से 25 अप्रैल, 2021 तक तस्केंट (उज्बेकिस्तान) में आयोजित सीनियर एशियन वेटलिफ्टिंग चौंपियनशिप में सुश्री झिली डालाबेहेरा (पूर्व तट रेलवे) ने स्वर्ण पदक जीता और सुश्री सैखोम मीराबाई चानू (पूर्वोत्तर सीमा रेलवे) ने कांस्य पदक जीता।

3. 21 मई से 1 जून, 2021 तक दुबई (यूएई) में आयोजित सीनियर एएसबीसी एशियन एलीट बॉक्सिंग (पुरुष और महिला) चौम्पियनशिप में सुश्री अनुपमा (पूर्व रेलवे) ने रजत पदक जीता, सुश्री मोनिका (चिरेका) ने कांस्य पदक जीता और श्री वरिंदर सिंह (पूर्व रेलवे) ने कांस्य पदक जीता। ।

4. 23 जुलाई से 08 अगस्त, 2021 तक टोक्यो (जापान) में आयोजित XXXII ओलंपिक खेल 2020 में 27 भारतीय रेलवे खिलाड़ियों ने भाग लिया और सुश्री सैखोम

मीराबाई चानू (भारोत्तोलक /पूर्वोत्तर सीमा रेलवे) ने रजत पदक जीता, श्री रवि कुमार (पहलवान /उत्तर रेलवे) ने रजत पदक जीता, श्री बजरंग पुनिया (पहलवान /उत्तर रेलवे) ने कांस्य पदक जीता और श्री अमित रोहिदास (हॉकी खिलाड़ी /पूर्व तट रेलवे) और श्री नीलकंठ शर्मा (हॉकी पुरुष खिलाड़ी /पश्चिम रेलवे) ने XXXII ओलंपिक खेल 2020 में कांस्य पदक जीता।

5. श्री कपिल (चिरेका) तीरंदाजी खिलाड़ी ने 13 से 19 नवंबर, 2021 तक ढाका (बांग्लादेश) में आयोजित 22वीं एशियाई तीरंदाजी चैंपियनशिप में रजत पदक जीता।

6. भारतीय रेलवे भारोत्तोलन (पुरुष और महिला) खिलाड़ियों ने 07 से 17 दिसंबर, 2021 तक तस्केंट (उज्बेकिस्तान) में आयोजित राष्ट्रमंडल भारोत्तोलन चैम्पियनशिप में भाग लिया। सुश्री झिली दलबेहरा (पूर्व तट रेलवे), सुश्री पूनम यादव (पूर्वोत्तर रेलवे) और सुश्री पोपी हजारिका (पूर्वोत्तर सीमा रेलवे) ने रजत पदक जीते और श्री गुरदीप सिंह (मध्य रेलवे) ने कांस्य पदक जीता।

7. भारतीय रेलवे हॉकी (महिला) खिलाड़ियों ने 21 से 28 जनवरी, 2022 तक मस्कट (ओमान) में आयोजित एशिया कप महिला हॉकी टूर्नामेंट में देश का प्रतिनिधित्व किया और कांस्य पदक जीता :-

8. 25 फरवरी से 08 मार्च, 2022 तक काहिरा में आयोजित आई एस एस एफ वर्ल्ड कप शूटिंग चैंपियनशिप में भारतीय रेलवे के निशानेबाजी खिलाड़ियों ने देश का प्रतिनिधित्व किया। अखिल शेरोन (उत्तर रेलवे) ने कांस्य जीता और सुश्री रुचिता विनरकर (पश्चिम रेलवे) ने स्वर्ण पदक जीता।

9. भारतीय रेल की एथलेटिक्स खिलाडी सुश्री भावना जाट (पूर्व रेलवे) और रवीना (दक्षिण पश्चिम रेलेवे) ने 4 एवं 5 मार्च, 2022 को मस्कट में आयोजित वर्ल्ड रेस वॉकिंग टीम चैंपियनशिप में देश को प्रतिनिधित्व किया।

II. राष्ट्रीय स्तर पर:-

1 अप्रैल, 2021 से 31 मार्च, 2022 के दौरान, भारतीय रेल ने कुल 53 राष्ट्रीय चैंपियनशिप में भाग लिया। जिनमें से भारतीय रेल 03 चैंपियनशिप में सेमी-फाइनलिस्ट, 02 चैंपियनशिप में तीसरा स्थान, 15 चैंपियनशिप में उपविजेता और 21 चैंपियनशिप में विजेता रही।

III रेलवे के निम्नलिखित खिलाड़ियों को 2021-22 के दौरान राष्ट्रीय खेल पुरस्कारों से सम्मानित किया गया है:-

क्र. सं.	नाम	खेल	पुरस्कार	रेलवे
i.	सुश्री मोनिका	हॉकी	अर्जुन पुरस्कार	मध्य रेलवे
ii.	सुश्री वंदना कटारिया	हॉकी	अर्जुन पुरस्कार एवं पद्मश्री	मध्य रेलवे
iii.	श्री अमित रोहिदास	हॉकी	अर्जुन पुरस्कार	पूर्व तट रेलवे
iv.	श्री नीलकांत शर्मा	हॉकी	अर्जुन पुरस्कार	पश्चिम रेलवे
v.	सुश्री प्रीतम सिवाच	हॉकी	द्रोणाचार्य पुरस्कार	उत्तर रेलवे
vi.	सुश्री मिताली राज	क्रिकेट	मेजर ध्यानचंद खेल रत्न पुरस्कार	दक्षिण मध्य रेलवे
vii.	श्री रवि कुमार	कुश्ती	मेजर ध्यानचंद खेल रत्न पुरस्कार	उत्तर रेलवे

महिलाओं का कल्याण, विकास और सशक्तिकरण

भारतीय रेल देश की सबसे बड़ी सिविल नियोक्ता है जिसमें 31 मार्च, 2022 तक कुल12,12,882 कर्मचारी हैं जिसमें 98,437 महिला कर्मी कार्यरत हैं। रेलवे द्वारा कर्मचारी कल्याण पर पर्याप्त जोर दिया जाता है। हालांकि, रेलों की अधिकांश कर्मचारी कल्याण योजनाएं और कार्यकलाप पुरुष और महिला रेल कर्मियों दोनों, के लाभार्थ होती हैं, फिर भी महिला कर्मचारियों और कर्मचारियों के परिवार की महिला सदस्यों के कल्याण के लिए भी विभिन्न कार्यकलाप चलाए जाते हैं। अन्य महिला सरकारी कर्मचारियों के लिए उपलब्ध विभिन्न प्रकार की सुविधाएं, जिसमें मातृत्व अवकाश, चाइल्ड केयर लीव तथा परिवार कल्याण को बढ़ावा देने के लिए विशेष छुट्टी शामिल है, महिला रेल कर्मचारियों के लिए भी उपलब्ध हैं। दिव्यांग महिला रेल कर्मचारी अपने बच्चों की देखभाल करने के लिए विशेष भत्ता प्राप्त करने की भी हकदार है।

प्रत्येक क्षेत्रीय रेल पर बड़ी संख्या में कर्मचारी कल्याण कार्यकलापों का वित्तपोषण कर्मचारी हित निधि के माध्यम से किया जाता है जिसमें महिला सशक्तिकरण गतिविधियों के लिए एक विशेष परिव्यय की व्यवस्था होती है। कर्मचारी हित निधि में रेल कर्मचारियों की पुत्री की उच्चतर शिक्षा के लिए छात्रवृत्ति प्रदान करने हेतु एक पृथक धनराशि की भी व्यवस्था की गई है।

महिला कर्मचारियों हेतु कार्य के माहौल में सुधार लाने के लिए विभिन्न स्तरों पर समितियां गठित की गई हैं जो यौन-उत्पीड़न से संबंधित मामलों में कार्रवाई करती हैं। महिला कर्मचारियों के छोटे बच्चों के लिए कार्यस्थलों/कार्यालयों में अनेक क्रेच खोले गए हैं और महिला कर्मचारियों के लिए रेस्ट रूम की व्यवस्था की गई है।

रेलवे कर्मचारियों के परिवार की महिला सदस्यों की सहायता के लिए कर्मचारी हित निधि के अंतर्गत हस्तशिल्प केंद्र और महिला समितियां संचालित की गई हैं जिनके माध्यम से उन्हें व्यावसायिक कौशल जैसे सिलाई, बुनाई, श्रृंगार कला, कम्प्यूटर परिचालन और रेलवे के लिए अपेक्षित कतिपय लेखन-सामग्री मदें तैयार करने के लिए आवश्यक हुनर सिखाया जाता है ताकि परिवार की आमदनी बढ़ाई जा सके।

महिला सशक्तिकरण की एक अन्य बेजोड़ विशेषता 'महिला कल्याण संगठन' रेल अधिकारियों की पत्नियों द्वारा चलाया जाना है, जो महिला कर्मचारियों और कर्मचारियों के परिवार की महिलाओं के सशक्तिकरण में सक्रिय भूमिका निभा रही हैं। इनके कार्यकलापों में नर्सरी स्कूल, क्रैच, मानसिक रूप से अक्षम बच्चों के लिए स्कूल चलाना, पात्र मामलों में वित्तीय सहायता प्रदान करना और कर्मचारियों के परिवार की महिला सदस्यों के लिए हस्तशिल्प केन्द्र खोलना शामिल है।

महिला कर्मचारियों के कल्याण के क्षेत्र में क्षेत्रीय रेलों द्वारा वजन कम करने, एनेमिया/ब्रैस्ट कैंसर आदि के लिए सेमिनार आयोजित करना और रेलवे स्टेशनों और कार्यालयों पर सैनेटरी पैड वेंडिंग मशीन/इंसीनेटरों को संस्थापित करने जैसे विभिन्न उपाय किए गए हैं।

दिव्यांगजनों के लिए सुविधाएं

दिव्यांगजनों को समान अवसर और राष्ट्रनिर्माण में उनकी पूरी भागीदारी सुनिश्चित करने के लिए भारत सरकार द्वारा दिव्यांग व्यक्ति (समान अवसर, अधिकार का संरक्षण और पूर्ण सहभागिता) अधिनियम, 2016 लागू किया गया था। अधिनियम के प्रावधानों को क्रियान्वित करने के लिए रेल मंत्रालय सहित अन्य केंद्रीय मंत्रालयों/राज्य सरकारों के सभी मंत्रालयों का बहु-क्षेत्रीय सहयोगी रवैया अपेक्षित है।

रेल गाड़ियों में आरक्षण

- रियायती टिकट पर यात्रा कर रहे दिव्यांगजनों के लिए अनुपनगरीय खंडों पर चल रही सभी गाड़ियों में 3 एसी श्रेणी में दो बर्थों और स्लीपर क्लास में चार आरक्षित बर्थों का कोटा चिह्नित है। दिव्यांगजनों के साथ मार्गरक्षी के रूप में यात्रा कर रहे व्यक्ति को भी इस कोटे में से बर्थ आबंटित की जाती है। दिव्यांगजनों के लिए निचली बर्थ और बीच वाली बर्थ उसके मार्गरक्षी के लिए होती है।
- यह भी अनुदेश दिए गए हैं कि कम्प्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) के माध्यम से, जारी टिकट में यथासंभव दिव्यांगजनों को एक लोअर बर्थ आबंटित की जाए और दिव्यांगजनों के साथ मार्गरक्षी के रूप में यात्रा कर रहे व्यक्ति को भी दिव्यांगजन के समीप मिडिल/अपर बर्थ आंबटित की जाए, बशर्ते कि स्थान उपलब्ध हो।
- दिव्यांगजनों के लिए रेलों द्वारा जारी किए गए फोटो पहचान पत्र का उपयोग करते हुए ऑनलाइन रियायती ई-टिकट बुक करने की सुविधा को शुरू किया गया है।
- गाड़ी के प्रस्थान के बाद, संवाहक/चल टिकट परीक्षक (टीटीई) दिव्यांग रियायती टिकट पर यात्रा कर रहे किसी भी दिव्यांगजन, जिसे अपर/मिडल बर्थ आंबटित की गई है, खाली लोअर बर्थ के आबंटन हेतु अनुरोध करने पर, को यदि लोअर बर्थ खाली हो तो उसे चार्ट में आवश्यक प्रविष्टि करने के बाद आबंटित करने के लिए प्राधिकृत है।
- यह निर्देश जारी किए गए हैं कि गरीब रथ एक्सप्रेस गाड़ियों, जो कि पूर्णतया आरक्षित गाड़ियां हैं, में निर्धारित दिव्यांग रियायती प्रमाण पत्र पर यात्रा करने वाले दिव्यांगजनों के लिए 'पहले आओ पहले पाओ' के आधार पर, गरीब रथ एक्सप्रेस के 3 एसी में संपूर्ण किराए के भुगतान पर एसएलआरडी सवारी डिब्बे उनके द्वारा बुकिंग कराने के लिए आरक्षित रूप में माने जाते हैं।

पृथक आरक्षण काउंटर

दिव्यांगजनों, महिला यात्रियों, वरिष्ठ नागरिकों, भूतपूर्व संसद सदस्यों, एमएलए, मान्यता प्राप्त पत्रकारों और स्वतंत्रता सेनानियों से प्राप्त आरक्षित टिकटों की मांग के मद्देनजर, विभिन्न यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) केंद्रों पर इनके लिए अलग से काउंटर निर्धारित किए गए हैं यदि प्रति शिफ्ट औसत मांग 120 टिकटों से कम नहीं हो। यदि दिव्यांगजनों अथवा वरिष्ठ नागरिकों सहित इन किसी भी श्रेणियों के व्यक्तियों के लिए विशेष काउंटर को निर्धारित करने के लिए कोई औचित्य नहीं है, कुल मांग के आधार पर एक या दो काउंटर इन सभी श्रेणियों के व्यक्तियों के आरक्षण अनुरोधों से निपटने के लिए निर्धारित किए जाते हैं।

दिव्यांगजन यात्रियों के लिए रेल किरायों में छूट निम्नानुसार है:-

1	ऑर्थोपेडिकली दिव्यांग/पैराप्लेजिक व्यक्ति जो बिना मार्गरक्षी के यात्रा नहीं कर सकते - किसी भी प्रयोजन के लिए। बहरहाल, मार्गरक्षी के साथ अथवा अकेले टिकट बुक कर सकते हैं।	• द्वितीय, स्लीपर, प्रथम श्रेणी, एसी 3 टियर एसी कुर्सीयान में 75 प्रतिशत। • प्रथम श्रेणी एसी और द्वितीय श्रेणी एसी में 50 प्रतिशत
2	मंद बुद्धि व्यक्ति जो बिना मार्गरक्षी के यात्रा नहीं कर सकते - किसी भी प्रयोजन के लिए। बहरहाल, मार्गरक्षी के साथ अथवा अकेले टिकट बुक कर सकते हैं।	• राजधानी/शताब्दी गाड़ियों के एसी 3 एवं एसी कुर्सीयान में 25 प्रतिशत। • मासिक सीजन टिकट* एवं त्रैमासिक सीजन टिकट** में 50 प्रतिशत।
3	दृष्टि के पूर्ण अभाव से ग्रस्त दृष्टिबाधित व्यक्ति जो अकेले अथवा मार्गरक्षी के साथ किसी भी प्रयोजन के लिए यात्रा कर रहे हों।	• एक मार्गरक्षी भी उतनी ही छूट के लिए पात्र है।
4	मूक और बधिर व्यक्ति (एक ही व्यक्ति दोनों तरह से रोगग्रस्त)- जो किसी भी प्रयोजन के लिए अकेले यात्रा कर रहा हो अथवा सहचर के साथ हो।	• द्वितीय, स्लीपर और प्रथम श्रेणी में 50 प्रतिशत। • मासिक सीजन टिकट एवं त्रैमासिक सीजन टिकट में 50 प्रतिशत। • एक मार्गरक्षी भी समान छूट के लिए पात्र है।

*मासिक सीजन टिकट

**त्रैमासिक सीजन टिकट

अतिरिक्त सुविधाएं

- स्टेशनों पर दिव्यांगजनों, वृद्ध व्यक्तियों आदि के उपयोग के लिए व्हील चेयर के प्रावधान के लिए पहले से ही निर्देश मौजूद हैं। रेलवे द्वारा अपनी लागत पर व्हीलचेयर प्रदान की जाती हैं और दिव्यांगजनों के परिचारकों, वृद्ध लोगों को पूर्ण रूप से 'नि:शुल्क' दी जाती हैं ताकि इन्हें गाड़ियों पर/से ले जाया जा सके। बहरहाल, जब भी परिचारक इच्छुक या उपलब्ध नहीं होते हैं, तो कुलियों (सहायकों) को दिव्यांगजनों आदि के मार्गरक्षण के लिए पूर्व-निर्धारित मामूली दर पर किराए पर लिया जा सकता है। इस संबंध में जानकारी रेलवे स्टेशन परिसर में प्रमुख स्थानों पर प्रदर्शित की जाती है। दिव्यांगजनों, वृद्ध व्यक्तियों, रोगियों आदि को व्हील चेयर पर ले जाने के लिए ढुलाई शुल्क स्टेशन से स्टेशन तक भिन्न होता है, जैसा जोनल रेलवे द्वारा निर्धारित किया जाए।

- दिव्यांगजनों और वरिष्ठ नागरिकों को उनके सामान के साथ-साथ चढ़ने/उतरने की सुविधा देने के लिए प्रमुख स्टेशनों पर बैट्री परिचालित कारों की व्यवस्था की गई है।

- 40 प्रतिशत और उससे अधिक दिव्यांगता वाले दिव्यांगजनों (नेत्रहीन व्यक्तियों सहित) के लिए रेलवे स्टेशनों पर एसटीडी/पीसीओ बूथों के आबंटन में 25 प्रतिशत बूथ आरक्षित हैं।

- दिव्यांगजनों, महिलाओं, बच्चों, वृद्ध व्यक्तियों आदि को उनकी आरामदायक और सुरक्षित यात्रा के लिए आरपीएफ जवानों द्वारा अपेक्षित सहायता प्रदान की जाती है।

- समय-समय पर दिव्यांगजन, वृद्ध व्यक्तियों/रोगियों आदि के लिए सुरक्षित यात्रा सुनिश्चित करने के लिए आरपीएफ द्वारा यात्रियों के नियमित रूप से जागरूकता कार्यक्रम चलाए जाते हैं।

- रेलवे अधिनियम की धारा 155 के तहत दिव्यांगजनों के लिए आरक्षित कोचों में अनधिकृत रूप से यात्रा करते पाए गए व्यक्तियों के विरूद्ध आरपीएफ द्वारा नियमित छापेमारी की जा रही है। पिछले वित्त वर्ष के दौरान 22 मार्च तक 33,798 व्यक्तियों को रेलवे अधिनियम की धारा 155 के तहत गिरफ्तार किया गया है और उनके विरूद्ध विधि के अनुसार कार्रवाई की गई है।

- संपूर्ण भारतीय रेल में गाड़ियों और रेलवे परिसरों में दिव्यांगजनों, वृद्ध व्यक्तियों और अन्य जरूरतमंद यात्रियों की सहायता/ सुरक्षा संबंधी चिंताओं को दूर करने के लिए आरपीएफ द्वारा ऑपरेशन ''सेवा'' शुरू किया गया था।

- परिचालित की जाने वाली गाड़ियों और रेलवे परिसरों में दिव्यांगजन, वृद्ध व्यक्तियों और अन्य जरूरतमंद यात्रियों को आवश्यक सहायता मुहैया कराने और शिकायत निवारण के लिए अखिल भारतीय रेल हेल्पलाइन 139 और रेल मदद पोर्टल संचालित किया जा रहा है।

विशेष डिजाइन वाले सवारी डिब्बे

भारतीय रेल के बेड़े में दिव्यांगजन अनुकूल आईसीएफ डिजाइन सवारी डिब्बे एसएलआरडी (द्वितीय श्रेणी सह लगेज सह गार्ड वैन और दिव्यांगजन सुविधायुक्त डिब्बे) परिचालन में हैं। इन डिब्बों में एक उपयुक्त रूप से डिजाइन किया गया डिब्बा और शौचालय है जो दिव्यांग यात्रियों की आवश्यकताओं के अनुकूल है।

इन सवारी डिब्बों में चौड़े प्रवेश द्वार, चौड़े बर्थ, चौड़े कंपार्टमेंट, बड़े शौचालय और शौचालय के दरवाजे आदि की व्यवस्था की गई है। शौचालयों के भीतर सहायता के लिए साइड की दीवारों पर अतिरिक्त ग्रैब रेल और कम ऊंचाई पर वॉश बेसिन और शीशा भी उपलब्ध है।

प्रत्येक आईसीएफ प्रकार के सवारी डिब्बों वाली मेल/एक्सप्रेस गाड़ी में कम से कम एक इस प्रकार का सवारी डिब्बा लगाए जाने का प्रयास किया जाता है। वर्तमान में, भारतीय रेलवे के बेड़े में 3,374 आईसीएफ प्रकार के एसएलआरडी और 359 जीएसआरडी सवारी डिब्बे (31.03.2022 की स्थिति के अनुसार) हैं।

इसके अलावा, उत्पादन इकाइयों ने पहले ही आईसीएफ डिजाइन के सवारी डिब्बों की तरह ही दिव्यांग यात्रियों के लिए एलएचबी प्रकार के डिब्बों द्वितीय श्रेणी सह लगेज सह गार्ड वैन और दिव्यांगजन कंपार्टमेंट प्रकार के डिब्बों का निर्माण शुरू कर दिया है, जिन्हें भारतीय रेल में उत्तरोत्तर शामिल किया जा रहा है। वर्ष 2018-19 में ऐसे 11 सवारी डिब्बे, वर्ष 2019-20 में ऐसे 21 सवारी डिब्बे और वर्ष 2020-21 में ऐसे 336 सवारी डिब्बों तथा वर्ष 2021-22 में 547 सवारी डिब्बे विनिर्मित किए गए हैं।

वर्तमान में, भारतीय रेलवे में 915 एलएचबी प्रकार के एलएसएलआरडी/एलडीएसएलआर (31.03.2022 की स्थिति के अनुसार) संचालित किए जा रहे हैं और उत्पादन योजना में वृद्धि के साथ एलएसएलआरडी का और अधिक विस्तार किए जाने की योजना बनाई गई है।

इसके अलावा, सभी उत्पादन इकाइयों को सलाह दी गई है कि वे भविष्य में सभी नए डिजाइन किए गए सवारी डिब्बों में प्रत्येक साइड पर 920 मिमी चौड़ाई के कम से कम दो दरवाजे लगाए जाएं। इससे दिव्यांगजन यात्रियों का डिब्बों के भीतर आसानी से पहुंचना सुनिश्चित होगा।

दृष्टिबाधित यात्रियों की सहायता के लिए, सभी नए निर्मित सवारी डिब्बों में ब्रेल लिपि के साथ अंकित एकीकृत ब्रेल संकेतकों, अर्थात साइनेज की व्यवस्था की जा रही है। इसके अलावा मौजूदा सवारी डिब्बों में रेट्रोफिटमेंट का कार्य भी चरणबद्ध तरीके से चल रहा है।

रेलवे स्टेशनों पर सुविधाएं

भारतीय रेल दिव्यांगजनों के लिए अपने स्टेशनों और गाड़ियों को 'सुगम्य भारत अभियान' या भारत सरकार के 'एक्सेसिबल इंडियन कैंपेन' के तहत सुलभ बनाने के लिए प्रतिबद्ध है, जैसा कि दिव्यांग व्यक्तियों के अधिकार (आरपीडब्ल्यूडी) अधिनियम, 2016 के प्रावधानों के तहत उल्लिखित है। रेलवे स्टेशनों पर दिव्यांगजनों के लिए सुविधाओं सहित सुविधाओं में सुधार/वृद्धि सतत प्रक्रिया है।

भारतीय रेलवे पर कार्यान्वयन के लिए रेलवे स्टेशनों पर दिव्यांगजनों के लिए सुविधाओं के सुसंगत दिशानिर्देशों और मानकों को 2020 में परिचालित किया गया है। व्यापक रूप से पहुंच संबंधी दिशानिर्देशों को निम्नलिखित खंडों में संरचित किया गया है:

I. सूचना प्रणाली का सुविधाजनक उपयोग

क) रेलवे/आईआरसीटीसी का वेब पेज/वेबसाइट

ख) मोबाइल ऐप

ग) जन उदघोषणा प्रणाली

घ) स्टेशन संकेतक प्रणाली डिजाइन

II. स्टेशन पर सुविधाजनक पहुंच

क) सुलभ पार्किंग

ख) टिकट और पूछताछ काउंटर

ग) दिव्यांगजनों के लिए हैल्प बूथ-सहायता केंद्र

घ) सुरक्षा जांच

III. प्लेटफॉर्म पर सुविधाजनक पहुंच

क) शौचालय

ख) पेयजल बूथ

ग) भोजनालय और कैफेटेरिया

IV. अंतर-प्लेटफॉर्म आवागमन

क) भूमिगत पैदल पुल

ख) ऊपरी पैदल पुल (एफओबी)

ग) एलिवेटर

V. गाड़ी/सवारी डिब्बे में सुविधाजनक पहुंच

क) गाड़ी सवारी डिब्बों और प्लेटफॉर्म इंटरफेस

ख) सवारी डिब्बा बहिर्भाग

ग) सवारी डिब्बे के अंतर्भाग और सीटें

घ) सवारी डिब्बा सुविधाएं, सुलभ शौचालय, दिव्यांगजन अनुकूल सवारी डिब्बा

ङ) आपातकालीन निकास

VI. निगरानी और प्रतिक्रिया तंत्र

क) निगरानी तंत्र

ख) प्रतिक्रिया प्रणाली

भारतीय रेल में भर्ती

जहां तक गैर-राजपत्रित पदों के लिए खुले बाजार से सीधी भर्ती का संबंध है, रेलवे

द्वारा आरपीडब्ल्यूडी अधिनियम, 2016 का अनुपालन किया जाता है, जिसमें बेंचमार्क विकलांगता (पीडब्ल्यूबीडी) वाले व्यक्तियों के लिए पदों के प्रत्येक समूह अर्थात ग और घ संवर्ग की रिक्तियों की कुल संख्या के चार प्रतिशत के आरक्षण का प्रावधान है, जिनमें से अनुच्छेद (क), (ख) और (ग) के तहत प्रत्येक का एक प्रतिशत पीडब्ल्यूबीडी व्यक्तियों के लिए और अनुच्छेद (घ) से (ङ) के तहत एक प्रतिशत आरक्षित होगा, अर्थात;

(क) दृष्टिविहीन और कम दृष्टि (1%)।

(ख) बधिरता और कम श्रवण शक्ति (1%)।

(ग) लोकोमोटर अक्षमता (ओए, ओएल, ओएएल, बीएल, बीए) जिसमें कुष्ठ रोगी (लेपरॉसी), प्रमस्तिष्कीय पक्षाघात (सेरिब्रल पाल्सी) रोगी, बौनापन (ड्वार्फिज्म), एसिड हमले से पीड़ित और अविकसित पेशी (मस्कुलर डिस्ट्रोफी) रोगी (1%) शामिल हैं।

(घ) स्वलीनता (ऑटिज्म), बौद्धिक अक्षमता, विशिष्ट अधिगम्य अक्षमता और मानसिक रोगी; और

(ङ) बधिरता-दृष्टिविहीनता (1%) सहित (क) से (घ) के बीच बहु-अक्षमता।

रेलवे में अराजपत्रित पदों पर खुले बाजार से भर्ती के लिए, पीडब्ल्यूबीडी उम्मीदवारों को निम्नलिखित छूट/रियायत भी प्रदान की जाती है:-

(i) पीडब्ल्यूबीडी से संबंधित उम्मीदवारों से परीक्षा शुल्क के रूप में केवल 250 रुपए लिए जाते हैं (गैर-रियायत कोटि से 500 रुपए की तुलना में) और वह भी लिखित परीक्षा में उपस्थित होने पर वापस कर दिए जाते हैं।

(ii) जब पीडब्ल्यूबीडी के लिए रिक्तियां आरक्षित होती हैं और प्रत्येक कोटि जैसे अनारक्षित, अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति, अन्य पिछड़ा वर्ग-एनसीएल, के न्यूनतम अर्हकता प्रतिशत अंकों से पीडब्ल्यूबीडी के लिए पूर्ण पैनल नहीं बनाए जा सकते हों तो समुदाय से संबंधित निर्धारित न्यूनतम अर्हकता अंकों में 2 अंकों तक की छूट की अनुमति दी जाएगी।

(iii) आयु में जाति-वार छूट के अलावा पीडब्ल्यूबीडी उम्मीदवारों को अधिकतम आयु सीमा में 10 वर्ष की छूट दी जाती है।

(iv) पीडब्ल्यूबीडी उम्मीदवारों को लेवल-1 भर्ती परीक्षा के लिए आयोजित शारीरिक दक्षता परीक्षा (पीईटी) में उपस्थित होने से छूट दी गई है।

(v) कतिपय विकलांगता कोटियों के पीडब्ल्यूबीडी उम्मीदवारों को भी भर्ती परीक्षाओं में शामिल होने के लिए स्क्राइब की सुविधा मुहैया कराई जाती है।

(vi) परीक्षा केन्द्र को दिव्यांगजनों के अनुकूल बनाने पर विशेष ध्यान दिया जाता है जैसे रैम्प, भूतल पर सीटिंग की व्यवस्था आदि। दृष्टिबाधित अभ्यर्थियों को कागज के साथ टेलर फ्रेम, ब्रेल स्लेट का उपयोग करने की अनुमति है।

दिव्यांगजन अधिकार अधिनियम, 2016 के लागू होने के पश्चात, आरक्षण के प्रावधान के लिए दिव्यांगता के कार्यात्मक वर्गीकरण के दायरे का विस्तार करते हुए आरक्षण को 3% से बढ़ाकर 4% कर दिया गया है। रेल मंत्रालय ने सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के साथ उपयुक्त रूप से इसे लागू कर दिया है। दिव्यांगजन अधिकार अधिनियम, 2016 द्वारा यथा चिह्नित वे व्यक्ति जो कुष्ठ रोग से ठीक हुए हैं और जो एसिड हमले के पीड़ित हैं, उनकी नई कोटियों के लिए समूह 'क' पदों पर सीधी भर्ती के लिए भी आरक्षण प्रदान किया जाता है।



बरामद की गई प्रतिबंधित वस्तुओं के साथ रेसुब कर्मी, पूर्वोत्तर सीमा रेलवे

सुरक्षा

रेल संपत्ति, यात्री क्षेत्र, यात्रियों और उनसे संबंधित मामलों की बेहतर संरक्षा एवं सुरक्षा के लिए रेसुब अधिनियम, 1957 (वर्ष 1985 और 2003 में यथा संशोधित) के तहत रेल सुरक्षा बल (रेसुब) का गठन किया गया है। रेसुब का नेतृत्व महानिदेशक रैंक के अधिकारी द्वारा किया जाता है, जो रेल मंत्रलय के अधीन कार्य करता है।

'रेल संपत्ति (विधि विरूद्ध कब्जा) अधिनियम, 1966' के तहत रेसुब को चोरी, गबन और रेल संपत्ति पर अनधिकृत कब्जे से संबंधित मामलों के निपटान के लिए शक्तियां प्रदान की गई हैं। रेसुब को रेल अधिनियम, 1989 के तहत छत पर यात्रा करने, टिकटों की दलाली करने, महिलाओं के लिए आरक्षित सवारी डिब्बों में अनधिकृत प्रवेश, अनधिकृत वेंडिंग, अनधिकार प्रवेश करने आदि से संबंधित अपराधों का निपटारा करने के लिए भी शक्तियां प्रदान की गई हैं। केंद्र सरकार द्वारा ''द नारकोटिक ड्रग्स एंड साइकोट्रोपिक सब्सटेंस अधिनियम, 1985'' की धारा 42 और 67 और ''सिगरेट और अन्य तंबाकू उत्पाद (विज्ञापन का निषेध और व्यापार एवं वाणिज्य, उत्पादन, आपूर्ति और वितरण का विनियमन) अधिनियम, 2003'' की धारा 25 के तहत क्रमशः उनके संबंधित क्षेत्राधिकार के क्षेत्रों के भीतर आरपीएफ की शक्तियों में वृद्धि की गई है।

रेल सुरक्षा बल का प्रशासनिक ढांचा भारतीय रेल की प्रशासनिक संरचना के अनुसार है। इसके अतिरिक्त, रेसुब में रेल सुरक्षा विशेष बल (आरपीएसएफ) नामक एक विशेष बल है जो बटालियन पैटर्न पर संगठित है और वह क्षेत्रीय रेलों में रेसुब की सहायता के लिए विशेष सेवा प्रदान करती है। इस समय, देश के विभिन्न भागों में स्थित रेसुविब की 15 बटालियनें हैं, जिनमें एक महिला बटालियन और एक कमांडो बटालियन (कोरस) शामिल हैं।

विशेष और आपराधिक आसूचनाओं के एकत्रण के लिए क्षेत्रीय रेलों के साथ-साथ मंडलों में भी विशेष आसूचना शाखा (एसआईबी) और अपराध आसूचना शाखा (सीआईबी) के नाम से क्रमशः पृथक विशिष्ट आसूचना इकाइयां कार्य करती हैं। उपरोक्त के अलावा, भंडार, श्वान दस्ता और बैंड बल की अन्य विशिष्ट इकाइयां हैं और बल की आवश्यकता के अनुसार, मंडल, बटालियन और क्षेत्रीय स्तर पर अवस्थित है।

14.08.2019 को, माननीय रेल मंत्री ने रेलवे के लिए पहला कमांडो बल कोरस (रेल सुरक्षा के लिए कमांडो) शामिल किया। रेसुब और रेसुविब के जवानों को शामिल कर कोरस विशेष वर्दी के साथ-साथ बुलेट प्रूफ जैकेट, हेलमेट और अत्याधुनिक हथियारों से लैस हैं। कोरस कमांडो ने बारूदी सुरंगों और तात्कालिक विस्फोटक उपकरणों, बंधक बचाव, स्नाईपिंग और उल्लंघकारियों से निपटने में विशेषज्ञता के साथ बुनियादी और उन्नत कमांडो पाठ्यक्रमों सहित प्रशिक्षण कार्यक्रमों को पूरा किया है। इस इकाई की परिकल्पना रेल क्षेत्रों में क्षति, अशांति, रेल परिचालन में बाधा, हमले/बंधक/अपहरण और आपदा की स्थिति से संबंधित किसी भी स्थिति से निपटने के लिए रिस्पांडर के रूप में की जा रही है।



बम निरोधक दस्ता एवं खोजी कुत्ते के साथ रेसुब की विशेष टीम

भारत के संविधान की सातवीं अनुसूची के तहत 'पुलिस' और 'कानून व्यवस्था' राज्य के विषय हैं और इस प्रकार राज्य सरकार अपनी विधि प्रवर्तन एजेंसियों यथा राजकीय रेलवे पुलिस (जीआरपी)/जिला पुलिस के माध्यम से रेलवे पर अपराध की रोकथाम, पता लगाने, पंजीकरण और जांच और कानून व्यवस्था बनाए रखने आदि के लिए जिम्मेदार हैं। बहरहाल, रेलवे सुरक्षा बल (आरपीएफ) यात्री क्षेत्र और यात्रियों के बेहतर संरक्षण और सुरक्षा प्रदान करने और उससे जुड़े मामलों के लिए जीआरपी/जिला पुलिस के प्रयासों में सहायता प्रदान करता है। रेलवे संपत्ति सहित सरकारी संपत्ति की क्षति, टूट-फूट के मामलों को आईपीसी और रेलवे अधिनियम के तहत संबंधित जीआरपी/राज्य पुलिस द्वारा दर्ज किया जाता है और उनकी जांच की जाती है।

बहरहाल, राजकीय रेलवे पुलिस पर किए जाने वाले प्रशासनिक व्यय को केंद्र सरकार और राज्य सरकार द्वारा साझा किया जाता है।



ऑपरेशन मेरी सहेली, पश्चिम मध्य रेलवे

रेसुब द्वारा यात्रियों को चौबीसों घंटे सुरक्षा संबंधी सहायता:

- **रेलवे हेल्पलाइन-** रेल यात्री सीधे या हेल्पलाइन नंबर 139 (राष्ट्रीय आपातकालीन नं. 112 के साथ एकीकृत) के माध्यम से रेल मदद पोर्टल पर कॉल/शिकायत करके सहायता प्राप्त कर सकते हैं। उनकी समस्याओं का तत्काल आधार पर समाधान किया जाता है और उन्हें आवश्यक कार्रवाई/सहायता प्रदान की जाती है।
- **ट्विटर:** सुरक्षा से संबंधित, शिकायतें/सुझाव, जो रेल मंत्रलय के ट्विटर हैंडल / RailMinIndia and @RailwaySeva द्वारा प्राप्त किए जाते हैं, उन पर शीघ्रता से ध्यान दिया जाता है और आवश्यक अनुवर्ती कार्रवाई की जाती है।

ट्विटर और सुरक्षा हेल्पलाइन नंबर पर प्राप्त की गई शिकायतों का ब्यौरा:

वर्ष	ट्विटर पर प्राप्त की गई शिकायतों की संख्या	सुरक्षा हेल्पलाइन नंबर 1 पर प्राप्त की गई शिकायतों की संख्या
2020	9,062	13,922
2021	14,917	49,996
2022 (जुलाई तक)	**13,524**	**73,946**

रेलवे सुरक्षा को सुदृढ़ करने के प्रयास

रेल यात्रियों को सुरक्षित यात्रा प्रदान करने के लिए 861 स्टेशनों और 5,882 डिब्बों में मुहैया कराए गए सीसीटीवी कैमरों के माध्यम से निगरानी रखी जाती है। रेल यात्रियों को सुरक्षा और सुविधा प्रदान करने के लिए, टीम आरपीएफ द्वारा यात्रियों सहित भारतीय रेलवे के सभी हितधारकों के बीच विश्वास और सुरक्षा की भावना को बढ़ावा देने के लिए विभिन्न पहलकदमियां की गई हैं। आरपीएफ पूरे भारत में पूरे समर्पित भाव से और प्रतिबद्धता के साथ सौंपे गए कर्तव्यों और जिम्मेदारियों का पालन कर रही है।

क) ऑपरेशन ''नन्हे फरिश्ते'' (बच्चों का बचाव): - आरपीएफ देखभाल और सुरक्षा की आवश्यकता पड़ने पर ऐसे बच्चों की पहचान करने और उन्हें बचाने का नेक कार्य करती है जो विभिन्न कारणों से खो गए/अपने परिवार से अलग हो गए होते हैं। रेलवे के संपर्क में आने वाले बच्चों की देखभाल और सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए रेलवे ने 2021 के लिए 23.12.2021 को एक संशोधित मानक संचालन प्रक्रिया (एसओपी) जारी की है, जिसमें सभी मौजूदा दिशानिर्देशों/निर्देशों आदि को शामिल किया गया है। एसओपी के प्रावधानों के अनुसार, इन स्टेशनों पर बाल सहायता समूह (सीएचजी) भी गठित किए गए हैं, जिनमें स्टेशन अधीक्षक/स्टेशन मास्टर/स्टेशन निदेशक/स्टेशन प्रबंधक, निरीक्षक/आरपीएफ, एसएचओ/जीआरपी, मुख्य टिकट निरीक्षक और वरिष्ठ अनुभाग अभियंता शामिल हैं। महिला एवं बाल विकास मंत्रालय ने इन स्टेशनों पर गैर सरकारी संगठनों को नामित किया है।

वर्ष 2020, 2021 और 2022 (जुलाई तक) में आरपीएफ द्वारा बचाए गए बच्चों का विवरण:

वर्ष	आरपीएफ द्वारा बचाए गए बच्चों की संख्या
2020	5,011
2021	11,907
2022 (जुलाई तक)	**10,454**

ख) **ऑपरेशन 'यात्री सुरक्षा'** - आरपीएफ रेलवे के माध्यम से यात्रियों की सुरक्षा और सुरक्षित यात्रा पर विशेष ध्यान देती है। यात्रियों की सुरक्षा और अन्य शिकायतों को प्राप्त करने और उनका समाधान करने के लिए आरपीएफ चौबीसों घंटे कॉल (रेलवे हेल्पलाइन 139 और अन्य सोशल मीडिया मंचों अर्थात ट्विटर, फेसबुक, इंस्टाग्राम आदि) पर भी उपलब्ध है। टीम आरपीएफ ने 5803 अपराधियों को गिरफ्तार किया है और उन्हें वर्ष 2021 और 2022 (जुलाई तक) के दौरान आगे की कानूनी कार्रवाई के लिए संबंधित जीआरपी को सौंप दिया है। टीम आरपीएफ ने ऑपरेशन यात्री सुरक्षा के तहत सुरक्षा से संबंधित संकट में फंसे 1,77,081 यात्रियों की सहायता भी की है।

वर्ष	पता लगाए गए आईपीसी के मामलों की संख्या	गिरफ्तार किए गए लोगों की संख्या
2021	2,577	3,061
2022 (जुलाई तक)	**2,566**	**2,742**

ग) **ऑपरेशन ''अमानत''** - आरपीएफ कर्मी उन यात्रियों के सामानों की सुरक्षा में सहायता करते हैं जो गाड़ी पकड़ने अथवा गाड़ी/स्टेशन छोड़ने की जल्दबाजी में भूल जाते हैं। टीम आरपीएफ ने 2021 और 2022 (जुलाई तक) में यात्रियों के सामान छूटने के 25,966 मामलों का पता लगाया है, इस बरामद सामान का मूल्य लगभग 48.1 करोड़ रुपये (लगभग) है, जिसे ऑपरेशन अमानत के तहत यात्रियों को सौंप दिया गया है।

वर्ष	छूटे सामान की पुनर्प्राप्ति	बरामद संपत्ति का मूल्य (रु.)
2021	12,377	23.43 करोड़
2022 (जुलाई तक)	**13,589**	**24.63 करोड़**

घ) **ऑपरेशन ''जीवन रक्षा'':** - ऑपरेशन जीवन रक्षा के तहत वर्ष 2021 और 2022 (जुलाई तक) में प्लेटफार्मों, रेलपथों और गाड़ियों में टीम आरपीएफ द्वारा सतर्कता और त्वरित कार्रवाई के कारण 593 पुरुष और 462 महिला यात्रियों का जीवन बचाया गया था, जिसमें यात्री जल्दीबाजी में चलती गाड़ी में चढ़ने/उतरने की कोशिश करते हैं, फिसल कर गिरना जिससे गाड़ी के पहिए के नीचे आने का खतरा रहता है या फिर चलती गाड़ी के सामने जान बूझकर आकर आत्महत्या करने की कोशिश करते हैं।

वर्ष	जीवन बचाना और ट्रैक पर होने वाली मौतों को कम करने के प्रयास	
	पुरुष	महिला
2021	332	269
2022 (जुलाई तक)	**261**	**193**

ड.) **ऑपरेशन ''सेवा''** - आरपीएफ कर्मी बुजुर्ग नागरिकों, महिलाओं, शारीरिक रूप से विकलांग महिलाओं और बीमार/घायल व्यक्तियों को गाड़ियों और उससे जुड़ी सेवाओं के माध्यम से उनकी यात्रा में सहायता करते हैं जैसे कि व्हील चेयर, स्ट्रेचर, चिकित्सा सहायता, एम्बुलेंस, दवा और शिशु आहार आदि प्रदान करना। टीम आरपीएफ ने इस ऑपरेशन के तहत वर्ष 2022 (जुलाई तक) के दौरान 10,701 व्यक्तियों (बुजुर्गों/महिलाओं/दिव्यांगजनों/बीमार/घायल/शिशुओं) को बोर्डिंग और डी-बोर्डिंग और अन्य सुविधाओं का लाभ उठाने/प्रदान करने में उनकी यात्रा के दौरान सहायता की है।

वर्ष	आरपीएफ द्वारा सहायता प्राप्त व्यक्तियों (बुजुर्गों/महिलाओं/दिव्यांगजनों/बीमार/घायलों/शिशुओं) की संख्या
2022 (जुलाई तक)	10,701

च) **ऑपरेशन ''मातृशक्ति''** – आरपीएफ कर्मी विशेष रूप से महिला आरपीएफ कर्मी जो इस समय आरपीएफ की कुल ताकत का 9% हैं, रेल यात्रा के दौरान अथवा बच्चे के जन्म के समय रेलवे परिसर में प्रसव पीड़ा के समय गर्भवती महिलाओं की मदद करने के लिए हर संभव प्रयास करती हैं। आरपीएफ की टीम ने ऑपरेशन मातृशक्ति के तहत गाड़ी में 56 गर्भवती महिलाओं और रेलवे परिसर में 25 महिलाओं को बच्चे के जन्म में सहायता प्रदान की है।

छ) **ऑपरेशन ''आहट'' (एक्शन अगेंस्ट ह्यूमन ट्रैफिकिंग):-** आरपीएफ ने नोबेल पुरस्कार विजेता कैलाश सत्यार्थी के चिल्ड्रन फाउंडेशन (द एसोसिएशन फॉर वॉलंटरी एक्शन) के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं, जिसे बचपन बचाओ आंदोलन के नाम से भी जाना जाता है, जो रेलवे के अंतर्गत प्रभावी ढंग से कार्य करते हुए देश में रेलवे के माध्यम से होने वाली मानव तस्करी को समाप्त करने की परियोजना पर कार्य करता है। टीम आरपीएफ ने 2022 (जुलाई तक) में रेलवे प्रणाली के माध्यम से तस्करी किए जा रहे 312 बच्चों और 30 वयस्कों को बचाया है।

वर्ष	बचाए गए तस्करी के शिकार लोगों की संख्या				गिरफ्तार तस्करों की संख्या
	किशोर		वयस्क		
	लड़के	लड़कियां	पुरूष	महिला	
2021	401	94	81	54	–
2022 (जुलाई तक)	260	52	18	12	116

ज) **ऑपरेशन ''उपलब्ध'' :** आरक्षित स्थान के लिए रेलवे टिकटों को खरीदना आम आदमी के लिए बहुत कठिन कार्य रहा है क्योंकि वे कन्फर्म रेलवे आरक्षण को ऑनलाइन कर रहे थे, जिससे आम आदमी को कन्फर्म टिकट की उपलब्धता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। आरपीएफ दलाली (रेलवे टिकटों की खरीद और आपूर्ति का अनधिकृत कारोबार) में शामिल व्यक्तियों के खिलाफ गहन और निरंतर कार्रवाई कर रहा है। इसी प्रकार यात्रा करने वाले यात्रियों की सुरक्षा की भावना को बढ़ाने के प्रयास में, ऑपरेशन उपलब्ध के तहत प्राधिकृत यात्रियों के प्रवेश को रोकने वाले अनधिकृत और टॉवल स्प्रेडर्स के विरूद्ध कार्रवाई की जाती है। भारतीय रेलों पर दलालों के विरुद्ध टीम आरपीएफ द्वारा नियमित रूप से अभियान चलाए जाते हैं और मौजूदा कानूनी प्रावधानों के अनुसार इसमें संलिप्त पाए गए व्यक्तियों के विरुद्ध कार्रवाई की जाती है। ऐसे मामलों में टीम आरपीएफ द्वारा संगत कानूनी प्रावधानों के तहत कार्रवाई की गई थी। दलालों के विरुद्ध कार्रवाई के दौरान 2019 से 2022 (जुलाई) तक इन सॉफ्टवेयरों के संचालन में शामिल 583 लोगों की गिरफ्तारी के साथ 140 से अधिक अवैध सॉफ्टवेयर बाधित किए गए।

क. टॉवल स्प्रेडर्स/अनधिकृत प्रवेश/प्राधिकृत प्रवेश का विरोध करने वालों के खिलाफ कार्रवाई

वर्ष	धारा 155 रेलवे अधिनियम के तहत दर्ज किए गए मामले	गिरफ्तार व्यक्ति	वसूल की गई जुर्माने की राशि (रु.)
2022 (जुलाई तक)	16,302	16,688	35.42 लाख

ख. अवैध टिकटों की खरीद के लिए कार्रवाई

वर्ष	दर्ज मामलों की संख्या	गिरफ्तार व्यक्ति की संख्या	जब्त टिकटों की संख्या		जब्त की गई टिकटों की कीमत (रु.)		आई आर सी टी सी यूजर की ब्लॉक की गई आईडी की संख्या
			भविष्य की यात्रा	पिछली यात्रा	भविष्य की यात्रा	पिछली यात्रा	
2021	4,151	4,617	5.6 लाख	6.55 लाख	2.83 करोड़	17.32 करोड़	27,969
2022 (जुलाई तक)	**3,210**	**2,416**	**11,266**	**3.38 लाख**	**1.87 करोड़**	**11.81 करोड़**	**17,159**

ग. विकलांग यात्रियों के लिए आरक्षित कोचों में अनधिकृत रूप से यात्रा स्थान पर कब्जा करने वाले व्यक्तियों के विरूद्ध कार्रवाई-

वर्ष	दर्ज मामलों की संख्या	गिरफ्तार व्यक्तियों की संख्या
2021	9,006	9,307
2022 (जुलाई तक)	**21,842**	**21,913**

झ) ऑपरेशन ''रेल सुरक्षा'' - आरपीएफ के लिए रेलवे संपत्ति की देख-रेख और सुरक्षा करना अनिवार्य किया गया है। इस मिशन में आरपीएफ अपराधियों द्वारा रेलवे के माध्यम से बुक की गई संपत्ति सहित रेलवे संपत्ति की देख-रेख और सुरक्षा करने में अपना सर्वश्रेष्ठ प्रयास कर रहा है। रेलवे सुरक्षा बल वर्ष 1966 से रेलवे संपत्ति के अवैध कब्जे के लिए 'रेलवे संपत्ति (विधि विरूध कब्जा) अधिनियम, 1966' के प्रासंगिक प्रावधानों के तहत अपराधियों पर मुकदमा चला रहा है। इस अधिनियम में वर्ष 2012 में संशोधन किया गया था, जिसमें दंडात्मक धाराओं का दायरा बढ़ाया गया था। टीम आरपीएफ ने वर्ष 2020 से 2022 (जुलाई तक) के दौरान 14.22 करोड़ रुपये (लगभग) की चोरी की गई रेलवे संपत्ति की बरामदगी के साथ 16,485 आरोपियों को गिरफ्तार किया।

बुक किया गया माल + रेल सामग्री

वर्ष	दर्ज मामलों की संख्या	बरामद संपत्ति का मूल्य (रु.)	गिरफ्तार व्यक्तियों की संख्या
2021	4,716	5.16 करोड़	7,018
2022 (जुलाई तक)	**3,573**	**3.21 करोड़**	**5,096**

ञ) ऑपरेशन सतर्क :- कर चोरों/कानून तोड़ने वालों के लिए गाड़ियों से परिवहन करना एक मुख्या जरिया बन गया है। इस अभियान का उद्देश्य अन्य एलईए को उनके कार्य में सहायता प्रदान करना है जिसके तहत आरपीएफ तंबाकू उत्पाद, शराब उत्पाद, एफआईसीएन/बेहिसाब सोना/बेहिसाब नकदी/बेहिसाब अन्य कीमती धातु/तस्करी का सामान/हथियार और गोला-बारूद/ विस्फोटक और प्रतिबंधित दवाओं की बरामदगी में उनकी सहायता करता है। टीम आरपीएफ ने ऑपरेशन सतर्क के तहत वर्ष 2021 से 2022 (जुलाई तक) के दौरान 72.59 करोड़ रुपये मूल्य के तंबाकू उत्पादों और अन्य वस्तुओं की बरामदगी के साथ 6,543 मामलों का पता लगाया है और 3,303 आरोपियों को गिरफ्तार किया गया है।

वर्ष	तंबाकू उत्पाद			शराब उत्पाद			एफआईसीएन/बेहिसाब सोना/ नकद/अन्य तस्करी के सामान आदि की बरामदगी।		
	पता लगे मामले	मूल्य (रु.)	गिरफ्तार व्यक्ति	पता लगे मामले	मूल्य (रु.)	गिरफ्तार व्यक्ति	पता लगे मामले	मूल्य (रु.)	गिरफ्तार व्यक्ति
2021	2,258	8.98 करोड़	837	2,059	2.38 करोड़	1,084	–	–	–
2022 (जुलाई तक)	**484**	**4.17 करोड़**	**321**	**1,591**	**1.91 करोड़**	**873**	**151**	**55.13 करोड़**	**188**

ट) **ऑपरेशन 'दुसरा'**- दूर-दराज के स्थानों पर रेलवे परिसरों और गाड़ियों में खाने-पीने की वस्तुओं की बिक्री के माध्यम से अनधिकृत वेंडिंग/हॉकिंग की गतिविधि का खतरा बना रहता है। इससे यात्रियों को खाने में मिलावटी और खराब गुणवत्ता वाले खाने का खतरा अधिक रहता है। यह अभियान रेलवे परिसरों और रेलगाड़ियों में अनधिकृत हॉकिंग और वेंडिंग के खतरे के विरूद्ध कार्रवाई करने के लिए शुरू किया गया है। टीम आरपीएफ ने 1,09,201 मामले दर्ज किए हैं और ऑपरेशन दुसरा के तहत वर्ष 2022 (जुलाई तक) के दौरान 1,10,093 आरोपियों को गिरफ्तार किया गया था।

गाड़ियों/यात्री क्षेत्रों में अनधिकृत विक्रेताओं/फेरीवालों के खिलाफ अभियान (धारा 144 रेल अधिनियम के तहत)

वर्ष	दर्ज मामलों की संख्या	गिरफ्तार व्यक्तियों की संख्या
2022 (जुलाई तक)	**1.09 लाख**	**1.1 लाख**

ठ) **ऑपरेशन ''नारकोस''** :- नशीले पदार्थ न केवल युवाओं के स्वास्थ्य को नष्ट करते हैं, बल्कि वे अर्थव्यवस्था और राष्ट्र हित को भी नुकसान पहुंचाते हैं। आरपीएफ को 2019 में नारकोटिक ड्रग्स एंड साइकोट्रोपिक सब्सटेंस (एनडीपीएस) अधिनियम के तहत तलाशी, जब्ती और गिरफ्तारी करने का अधिकार दिया गया है। रेल के माध्यम से नशीले पदार्थों की तस्करी के विरूद्ध अभियान पर ध्यान केंद्रित करने के लिए, आरपीएफ ने ऑपरेशन नारकोस शुरू किया है। टीम आरपीएफ ने ऑपरेशन नारकोस के तहत वर्ष 2021 से 2022 (जुलाई तक) के दौरान 20.16 करोड़ रुपये मूल्य की अवैध मदों की बरामदगी के साथ 1,747 मामलों का पता लगाया है और 1,325 आरोपियों को गिरफ्तार किया गया है।

एनडीपीएस की वसूली

वर्ष	पता लगे मामलों की संख्या	बरामद एनडीपीएस का मूल्य (₹)	गिरफ्तार व्यक्तियों की संख्या
2021	738	15.72 करोड़	620
2022 (जुलाई तक)	**1,009**	**4.43 करोड़**	**705**

ऑपरेशन महिला सुरक्षा के तहत महिला सुरक्षा बढ़ाने के लिए विशेष प्रयास किए जाते हैं:

- 'मेरी सहेली' पहल के तहत, लंबी दूरी की गाड़ियों से अकेले यात्रा करने वाली महिला यात्रियों की पूरी यात्रा अर्थात प्रारंभिक स्टेशन से गंतव्य स्टेशन तक के लिए संरक्षा और सुरक्षा पर ध्यान केंद्रित किया गया है।

- क्षेत्रीय रेलों को गाड़ी एस्कॉर्ट पार्टियों में पुरुष और महिला आरपीएफ/आरपीएसएफ कर्मियों की संयुक्त रूप से उचित संख्या में यथासंभव तैनाती करने का निर्देश दिया जाता है।
- महानगरों में चलने वाली महिला स्पेशल गाड़ियों में आरपीएफ की महिला कर्मी सुरक्षा कर रही हैं। अन्य गाड़ियों में, जहां एस्कॉर्ट्स प्रदान किए जाते हैं, गाड़ी एस्कॉर्टिंग पार्टियों को अकेले यात्रा करने वाली महिला यात्रियों, मार्ग में महिला डिब्बों और हॉल्टिंग स्टेशनों पर अतिरिक्त सतर्कता बरतने के लिए कहा गया है।
- महिलाओं के लिए आरक्षित डिब्बों में पुरुष यात्रियों के प्रवेश के विरूद्ध लगातार अभियान चलाए जाते हैं।



कोंकण रेलवे मार्ग, केआरसीएल का मनोरम दृश्य

सतर्कता

सर्तकता संगठन रेलों के प्रशासनिक क्षेत्र में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। यह शिकायतों की जांच तथा प्रबंधन के निर्णयों की विषयनिष्ठता, पारदर्शिता तथा मौजूदा नियमों तथा कार्यविधियों के साथ उनकी सुसंगता निश्चित करने के दृष्टिकोण से नमूने के तौर पर जाँच करता है।

सतर्कता कार्य-प्रणाली चार पहलुओं पर कार्य करती है: (i) निवारक सतर्कता (ii) सतर्कता में भागीदारी (iii) दंडात्मक सतर्कता (iv) सतर्कता में सक्रियता।

निवारक सतर्कता:

इसका उद्देश्य रेलवे पदाधिकारियों के बीच व्यापक रूप से जानकारी का प्रसारण करना, प्रणाली को अधिक पारदर्शी बनाने के लिए प्रणालीगत यौक्तिकरण संबंधी उपाय सुझाना, निर्णय लेने के संबंध में पूर्वानुमान निर्धारण में प्रौद्योगिकी का प्रभावी इस्तेमाल करना और भ्रष्टाचार कम करने के लिए आम जनता के बीच अधिक से अधिक जागरूकता पैदा करना है।

इस दिशा में उठाए गए कदम हैं:

- 2021-22 में, सभी रेलों पर कुल 11,946 निवारक जांचें की गई।
- 2021-22 में, सभी प्रमुख रेलवे इकाइयों ने वितरण के लिए ई-मैगजीन/बुलेटिन जारी की है। इन बुलेटिनों में विभिन्न विभागों से संबंधित मामलों का अध्ययन, क्या करें और क्या न करें आदि शामिल हैं।
- सतर्कता जागरूकता सप्ताह, 2021 के दौरान विस्तृत सार्वजनिक अभियान चलाने के लिए सभी क्षेत्रीय रेलों, उत्पादन इकाइयों तथा सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों द्वारा इलेक्ट्रॉनिक मीडिया का अत्यधिक उपयोग किया गया।

सतर्कता में भागीदारी:

(क) **रेलवे की 24 घंटे सतर्कता हेल्पलाइन:** रेलवे की सतर्कता हेल्पलाइन (हेल्पलाइन नं. 139) 24 घंटे उपलब्ध है। इसके अतिरिक्त, सतर्कता अधिकारियों के ई-मेल एड्रेस संबंधी जानकारी वेबसाइट में डाल दी गई है।

(ख) **सतर्कता जागरूकता सप्ताह** आम जनता को विभाग में उपलब्ध सुविधाओं एवं शिकायतें दर्ज करने के साधनों से भी अवगत कराने के संबंध में प्रत्येक वर्ष अक्टूबर के अन्तिम सप्ताह अथवा नवम्बर के पहले सप्ताह में मनाया जाता है। वर्ष 2021 में, सतर्कता जागरूकता सप्ताह 26 अक्टूबर से 01 नवंबर के बीच मनाया गया था।

(ग) **परामर्श:** 2021 में सतर्कता द्वारा सामयिक विषयों पर कुल 252 कार्यशालाएँ/संगोष्ठियां/वार्तालाप संबंधी सत्र आयोजित किए गए जिसमें विभिन्न स्तरों तथा क्षेत्रों का प्रतिनिधित्व करने वाले अधिकारियों, वरिष्ठ सुपरवाइजरों तथा अन्य रेल कर्मियों ने भाग लिया; इसमें प्रमुख ध्यान नियमों, प्रक्रियाओं की ज्यादा जानकारी, और इससे महत्वपूर्ण अंतर्निहित कठिनाइयों को दूर करने की आवश्यकताओं पर था।

प्रशिक्षण कार्यक्रम जिसे डीजल लोको शेड/तुगलकाबाद में प्रति वर्ष सतर्कता निरीक्षकों तथा जांच निरीक्षकों के लिए आयोजित किया जाता है, उसमें 06-10 सितंबर, 2021 तक आयोजित कार्यक्रम में कुल 141 कर्मचारियों ने भाग लिया।

दंडात्मक सतर्कता:

अप्रैल, 2021 से मार्च 2022 के दौरान जिन अधिकारियों के विरूद्ध सतर्कता जांच मामलों में अनुशासनिक कार्रवाई की गई/अंतिम रूप दिए गए मामलों की संख्या दर्शाने वाला विवरण नीचे दिया गया है:

सतर्कता जांच संबंधी मामले	2021-22
अधिकारियों की संख्या, जिनके विरूद्ध अनुशासनिक कार्रवाई शुरू की गई	**2,730**
अधिकारियों की संख्या, जिनके विरूद्ध अनुशासनिक कार्रवाई के परिणामस्वरूप बड़ी शास्ति लगाई गई	**756**
अधिकारियों की संख्या, जिनके विरूद्ध अनुशासनिक कार्रवाई के परिणामस्वरूप छोटी शास्ति लगाई गई	**2,702**

(4) सतर्कता में सक्रियता:

(क) स्क्रैप लेखांकन/निपटान में, फ्रेट वैगन तथा पार्सल वैन लदान (मुख्य रूप से ओवर लोडिंग इत्यादि मामलों का पता करने/घटनाओं पर नियंत्रण करने की दृष्टि से) आदि व्यापक जन संपर्क वाले क्षेत्रों (जैसे आरक्षण कार्यालय, टिकट बुकिंग काउंटर, सामान/पार्सल तथा गुड्स बुकिंग कार्यालय, ऑन-बोर्ड यात्री गाड़ियां इत्यादि) की औचक जांच की गई। कैलेंडर वर्ष 2021 के दौरान, इन उपायों के परिणामस्वरूप 98.03 करोड़ रु. के राजस्व की वसूली की गई।

(ख) अधिकारियों द्वारा वार्षिक रूप से दर्ज की जाने वाली 4,097 से अधिक परिसंपत्ति रिटर्नों की जांच की गई।



रीवा-सिधी नई लाइन और भोपाल-इटारसी तीसरी लाइन खंड, पश्चिम मध्य रेलवे में निर्मित की जा रही नई सुरंगें

हिंदी का प्रयोग-प्रसार

राजभाषा अधिनियम, 1963 और राजभाषा नियम, 1976 के उपबंधों के अनुसार, भारतीय रेल हिंदी के प्रयोग-प्रसार के लिए लगातार प्रयत्नशील है। 31 मार्च, 2022 के अंत तक अधिसूचित रेल कार्यालयों की संख्या 3,605 है। इन रेल कार्यालयों में हिंदी में प्रवीण कर्मचारियों को राजभाषा नियमों के तहत विनिर्दिष्ट विषयों में शत-प्रतिशत कार्य हिंदी में करने के लिए निर्देश दिए गए हैं। इसके अलावा, रेलवे बोर्ड कार्यालय एवं क्षेत्रीय रेलों आदि के राजभाषा अधिकारियों द्वारा हिंदी के कार्यान्वयन की स्थिति पर नजर रखने के लिए नियमित रूप से निरीक्षण किए जाते हैं। वर्ष 2021-22 में संसदीय राजभाषा की दूसरी उपसमिति द्वारा कुल 40 निरीक्षण किए गए और संसदीय राजभाषा समिति द्वारा निरीक्षण के दौरान रेल कार्यालयों में हिंदी के प्रयोग की प्रशंसा भी की गई है। इसके अलावा रेलवे बोर्ड कार्यालय द्वारा हिंदी में गृह-पत्रिका 'रेल राजभाषा' नियमित रूप से प्रकाशित की जा रही है। अब तक इस गृह पत्रिका के 129 अंक प्रकाशित किए जा चुके हैं जिनकी प्रतियां सभी रेल कार्यालयों में परिपत्रित की गई हैं। क्षेत्रीय रेलों/मंडलों आदि द्वारा भी अपने स्तर पर लगभग 156 हिंदी गृह-पत्रिकाएं प्रकाशित जा रही हैं।

हिंदी टाइपिंग, हिंदी आशुलिपि, तथा हिंदी भाषा प्रशिक्षण

गृह मंत्रालय द्वारा स्थापित प्रशिक्षण केंद्रों के अलावा, भारतीय रेल हिंदी भाषा, हिंदी टाइपिंग तथा हिंदी आशुलिपि में सेवा के दौरान प्रशिक्षण देने की व्यवस्थाएं भी करता है। वर्ष 2021-22 में तथा वर्ष 2020-21 में प्रशिक्षित कर्मचारियों की तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:-

गतिविधि	31 मार्च, 2021 को	31 मार्च, 2022 को
कार्यसाधक ज्ञान/हिन्दी में प्रवीणता प्राप्त	8,76,602	**8,79,262**
हिंदी टाइपिंग	7,321	**7,672**
हिंदी आशुलिपि	2,863	**2,597**

अन्य गतिविधियां

कंप्यूटर आदि जैसे इलेक्ट्रॉनिक उपकरणों को द्विभाषी रूप में खरीदने की मौजूदा नीति का अनुपालन किया जा रहा है। वर्ष 2021-22 में भारतीय रेल के विभिन्न कार्यालयों में 62,476 द्विभाषी पर्सनल कंप्यूटर उपलब्ध हैं। रेलवे बोर्ड एवं सभी क्षेत्रीय रेलों की वेबसाइट भी द्विभाषी है। रेल कार्यालयों में हिंदी में कार्य करने को बढ़ावा देने के लिए 983 कोड/मैनुअल और 6,630 स्टेशन संचालन नियम हिंदी/द्विभाषी रूप में प्रकाशित किए जा चुके हैं। इसके अलावा, क्षेत्रीय रेलों एवं उत्पादन इकाइयों आदि में 25,440 स्थानीय, सांविधिक और मानक फार्म द्विभाषी रूप में उपलब्ध हैं। भारतीय रेलों पर इस समय 986 हिंदी पुस्तकालय हैं जिनमें लगभग 17 लाख हिंदी की पुस्तकें उपलब्ध हैं तथा अधिकांश पुस्तकालयों के नाम हिंदी के प्रसिद्ध साहित्यकारों के नाम पर रखे गए हैं।

राजभाषा कार्यान्वयन समितियां

हिंदी के प्रयोग-प्रसार की समीक्षा करने के लिए क्षेत्रीय रेलों, उत्पादन कारखानों, आदि पर कुल 968 राजभाषा कार्यान्वयन समितियां गठित हैं और इन समितियों की बैठकें नियमित रूप से आयोजित की जा रही हैं। इसके अलावा, रेलवे बोर्ड स्तर पर भी रेलवे बोर्ड राजभाषा कार्यान्वयन समिति गठित है जिसकी बैठकें नियमित रूप से आयोजित की जा रही हैं।

रेलवे हिंदी सलाहकार समिति

रेल मंत्रालय एवं क्षेत्रीय रेलों में राजभाषा हिंदी का प्रयोग-प्रसार बढ़ाने के उद्देश्य से ''रेलवे हिंदी सलाहकार समिति'' का गठन किया गया है जिसका मुख्य उद्देश्य हिंदी का प्रयोग-प्रसार बढ़ाने के लिए महत्वपूर्ण सुझाव देना है। माननीय रेल मंत्री की अध्यक्षता में रेलवे हिंदी सलाहकार समिति की 60वीं बैठक 25.05.2021 को आयोजित की गई।

हिंदी के प्रयोग के लिए प्रोत्साहन योजनाएं

रेल कर्मचारियों को हिंदी में कार्य करने के लिए प्रोत्साहित करने के उद्देश्य से भारतीय रेल पर विभिन्न प्रोत्साहन योजनाएं लागू हैं। इनमें कमलापति त्रिपाठी राजभाषा स्वर्ण पदक पुरस्कार योजना, रेल मंत्री राजभाषा रजत पदक पुरस्कार योजना, रेल मंत्री राजभाषा शील्ड/ट्राफी एवं अन्य रनिंग शील्ड पुरस्कार योजना, राजभाषा व्यक्तिगत नकद पुरस्कार, रेल मंत्री हिन्दी निबंध प्रतियोगिता, प्रेमचन्द्र पुरस्कार योजना, मैथिलीशरण गुप्त पुरस्कार योजना, लाल बहादुर शास्त्री तकनीकी मौलिक लेखन पुरस्कार योजना, रेल यात्रा वृतांत योजना, क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर/अखिल भारतीय स्तर पर हिन्दी निबंध, वाक, टिप्पण एवं प्रारूप लेखन पुरस्कार, अखिल रेल हिन्दी नाट्योत्सव प्रतियोगिता।

17 जून, 2021 को 'स्मृति आधारित अनुवाद टूल कंठस्थ' पर एक कार्यशाला आयोजित की गई थी।

रेल मंत्रालय में राजभाषा हिंदी के प्रयोग-प्रसार को बढ़ाने के उद्देश्य से 13 से 17 सितंबर, 2021 तक राजभाषा पखवाड़ा मनाया गया। इस अवधि के दौरान हिंदी सप्ताह का विधिवत उद्घाटन 13.09.2021 को मां सरस्वती की प्रतिमा के समक्ष दीप प्रज्ज्वलित कर किया गया। उसके बाद, माननीय रेल मंत्री और माननीय गृह मंत्री का हिंदी दिवस संदेश क्रमशः निदेशक (रा.भा.) और संयुक्त निदेशक (रा.भा.) द्वारा पढ़ा गया।

13 सितंबर, 2021 को ''हिंदी के विकास में अहिंदी भाषी का योगदान'' विषय पर ऑनलाइन हिंदी निबंध प्रतियोगिता और ''पर्यावरण संरक्षण के क्षेत्र में रेलवे की भूमिका'' का आयोजन किया गया।

हिंदी टिप्पण और प्रारूप लेखन प्रतियोगिता और हिंदी वाक् प्रतियोगिता हिंदी सप्ताह के दौरान क्रमशः 14 और 15 सितंबर, 2021 को आयोजित की गई।

पूर्वोत्तर क्षेत्र



प्रथम मालगाड़ी रानी गाइदिन्ल्यू (कैमे रोड) रेलवे स्टेशन, मणिपुर पर पहुंची जिसने मणिपुर रेल संपर्कता में नए युग का सूत्रपात किया

पूर्वोत्तर क्षेत्र में 8 राज्य अर्थात् असम, अरुणाचल प्रदेश, मेघालय, मणिपुर, नागालैंड, मिजोरम, त्रिपुरा और सिक्किम हैं जिन्हें पूर्वोत्तर सीमा रेलवे द्वारा सेवित किया जा रहा है। पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल अवसंरचना का विकास रेल मंत्रालय के प्राथमिकता वाले क्षेत्रों में से एक है। सरकार का यह प्रयास है कि पूर्वोत्तर क्षेत्र के सभी राज्यों में रेल संपर्कता उपलब्ध कराई जाए और उसके बाद इसे राज्य की राजधानियों तक विस्तारित किया जाए। पूर्वोत्तर क्षेत्र के 8 राज्यों में से 7 राज्यों में अब रेल संपर्कता मौजूद है। सिक्किम को नई रेल लाइन परियोजना सिवोक-रंगपो (44 किमी) के साथ जोड़ा जा रहा है।

इस समय, पूर्वोत्तर क्षेत्र में आंशिक/पूर्ण रूप से पड़ने वाली 77,930 करोड़ रु. की लागत वाली 1,909 किमी लंबी 19 रेल परियोजनाएं (14 नई लाइन और 5 दोहरीकरण) योजना/अनुमोदन/निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं।

चालू परियोजनाओं की संक्षिप्त स्थिति निम्नानुसार है:-

नई लाइनें

1. न्यू मल-मयनागुड़ी रोड और न्यू चंग्राबंधा-चंग्राबंधा के आमान परिवर्तन सहित न्यू मयनागुड़ी-जोगीघोपा नई लाइन

लंबाई	285 किमी
प्रत्याशित लागत	₹4,075 करोड़
31.03.2022 तक व्यय	₹ 4,023 करोड़
परिव्यय 2022-23	₹ 52 करोड़

स्थिति: पूरी परियोजना कमीशन कर दी गई है।

2. भैराबी-सैरंग

लंबाई	51 किमी
प्रत्याशित लागत	₹5,521 करोड़
31.03.2022 तक व्यय	₹4,952 करोड़
परिव्यय 2022-23	₹1,005 करोड़

स्थिति: कार्य शुरू कर दिया गया है और दिसंबर, 2023 तक पूरा किए जाने का लक्ष्य है।

3. अगरतला (भारत) - अखौरा (बांग्लादेश)

लंबाई	12.03 किमी (5.46 किमी भारत में + 6.57 किमी बांग्लादेश में)
प्रत्याशित लागत	₹709 करोड़ (भारतीय हिस्सा)
31.03.2022 तक व्यय	₹580 करोड़
परिव्यय 2022-23	₹ 01 करोड़

स्थिति: इस परियोजना पर कार्य शुरु हो गया है।



बलिया-सेहतवार खंड (विद्युतीकरण सहित) का दोहरीकरण, पूर्वोत्तर रेलवे

4. बर्नीहाट-शिलांग

लंबाई	108 किमी
प्रत्याशित लागत	₹ 4,083 करोड़
31.03.2022 तक व्यय	₹264 करोड़
परिव्यय 2022-23	₹ 0.0001 करोड़

स्थिति: खासी स्टूडेंट्स यूनियन (केएसयू) के विरोध के कारण मेघालय के हिस्से में भूमि अधिग्रहण रुका हुआ है।

5. दीमापुर (धनसिरी) - कोहिमा (जुब्जा)

लंबाई	82 किमी
प्रत्याशित लागत	₹6,911 करोड़
31.03.2022 तक व्यय	₹1,599 करोड़
परिव्यय 2022-23	₹1,000 करोड़

स्थिति: 16 किमी खंड कमीशन हो गया है और शेष लंबाई का कार्य शुरू हो गया है।

6. जीरीबाम-इम्फाल

लंबाई	111 किमी
प्रत्याशित लागत	₹14,323 करोड़
31.03.2022 तक व्यय	₹12,371 करोड़
परिव्यय 2022-23	₹1,000 करोड़

स्थिति: 55 किमी खंड कमीशन हो गया है और शेष लंबाई का कार्य शुरू हो गया है।

7. सिवोक-रांगपो

लंबाई	44 किमी
प्रत्याशित लागत	₹8,043 करोड़
31.03.2022 तक व्यय	₹2,558 करोड़
परिव्यय 2022-23	₹2,500 करोड़

स्थिति: इस परियोजना पर कार्य शुरू हो गया है।

8. तेतेलिया-बर्नीहाट

लंबाई	22 किमी
प्रत्याशित लागत	₹1,043 करोड़
31.03.2022 तक व्यय	₹950 करोड़
परिव्यय 2022-23	₹100 करोड़

स्थिति: तेतेलिया-कमलजरी (10 किमी) खंड पर कार्य पूरा हो गया है और यातायात शुरू हो गया है। शेष खंड में कार्य शुरू हो गया है। मेघालय राज्य में कानून-व्यवस्था की समस्या के कारण कार्य रूका हुआ है।

9. मुर्कोंगसेलेक-पासीघाट

लंबाई	27 किमी
प्रत्याशित लागत	₹980 करोड़
31.03.2022 तक व्यय	₹158 करोड़
परिव्यय 2022-23	₹100.0001 करोड़

स्थिति: अरूणाचल प्रदेश में भूमि के लिए उच्च दर की मांग के कारण भूमि अधिग्रहण रूका हुआ है

10. दीमापुर-तिजित

लंबाई	257 किमी
प्रत्याशित लागत	₹4,274 किमी
परिव्यय 2022-23	₹0.0001 किमी

स्थिति: कार्य को अपेक्षित अनुमोदनों के अध्यधीन बजट 2013-14 में शामिल किया गया है।

11. सलोना-खुम्तई

लंबाई	99 किमी
प्रत्याशित लागत	₹5,958 किमी
परिव्यय 2022-23	₹0.0001 किमी

स्थिति: कार्य को अपेक्षित अनुमोदनों के अध्यधीन बजट 2017-18 में शामिल किया गया है।

12. सिबसागर-जोरहाट

लंबाई	62 किमी
प्रत्याशित लागत	₹1,674.99 करोड़
परिव्यय 2022-23	₹0.0001 करोड़

स्थिति: कोई परिचालनिक लाभ नहीं होने के कारण परियोजना को 31.10.2022 को स्थगित कर दिया गया है।

13. तेजपुर-सिलघाट

लंबाई	25 किमी
प्रत्याशित लागत	₹2,280 करोड़
परिव्यय 2022-23	₹0.0001 करोड

स्थिति: कार्य को अपेक्षित अनुमोदनों के अध्यधीन बजट 2017-18 में शामिल किया गया है।

14. मैशासन (भारत) - जीरो पाइंट (बांग्लादेश)

लंबाई	3 किमी
प्रत्याशित लागत	₹39 करोड़
31.03.2022 तक व्यय	₹2 करोड़
परिव्यय 2022-23	25.0001 करोड़

स्थिति: परियोजना को 2020-21 में स्वीकृत किया गया था। प्रारंभिक कार्य शुरु कर दिया गया है।

दोहरीकरण

1. रंगिया के रास्ते न्यू बोंगाईगांव-कामाख्या

लंबाई	143 किमी
प्रत्याशित लागत	₹2,047 करोड़
31.03.2022 तक व्यय	₹752 करोड़
परिव्यय 2022-23	₹1,000 करोड़

स्थिति: 17.53 किमी खंड पूरा हो गया है। शेष खण्ड में कार्य शुरू कर दिया गया है ।

2. गोलपाड़ा के रास्ते न्यू बोंगाईगांव-कामाख्या

लंबाई	176 किमी
प्रत्याशित लागत	₹2,950 किमी
31.03.2022 तक व्यय	₹2,102 किमी
परिव्यय 2022-23	₹500 किमी

स्थिति: 104 किमी खंड पूरा हो गया है। शेष भाग में कार्य शुरू कर दिया गया है।

3. कामाख्या - न्यू गुवाहाटी चौहरीकरण

लंबाई	21 किमी
प्रत्याशित लागत	₹6,125 करोड़
परिव्यय 2022-23	₹0.0001 करोड़

स्थिति: कार्य को अपेक्षित अनुमोदनों के अध्यधीन बजट 2017-18 में शामिल किया गया है। अंतिम स्थान सर्वेक्षण स्वीकृत हो गया है।

4. सरईघाट ब्रिज (दोहरीकरण)

लंबाई	7 किमी
प्रत्याशित लागत	₹1,473.77 करोड़
परिव्यय 2022-23	₹15.5 करोड़

स्थिति: कार्य को अपेक्षित अनुमोदनों के अध्यधीन बजट 2017-18 में शामिल किया गया है। अंतिम स्थान सर्वेक्षण स्वीकृत हो गया है।

5. लुमडिंग-तिनसुखिया जं. दोहरीकरण

लंबाई	381 किमी
प्रत्याशित लागत	₹3,810 करोड़
परिव्यय 2022-23	₹1 करोड

स्थिति: कार्य को अपेक्षित अनुमोदनों के अध्यधीन बजट 2020-21 में शामिल किया गया है।

यात्री सेवा में सुधार

वर्ष 2021-22 के दौरान, पूर्वोत्तर क्षेत्र में 6 नई गाड़ी सेवाओं का शुभारंभ, 10 गाड़ी सेवाओं को विस्तारित किया गया और 02 गाड़ी सेवाओं के फेरे में बढ़ोतरी की गई थी।

कंप्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली

पूर्वोत्तर क्षेत्र में 168 स्थानों पर कंप्यूटरीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) की सुविधा उपलब्ध है। पूर्वोत्तर क्षेत्र के सभी राज्यों की राजधानियां पीआरएस नेटवर्क पर हैं। उपरोक्त में से कुछ स्थानों पर एकीकृत यात्री आरक्षण प्रणाली-सह-अनारक्षित टिकट प्रणाली (पीआरएस-सह-यूटीएस) हैं।

जन-संपर्क

जनसंपर्क निदेशालय, रेलवे द्वारा कार्यान्वित की जाने वाली विभिन्न नीतिगत पहलों, सेवाओं, रियायतों, परियोजनाओं, कार्य-निष्पादनों और विकासात्मक गतिविधियों की सूचना का प्रसार करने के लिए उत्तरदायी है। रेल उपयोगकर्ताओं में जागरूकता लाने के लिए संरक्षा और सुरक्षा मानदंडों सहित रेलवे कार्यप्रणाली के विभिन्न पहलुओं के बारे में उन्हें शिक्षित करने के लिए प्रचार अभियान भी चलाए जाते हैं। जनसंपर्क विभाग के लिए प्रिंट और इलेक्ट्रॉनिक मीडिया के माध्यम से रेल उपयोगकर्ताओं के साथ संपर्क बनाए रखना एक सतत प्रक्रिया है।

वर्ष 2021-22 (01.04.2021 से 31.03.2022 तक) के दौरान, रेलवे बोर्ड के जनसंपर्क निदेशालय ने भारतीय रेल की कॉरपोरेट और सामाजिक दोनों तरह की छवि बनाने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है।

क्षेत्रीय रेलों के साथ-साथ रेल मंत्रालय के सोशल मीडिया हैंडलों के विभिन्न पोस्टों एंव ट्वीटों पर फॉलोअर और लाइक की संख्या में अत्यधिक वृद्धि देखी गई है। सोशल मीडिया सेवाएं जैसे ट्विटर, फेसबुक, इंस्टाग्राम, यू-ट्यूब आदि का उपयोग न केवल विभिन्न नीतिगत पहलों/यात्री सुविधाओं के बारे में सूचनाओं के प्रचार-प्रसार के लिए किया जाता है, बल्कि यह रियल टाइम यात्री शिकायत निवारण करने के माध्यम के रूप में भी कार्य कर रहा है। संपूर्ण भारतीय रेल के सोशल मीडिया हैंडल जैसे ट्विटर पर लगभग 18.35 लाख, फेसबुक पेज पर लगभग 22.46 लाख, यू-ट्यूब चैनल के लगभग 1.49 लाख सब्सक्राइबर और इंस्टाग्राम पर लगभग 4.29 लाख सोशल मीडिया फॉलोअर्स के साथ भारत सरकार के तहत सबसे श्रेष्ठ प्रदर्शन करने वाले मंत्रालयों में से एक हैं। आम आदमी (रेल उपयोगकर्ता अथवा अन्य) आसानी से ट्विटर पर रेल संबंधी शिकायतें दर्ज कर सकता है और इन शिकायतों पर तत्काल कार्रवाई की जाती है। छोटे वीडियो, टीवीसी के रूप में सूचना और नए पहल कार्यों, अभिनव प्रयासों तथा दिन-प्रतिदिन आधार पर रेलवे से संबंधित सूचना को प्रदर्शित करने वाले वृत्तचित्रों को यू-ट्यूब पर अपलोड किया जाता है। ऐसे सभी कार्यक्रमों/आयोजनों, जहां रेलवे नई गाड़ियां/यात्री सुविधाएं शुरू करती है, का प्रसारण यू-ट्यूब लाइव के माध्यम से किया जाता है, जिससे आम जनता को वास्तविक समय पर सूचना प्राप्त हो सके। कभी-कभी इस तरह की पोस्टों की पहुंच 10 लाख से अधिक व्यक्तियों तक होती है।

वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान, क्षेत्रीय रेलों/उत्पादन इकाइयों ने विभिन्न विषयों जैसे कोविड-19 से रोकथाम, अंतर्राष्ट्रीय योग दिवस, राष्ट्रीय एकता दिवस, फिट इंडिया अभियान, भारत की 75वीं वर्षगांठ मनाने के लिए शुरू की गई गतिविधियों के संबंध में जागरूकता अभियानों पर अनेक प्रचार अभियान भी चलाए गए थे। लगभग 24,559 प्रेस विज्ञप्तियां जारी की गईं, 835 प्रेस सम्मेलन आयोजित किए गए, 13,850 प्रचार पुस्तिकाएं जारी की गईं। लगभग 3,776 रेडियो/ टीवी विज्ञापन तैयार किए गए और भारतीय रेल द्वारा विभिन्न रेडियो/टीवी चैनलों पर रेलों द्वारा प्रसारित किया गया। रेलों और रेलवे बोर्ड के जनसंपर्क निदेशालय द्वारा लगभग 46 प्रेस पार्टी टूर आयोजित किए गए जिनमें रेल उपयोगकर्ताओं को उनके क्षेत्र में नई सुविधाओं/पहलों/ नई राष्ट्रीय परियोजनाओं की शुरुआत से होने वाले लाभों को उजागर किया। भारतीय रेल ने देश भर में 51 प्रदर्शनियों में भी भाग लिया था।

रेल मंत्रालय के जनसंपर्क निदेशालय द्वारा भारत में रेलवे और रेल उपयोगकर्ताओं के बीच प्रभावी संपर्क मुहैया कराने वाली अपनी मासिक पत्रिकाओं अर्थात 'इंडियन रेलवेज' (अंग्रेजी में) और 'भारतीय रेल' (हिंदी में) का प्रकाशन किया जा रहा है। इन दोनों पत्रिकाओं के वार्षिक विशेषांक भी प्रकाशित किए गए थे। उपयोगकर्ता अब इन पत्रिकाओं के अंशदायी प्रभारों का आईआरसीटीसी पोर्टल के माध्यम से ऑन-लाइन भुगतान भी कर सकते हैं तथा इन पत्रिकाओं के ई-संस्करण भी तैयार किए जा रहे हैं।

वाणिज्यिक विज्ञापन

भारतीय रेल द्वारा चल परिसंपत्तियों पर विनाइल रैपिंग, डिजिटल विज्ञापन, स्टेशन परिसरों पर होर्डिंगों के माध्यम से ऑडियो और वीडियो डिस्प्ले के माध्यम से कंटेंट ऑन डिमांड्स, परिचलन क्षेत्रों, ऊपरी सड़क पुलों, निचले सड़क पुलों, समपार फाटकों, रेलवे कॉलोनियों, रेलवे कारखानों, रेलवे उत्पादन इकाइयों, रेलपथ के आस-पास की भूमि आदि जैसी उपलब्ध परिसंपत्तियों और नवोन्मेषी विचारों/परिकल्पना थीमों/योजनाओं का उपयोग करके रेल परिसंपत्तियों पर वाणिज्यिक प्रचार की अनुमति दी जाती है, वाणिज्यिक प्रचार हेतु पीआरएस/यूटीएस टिकटों और आरक्षण चार्टों/फॉर्मों का भी उपयोग किया जाता है।



नवीकरणीय उर्जा, आधुनिक रेल डिब्बा कारखाना

रेलवे इंजीनियर्स रेजिमेंट
(प्रादेशिक सेना)

परिचय

'प्रादेशिक सेना' का गठन एक 'स्वैच्छिक नागरिक' बल के रूप में 1949 में किया गया था जिसका उद्घाटन भारत के प्रथम गवर्नर जनरल, सी. राजगोपालाचारी द्वारा 9 अक्टूबर 1949 को किया गया। तब से प्रत्येक वर्ष 9 अक्टूबर को प्रादेशिक सेना दिवस मनाया जाता है।

प्रादेशिक सेना को भारतीय रक्षा सेना की दूसरी पंक्ति के रूप में जाना जाता है इसका उद्देश्य वस्तुतः लाभप्रद रूप से नियोजित नागरिकों को आधारभूत सैन्य प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए है। जिससे गंभीर राष्ट्रीय आपातकाल की स्थिति में वे आंतरिक सुरक्षा जरूरतों को पूरा करने के लिए अपनी भूमिका निभा सकें और देश की रक्षा में योगदान दे सकें।

प्रादेशिक सेना गैर-विभागीय प्रादेशिक सेना इकाइयों और विभागीय प्रादेशिक सेना इकाइयों से बनी है। गैर-विभागीय इकाइयों में इन्फैंट्री बटालियन (प्रा.से.) शामिल हैं जबकि 'विभागीय' इकाइयों में भारतीय रेल, तेल संबंधी सेक्टर, स्वास्थ्य सेवाएं और पारिस्थितिक इकाइयां शामिल हैं।

विभागीय प्रादेशिक सेना इकाइयां, युद्धक इकाइयां नहीं हैं बल्कि मूल रूप से एक तकनीकी सुरक्षा बल हैं। रेलवे प्रादेशिक सेना इकाइयों की गतिविधियों का क्षेत्र रेलवे की गतिविधियों तक ही सीमित है- चाहे वह शांति समय के दौरान हो या युद्ध के दौरान। बहरहाल, एक तकनीकी सुरक्षा बल होने के नाते सभी विभागों (लेखा और कार्मिकों के अतिरिक्त) से संबंधित रेल सेवकों की सेवाएं रेलवे इंजीनियर्स रेजिमेंट (प्रा.से.) के लिए उपयोगी मानी जाती हैं। इन प्रादेशिक सेना रेजिमेंटों में युद्ध एवं शांतिकाल के दौरान आपातकालीन स्थितियों में प्रभावित क्षेत्रों में रेल संचार बनाए रखने के उद्देश्यों के साथ अधिकारियों (जिन्हें कमीशन्ड अधिकारी कहा जाता है), पर्यवेक्षक (जूनियर कमीशंड अधिकारी कहा जाता है) और कार्मिकों (अन्य रैंकों) द्वारा स्वैच्छिक आधार पर सेवाएं प्रदान की जाती है।

इस बल की सर्वाधिक महत्वपूर्ण विशेषता यह है कि रेलवे प्रादेशिक सेना में अधिकारियों/कार्मिकों की कमीशनिंग/भर्ती होना प्रादेशिक सेना कर्मियों (जिन्हें टेरियर्स कहा जाता है) के सिविल कार्यों से जुड़े कर्तव्यों एवं जिम्मेदारियों के निर्वहन में बाधक नहीं होता बल्कि इससे उन्हें राष्ट्रीय रक्षा में हिस्सा लेने और शांति काल के दौरान आपातकालीन स्थितियों को संभालने में भी राष्ट्रीय कार्य में सहयोग करने का अवसर मिलता है। इससे प्रादेशिक सेना कर्मियों को आपातकालीन स्थितियों में देश की सेवा करने के लिए तैयार होने के साथ-साथ सैन्य अनुशासन को आत्मसात करने, सामान्य दृष्टिकोण को विस्तृत बनाने, शारीरिक तथा आत्मविश्वास विकसित करने का भी अवसर मिलता है।

प्रादेशिक सेना में सम्मिलित होकर, प्रादेशिक सेना के जवान को देश की सुरक्षा के लिए जिम्मेदार इस संगठन, शस्त्र तथा गोला बारूद के इस्तेमाल के बारे में जानकारी प्राप्त होती है का प्रदर्शन करना होता है और उन्हें उच्च स्तरीय अनुशासन जिसके लिए यह सैन्य बल जाना जाता है। इससे सेना कर्मी के भीतर आत्म संतोष की भावना भी विकसित होती है और जब वे चमकदार ''जैतून'' जैसे हरे रंग की वर्दी धारण करते हैं और अपने कंधों पर चमचमाते सितारों को देखते हैं तो स्वयं को वस्तुतः और अधिक गौरवान्वित और मजबूत महसूस करते हैं।

रेलवे प्रादेशिक सेना रेजिमेंट की संरचना

मौजूदा छह रेलवे टीए रेजिमेंट निम्नानुसार हैं:

रेजिमेंट	स्थान	नियंत्रक क्षेत्रीय रेलवे	कमान संबद्धता	रेलवे टीए में भर्ती / नामांकन के लिए संलग्न जोनल रेलवे
969 रेलवे इंजीनियर रेजिमेंट	जमालपुर	पूर्व रेलवे	पूर्वी कमान	पूर्व, पूर्व मध्य एवं पूर्वोत्तर सीमा रेलवे
970 रेलवे इंजीनियर रेजिमेंट	झांसी	उत्तर मध्य रेलवे	दक्षिण कमान	उत्तर मध्य एवं मध्य रेलवे
1031 रेलवे इंजीनियर रेजिमेंट	कोटा	पश्चिम मध्य रेलवे	दक्षिण पश्चिम कमान	पश्चिम मध्य और पश्चिम रेलवे
1032 रेलवे इंजीनियर रेजिमेंट	आद्रा	दक्षिण पूर्व रेलवे	पूर्वी कमान	दक्षिण पूर्व, दक्षिण पूर्व मध्य एवं पूर्व तट रेलवे
1101 रेलवे इंजीनियर रेजिमेंट	चण्डीगढ़	उत्तर रेलवे	पश्चिम कमान	उत्तर, पूर्वोत्तर एवं उत्तर पश्चिम रेलवे
1105 रेलवे इंजीनियर रेजिमेंट	सिकन्दराबाद	दक्षिण मध्य रेलवे	दक्षिण कमान	दक्षिण मध्य, दक्षिण पश्चिम एवं दक्षिण रेलवे

रेजिमेंट में कर्मियों की संख्या

प्रादेशिक सेना रेजिमेंट के कर्मियों की स्वीकृत संख्या में (i) 23 अधिकारी, 46 जूनियर कमीशन अधिकारी (जेसीओ) और रेलवे विभागों से अन्य रैंकों (ओआर) के 1,081 अधिकारी और (ii) 5 अधिकारी, 6 जेसीओ और भारतीय सेना से 58 अन्य रैंक के अधिकारी होते हैं।

व्यय

रेलवे प्रादेशिक सेना इकाइयों की कार्यात्मक आवश्यकताओं (भंडार की लागत, हथियार/गोला-बारूद, वेतन और भत्ते, वार्षिक प्रशिक्षण शिविरों की लागत, प्रोत्साहन, नकद पुरस्कार आदि सहित) पर पूरा व्यय रेल मंत्रालय द्वारा वहन किया जाता है। वर्ष 2021-22 के दौरान छह प्रादेशिक सेना रेजिमेंटों पर लगभग 14.63 करोड़ रुपये (लगभग चौदह करोड़ तिरसठ लाख रुपये) का व्यय किया गया था।

वार्षिक प्रशिक्षण शिविर(एटीसी)

रेलवे के प्रादेशिक सेना के कर्मचारियों को शारीरिक रूप से सक्षम तथा सैन्य अनुशासन, आयुध रक्षा तकनीकों आदि के अभ्यस्त बनाए रखने के लिए प्रत्येक वर्ष 30 दिनों का अनिवार्य वार्षिक प्रशिक्षण दिया जाता है। वर्ष 2021-22 में कोविड-19 के बावजूद सभी पांच निर्धारित एटीसी को जमालपुर इकाई और आद्रा इकाई द्वारा आयोजित किया गया।

प्रादेशिक सेना कर्मियों के लिए प्रोत्साहन/नकद पुरस्कार आदि

(क) परिवार को स्थानांतरित करने के लिए अतिरिक्त दो सेट पास।

(ख) यात्रा के समय के अतिरिक्त एटीसी से पूर्व/पश्चात 6 दिन की विशेष आकस्मिक छुट्टी।

(ग) कर्मचारी सेवा रिकॉर्ड में प्रादेशिक सेना सेवा प्रविष्टि।

(घ) एटीसी की अवधि के दौरान एटीसी और प्रादेशिक सेना भत्ते के दौरान सैन्य रैंक वेतन के अनुसार एक माह का अतिरिक्त वेतन।

(ङ) मूर्त सेवा के दौरान टीए कर्मी, दोगुने दर पर दैनिक भत्तों के हकदार होते हैं।
(च) औसत रनिंग भत्ते और रात्रिकालीन ड्यूटी भत्ते का भुगतान।
(छ) एटीसी के दौरान मुफ्त राशन/कपड़े।
(ज) टीए सेवा के 9 वर्ष, 12 वर्ष और 15 वर्ष पूरा होने पर नकद पुरस्कार।
(झ) यथा निर्धारित कैंटीन स्टोर्स विभाग (सीएसडी) की सुविधाएं

प्रादेशिक सेना के आयोजन

रेलवे प्रादेशिक सेना रेजिमेंट प्रत्येक वर्ष प्रादेशिक सेना स्थापना दिवस समारोह में प्रादेशिक सेना रेजिमेंट प्रदर्शनी/झांकियों और प्रादेशिक सेना मैराथन कार्यक्रमों के माध्यम से प्रादेशिक सेना की गतिविधियों को प्रदर्शित करने में सक्रिय भूमिका निभाती है। महानिदेशक प्रादेशिक सेना और समूचे प्रादेशिक सेना परिवार से रेलवे प्रादेशिक सेना कर्मियों को इन प्रादेशिक सेना कार्यक्रमों के दौरान इनकी भागीदारी/प्रदर्शन के लिए सदैव सराहना/पुरस्कार प्राप्त हुए हैं।

सामरिक अभ्यास

रेलवे प्रादेशिक सेना की मौजूदा छह (6) रेजिमेंटों को डायरेक्टर जनरल ऑफ ऑपरेशनल लॉजिस्टिक्स एण्ड स्ट्रेटेजिक मूवमेंट (डीजीओएल एण्ड एसएम) द्वारा पूर्व निर्धारित परिचालनिक क्षेत्रों में विशिष्ट सामरिक कार्य (रोटेशनल आधार पर प्रत्येक वर्ष किए जाने वाले) आबंटित किए गए हैं। सेना मुख्यालय द्वारा इन रेजिमेंटों की परिचालनिक क्षमताओं की पुष्टि की जाती है। सभी छह रेलवे प्रादेशिक सेना रेजिमेंटों ने युद्ध और आपातकाल के दौरान रेल संचार को बनाए रखने के लिए अपनी भूमिका का अभ्यास करने के लिए वर्ष 2012-2020 के दौरान पहले ही अपने सामरिक कार्य क्षेत्र में एक बार 'सामरिक अभ्यास' किए हैं। बहरहाल, वर्ष 2020-21 के लिए निर्धारित सामरिक अभ्यास को कोविड-19 महामारी के कारण स्थगित किया गया था जिसे 1032, रेलवे इंजीनियर रेजिमेंट, आद्रा द्वारा वर्ष 2021-22 में आयोजित किया गया।

सर्वश्रेष्ठ रेलवे प्रादेशिक सेना रेजिमेंट को सीआरबी ट्राफी और नकद पुरस्कार

सीआरबी ट्रॉफी पुरस्कार की शुरुआत 1983 में रेलवे प्रादेशिक सेना रेजिमेंट के बीच प्रतिस्पर्धी भावना पैदा करने के लिए रेलवे टीए कर्मियों को प्रेरणा/प्रोत्साहन के रूप में 25,000 रुपये के नकद पुरस्कार के साथ की गई थीं, जिसे वर्ष 2009 में बढ़ाकर 1,00,000 रुपये किया गया।

वर्तमान स्थिति

रेलवे प्रादेशिक सेना रेजिमेंटों की संपूर्ण व्यवस्था की समीक्षा करने के लिए रेल मंत्रालय द्वारा तीन कार्यपालक निदेशकों/प्रधान कार्यपालक निदेशकों की एक समिति का गठन किया गया था। विस्तृत जांच और परिचालनिक आवश्यकताओं के पुनर्मूल्यांकन के पश्चात, समिति द्वारा रेलवे इंजीनियर रेजिमेंटों को भंग करने की सिफारिश की गई। बहरहाल, रक्षा मंत्रालय में सैन्य मामलों से संबंधित विभाग की सहमति से, रेल मंत्रालय द्वारा निम्नानुसार निर्णय लिया गया:-

(i) वर्तमान में झांसी, कोटा, आद्रा, चंडीगढ़ और सिकंदराबाद में स्थित पांच रेलवे इंजीनियर रेजिमेंटों (प्रा.से.) को भंग करना;

(ii) सिलिगुड़ी गलियारे से विषम रेल संपर्क को कवर करने के लिए न्यू जलपाइगुड़ी- सिलिगुड़ी- न्यूमाल- अलीपुरद्वार- रंगिया (361 कि.मी) मार्ग और आगे रंगिया तक, जैसा कि रक्षा मंत्रालय में संबद्ध निदेशालय द्वारा अनुमोदित किया गया है, के साथ परिचालनिक रूप से जमालपुर में स्थित एक रेलवे इंजीनियर रेजिमेंट (प्रा.से.) को प्रतिधारित करना।

वर्तमान में, झांसी, कोटा, आद्रा, चंडीगढ़ और सिकंदराबाद में स्थित 05 रेलवे इंजीनियर रेजिमेंटों (प्रा.से.) को भंग करने की प्रक्रिया प्रगति पर है।

उपक्रम तथा अन्य संगठन

रेल मंत्रालय के अंतर्गत कुल 14 सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम और अन्य संगठन काम कर रहे हैं, जो निम्नलिखित हैं-

क्र. सं.	नाम	निगमित / शुरू किए जाने का वर्ष	मुख्य कार्यक्षेत्र
1	राइट्स	1974	भारत और भारत से बाहर रेलवे और अन्य क्षेत्रों/इंडस्ट्रियों से संबंधित सभी प्रकार की परियोजनाओं/प्रणालियों के विकास के लिए डिजाइन तैयार करने, स्थापित करने, प्रदान करने, परिचालन करने, अनुरक्षण और इंजीनियरिंग, तकनीकी एवं परामर्श सेवाएं देना।
2	इरकॉन	1976	भारत और विदेश में रेलवे, पुलों, सड़कों, राजमार्गों, औद्योगिक और रिहायशी काम्प्लेक्सों, एयरपोर्टों आदि जैसे अवसंरचना के विभिन्न क्षेत्रों में टर्नकी आधार पर अथवा अन्यथा निर्माण गतिविधियों को शुरू करना।
3	क्रिस	1986	क्रिस भारतीय रेल का सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी विभाग है। यह भारतीय रेल के सभी विभागों के लिए केन्द्रीकृत आईटी प्रणाली का डिजाइन, विकास, कार्यान्वयन तथा अनुरक्षण करता है।
4	आईआरएफसी	1986	भारतीय रेल के योजना परिव्यय को आंशिक वित्तपोषण मुहैया कराने के लिए बाजार से धन एकत्रित करना।
5	कॉनकोर	1988	भारत के अंतर्राष्ट्रीय और घरेलू कंटेनर वाले कार्गो और व्यापार के लिए बहु-आयामी लाजिस्टिक सहायता मुहैया कराना।
6	केआरसीएल	1990	रेल लाइनों का निर्माण और परिचालन, ऊपरी सड़क पुलों और रेल लाइन परियोजनाओं का निर्माण करना।
7	आरसीआईएल (रेलटेल)	2000	ऑप्टिकल फाइबर केबल आधारित ब्रॉडबैंड दूरसंचार और मल्टीमीडिया नेटवर्क का देशव्यापी निर्माण करने के लिए भारतीय रेल के पास उपलब्ध अतिरिक्त दूर-संचार क्षमता और मार्गाधिकार का उपयोग करना।
8	आईआरसीटीसी	2001	रेलवे की खान-पान और पर्यटन गतिविधियों को शुरू करना। यह अपनी वेबसाइट द्वारा इंटरनेट टिकटिंग की सुविधा भी प्रदान करता है।
9	पीआरसीएल	2001	सुरेंद्रनगर-राजुला-पीपावाव पोर्ट आमान परिवर्तन योजना और गुजरात में नई लाइन परियोजनाओं को निष्पादित करना।
10	आरवीएनएल	2003	रेल अवसंरचना क्षमता का निर्माण और आवर्धन करना, मुख्यत: बहुपक्षीय/द्विपक्षीय वित्तपोषण एजेंसियों के माध्यम से और परियोजनाओं के सफलतापूर्वक क्रियान्वयन के लिए घरेलू बाजार से संसाधनों को जुटाना।
11	आरएलडीए	2005	भारतीय रेल के लिए गैर-दर सूची उपायों द्वारा राजस्व सृजित करने के उद्देश्य से वाणिज्यिक प्रयोग के लिए खाली पड़ी रेल भूमि का विकास करना।
12	डीएफसीसी आईएल	2006	गलियारों पर मालगाड़ियों के संचालन के लिए समर्पित रेल माल यातायात गलियारों (डीएफसी) की योजना तैयार करना और निर्माण करना।
13	एमआरवीसी	1999	मुंबई महानगर क्षेत्र में रेल परियोजनाओं की योजना बनाना और क्रियान्वयन करना।
14	बीसीएल	1976 (रेल मंत्रालय में 2010 से)	माल डिब्बों का निर्माण, ढांचागत फैब्रीकेशन कार्यों और ईओटी क्रेन का विनिर्माण, रिट्रोफिटिंग करना।

रेल इंडिया टेक्निकल एंड इकॉनोमिक सर्विसेज लिमिटेड (राइट्स)

रेल मंत्रालय के तहत मिनीरत्न (श्रेणी-1) और अनुसूची 'ए' केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यम राइट्स लिमिटेड की यात्रा भारत की राष्ट्र निर्माण प्रक्रिया का प्रतीक है। 1974 में कंपनी को निगमित किए जाने के समय से, 2018 में एक सार्वजनिक सूचीबद्ध कंपनी बनने तक, और उसके बाद, राइट्स ने कई बड़ी और जटिल अवसंरचना परियोजनाओं को पूरा किया है और अनेक क्षेत्रों मेंएक परामर्शदात्री संगठन के रूप में विकसित हुआ है।

राइट्स परिवहन अवसंरचना और संबंधित प्रौद्योगिकियों के सभी पहलुओं में अवधारणा से कमीशनिंग तक व्यापक सेवाएं प्रदान करता है। इसके पास रेलवे, राजमार्ग, हवाई अड्डे, बंदरगाह, रोपवे, संस्थागत भवनों, शहरी इंजीनियरिंग (मेट्रो) और स्थिरता, अंतर्देशीय जलमार्गों और नवीकरणीय ऊर्जा जैसे क्षेत्रों में भौगोलिक पहुंच और परामर्श सेवाओं के संदर्भ में विशेषज्ञता है। 48 से अधिक वर्षों की इस महत्वपूर्ण यात्रा के दौरान, राइट्स ने एशिया, अफ्रीका, लैटिन अमेरिका, दक्षिण अमेरिका और मध्य पूर्वी क्षेत्रों के 55 से अधिक देशों में ग्राहकों की सफलतापूर्वक सेवा की है।



राइट्स ने ''मेक इन इंडिया'' 3000 एचपी कैप गंज एसी का निर्मात किया-मोजाम्बिक के लिए एसी रेलइंजन

संगठन के पांच उद्देश्य हैं:

- **विविधीकरण:** नई प्रौद्योगिकियों और पद्धतियों में नवाचार करना और उन्हें अंगीकार करना।
- **संधारणीयता:** हर गतिविधि का मानदंड।
- **एक मास्टर सिस्टम इंटीग्रेटर बनना:** अवधारणा से लेकर कमीशनिंग तक।
- **आर्थिक सेवाएं:** राइट्स में 'ई' का लाभ उठाना।
- **साझेदारी:** सहयोग और सहकार्यता को बढ़ावा देना।

परामर्श, लीजिंग, निर्यात, टर्नकी और विद्युत प्रबंधन सहित संधारणीयता जैसे प्रमुख क्षेत्रों के इर्द-गिर्द घूमने वाले विविध व्यापार मॉडल के साथ, राइट्स ने व्यवस्थित और पेशेवर कार्यप्रणाली का निरंतर पालन किया है। इसके अलावा, कई देशों में जहां राइट्स के व्यावसायिक हित हैं, रेल और सड़क नेटवर्क, लाइट रेल सिस्टम (मेट्रो) और मल्टी-मॉडल परिवहन नेटवर्क सहित अवसंरचना के विस्तार और उन्नयन पर जोर दिया गया है, जिसके परिणामस्वरूप माल और यात्रियों की तेज, सुरक्षित और समय पर आवाजाही हुई है। बेदाग सामूहिक कार्य के परिणामस्वरूप, राइट्स सफलतापूर्वक इन देशों को तकनीकी परामर्श और चल स्टॉक (स्वदेशी रूप से विकसित और ग्राहकों के अनुकूल पेशकश) के निर्यात के अवसर प्रदान करता है।

वार्षिक सिंहावलोकन

वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान, कंपनी का निष्पादन कोविड से पहले के स्तर पर पहुंच गया। इसने 2,745 करोड़ रुपये का समेकित राजस्व दर्ज किया और सेवाओं सहित, अब तक का उच्चतम निर्यात राजस्व 1,070 करोड़ रुपये प्राप्त किया। वर्ष के लिए करोपरांत लाभ 538 करोड़ रुपये रहा।

चुनिंदा परियोजनाएं (निष्पादित और प्राप्त की गई)

- श्रीलंका को 150 मेन लाइन यात्री डिब्बों और 26 सवारी डिब्बों वाले वातानुकूलित डीईएमयू के 2 सेटों की आपूर्ति।
- सीएफएम, मोजाम्बिक को 3 केप गेज डीजल इलेक्ट्रिक इंजनों, 24 सवारी डिब्बों और 1 डीईएमयू की आपूर्ति।
- मुंबई-अहमदाबाद हाई-स्पीड रेल परियोजना के लिए सीओआरएस नेटवर्क की स्थापना और अनुरक्षण।
- दिल्ली-अहमदाबाद हाई-स्पीड रेल कॉरिडोर के लिए अंतिम संरेखण डिजाइन, हवाई लिडार सर्वेक्षण और अन्य संबंधित कार्य।



नई दिल्ली में आईआरईई



चेनाब बिज का दृश्य, के आरसीएल

- बोगुरा से शाहिद एम मंसूर, बांग्लादेश रेलवे तक दोहरी आमान रेल लाइन का निर्माण पर्यवेक्षण।
- मैसूर-हसन-मंगलौर और लमडिंग-बदरपुर लाइनों के लिए रेल विद्युतीकरण कार्य।
- अहमदाबाद में और उसके आसपास क्षेत्रीय रेल पारगमन प्रणाली (आरआरटीएस) के लिए व्यवहार्यता अध्ययन।
- ग्रीनफील्ड पूर्वांचल एक्सप्रेसवे के लिए परियोजना प्रबंधन परामर्श-सह-बाह्य तकनीकी लेखापरीक्षक।
- विशाखापत्तनम में नागदा जंक्शन पर ग्रेड सेपरेटरों के निर्माण के लिए परियोजना प्रबंधन परामर्श।
- गैबॉन सरकार के लिए गैबॉन में नई मानक आमान रेल लाइन के लिए व्यवहार्यता अध्ययन।
- बिहार में बांका रोपवे के लिए परियोजना प्रबंधन परामर्श।
- इंडोरामा एलीम कॉम्प्लेक्स, नाइजीरिया में सड़क नेटवर्क और लिंक रोड व हेलीपैड के विस्तृत डिजाइन के लिए इंजीनियरी अध्ययन।
- मॉरीशस मेट्रो एक्सप्रेस के विस्तार के लिए व्यवहार्यता अध्ययन।
- बहरीन स्पोर्ट सिटी में बहरीन मेट्रो के विस्तार के लिए परामर्श, प्रारंभिक डिजाइन सेवाएं।

पुरस्कार और सम्मान

राइट्स को पिछले वित्त वर्ष के दौरान कई पुरस्कार और सम्मान प्राप्त हुए हैं। इनमें से कुछ हैं:

- व्यापारी निर्यातक श्रेणी के तहत श्रेष्ठतम निर्यातक (2017-18) के लिए ईईपीसी पुरस्कार
- द इंस्टीट्यूट ऑफ इंजीनियरिंग द्वारा इंजीनियरिंग सेवाओं तथा परामर्श श्रेणी के तहत आईईआई उद्योग उत्कृष्टता पुरस्कार 2021
- जापान सोसाइटी ऑफ सिविल इंजीनियर्स द्वारा दिल्ली मेट्रो-चरण III के लिए सामान्य परामर्शदाता होने के लिए प्रौद्योगिकी पुरस्कार
- साबरमती में स्टोर डिपो, स्क्रेप यार्ड के निर्माण और संबद्ध कार्यों के लिए प्रोजेक्ट ऑफ द ईयर (लघु श्रेणी) पीएमआई दक्षिण एशिया पुरस्कार 2021
- वित्तीय रिपोर्टिंग 2020-21 में उत्कृष्टता के लिए, प्रशंसनीय वार्षिक रिपोर्ट के लिए आईसीएआई पुरस्कार, प्लैक।
- इंजीनियरी परियोजनाओं/कैपिटल गुड श्रेणी में 'सर्वश्रेष्ठ विकास निष्पादन' के लिए डून एंड ब्रैडस्ट्रीट कॉर्पोरेट अवार्ड 2021
- वित्तीय श्रेणी में 'प्रत्यास्थ विकास' के लिए 8वां गवर्नेंस नाउ पीएसयू पुरस्कार।



केन्द्रीय कारखाना, मैसूर, दक्षिण पश्चिम रेलवे में लगाए गए रूफ टॉप सौर पैनल का दृश्य

भावी योजनाएं

राइट्स ने वित्त वर्ष 2022-23 (अप्रैल-सितंबर, 2022) की प्रथम तिमाही में 578 करोड़ रुपये का परिचालनिक राजस्व (स्वचलित) प्राप्त किया है, जबकि वित्त वर्ष 2021-22 की प्रथम तिमाही में यह 333 करोड़ रुपये था।

इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड (इरकॉन)



राइट्स पीएमसी क्षमताएं प्रदर्शित करती मारिशस मेट्रो

इंटरनेशनल लिमिटेड (इरकॉन), अनुसूची ''ए'' और मिनीरत्न-श्रेणी 1 केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (सीपीएसयू) है, जिसे रेल मंत्रालय द्वारा 28 अप्रैल, 1976 को कंपनी अधिनियम, 1956 के तहत मूल रूप से ''इंडियन रेलवे कंस्ट्रक्शन कंपनी लिमिटेड'' नाम से निगमित किया गया था। इसे भारतीय रेल की विशेषज्ञता का उपयोग करके भारत और विदेशों में रेल नेटवर्क के विकास के लिए बनाया गया था।

पिछले कुछ वर्षों में, रेल परियोजनाओं को अपने प्रमुख क्षेत्र के रूप में रखते हुए, इसने राजमार्गों और एक्सप्रेसवे, टनलिंग, पुलों, मेट्रो, पावर सबस्टेशन, ट्रांसमिशन और वितरण, भवनों (औद्योगिक, वाणिज्यिक और आवासीय), टाउनशिप, और हवाई अड्डे के रनवे और हैंगर और मास रैपिड ट्रांजिट सिस्टम जैसे अवसंरचना के व्यापक स्पेक्ट्रम में अपना विस्तार किया है।

कंपनी ने अल्जीरिया, बांग्लादेश, ईरान, इराक, मलेशिया, नेपाल, दक्षिण अफ्रीका, श्रीलंका, भूटान, म्यांमार, अफगानिस्तान, सीरिया, तुर्की, इथियोपिया, तंजानिया, मोजाम्बिक, जाम्बिया, लाइबेरिया, नाइजीरिया, इंडोनेशिया आदि जैसे अन्य देशों में अपने कार्य-संचालन का विस्तार किया है।

इरकॉन न केवल अत्यधिक प्रतिस्पर्धी वातावरण में बल्कि भारत और विदेशों में कठिन इलाकों और क्षेत्रों में भी कार्य करता है और प्रतिष्ठित राष्ट्र निर्माण परियोजनाओं में सक्रिय भागीदार है।

इसने भारत के विकास में अथक योगदान दिया है, कंपनी ने भारत में 398 से अधिक ऐतिहासिक परियोजनाओं और 25 से अधिक देशों में 128 परियोजनाओं को सफलतापूर्वक निष्पादित किया है।

इरकॉन प्रतिष्ठित राष्ट्र निर्माण परियोजनाओं में सक्रिय भागीदार रहा है। इसने काजीगुंड से बारामूला तक 340 किलोमीटर नए रेल लिंक के निर्माण करके कश्मीर घाटी को भारतीय रेल के नक्शे पर लाने में योगदान दिया, जो भारत के उच्च पर्वतीय क्षेत्र में अब तक का सबसे बड़ा बड़ी रेल लाइन का निर्माण है। 2011 में जम्मू-कश्मीर में अपने चरम पर उग्रवाद का सामना करते हुए, इरकॉन ने पीर पंजाल रेंज के रास्ते11 किलोमीटर की सबसे लंबी रेल परिवहन सुरंग का निर्माण किया।

भारतीय रेल के तीन (3) रेल डिब्बा कारखानों में से दो (2) सवारी डिब्बा कारखाने इरकॉन द्वारा स्थापित किए गए हैं।

2016 में, पटना में गंगा नदी पर रेल सह सड़क पुल के साथ, कंपनी ने 4.56 किलोमीटर लंबाई के सबसे बड़े डबल डेकर स्टील पुल में से एक को सफलतापूर्वक कमीशन किया।

वर्तमान में, इरकॉन पश्चिम बंगाल और सिक्किम से होकर गुजरने वाली 45 किलोमीटर लंबी सिवोक रंगपो रेल परियोजना, जो देश के बाकी हिस्सों के साथ सिक्किम को पहला रेल संपर्क प्रदान करेगी, के निर्माण में लगा हुआ है। यह परियोजना इस क्षेत्र के सामाजिक-आर्थिक विकास को बढ़ाएगी, सिक्किम में पर्यटन को बढ़ावा देगी और हमारे सुरक्षा बलों की आवाजाही के लिए सामरिक रूप से महत्वपूर्ण संपर्कता प्रदान करेगी।

वर्तमान में,इरकॉन के पास गुणवत्ता प्रबंधन प्रणाली के लिए आईएसओ 9001: 2015 प्रमाणन है और इसकी वैधता मार्च, 2023 तक है, व्यावसायिक स्वास्थ्य और संरक्षा प्रबंधन प्रणाली के लिए आईएसओ: 45001-2018 प्रमाणन और इसकी वैधता दिसंबर, 2024 तक है तथा पर्यावरण प्रबंधन प्रणाली के लिए आईएसओ 14001: 2015 प्रमाणन है और संचालन हेतु इसकी वैधता फरवरी, 2023 तक है।

वर्ष 2021-22 में इरकॉन की उपलब्धियां

- वर्ष 2021-22 में, इरकॉन ने प्रतिस्पर्धी बोली के माध्यम से लगभग 14,400 करोड़ रुपये

के नए घरेलू कार्यों और म्यांमार में ईपीसी माध्यम से कलादान मल्टी मोडल ट्रांजिट ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट (केएमटीटीपी) के तहत पलेतवा (म्यांमार) से जोरिनपुरी (मिजोरम) तक सड़क निर्माण के लिए एक विदेशी परियोजना प्राप्त की है, जिसका मूल्य 1,780 करोड़ रुपये है।

- वित्त वर्ष 2021-22 में, इरकॉन ने प्रतिस्पर्धी बोली के माध्यम से भारत में 14,400.71 करोड़ रुपये की कई परियोजनाएं प्राप्त की हैं। उनमें से कुछ इस प्रकार हैं:
  - करीमगंज-मैशासन, अगरतला-अकौरा और बरईग्राम-दुल्लाबचेरा (एनआरएफ) सहित बदरपुर-जिरीबाम, कटाखाल-भैराबी और बदरपुर-करीमगंज-सबरूम के लिए रेल विद्युतीकरण कार्य-658.64 करोड़ रुपए।
  - मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना के लिए गुजरात राज्य में डबल लाइन हाई स्पीड रेलवे के लिए डिजाइन-निर्माण एकमुश्त मूल्य आधार पर परीक्षण और कमीशनिंग सहित सिविल और भवन निर्माण कार्यों का डिजाइन और निर्माण (पैकेज सं. एमएएचएसआर सी -7) - 1,714.23 करोड़ रुपये।
  - मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल के निर्माण की परियोजना के लिए महाराष्ट्र-गुजरात सीमा पर जरोली गांव और गुजरात राज्य में वडोदरा व केंद्र शासित प्रदेश दादरा और नगर हवेली के बीच डबल लाइन हाई स्पीड रेलवे के लिए डिजाइन-निर्माण एकमुश्त मूल्य आधार पर परीक्षण और निर्माण सहित रेलपथ का डिजाइन, आपूर्ति व निर्माण तथा रेलपथ से संबंधित कार्य। (पैकेज सं. एमएएचएसआर टी-2) - 5,143 करोड़ रुपये।
  - उत्तराखंड राज्य में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के लिए हरिद्वार बाईपास पैकेज-1 का हाइब्रिड एन्युइटी माध्यम से उन्नयन और चार लेन सड़क का निर्माण- 861 करोड़ रुपये।
  - भारतमाला परियोजना (चरण-II-पैकेज-XVII) के अंतर्गत हाइब्रिड एन्युइटी माध्यम से महाराष्ट्र राज्य में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के लिए आठ लेन अभिगम नियंत्रित एक्सप्रेसवे (वडोदरा मुंबई एक्सप्रेसवे के रास्ते भुज से मोरबे खंड) का निर्माण- 1,436 करोड़ रुपये।
  - हाइब्रिड एन्युइटी माध्यम से पंजाब राज्य में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के लिए भारतमाला परियोजना के तहत लुधियाना बाईपास के साथ खरार तक मार्ग सहित भ्योरा गांव (रूपनगर) के पास एनएच-205 के जंक्शन तक मानेवाल (लुधियाना) के पास एनई-5 गांव के साथ जंक्शन से चार/छह लेन ग्रीनफील्ड लुधियाना-रूपनगर राष्ट्रीय राजमार्ग सं. एनएच-205 के का निर्माण: पैकेज-3 (कुल लंबाई 43.26 किमी) - 1,107 करोड़ रुपये।
  - भारतमाला परियोजना (चरण II-पैकेज XIV) के तहत हाइब्रिड एन्युइटी माध्यम से महाराष्ट्र राज्य में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के लिए किमी 3.000 से किमी 20.200 (वडोदरा मुंबई एक्सप्रेसवे के रास्ते शिरसाड से अकलोली खंड) तक आठ लेन एक्सेस-नियंत्रित एक्सप्रेसवे का निर्माण- 1,124 करोड़ रुपये।
  - केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम (सीपीएसयू) स्कीम चरण-II (सरकारी उत्पादक योजना) के अंतर्गत भारत में 500 मेगावाट की ग्रिड संबद्ध सौर पीवी विद्युत परियोजनाओं की स्थापना (भाग III) - 1960.04 करोड़ रुपए
  - संयुक्त कार्य (सिविल, इलेक्ट्रिकल और मैकेनिकल) जिनमें प्री-इंजीनियर्ड भवन (पीईबी) के साथ औद्योगिक कारखानों का निर्माण, आरसीसी बॉक्स ब्रिज और अन्य सहायक भवनों का विस्तार, जल आपूर्ति प्रणाली, जल निकासी प्रणाली, रेलपथ संबंधी कार्य, सड़क कार्य, विद्युतीकरण और प्रकाशसंबंधी कार्य, संबद्ध कार्य, संबद्ध दूरसंचार

कार्य तथा बोंडामुंडा, दक्षिण पूर्व रेलवे के एक्सचेंज यार्ड में डिटेचमेंट फ्री रेक परीक्षा सुविधाओं के संबंध में निर्दिष्ट मैकेनिकल मशीनरी (ईओटी क्रेन आदि) की आपूर्ति और कमीशनिंग शामिल है–48.06 करोड़ रु.।

- वर्ष 2021–22 में, इरकॉन ने निम्नलिखित परियोजनाओं को सफलतापूर्वक पूरा किया है:
- विशाखापत्तनम (डीजल लोको शेड) 101.60 करोड़ रुपये की लागत पर 100 एचएचपी इंजनों के ठहराव के लिए शेड का विस्तार।
- 15.36 करोड़ रुपये की लागत पर नबीनगर सुपर थर्मल पावर प्रोजेक्ट (3×660 मेगावाट) के लिए डीपीआर और विस्तृत इंजीनियरिंग परियोजना प्रबंधन और कोयला परिवहन प्रणाली का निर्माण।
- जून 2021 में, इरकॉन ने 16 मीटर × 10 मीटर आकार के ट्विन–प्रीकास्ट बॉक्स डालने के बाद इसमें से एनटीसी मशीन को ले जाने के लिए रिकॉर्ड 20 दिनों के समय में वलसाड रोड ओवर ब्रिज को तोड़कर और पुनर्निर्माण का कार्य पूरा किया, जिससे निर्माण के नए तरीके संभव हो पाया।
- एसएपी का नवीनतम संस्करण एस4एचएएनए, कंपनी के समग्र निष्पादन और दक्षता में सुधार के लिए इरकॉन में कार्यान्वयन के अधीन है।

वित्त वर्ष 2021–22 के दौरान इरकॉन की वर्तमान प्रमुख परियोजनाओं में उपलब्धियां

- इरकॉन ने उधमपुर–श्रीनगर–बारामूला रेल लिंक (यूएसबीआरएल) परियोजना, सिवोक–रंगपो रेल लिंक परियोजना, हाजीपुर–बछवारा दोहरीकरण परियोजना, खरसिया से धरमजयगढ़ परियोजना के बीच पूर्वी गलियारे के कॉरिडोर–1, कटनी–सिंगरौली दोहरीकरण परियोजना और समर्पित फ्रेट कॉरिडोर परियोजना, सीटीपी–12 जैसी अपनी वर्तमान प्रमुख परियोजनाओं में उल्लेखनीय उपलब्धियां दर्ज की हैं।
- वर्ष की समाप्ति के पश्चात् 30 मई, 2022 को बेहाला में इरकॉन द्वारा निर्मित अत्याधुनिक सुविधाओं वाले एक अंतरराष्ट्रीय स्तर केपूर्णत: वातानुकूलित बहुउद्देश्यीय इंडोर स्टेडियम का उद्घाटन किया गया।
- **सम्मान**

  इंजीनियरिंग न्यूज रिकॉर्ड (ईएनआर), यूएसए द्वारा शीर्ष 250 अंतर्राष्ट्रीय ठेकेदारों और शीर्ष 250 वैश्विक ठेकेदारों में स्थान प्राप्त किया। फॉर्च्यून इंडिया पत्रिका में भी शीर्ष 500 भारतीय कंपनियों में स्थान प्राप्त किया।
- लंबी और अल्पकालिक गैर–निधि आधारित उधारियों के लिए एएए/ए1+ की केयर क्रेडिट रेटिंग के साथ सुदृढ़ लाभप्रदता मार्जिन और आरामदायक तरलता की स्थिति। अपनी स्थापना के बाद से लगातार लाभ कमाने वाली कंपनी है।
- सीएसआर प्रतिबद्धता श्रेणी में गवर्नेंस नाउ 8 वां पीएसयू अवार्ड, पीएसयू में उत्कृष्टता के लिए राष्ट्रीय पुरस्कार (श्रेणी: इनोवेशन सोशल मीडिया आउटरीच), पीएसयू में उत्कृष्टता के लिए राष्ट्रीय पुरस्कार (श्रेणी: भौगोलिक पहुंच बढ़ाना) और संरक्षा से संबंधित निर्माण के लिए ग्रीनटेक फाउंडेशन संरक्षा पुरस्कार सहित वर्ष 2021–22 में कई पुरस्कारों से सम्मानित किया गया।

वित्तीय निष्पादन

वर्ष 2021–22 में, कंपनी ने 7,181 करोड़ रुपये की कुल आय दर्ज की है। कंपनी द्वारा प्राप्त कर–पूर्व लाभ 610 करोड़ रुपये है और करोपरांत लाभ 544 करोड़ रुपये है। कंपनी की शुद्ध संपत्ति 4,621 करोड़ रुपये है।

रेलवे सूचना प्रणाली केन्द्र (क्रिस)

रेलवे सूचना प्रणाली केन्द्र (क्रिस) रेल मंत्रालय का एक स्वायत्त संगठन है जिसका प्रधान कार्यालय नई दिल्ली में है और क्षेत्रीय कार्यालय दिल्ली, कोलकाता, मुम्बई, सिकंदराबाद और चेन्नै में हैं। यह कारगिल से कन्याकुमारी और तवांग से पोर्ट ब्लेयर तक देश भर में फैले हुए टर्मिनलों और कांउटरों से भारतीय रेल की सूचना प्रौद्योगिकी प्रणालियों का विकास और प्रबंधन करता है। समृद्ध व्यावहारिक अनुभव वाले सूचना प्रौद्योगिकी पेशेवरों के दल के साथ, भारतीय रेल के डिजिटल रूपांतरण के अग्रणी संगठन के रूप में क्रिस ने स्वयं को सफलतापूर्वक स्थापित किया है।

क्रिस रेलवे के सभी कार्यक्षेत्रों में सूचना प्रौद्योगिकी अनुप्रयोगों का विकास और प्रबंधन कर रहा है, और भारतीय रेल के लिए एक एकीकृत आईटी प्लेटफार्म प्रदान करने के लिए इन अनुप्रयोगों को इंटरफेस करने पर ध्यान केंद्रित कर रहा है। क्रिस द्वारा वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान की गई गतिविधियों और विकास को नीचे दर्शाया गया है:

1. टिकटिंग और यात्री सेवाएं

यात्री आरक्षण प्रणाली (पीआरएस) - कोविड-19 विशेष गाड़ियों के लिए, गाड़ी प्रबंधन, किराया, टिकटिंग और रिफंड, रियायतों, गंतव्य का पता दर्ज करना, बुकिंग प्रतिबंध आदि के लिए नए व्यावसायिक नियम लागू किए गए थे। क्यूआर कोड को वेब-टिकटिंग, मोबाइल टिकटिंग के साथ-साथ काउंटर टिकटिंग में एकीकृत किया गया था, जिसमें यूआरएल का क्यूआर कोड बुक किए गए सभी सिस्टम टिकटों को एसएमएस के रूप में भेजा गया था। इसे सुविधा पास और पीटीओ के लिए ई-पास प्रणाली के साथ एकीकृत किया गया था। आरआरबी उम्मीदवारों के लिए ई-आरआरबी पास पर बुकिंग की अनुमति दी गई थी। ''एक भारत श्रेष्ठ भारत'' में भाग लेने के लिए युवाओं को टिकटिंग सुविधा प्रदान की गई थी। उपयोगकर्ता अनुभव को बढ़ाने के लिए नई विशेषताओं के साथ एनजीईटी वेबसाइट और मोबाइल ऐप लॉन्च किए गए थे। उपयोगकर्ता की बदलती जरूरतों और नियमों व नीतियों में बदलाव को ध्यान में रखते हुए, आईआरसीटीसी रेल के एंड्रॉइड और आईओएस मोबाइल ऐप के नए संस्करण जारी किए गए थे।

कॉन्सर्ट चरण 1 और 2 का आधुनिकीकरण - आईआरसीटीसी के माध्यम से बुक किए गए टिकटों की सुविधाजनक धन वापसी सुनिश्चित करने के लिए गाड़ी रद्द होने के बाद स्वत: चार्ट तैयार करने की प्रक्रिया को और सुव्यवस्थित किया गया था। पुरानी डेटा वेयरहाउस वेबसाइट (https://dw.indianrail.gov.in) को प्राइम्स एप्लिकेशन (https://primes.indianrail.gov.in/PRIMES) में माइग्रेट कर दिया गया था।

अनारक्षित टिकट प्रणाली (यूटीएस/यूटीएस ऑन मोबाइल)-एटीवीएम एप्लीकेशन में उपलब्ध गाड़ियों को दिखाने के लिए एनटीईएस के साथ एकीकरण किया गया था। पूरे भारतीय रेल में कोचिंग बैलेंस शीट का लगभग 100% कार्यान्वयन हासिल किया गया था। यूटीएस मोबाइल ऐप हिंदी में लॉन्च किया गया था। यूटीएस टिकट किराए की पूछताछ और विभिन्न स्थानों पर एटीवीएम की उपलब्धता के लिए उमंग प्लेटफॉर्म पर ऑनबोर्डिंग यूटीएस सेवाओं के लिए वेब सेवाएं विकसित की गईं और उनको शुरू किया गया। महाराष्ट्र राज्य सरकार के साथ यूटीएस मोबाइल ऐप को एकीकृत किया गया था - मुंबई उपनगरीय खंड पर यूनिवर्सल पास जारी किया गया। ऐप ने पूरी तरह से कोविड टीकाकरण वाले यात्रियों को सत्यापित किया तथा टिकट बुकिंग की अनुमति दी। यात्रा या क्यूआर बुकिंग के बाद यूटीएस मोबाइल ऐप (एंड्रॉइड, आईओएस) में एक नया विकल्प नेक्स्ट ट्रेन्स जारी किया गया था। मार्ग पैरामीटर के आधार पर टिकटिंग को सक्षम/डिसेबल करने के लिए यूटीएस मोबाइल ऐप में

भी परिवर्तन भी जारी किए गए थे ताकि रेलवे को अपनी स्थानीय आवश्यकताओं के अनुसार मार्गों, टिकट, गाड़ी और श्रेणी के आधार पर टिकटिंग को सक्षम या अक्षम करने के लिए पूर्ण नियंत्रण और लचीलापन दिया जा सके।

राष्ट्रीय गाड़ी पूछताछ प्रणाली (एनटीईएस) – कोविड महामारी में राष्ट्रव्यापी लॉकडाउन के दौरान, पार्सल स्पेशल, श्रमिक स्पेशल, मेल/एक्सप्रेस और पैसेंजर स्पेशल जैसी विशेष गाड़ियों को चलाने के लिए एनटीईएस के माध्यम से जनता को प्रासंगिक जानकारी के प्रसार की सुविधा प्रदान की गई थी। सत्संग से सेकंडों में सटीक शून्य-आधारित समय सारणी डेटा प्राप्त करने और इसकी सभी कार्यक्षमताओं का उपयोग करने के लिए एनटीईएस एप्लिकेशन को सक्षम किया गया था। एनटीईएस को स्टेशनों पर यात्री गाड़ियों के लिए गाड़ी चालन की सूचना और गाड़ी कोच की स्थिति दर्शाने के लिए एकीकृत यात्री सूचना प्रणाली (आईपीआईएस) के साथ एकीकृत किया गया था। विज्ञापनों को प्रदर्शित करने के लिए इन इंटरफेस का प्रावधान करके मुद्रीकरण के लिए एनटीईएस ऐप्स को सक्षम किया गया।

टीटीई के लिए हैंड-हेल्ड टर्मिनल (एचएचटी) – स्वचालित रूप से चार्ट डाउनलोड करने के लिए कॉन्फिगरेशन; चार्ट लोडिंग में अंतराल को खत्म करने के लिए सुरक्षा और सिंक्रोनाइजेशन का अनुकूलन; और ऑन बोर्ड टीटीई की समेकित कार्य रिपोर्ट को लागू किया गया था। पीओएस मशीनों के साथ एचएचटी एप्लिकेशन का एकीकरण किया गया था।

इंटरचेंज/प्रमुख स्टेशनों पर टीटीई लॉबियों का कंप्यूटरीकरण(सीटीटीएल) – लॉकडाउन के दौरान चालित सभी विशेष गाड़ियों के गाड़ी प्रोफाइल को अपडेट किया गया; टीटीई को ड्यूटी (रोस्टर के साथ या बिना रोस्टर के) सौंपने के लिए संवर्धन किया गया था। साइन ऑन/ऑफ के समय सभी टीटीई की ड्यूटी के साथ ईएफटी (अतिरिक्त किराया टिकट) मॉड्यूल को लिंक किया गया था।

पार्सल प्रबंधन प्रणाली (पीएमएस) – पीएमएस एप्लीकेशन में ई-पीडब्ल्यूबी/ई-एलटी जनरेट करने का प्रावधान ऑनलाइन किया गया था। सूरत से 31/03/2022 को भारतीय रेल और भारतीय डाक की संयुक्त पार्सल परियोजना शुरू की गई थी। सीपीएमएस चरण 2 के तहत 114 पार्सल कार्यालयों को चालू किया गया था; 31.03.2022 तक 25 पार्सल कार्यालयों में कार्य प्रगति पर था।

रेलमदद -www.railmadad.indianrailways.gov.in- बेहतर परिणामों के लिए एमआईएस रिपोर्ट्स इन्फ्रा और एप्लीकेशन इंफ्रास्ट्रक्चर को अलग-अलग बनाया गया था।

2. माल यातायात परिचालन, और संरक्षा

फ्रेट ऑपरेशंस इंफॉर्मेशन सिस्टम (एफओआईएस) – 1,130 मालगोदाम, 1,904 श्रमिक, 2,231 ट्रांसपोर्टर, 908 समूहक सेवा प्रदाता फ्रेट ई-मार्केटप्लेस में पंजीकृत थे। लगभग 1400 ग्राहकों को ई-भुगतान की सुविधा उपलब्ध कराई गई थी। 31/03/2022 की स्थिति के अनुसार, कुल माल ढुलाई भुगतान का लगभग 84% ई-भुगतान के माध्यम से किया गया था। व्यावसायिक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए इस प्रणाली में नई विशेषताओं वाले डिजाइन, विकास और कार्यान्वयन तथा संवर्धन के साथ फील्ड उपयोगकर्ताओं को सहायता प्रदान की गई थी।

इंटीग्रेटेड कोचिंग प्रबंधन प्रणाली (आईसीएमएस) – कोचिंग गाड़ियों को इकट्ठा रद्द करना; पार्सल स्पेशल, श्रमिक स्पेशल, मेल/एक्सप्रेस और पैसेंजर स्पेशल जैसी विशेष गाडियां चलाना; कई अन्य अनुप्रयोगों जैसे स्फूर्ति (एफओआईएस), सीएमएम, पीआरएस, यूटीएस, सीओए, पीएमएस, टीटीई लॉबी, रेल सुगम के साथ एकीकरण; संभावित कोविड रोगियों को रखने के लिए आइसोलेशन चिह्नित सवारी डिब्बों की ट्रैकिंग लागू की गई।

क्रू प्रबंधन प्रणाली (सीएमएस)- लॉबी लोकेशनों के जीपीएस कोर्डिनेट्स को अपडेट किया गया था और चालक दल मोबाइल ऐप के माध्यम से लगभग 40% साइन ऑन/ऑफ किया जा रहा था। चालक दल मोबाइल ऐप को आईओएस प्लेटफॉर्म पर भी विकसित किया गया था। सीएमएस अंतिम चरण की सभी 448 लॉबियों/लोकेशनों को कमीशन कर दिया गया था (296 लोकेशनों का सीएमएस चरण -1 पहले ही पूरा हो चुका था)।

कंट्रोल ऑफिस एप्लिकेशन (सीओए) - लगभग 5.20 लाख आगमन/प्रस्थान/रन थ्रू घटनाओं को अब सभी मंडलों द्वारा कंट्रोल ऑफिस एप्लिकेशन में प्रतिदिन अपडेट किया जा रहा है। आरटीआईएस/आरईएमएमएलओटी से दैनिक आगमन/प्रस्थान/रन थ्रू अपडेट लगभग 88,000 हैं। एंटरप्राइज सर्विस बस (ईएसबी) के माध्यम से कुल 128 एकीकरण लागू किए गए थे। एंटरप्राइज सर्विस बस के लिए व्यवसाय निरंतरता योजना का 22/03/2022 को सफलतापूर्वक परीक्षण किया गया।

रीयल-टाइम ट्रेन इंफॉर्मेशन सिस्टम (आरटीआईएस) - 2700 आरटीआईएस लोको डिवाइस बिजली इंजनों में लगाए गए हैं। लगभग 6500 लोको डिवाइस (3800 आरईएमएमएलओटी डिवाइस और 2700 आरटीआईएस डिवाइस) से जीपीएस का उपयोग करके गाड़ी संचलन डेटा को आरटीआईएस केंद्रीय सर्वर का उपयोग करके सीओए को भेजा जा रहा है। अन्य 6000 बिजली इंजनों को कवर करने के लिए आरटीआईएस चरण-2को शुरू करने के लिए निविदा को अंतिम रूप दिया गया और वेंडर को क्रयादेश जारी किया गया।

संरक्षा सूचना प्रबंधन प्रणाली (एसआईएमएस) - एसआईएमएस एप्लिकेशन को परिणामी दुर्घटनाओं, गाड़ी के पटरी से उतरने और एसपीएडी मामलों के लिए ई-दृष्टि एप्लिकेशन के साथ एकीकृत किया गया था।

सॉफ्टवेयर एडेड ट्रेन शेड्यूलिंग सिस्टम (सत्संग) - कोविड महामारी के कारण राष्ट्रीय लॉकडाउन के दौरान, सत्संग की सहायता से विशेष गाड़ियों [3000 मेल स्पेशल कोविड (एमएसपीसी)/पैसेंजर स्पेशल कोविड (पीएसपीसी), 2700 पार्सल और 7000 श्रमिक गाड़ियों)] को चलाया गया। जीरो आधारित समय-सारणी (जेडबीटीटी), वैज्ञानिक रूप से गणना किए गए बेयर रन टाइम्स (बीआरटी) का उपयोग करते हुए, जेडबीटीटी से पहले और जेडबीटीटी के बाद के आँकड़ों की तत्काल तुलना, जेडबीटीटी में 3000 प्रोफाइल (एमएसपीसी/पीएसपीसी) का माइग्रेशन, समय सारणी के विभिन्न समय घटकों का सेकंडों में सृजन, और अन्य अनुप्रयोगों के साथ समय सारणी को एकीकृत करना लागू किया गया।

3. चल स्टॉक प्रबंधन

इंजन अनुरक्षण एवं परिचालनिक प्रबंधन प्रणाली (एसएलएएम) - गैर-स्टॉक मदों के लिए लोको शेड-इन, लोको शेड-आउट और लोको शेड्यूल अपडेशन के लिए एफओआईएस के साथ एसएलएएम का एकीकरण सफलतापूर्वक किया गया। सभी इलेक्ट्रिक लोको शेड, ट्रिप शेड, टीएलसी, पीओएच कारखानों, आरडीएसओ और सीएलडब्ल्यू के लिए नेटवर्क सर्वेक्षण और टर्मिनल सहायता प्रणाली (टीएसएस) की लोकेशन की पहचान करने का कार्य पूरा कर लिया गया था।

कारखाना प्रबंधन सूचना प्रणाली चरण 2 (डब्ल्यूएससी2) - डब्ल्यूआईएसई एप्लीकेशन को आईएमएमएस, आईपीएएस, सीएमएम और एफएमएम एप्लीकेशनों के साथ एकीकृत किया गया था। माल डिब्बों के लिए 90 दिनों की खराबी की रिपोर्टिंग और सवारी डिब्बों के लिए 100 दिनों की खराबी की रिपोर्टिंग की प्रणाली विकसित की गई।

कोचिंग डिपो चरण 1 के लिए अनुरक्षण मॉड्यूल (सीएमएम) - आईसीएमएस, डब्ल्यूआईएसई और एमडीएमएस के बीच कोच मास्टर का पूर्ण एकीकरण शुरू किया गया। पीओएच के दौरान सवारी डिब्बों की संख्या का एकीकरण शुरू किया गया था और ईएसबी का उपयोग करते हुए कोच की

किस्म की जानकारी को अद्यतन करने के लिए एमडीएमएस के साथ एकीकरण किया गया था। कोच शेड्यूल फोरकास्टिंग को ड्रोल्स रूल इंजन का उपयोग करके लागू किया गया था। यह यांत्रिक और बिजली विभाग दोनों के लिए, एलएचबी और आईसीएफ सवारी डिब्बों दोनों के लिए नियत कार्यक्रमों और नियत तारीखों का पूर्वानुमान लगाता है।

फ्रेट अनुरक्षण प्रबंधन मॉड्यूल (एफएमएम) – सामग्री प्रबंधन के यूडीएम (यूजर डिपो मॉड्यूल) का एकीकरण किया गया। मार्च, 2022 के दौरान, भारतीय रेल में 147 फ्रेट यार्डों द्वारा कुल 11,153 अदद बीपीसी का सृजन किया गया, जो अब तक बनाए गए बीपीसी की सर्वाधिक संख्या है। रेल उपयोगकर्ताओं को एफओआईएस-एफएमएम एकीकरण के संबंध में प्रशिक्षण दिया गया।

रेडियो फ्रीक्वेंसी आइडेंटिफिकेशन (आरएफआईडी) का उपयोग करते हुए स्वचालित चल स्टॉक ट्रैक और ट्रेस प्रणाली –1,00,000 से अधिक माल डिब्बों और 5,800 सवारी डिब्बों में टैगिंग को पूरा किया गया।

बनारस रेल इंजन कारखाना, वाराणसी के लिए एंटरप्राइज-वाइड सिस्टम – एमएमआईएस (वर्तमान स्टॉक) के साथ एकीकरण पूरा किया गया।

आधुनिक रेल कोच फैक्ट्री, रायबरेली – एमएमआईएस (वर्तमान स्टॉक) और सीएमएम (कोच सं. प्राप्त करने के लिए) के साथ एकीकरण; पीएलएम सॉफ्टवेयर के माध्यम से ड्राइंग का डिजिटलीकरण पूरा कर लिया गया है।

चल स्टॉक स्वीकृति प्रबंधन प्रणाली (आरओएसएमएएस) – आरडीएसओ द्वारा गति प्रमाण पत्र जारी करने की प्रक्रिया को स्वचालित करने के लिए चल स्टॉक स्वीकृति प्रबंधन प्रणाली (आरओएसएमएएस) या गति प्रवाह नामक नई वेब एप्लिकेशन बनाई गई।

4. अचल परिसंपत्ति प्रबंधन

रेलपथ प्रबंधन प्रणाली (आईटीएमएस) – "यूएसएफडी रेल परीक्षणदेय/अतिदेय" (अल्ट्रासोनिक फ्लॉ डिटेक्शन) मॉड्यूल को ''परीक्षण रहित अवधि (40 जीएमटी/8 वर्ष)'' को लागू करने और ''कम आवृत्ति'' आधारित गणना को हटाने के लिए संशोधित (यूएसएफडी सीएस -6 के अनुसार) किया गया था। ''यूएसएफडी परीक्षण'' मॉड्यूल को प्रथम आवधिक परीक्षण के लिए एटी वेल्ड के मामले में 15 दिनों के अग्रिम परीक्षण की अनुमति देने के लिए संवर्धित किया गया था। 2600 × 1930 मिमी आयाम वाले डबल स्टैक कंटेनरों के क्लीयरेंस संबंधी अध्ययन के लिए गति-शक्ति मॉड्यूल को संवर्धित किया गया था।

कर्षण वितरण प्रबंधन प्रणाली (टीडीएमएस) – फुट पेट्रोल मोबाइल ऐप को संवर्धित किया गया और पूरी भारतीय रेल में कार्यान्वित किया गया। टॉवर वैगन के चालन के लिए टॉवर वैगन का डैशबोर्ड मॉड्यूल, ईंधन की खपत, समस्याएं, अतिदेय पीओएच, जीवट आयु, अतिदेय अल्ट्रासोनिक परीक्षण और टॉवर वैगन समरी के साथ लंबित टीएक्सआर विकसित किया गया था।

पुल प्रबंधन प्रणाली (आईबीएमएस) – जीआईएस और ई-दृष्टि के साथ बीएमएस डेटा साझा करने के लिए वेब सेवा एकीकरण किया गया था। नया निरीक्षण दर्ज करते ही, पहले जनरेट किए गए पुल दोषों के स्वत: निवारण के लिए नई कार्यात्मकता विकसित की गई थी। निरंतर स्वचालित जल स्तर निगरानी के लिए 14 डब्ल्यूएलएमआई (जल स्तर निगरानी) उपकरणों को बीएमएस एप्लिकेशन के साथ एकीकृत किया गया है।

वेब आधारित भारतीय रेल परियोजना स्वीकृति और प्रबंधन चरण 1 और 2 (आईआरपीएसएम) – अम्ब्रेला वर्क्स मॉड्यूल और मासिक प्रगति निगरानी मॉड्यूल को संवर्धित किया गया और विभिन्न अन्य रूपों और रिपोर्टों को विकसित किया गया। ई-निविदा पोर्टल (आईआरईपीएस) और ई-बिल भुगतान पोर्टल (आईपीएएस/एआईएमएस) के साथ सफलतापूर्वक एकीकरण किया गया।

सीआरएस स्वीकृति प्रबंधन प्रणाली (आईसीआरएस) - ''नई लाइन को खोलना'' और ''लाइन के विद्युतीकरण'' की सीआरएस मंजूरी के लिए मॉड्यूल विकसित किए गए थे।

भारतीय रेल में भूमि प्रबंधन सूचना प्रणाली (आरएलएमएस) - संबंधित मॉड्यूल में एमईआरएसपोर्टल के माध्यम से ऑनलाइन भुगतान की व्यवस्था की गई थी। भारतीय रेल के सभी मंडलों के लिए अनुमान तैयार करने में एकरूपता के लिए वे-लीव प्रभारों और विस्तृत अनुमान के स्वत: सृजन का प्रावधान किया गया था।

भारतीय रेल की परिसंपत्तियों के लिए जीआईएस मानचित्र और भू-स्थानिक डाटाबेस (जीआईएसपी) - 68 मंडलों अर्थात मार्ग की लंबाई का कुल 98.58% (आमान परिवर्तित किए जा रहे खंडों को छोड़कर) से आरडीपीएस (मार्ग डेटा योजना प्रणाली) डेटा प्रकाशित किया गया था। भूमि योजना भू-संदर्भ के लिए अंतराल (अर्थात् 6,628 कि.मी. अंतराल) की पहचान की गई और संबंधित मंडलों को भेजा गया। 9 मंडलों के रेलपथ का डिजिटलीकरण पूरा हो गया। रेलपथ और पुलों के विश्लेषण के लिए एक डैशबोर्ड विकसित किया गया था।

5. वित्त और मानव संसाधन

भारतीय रेल पर एकीकृत पेरोल और लेखांकन प्रणाली (आईपीएएस) - रेलवे बोर्ड द्वारा सुझाए गए सभी प्रस्तावित सत्यापनों के साथ ऑफलाइन जीईएम खरीद अनुबंधों को पारित करने के लिए आईपीएएस में प्रावधान किया गया था। आईपीएएस के ई-रेकन मॉड्यूल के तहत भारतीय रेल और एमआईएस रिपोर्ट के लिए उपयुक्त ऑटो टीसी और जेवी तैयार करने के लिए आईआरएफए प्रभारों की गणना के लिए ऑटोमेशन यूटिलिटी के साथ रेलों के बीच हस्तांतरण के लिए आईआरएफए डेबिट/क्रेडिट डेटा प्राप्त करने के लिए एफओआईएस और आईसीएमएस एप्लिकेशन के साथ आवश्यक एकीकरण किया गया था। सीआईपीएस के माध्यम से रूपे इम्प्रेस्ट कार्ड को टॉप-अप करने के लिए एसबीआई के परामर्श से आईपीएएस में संशोधन किए गए हैं।

माल एवं सेवा कर मॉड्यूल (जीएसटीएम) - इस एप्लीकेशन के प्रयोग से जीएसटीएन द्वारा अस्वीकृतियों को न्यूनतम किया गया और भारतीय रेल के लिए मासिक (जीएसटीआर-1 और जीएसटीआर-3बी) और वार्षिक (जीएसटीआर-9) जीएसटी रिटर्न समय पर दाखिल करने में सक्षम बनाया गया। जीएसटी पोर्टल और मोबाइल ऐप के लिए डैशबोर्ड विकसित किया गया। क्रिस को आईआर जीएसपी (जीएसटी सुविधा प्रदाता) बनने के लिए आरएफपी जारी किया गया था।

मानव संसाधन प्रबंधन प्रणाली (एचआरएमएस) - वर्ष के दौरान एचआरएमएस में कई महत्वपूर्ण मॉड्यूल विकसित किए गए, जैसे एम्प्लॉई मास्टर, ई-सेवा रिकॉर्ड, कर्मचारी स्वयं सेवा, ई-पास, सेटल्मेंट, ऋण और अग्रिम, ई-एपीआर, और शिकायत। एचआरएमएस एप्लिकेशन के मोबाइल ऐप में पीएफ ऋण के लिए आवेदन करने की कार्यात्मकता प्रदान की गई थी। सामान्य निपटान के लगभग 90% मामले एचआरएमएस एप्लिकेशन के माध्यम से संसाधित किए गए थे।

6. संसाधन प्रबंधन-सामग्री प्रबंधन और अन्य

ई-प्रापण प्रणाली (ईपीएस) - एंड्रॉइड के लिए उपयोगकर्ता डिपो मॉड्यूल (यूडीएम) का मोबाइल ऐप आंतरिक रूप से विकसित किया गया था और अधिकृत रेलवे उपयोगकर्ताओं के लिए प्ले स्टोर पर उपलब्ध कराया गया था। क्रिस पीकेआई साइनर संस्करण 1.5, जिसे आईआरईपीएस साइनर के रूप में जाना जाता है, को शुरू किया गया था जिसने रेल उपयोगकर्ताओं को किसी भी ब्राउजर में आईआरईपीएसके ई-टेंडर मॉड्यूल में कार्य करने में सक्षम बनाया। विक्रेता अनुमोदन (यूवीएएम) मॉड्यूल में, एक अनुमोदन एजेंसी से दूसरी में मद के स्थानांतरित होने पर अनुरोध के हस्तांतरण की सुविधा के लिए प्रावधान शुरू किया गया था। पहली बार, भारतीय रेल 5,000 करोड़ रुपये से अधिक मूल्य का स्क्रैप बेचने में सक्षम रही।

ई-प्रापण प्रणाली (ईपीएस) - ''भारतीय रेल ई-प्रापण प्रणाली (आईआरईपीएस)'' संस्करण 7.1.0 को इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय के दिशानिर्देशों के तहत एसटीक्यूसी प्रमाणपत्र दिया गया था। शील्ड मानदंड रिपोर्ट में अद्यतन और सुधार किया गया था। जोन-वार निष्पादन की तुलना के लिए निविदा निर्धारण समय, पुन: निविदा जारी करने के प्रतिशत मामले, करार के बाद क्रयादेश जारी करने में लगने वाला औसत समय, यूडीएम का कार्यान्वयन आदि जैसे निष्पादन संकेतकों को शामिल/अद्यतन किया गया था।

रेल सुरक्षा बल सुरक्षा हैल्प लाइन - सुरक्षा संबंधी कॉल, गैर-सुरक्षा कॉल तथा शिकायत एवं उप शिकायत के प्रकार को जोड़ना/परिवर्तन करना को जोड़ा गया था। सीआरएम (अपराध रिपोर्ट प्रबंधन) में जोड़े जाने वाले एक नए मेरी सहेली मॉड्यूल की आवश्यकता को एकत्र करना शुरू किया गया था।

7. डैशबोर्ड, एकीकरण और विश्लेषिकी

एंटरप्राइज आर्किटेक्चर चरण 1 (आईआरईए) - क्रिस क्लाउड पर एपीआई गेटवे (नाम प्रवाह) सहित एपीआई (एप्लीकेशन प्रोग्रामिंग इंटरफेस) प्रबंधन प्रणाली स्थापित की गई थी। एपीआई गेटवे के माध्यम से विभिन्न भारतीय रेल के अनुप्रयोगों के लिए भारत सरकार के उमंग प्लेटफार्म के साथ एकीकरण किया गया था। संभार और यात्रा भागीदारों के साथ कई अन्य एपीआई को एपीआई गेटवे के माध्यम से प्रकाशित किया गया है। भारतीय रेल के लिए डेटा विश्लेषिकी इकाई (डीएआईआर) - भारतीय रेल से संबंधित डेटा विश्लेषिकी के प्रसार के लिए उपयोगकर्ता की भागीदारी के साथ रोडमैप (93 उपयोग मामलों का दस्तावेजीकरण) तैयार किया गया था और आगे की कार्रवाई के लिए रेलवे बोर्ड को प्रस्तुत किया गया था।

मास्टर डेटा प्रबंधन चरण 1 (एमडीएमएस) - भारतीय रेल की परिसंपत्तियों अर्थात् स्टेशनों, इंजनों, सवारी डिब्बों और माल डिब्बों की सिंगल विंडो को पब्लिक क्लाउड एमडीएमएस के मुख्य पृष्ठ पर प्रकाशित किया गया था -1) अखिल भारतीय/जोन/मंडल-वार उपलब्ध भारतीय रेल की परिसंपत्तियों का प्रदर्शन। 2) भारतीय रेल-एमडीएमएस निविदा प्रकाशित। 3) 25 फरवरी से मास्टर वैगन डेटा का एफएमएम के साथ एकीकरण शुरू किया गया है।

ई-दृष्टि-भारतीय रेल के लिए एक डैशबोर्ड - आईपीएएस के साथ एकीकरण के माध्यम से जोन-वार और निधि स्रोत-वारपूंजीगत व्यय के लक्ष्य को प्रदर्शित करने का प्रावधान किया गया था। रेल कौशल विकास योजना (आरकेवीवाई) के लिए डैशबोर्ड टैब का डिजाइन, विकास और प्रसार ई-दृष्टि में किया गया था। एसआईएमएस दुर्घटना एप्लीकेशन के साथ संशोधित एकीकरण के बाद सभी प्रकार की दुर्घटनाओं (परिणामी+गैर-परिणामी) का प्रदर्शन ई-दृष्टि में सक्षम किया गया था। ई-दृष्टि में आईआरपीएसएम डैशबोर्ड का एकीकरण किया गया था। ई-दृष्टि मोबाइल ऐप बैकएंड का क्रिस प्राइवेट क्लाउड इंफ्रास्ट्रक्चर में माइग्रेशन पूरा किया गया। गति शक्ति डैशबोर्ड को ई-दृष्टि से जोड़ा गया था। 110 किलोमीटर तक की खंडीय गति के लिए एक नया डेटा एंट्री और रिपोर्टिंग मॉड्यूल विकसित और चालू किया गया।

8. अवसंरचना, व्यापार निरंतरता

सूचना सुरक्षा समूह परियोजना - आईएसओ-27001 की पहली निगरानी लेखापरीक्षा बिना किसी वृहद गैर-अनुपालन के सफलतापूर्वक पूरी की गई। निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार एप्लीकेशन/प्रणालियों/नेटवर्क उपकरणों का जोखिम मूल्यांकन और आंतरिक लेखापरीक्षा पूरे किए गए। एनसीआईआईपीसी (राष्ट्रीय महत्वपूर्ण सूचना अवसंरचना सुरक्षा केंद्र)/सीईआरटी-इनद्वारा जारी अलर्ट / एडवाइजरी का समन्वय किया गया और अनुपालन सुनिश्चित किया गया। सीईआरटी-इन ने क्रिस की साइबर संकट प्रबंधन योजना में कुछ बदलाव करने का सुझाव दिया। सुझाए गए सारे बदलाव कर लिए गए हैं और दस्तावेजों को पुन:सीईआरटी-इन को अनुमोदन के लिए भेज दिया गया है।

नेटवर्क सुरक्षा संबंधी अवसंरचना - मार्च, 2022 के महीने में लगभग 4.66 लाख अटैक रोके गए।

नैटग्रिड के साथ डेटा साझाकरण - एफओआईएस और पीएमएस के साथ ईएसबी एकीकरण किया गया। पीआरएस और एनजीईटी के साथ डेटा एकीकरण का परीक्षण किया गया। एपीआई के कार्य करने की स्थिति ऑटो-चेक कार्यक्षमता विकसित की गई और लागू की गई।

रेल क्लाउड चरण1 (आरसीएलडी) - 27 विकास और 21 उत्पादन परियोजनाएं क्रिस क्लाउड पर ऑन-बोर्ड की गईं। क्रिस क्लाउड के गो-लाइव विस्तार का कार्य पूरा हो गया। बेहतर बैकअप निष्पादन के साथ नई बैकअप नीति का कार्यान्वयन पूरा किया गया।

रेल मंत्री कार्यालय के लिए कॉल और अपॉइंटमेंट प्रबंधन सॉफ्टवेयर - रेफरेंस फाइल प्रबंधन प्रणाली (आरएफएमएस) इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय, डाक विभाग तथा दूरसंचार विभाग में शुरू किया गया था। व्यापक रिपोर्टिंग के लिए इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय तथा संचार मंत्रालय को कवर करने वाले मंत्री के कार्यालय के लिए एक एकीकृत रिपोर्टिंग प्लेटफॉर्म भी शुरू किया गया था।

रेल अधिकारी सूचना प्रणाली (आरओआईएस) - क्रिस की टीम नियमित रूप से रेलवे बोर्ड में आरओआईएस कार्य संचालन संबंधी मुद्दों पर विभिन्न निदेशालयों और रेल मंत्री प्रकोष्ठ को सहायता प्रदान कर रही है।

वेबसाइट का रखरखाव - पर्यटक सर्किट ट्रेन बुकिंग वेब अनुप्रयोग विकसित किया गया था। भारत गौरव ट्रेन बुकिंग प्रणाली को ऑनलाइन भुगतान सुविधा के साथ डिजाइन, विकसित और ऑनलाइन किया गया था और एमईआरएस प्रणाली के साथ एकीकृत किया गया था। जगजीवन राम आरपीएफ अकादमी, लखनऊ की वेबसाइट jrrpfa.indianrailways.gov.in को आईआर पोर्टल इंफ्रास्ट्रक्चर पर लाइव किया गया था।

9. निष्कर्ष

भारतीय रेल के लिए अपने यात्रियों और माल ढुलाई ग्राहकों के साथ बेहतर तरीके से जुड़ने के तरीके प्रदान करने में सूचना प्रौद्योगिकी बहुत लाभप्रद रही है। सूचना तक बेहतर पहुंच, रेलवे और उसके ग्राहकों के बीच सभी लेन-देनों में मध्यस्थता को हटाने को प्रोत्साहित करती है, जिससे रेलवे के कामकाज में तेजी आती है और लेनदेन की लागत में काफी कमी आती है। वास्तव में, प्रभावी आईटी प्रणालियों का कार्यान्वयन रेलवे के कामकाज की दक्षता और प्रभावशीलता को बढ़ाने का सबसे तेज और सस्ता तरीका है। क्रिस यह सुनिश्चित करने के लिए कार्य कर रहा है कि रेलवे के कामकाज के सभी क्षेत्रों में आईटी प्रणालियां लागू की जाएं, जिससे रेल सेवाएं अधिक प्रभावी हों।

भारतीय रेल वित्त निगम लिमिटेड (आईआरएफसी)

इसे दिसंबर, 1986 में एक पब्लिक लिमिटेड कंपनी के रूप में स्थापित किया गया था, जिसका एकमात्र उद्देश्य रेल मंत्रालय के योजना परिव्यय को आंशिक रूप से वित्तपोषित करने और उनकी विकास संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए बाजार से धन जुटाना था। आईआरएफसी वर्ष दर वर्ष अपने लिए निर्धारित ऋण संबंधी लक्ष्यों को सफलतापूर्वक पूरा कर रहा है। बांड, 54 ईसी कैपिटल गेन बांड, बैंकों/वित्तीय संस्थाओं से सावधि ऋण और बाह्य वाणिज्यिक ऋण आदि के जरिए निधियां जुटाई जाती हैं। सार्वजनिक उद्यम विभाग ने समझौता ज्ञापन में निर्धारित मापदंडों के अनुसार कंपनी के निष्पादन के लिए इसे लगातार ''उत्कृष्ट'' के रूप में मूल्यांकित किया है।

31 मार्च 2022 तक, कंपनी ने रेलवे को 2,83,633 करोड़ रुपये की चल स्टॉक परिसंपत्तियां पट्टे पर दी हैं। 2021-22 के दौरान, लगभग 27,484 करोड़ रुपये की चल स्टॉक परिसंपत्तियों का

वित्तपोषण किया गया। आईआरएफसी द्वारा इंजनों, माल डिब्बों और सवारी डिब्बों में वित्तपोषण किया गया है। इस उपार्जन से पिछले कुछ वर्षों में भारतीय रेल में यातायात और राजस्व वृद्धि को बढ़ाने में मदद मिली है। आईआरएफसी ने 31 मार्च, 2022 तक संस्थागत वित्त के माध्यम से 1,47,378 करोड़ रुपये की रेल परियोजनाओं का भी वित्तपोषण किया है। इसके अलावा, इससे पहले आईआरएफसी ने 31 मार्च, 2022 तक 7,578.70 करोड़ रुपये की राष्ट्रीय परियोजनाओं और ईबीआर-एस के तहत 50,551 करोड़ रुपये की रेल परियोजनाओं को भी वित्तपोषित किया है।

आईआरएफसी द्वारा वित्तपोषित चल स्टॉक परिसंपत्तियां रेल मंत्रालय को पट्टे पर दी जाती हैं। आईआरएफसी ने सफलतापूर्वक 1996-97 में पट्टे के किराये को 17.5% प्रति वर्ष से घटाकर 2021-22 में 10.5187% प्रति वर्ष कर दिया है, जो भारत सरकार के ऋण की तुलना में बेहतर है। मंत्रालय आईआरएफसी को नियमित रूप से पट्टे का भुगतान कर रहा है।

कंपनी ने रेल परियोजनाओं के विकास के लिए वित्त वर्ष 2021-22 के अंत तक रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल) को 7,865 करोड़ रुपये का ऋण भी दिया है।

आईआरएफसी का लगातार लाभ कमाने का ट्रैक रिकॉर्ड है। इसने अब तक सरकार को लाभांश के रूप में 6,822.79 करोड़ रुपये का भुगतान किया है। अपनी मजबूत वित्तीय स्थिति और स्थायी साख के आधार पर, इसे तीन प्रमुख घरेलू क्रेडिट रेटिंग एजेंसियों से उच्चतम रेटिंग और चार प्रमुख अंतर्राष्ट्रीय क्रेडिट रेटिंग एजेंसियों से 'संप्रभु' के बराबर निवेश रेटिंग मिली है।

आईआरएफसी पहला केंद्रीय सार्वजनिक क्षेत्र का उद्यम (सीपीएसई) भी बन गया है, जिसने अपने 500 मिलियन अमरीकी डालर के ग्रीन ऑफशोर बॉन्ड को विशेष रूप से एनएसई-आईएफएससी और गिफ्ट सिटी (गुजरात इंटरनेशनल फाइनेंस टेक सिटी), गांधीनगर में इंडिया आईएनएक्स में सूचीबद्ध किया है।

इसके अलावा, आईआरएफसी को वित्त वर्ष 2020-21 के वित्तीय आंकड़ों के आधार पर फॉर्च्यून इंडिया 500 कंपनियों की सूची में 96 वां स्थान दिया गया है।

कोंकण रेल कार्पोरेशन लिमिटेड (केआरसीएल)

भारत के पश्चिमी तट पर रेलवे के निर्माण एवं परिचालन के प्रयोजन से, 1990 में इस कंपनी की स्थापना की गई थी जिसमें रेल मंत्रालय (51%), महाराष्ट्र (22%), कर्नाटक (15%), केरल (6%) और गोवा (6%) की हिस्सेदारी है।

वित्तीय निष्पादन

मुख्य वित्तीय बिंदु:-

(करोड़ रु. में)

ब्यौरा	2020-21	2021-22
कुल आय	1,657.48	3,307.16
परिचालनिक मार्जिन	(-)162.33	124.28
कर पश्चात लाभ	(-) 365.26	(-) 135.08
शुद्ध मूल्य	1,548.46	1,431.97

गाड़ी परिचालन निष्पादन:

वर्ष के दौरान कोंकण रेल मार्ग पर, औसतन 47 जोड़ी मेल/एक्सप्रेस गाड़ियां और 05 जोड़ी पैसेंजर गाड़ियां चलने वाली थीं। बहरहाल, कोविड-19 महामारी की स्थिति के कारण, सावधानी के तौर पर, नियमित यात्री गाड़ियों का परिचालन 14.11.2021 तक स्थगित रहा। यात्रियों की सुविधा के लिए केवल स्पेशल गाड़ियों का परिचालन किया गया। 15.11.2021 से, नियमित गाड़ियों का परिचालन शुरू किया गया। इस दौरान मेल/एक्सप्रेस/पैसेंजर स्पेशल, त्योहार स्पेशल, चुनाव स्पेशल, एफटीआर स्पेशल, भारत दर्शन और पार्सल स्पेशल गाड़ियां चलाई गईं। आवश्यक वस्तुओं, उपकरण ों, दवाओं, नश्यवान वस्तुओं आदि की आवाजाही की सुविधा के लिए क्षेत्रीय रेलों के समन्वय से वर्ष के दौरान केआरसीएल मार्ग पर कुल 30 अदद पार्सल गाड़ियां चलाई गईं। इस दौरान कुल 7,865 अदद स्पेशल गाड़ियां चलाई गईं। गणपति उत्सव के दौरान, मुंबई से कोंकण क्षेत्र की यात्रा करने वाले भक्तों के लिए और वापस लौटने के लिए कुल 256 अदद स्पेशल गाड़ियां चलाई गईं। यात्रियों की अतिरिक्त भीड़ को संभालने के लिए होली, आंगनवाड़ी यात्रा और अन्य अवसरों के दौरान भी स्पेशल गाड़ियां चलाई गईं। वर्ष के दौरान अक्टूबर माह, 2021 तक नियमित यात्री गाड़ी परिचालन ठप रहने से वर्ष 2021-22 का कोचिंग राजस्व प्रभावित हुआ था। बहरहाल, पिछले वर्ष 2020-21 के दौरान 200.70 करोड़ रु. की तुलना में इस वर्ष के दौरान कोचिंग राजस्व बढ़कर 602.84 करोड़ रु. हो गया, क्योंकि वर्ष के दौरान प्रतिबंधों में छूट के कारण अधिक संख्या में गाड़ियां चलाई गईं।

वर्ष 2021-22 के दौरान माल ढुलाई के मोर्चे पर, कोंकण रेलवे में ''रोल-ऑन रोल ऑफ'' सेवाओं सहित प्रतिदिन औसतन 15 मालगाड़ियां चलाई गईं। वित्त वर्ष के दौरान माल ढुलाई राजस्व 543.14 करोड़ रु. था, जो पिछले वर्ष के 387.94 करोड़ रु. से 40% अधिक है।

भारत-नेपाल सीमापार रेलवे का परिचालन: वर्ष 2021-22 के दौरान, निगम ने एक वर्ष की अवधि के लिए जयनगर-कुर्था रेलवे लाइन का परिचालन और अनुरक्षण किया है। वर्तमान में,इस लाइन पर प्रतिदिन दो अप व दो डाउन गाड़ियां चल रही हैं।

परियोजना निष्पादन

उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल लिंक (यूएसबीआरएल परियोजना, जम्मू-कश्मीर): निगम ने उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल लिंक (यूएसबीआरएल) परियोजना के कटरा-धरम खंड का निर्माण करते हुए कुल 45.24 किमी में से 43.06 किमी सुरंग की खुदाई पूरी कर ली है। वर्ष के दौरान 5.36 कि.मी. सुरंग उत्खनन, 9.518 कि.मी. सुरंग लाइनिंग व 6,597 मीट्रिक टन लॉन्चिंग का कार्य पूरा किया गया है। पिछले वर्ष 2020-21 के 827.21 करोड़ रु. (जीएसटी को छोड़कर) की तुलना में, वर्ष के दौरान परियोजना से 1944.87 करोड़ रु. (जीएसटी को छोड़कर) का कारोबार किया गया।

अनक्कमपोइल-कालडी-मेप्पाडी सुरंग सड़क परियोजना: केरल सरकार ने निगम को विशेष प्रयोज्य योजना (एसपीवी) के रूप में, अनक्कमपोइल-कालडी-मेप्पाडी सुरंग सड़क परियोजना के निष्पादन का कार्य सौंपा है। परियोजना के कार्यान्वयन के लिए कोंकण रेलवे, लोक निर्माण (एच) विभाग, केरल सरकार और केरल इं0स्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट फंड बोर्ड (केआईआईएफबी) के बीच एक त्रिपक्षीय समझौते पर हस्ताक्षर किए गए हैं। निगम ने 2043.74 करोड़ रु. की अनुमानित लागत से दक्षिणी छोर पर 4 लेन का पहुंच मार्ग और दो समानांतर बड़े पुलों के साथ ट्विन ट्यूब एकदिशीय सुरंग के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट तैयार की है। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के लिए केरल सरकार से प्रशासनिक स्वीकृति प्राप्त हो गई है। भूमि अधिग्रहण, पर्यावरण मंजूरी और निविदा प्रक्रिया प्रगति पर है।

रत्नागिरी में मध्य रेलवे चल स्टॉक उपकरण कारखाना: मध्य रेलवे के लिए चल स्टॉक उपकरण कारखाना (आरएससीएफ) का निर्माण ठीक चल रहा है। इस परियोजना के मार्च, 2023 तक पूरा होने की आशा है। एलएचबी बोगियों की ओवरहालिंग के लिए बनाए जा रहे कारखाने के क्लस्टर-1 में

कारखाने में प्रति माह 300 एलएचबी बोगियों की ओवरहालिंग करने की योजना है।

विझिंजम इंटरनेशनल सीपोर्ट, केरल के लिए रेल संपर्कता: कंपनी और विझिंजम इंटरनेशनल सीपोर्ट लिमिटेड (वीआईएसएल) के बीच विझिंजम बंदरगाह को दक्षिण रेलवे (11 किमी) के साथ जोड़ने के लिए एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं। एनजीआर मॉडल के तहत दक्षिण रेलवे द्वारा 1,060 करोड़ रु. की अनुमानित लागत वाली विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) को अनुमोदित कर दिया गया है। परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण और दस्तावेजों को अंतिम रूप देने का कार्य प्रगति पर है।

रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (रेलटेल)

रेलटेल कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (मिनी रत्न श्रेणी-1 सीपीएसयू) का गठन 26 सितंबर, 2000 को एक आंतरिक संस्था के माध्यम से भारतीय रेल को अत्याधुनिक संचार नेटवर्क अवसंरचना प्रदान करके गाड़ी परिचालन और संरक्षा प्रणालियों को तेजी से आधुनिक बनाने में रेलवे की सहायता करने के लिए किया गया था। 1,000 करोड़ रु. की अधिकृत पूंजी और भारतीय रेल नेटवर्क के 68,103 मार्ग किमी के एक अनन्य मार्गाधिकार (आरओडब्ल्यू) के साथ गठित किए गए इस पीएसयू ने भारतीय रेल के कुछ प्रतिभाशाली, अनुभवी और अभिप्रेरित सिगनलिंग और दूरसंचार इंजीनियरों के साथ कार्य करना शुरू किया था।

पिछले कुछ वर्षों में, यह एक छोटी इकाई से देश में सबसे बड़े सुरक्षित तटस्थ दूरसंचार सेवा प्रदाता और एक आईसीटी सेवा प्रदाता के रूप में विकसित हुआ है। इसके पास दो अपटाइम, यूएसए प्रमाणित टियर-III डेटा केंद्र और इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय द्वारा पैनलबद्ध रेल क्लाउड हैं। रेल टेल की सबसे बड़ी विशेषता 21000+ किलोमीटर के एक्सेस नेटवर्क के साथ पूरे भारत में 61000+ मार्ग किमी का ऑप्टिक फाइबर नेटवर्क का स्वामित्व है, जिसमें सभी महत्वपूर्ण कस्बों और शहरों तथा कई ग्रामीण क्षेत्रों को कवर करते हुए पूर्वोत्तर राज्य शामिल हैं। रेलटेल उच्च बैंडविड्थ बैकबोन सेगमेंट की अपनी अद्वितीय नेटवर्किंग के साथ एक गौरवपूर्ण स्थान रखता है। इसके नेटवर्क में बेहतर दक्षता और विकास के लिए मिशन क्रिटिकल कस्टमाइज्ड कनेक्टिविटी प्लेटफॉर्म प्रदान करने की क्षमता है। वर्तमान में, यह नेटवर्क एसटीएम-64/16 के मल्टीपल रिंग में 800 से अधिक शहरों में उपलब्ध है।

रेलटेल नेटवर्क में 2एमबीपीएस से 800 जीबीपीएस लिंक तक सेवा देने की क्षमता है और इसमें विभिन्न प्रौद्योगिकियां शामिल हैं जैसे नेक्स्ट जेनरेशन नेटवर्क (एनजीएन), सिंक्रोनस डिजिटल हायरार्की (एसडीएच), पैकेट ट्रांसपोर्ट नेटवर्क (पीटीएन), डेंस वेवलेंथ डिवीजन मल्टीप्लेक्सिंग (डीडब्ल्यूडीएम), इंटरनेट प्रोटोकॉल-मल्टी प्रोटोकॉल लेबल स्विचिंग (आईपी-एमपीएलएस) जिन्हें नेटवर्क ऑपरेशन केंद्रों और फील्ड में प्रशिक्षित जनशक्ति द्वारा चौबीसों घंटे बनाए रखा जाता है। नेटवर्क पर प्रदान किए गए सभी उपकरण अत्याधुनिक प्रौद्योगिकी के हैं और अंतर्राष्ट्रीय दूरसंचार मानकों के अनुसार हैं।

कंपनी ने कई सेवाओं जैसे इंटरनेट बैंडविड्थ, लीज लाइनें, टॉवर को-लोकेशन, एचडी वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग सेवा, एमपीएलएस-वीपीएन सेवाएं, डेटा सेंटर सेवाएं जैसे को-लोकेशन होस्टिंग, प्रबंधित सेवाएं, क्लाउड कंप्यूटिंग सेवाएं, डेटा रिकवरी सेवाएं, ई-ऑफिस कार्यान्वयन, एचएमआईएस (अस्पताल प्रबंधन सूचना प्रणाली), निजी और सरकारी ग्राहकों के लिए एक सेवा के रूप में सुरक्षा संचालन केंद्र (एसओसीएएएस) और आईटी आधारित सेवाएं आदि की पेशकश करते हुए कई क्षेत्रों में विस्तार किया है।

		(करोड़ रु. में)
वर्ष	**2020-21**	**2021-22**
कुल राजस्व (करोड़ रु. में)	1,411	1628
कर पूर्व लाभ (करोड़ रु. में)	196	281
करोपरांत लाभ (करोड़ रु. में)	142	209
प्रति शेयर आय (करोड़ रु. में)	4.44	6.51
रेलवे को राजस्व हिस्सा (करोड़ में)	30.68	39.72
दूरसंचार विभाग को लाइसेंस शुल्क (करोड़ रु. में)	56.56	66.79

महत्वपूर्ण क्षेत्र

अस्पताल प्रबंधन सूचना प्रणाली (एचएमआईएस)

रेलटेल ने भारतीय रेल के 699 अस्पतालों/स्वास्थ्य इकाइयों/पॉलीक्लीनिकों में अस्पताल प्रबंधन सूचना प्रणाली प्रदान करने का कार्य पूरा कर लिया है। यह एक सटीक, इलेक्ट्रॉनिक रूप से संग्रहीत चिकित्सा रिकॉर्ड प्रदान करने के लिए बेहतर अस्पताल प्रशासन और रोगियों के स्वास्थ्य की देखभाल के लिए एकीकृत क्लिनिकी सूचना प्रणाली है।

सामान्य उपचार के लिए रेलवे अस्पतालों/स्वास्थ्य इकाइयों में लोगों की संख्या को कम करने के लिए, एक टेलीकंसल्टेशन ऐप और एचएमआईएस लाभार्थी ऐप विकसित किया गया है और (एचएमआईएस) के साथ एकीकृत किया गया है। यह लाभार्थी ऐप चिकित्सा लाभार्थियों को एक ही बिंदु पर अपने मेडिकल रिकॉर्ड तक पहुंचने में सक्षम बनाता है। रेलवे एचएमआईएस को आयुष्मान भारत डिजिटल मिशन (एबीडीएम) के साथ भी एकीकृत किया गया है।

स्टेशनों पर वाई-फाई

रेलटेल सभी रेलवे स्टेशनों पर सार्वजनिक वाई-फाई प्रदान करके रेलवे स्टेशनों को डिजिटल हब में रूपांतरित कर रहा है। 6,100 से अधिक स्टेशनों पर रेलटेल के रेलवायर वाई-फाई की सुविधा उपलब्ध है, जिसमें कश्मीर घाटी के 15 स्टेशन भी शामिल हैं। यह दुनिया के सबसे बड़े और सबसे तेज सार्वजनिक वाई-फाई नेटवर्क में से एक है। यात्री हाई डेफिनिशन (एचडी) वीडियो स्ट्रीमिंग, फिल्में, गाने, गेम डाउनलोड करने और अपने कार्यालय के कार्य को ऑनलाइन करने के लिए इस सुविधा का उपयोग करते हैं। कमीशन किए गए स्टेशनों में से 70% ग्रामीण क्षेत्र हैं जो ग्रामीण आबादी के एक बड़े हिस्से के आसपास के क्षेत्र में नि:शुल्क हाई-स्पीड वाई-फाई सेवाएं दे रहे हैं। कंपनी ने अब शुरुआती 30 मिनट के नि:शुल्क उपयोग के बाद उच्च गति प्राप्त करने के इच्छुक रेल उपयोगकर्ताओं के लिए मामूली शुल्क पर सशुल्क वाई-फाई सेवा शुरू की है। ग्रामीण स्टेशनों पर पीओपी का उपयोग करते हुए, गांवों में संपर्कता का विस्तार करने का प्रस्ताव है और वाई-फाई अवसंरचना का उपयोग पीएम वानी परियोजना के तहत पहुंच प्रदान करने के लिए भी किया जाएगा।

सुरक्षा संचालन केंद्र

संगठनों को एक केंद्रीकृत और समेकित साइबर सुरक्षा समाधान प्रदान करने के लिए, कंपनी ने गुरुग्राम में एक सुरक्षा संचालन केंद्र (एसओसी) स्थापित किया है। यह ऑनसाइट और ऑफसाइट साइबर सुरक्षा से संबंधित मामले की रोकथाम और सुरक्षा इवेंट निगरानी सेवाएं प्रदान करता है।

एसओसी के माध्यम से प्रदान की जाने वाली सेवाएं हैं-सुरक्षा सूचना और कार्यक्रम प्रबंधन समाधान, एंडपॉइंट डिटेक्शन और प्रतिक्रिया, जो वास्तविक समय के साथ-साथ फोरेंसिक जांच दोनों के लिए होस्ट स्तर की टेलीमेट्री प्रदान करती हैं, नेटवर्क यातायात विश्लेषण का उपयोग अलर्ट की जांच करने और नेटवर्क में संदिग्ध गतिविधि के बारे में अतिरिक्त जानकारी प्राप्त करने के लिए किया जाता है, फोरेंसिक के लिए पैकेट कैप्चर, मैलवेयर एनालिटिक्स के लिए सैंडबॉक्स, भेद्यता मूल्यांकन टूल, वेब अनुप्रयोग और नेटवर्क फायरवॉल और ऑटो टिकटिंग टूल।

भारतीय रेल में ई-ऑफिस

रेलटेल ने अधिक कुशल, प्रभावी और पारदर्शी सरकारी लेनदेन और प्रक्रियाओं को लाने के लिए भारतीय रेल पर ई-ऑफिस का कार्यान्वयन शुरू किया। ई-ऑफिस एनआईसी द्वारा विकसित एक क्लाउड सक्षम सॉफ्टवेयर एप्लिकेशन है, जिसे गुरुग्राम में आपदा रिकवरी के साथ सिकंदराबाद में रेलटेल टियर-III प्रमाणित डेटा सेंटर में होस्ट किया गया है। ई-ऑफिस को भारतीय रेल की सभी 216 इकाइयों में लागू किया गया है। आज की तारीख में, भारतीय रेल के 1.39 लाख से अधिक उपयोगकर्ता ई-ऑफिस एप्लिकेशन का उपयोग कर रहे हैं। संकट के समय में ई-ऑफिस वरदान साबित हुआ है और रेलवे कर्मचारियों का एक हिस्सा घर से कार्य करने में सक्षम था, जो मैनुअल फाइलिंग प्रणाली के मामले में असंभव होता। कंपनी ने डीएफसीसीआईएल, इरकॉन, आरवीएनएल, आईआरसीटीसी और सीडब्ल्यूसी आदि जैसे अन्य पीएसयू को भी यह सेवा प्रदान की है।

एचडी वीडियो कॉन्फ्रेंस

रेलटेल की यह सेवा एक एण्ड टू एण्ड, पूर्ण हाई-डेफिनिशन वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग सेवा प्रदान करती है जो उपयोगकर्ताओं को वर्चुअल, आमने-सामने की बैठक का अनुभव देता है। वीडियो कॉन्फ्रेंस सेवा को अपनाने से पहले, भारतीय रेलें बैठकों/कार्यक्रमों के लिए भारी मात्रा में धन/मानव घंटे खर्च कर रही थीं, अब बैठकों/कार्यक्रमों के लिए यात्रा की संख्या में भारी कमी आई है, जिससे मानव घंटे, यात्रा और आवास खर्च में बचत हुई है। इससे कार्बन फुटप्रिंट कम करने में भी मदद मिली है। यह सफलता अन्य सेवा प्रदाताओं के साथ आने वाली चुनौतियों के सामने उपयोग में अत्यधिक आसानी तथा रेलटेल टीम के 24×7 ग्राहक प्रतिक्रिया का परिणाम है। कोविड के बाद रेलटेल द्वारा प्रदान की जाने वाली वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग सेवाओं के उपयोग में तेजी से वृद्धि हुई है। यह एचडी वीडियो कॉन्फ्रेंस सेवा राष्ट्रीय महत्व के कई प्रतिष्ठित कार्यक्रमों के लिए प्रदान की जा रही है।

वीडियो निगरानी प्रणाली (वीएसएस)

रेलटेल 5000 से अधिक रेलवे स्टेशनों पर आईपी कैमरा आधारित वीडियो निगरानी प्रणाली के प्रावधान को भी निष्पादित कर रहा है। यह भारतीय रेल नेटवर्क पर यात्रा करने वाले यात्रियों की संरक्षा व सुरक्षा को बढ़ाने में सफलता होगी। रेलटेल संबंधित क्षेत्रीय रेलों द्वारा विभिन्न स्टेशनों पर स्थापित विभिन्न एकल वीडियो निगरानी प्रणालियों को भी एकीकृत कर रहा है ताकि वीडियो रिकॉर्डिंग को मंडल और क्षेत्रीय मुख्यालय स्तर पर केंद्रीयकृत रूप से देखा जा सके और उसकी निगरानी की जा सके। यह प्रणाली निर्धारित अवधि के लिए सीसीटीवी फुटेज की रिकॉर्डिंग को संगृहीत करने के लिए स्टेशनों पर उच्च क्षमता वाले भंडारण उपकरण प्रदान करेगी। चरण-1 के तहत 303 स्टेशनों पर कार्य पूरा हो चुका है।

सुरंग रेडियो संचार

रेलटेल परिचालन संरक्षा में सुधार के लिए कठिन इलाकों में कई महत्वपूर्ण रेलवे सुरंगों में अत्याधुनिक एकीकृत सुरंग रेडियो संचार प्रणाली स्थापित करने के कार्य को निष्पादित कर

रहा है। वर्तमान में, रेलटेल उत्तर रेलवे के कटरा-बनिहाल खंड, मध्य रेलवे के पनवेल-करजत, करजत-लोनावला और कसारा-इगतपुरी खंड और दक्षिण पश्चिम रेलवे के कैसल रॉक-कुलेम खंड (ब्रगांजा घाट) के लिए इस प्रणाली को निष्पादित कर रहा है। खराब सिगनल कवरेज के कारण सुरंगों के अंदर संचार बाधित होता है, जो गाड़ी परिचालन और अनुरक्षण गतिविधियों को बाधित कर सकता है। यह अत्याधुनिक एकीकृत सुरंग संचार प्रणाली सुरंग के अंदर हैंडहेल्ड रेडियो तथा सुरंग नियंत्रण कक्षों में बेस स्टेशन और निकटवर्ती स्टेशनों के स्टेशन मास्टरों के बीच निर्बाध रेडियो संचार प्रदान करने के लिए डिजाइन की गई है। इन परियोजनाओं में इस्तेमाल की जा रही प्रौद्योगिकी भारतीय रेल के लिए पहली बार है।

रेलवायर-रिटेल ब्रॉडबैंड सेवा

यह अंतिम पहुंच संपर्कता प्रदान करने के लिए स्थानीय उद्यमियों और स्थानीय केबल ऑपरेटरों के साथ साझेदारी में एक सहयोगी मॉडल है। एसएमई/घरेलू वर्ग में 4.72 लाख से अधिक रेलवायर ब्रॉडबैंड ग्राहक हैं। उच्च एसएलए और अंतिम पहुंच संपर्कता के कारण, यह ग्राम पंचायत/गांव स्तरों पर ग्रामीण इलाकों में संपर्कता प्रदान करने के साथ-साथ बैंकों और अन्य सरकारी संस्थानों को जोड़ने के लिए उपयुक्त है। ग्रामीण स्टेशनों पर मौजूदा स्टेशन वाई-फाई के प्वाइंट ऑफ प्रेजेंस (पीओपी) का उपयोग करते हुए, कंपनी आसपास के कई गांवों और कस्बों में इस सेवा का विस्तार कर रही है। इसका उद्देश्य देश भर के ऐसे 1 लाख गांवों में रेलवायर ब्रॉडबैंड पहुंचाना है।

डेटा केंद्र और रेलक्लाउड

रेलटेल के पास सिकंदराबाद और गुरुग्राम में दो अपटाइम (यूएसए) प्रमाणित टियर-III डेटा केंद्र हैं और एक इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय द्वारा पैनलबद्ध में ''रेल क्लाउड'' है। कंपनी 6000 वर्ग फुट से अधिक सर्वर फार्म क्षेत्र की संयुक्त कुल सकल क्षमता वाले इन दो अत्याधुनिक डेटा केंद्रों से लोकेशन सेवाएं, प्रबंधित सेवाएं, क्लाउड कंप्यूटिंग, प्रबंधित ई-ऑफिस, आधार सत्यापन सेवाएं, समर्पित समाधान आदि जैसी डेटा सेंटर और क्लाउड सेवाएं प्रदान करती है। रेलटेल क्लाउड सेवाओं को 99.95% एसएलए और सह-स्थान सेवाओं द्वारा 99.983% एसएलए द्वारा समर्थित किया जाता है जो उद्योग मानक द्वारा सर्वश्रेष्ठ में से एक है। भारतीय रेल के अलावा, कई सरकारी ग्राहक डेटा केंद्र सेवाओं के लिए रेलटेल पर भरोसा करते हैं।

सिगनलिंग प्रणाली का आधुनिकीकरण

रेलटेल कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड की पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनी रेलटेल एंटरप्राइजेज लिमिटेड को उत्तर रेलवे के 26 स्टेशनों पर पुराने यांत्रिक सिगनलिंग उपकरणों के अत्याधुनिक इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग प्रणाली द्वारा प्रतिस्थापन का कार्य सौंपा गया है। मौजूदा यांत्रिक सिगनलिंग प्रणालियां सिगनल को कम करने और पटरियों को बदलने दोनों के लिए लीवर फ्रेमों का उपयोग कर रही हैं। नया इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सिगनलिंग प्रणाली अब माउस के क्लिक से सिगनल को कम करने और पटरियों को बदलने में सक्षम होगी और इससे गाड़ी परिचालन की संरक्षा व दक्षता में सुधार होगा।

कोयला, रक्षा, बैंकिंग और शिक्षा क्षेत्र के लिए आईसीटी लाभ

रेलटेल कोयला, रक्षा, बैंकिंग और शिक्षा क्षेत्र की कंपनियों को एमपीएलएस-वीपीएन, पॉइंट टू प्वाइंट संपर्कता और डेटा सेंटर सेवाएं प्रदान करने में अग्रणी है। रेलटेल वर्चुअल प्राइवेट नेटवर्क संपर्कता और पॉइंट टू पॉइंट संपर्कता प्रदान करके सार्वजनिक क्षेत्रों और निजी क्षेत्र के बैंकों को सेवा प्रदान कर रहा है।

इसके अलावा, विभिन्न सरकारी और निजी शैक्षणिक संस्थानों और विश्वविद्यालयों को विभिन्न समाधान उपलब्ध करवा रही है, जैसे एनकेएन के भाग के रूप में आईआईटी, आईआईएम, मेडिकल कॉलेजों आदि सहित उच्च शिक्षा के 758 संस्थानों को रेलटेल नेटवर्क से जोड़ा गया, 26 केंद्रीय विश्वविद्यालयों में कैंपस वाई-फाई प्रदान किया गया, केरल में 1,295 सरकारी स्कूलों और शिक्षा कार्यालयों, अन्य 109 विश्वविद्यालयों और स्कूलों को संपर्कता और बैंडविड्थ प्रदान की गई। रेलटेल अपने स्टेट वाइड एरिया नेटवर्क (स्वान) में विभिन्न राज्य सरकारों को भी सहयोग कर रहा है।

आईओटी परियोजना

रेलटेल विभिन्न सिविल इंजीनियरिंग परिसंपत्तियों से आईओटी आधारित डेटा उपलब्ध कराने, ट्रैक की ड्रोन रिकॉर्डिंग और परियोजना स्थलों से सीसीटीवी कैमरा फीड को एक कॉमन भारतीय रेल दूरमिति एप्लिकेशन प्लेटफॉर्म पर उपलब्ध कराने की परियोजना को भी निष्पादित कर रहा है। इसने परीक्षण के आधार पर दक्षिण मध्य रेलवे के एक स्टेशन पर सिगनलिंग परिसंपत्तियों के लिए आईओटी आधारित स्थिति निगरानी और पूर्वानुमानित अनुरक्षण प्रणाली संस्थापित की है।

पीएम वानी

पीएम-वानी उपयोग में आसानी और जनता के लिए निर्बाध ब्रॉडबैंड उपयोग के प्रसार के लिए वाई-फाई नेटवर्कों के सभी साइलो को जोड़ने के लिए महत्वाकांक्षी कार्यक्रम है। देश का सबसे व्यापक एकीकृत वाई-फाई नेटवर्क होने के कारण रेलटेल के पास वाई-फाई उपयोगकर्ताओं की सबसे बड़ी संख्या है, यह नियामक निकायों और उद्योगों के साथ निरंतर कार्य करके पूरे पीएम-वानी पारिस्थितिकी तंत्र में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाएगा। इसे पहले ही पब्लिक डेटा ऑफिस एग्रीगेटर (पीडीओए) के रूप में पंजीकृत किया गया है और इसने सीडीओटी से अनंतिम पीडीओए प्रमाण पत्र प्राप्त कर लिया है। भुगतान समूह कों के साथ भुगतान चौनल एकीकरण पहले ही पूरा कर लिया गया है। एक पीडीओए नेटवर्क से दूसरे पीडीओए में निर्बाध रोमिंग की जांच करने के लिए सीडीओटी के साथ इंटरोप परीक्षण किया गया है।

कॉर्पोरेट सामाजिक उत्तरदायित्व

रेलटेल ने सीएसआर पहलकदमियों, जिनमें इंजीनियरिंग प्रवेश परीक्षा की कोचिंग के लिए वंचित छात्रों, कैंसर रोगियों, दिव्यांग बच्चों, किशोरियों की सहायता करने, महिला सशक्तीकरण आदि पर ध्यान केंद्रित किया जाता है, में वित्त वर्ष 2021-22 में 369.60 लाख रु. की राशि का योगदान दिया है।

इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कॉर्पोरेशन लिमिटेड (आईआरसीटीसी)

आईआरसीटीसीकी स्थापना 27 सितंबर, 1999 को रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन भारत सरकार के पूर्ण स्वामित्व वाले उद्यम के रूप में की गई थी, जो भारतीय रेलके नेटवर्क पर पर्यटन और आतिथ्य सेवाओं के साथ रेलवे टिकट, रेलवे को खानपान सेवाएं और बोतलबंद पेयजल प्रदान करने के लिए एकमात्र इकाई है।

कंपनी ने वित्त वर्ष 2020-21 में 761.64 करोड़ रु. की तुलना में वित्त वर्ष 21-22 के दौरान, 1,952.30 करोड़ रु. की कुल आय अर्जित की। कंपनी ने 2020-21 में 257.51 करोड़ रु. की तुलना में 2021-22 में 889.51 करोड़ रु. का कर पूर्व लाभ अर्जित किया और 2020-21 में 187.02 करोड़ रु. की तुलना में 2021-22 में 663.69 करोड़ रु. का करोपरांत लाभ अर्जित किया।

कंपनी की मुख्य गतिविधियों का विवरण नीचे दिया गया है:

खानपान और आतिथ्य

आईआरसीटीसी देश के प्रमुख आतिथ्य उद्यमों में से एक है जो रेल यात्रियों को सेवा प्रदान करता है। आईआरसीटीसी भारतीय रेलके नेटवर्क पर सभी यात्री गाड़ियों में ऑनबोर्ड खानपान सेवाएं प्रदान करता है।

आईआरसीटीसी *गतिमान, तेजस और वंदे भारत* जैसी विभिन्न प्रीमियम गाड़ियों की ऑन-बोर्ड खानपान सेवाओं का भी प्रबंधन करता है और विस्तृत प्रीमियम सेवाएं प्रदान करके इन गाड़ियों में खानपान के अनुभव को बदल दिया है। इसके अलावा, कंपनी स्टेशनों पर कई स्थैतिक खानपान इकाइयों का प्रबंधन भी करती है जैसे *306 फूड प्लाजा और फूड कोर्ट, 180 रिफ्रेशमेंट रूम, 55 जन आहार आउटलेट* आदि।

रेल यात्रियों को पारगमन के दौरान स्टेशनों पर अत्याधुनिक और गुणवत्तापूर्ण प्रतीक्षालय की सुविधाएं प्रदान करने की आवश्यकता के साथ-साथ भोजन और पेय सेवाओं की सुविधा और अन्य मनोरंजक सेवाओं को समझते हुए, आईआरसीटीसी ने विभिन्न नई अवधारणाओं जैसे एक्जीक्यूटिव लाउंज और पॉड की को शुरू करके यात्रियों के यात्रा अनुभव को बदला और उन्नत किया है। तदनुसार, आईआरसीटीसी ने नई दिल्ली, आगरा, जयपुर, अहमदाबाद, वाराणसी आदि जैसे महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों पर 10 एक्जीक्यूटिव लाउंज स्थापित किए हैं और मुंबई सेंट्रल रेलवे स्टेशन पर पॉड की शुरुआत की है जिसे यात्री वर्ग द्वारा काफी सराहा गया है।

ई-कैटरिंग के माध्यम से यात्रा करने वाले यात्रियों को गाड़ी की सीट पर भोजन उपलब्ध कराना एक नई पहल है। इसे आईआरसीटीसी की ई-कैटरिंग वेबसाइट (ecatering.irctc.co.in), फूड ऑन ट्रैक ऐप, फोन के माध्यम से 1,323 डायल करके और व्हाट्सएप (+91-7042062070) के माध्यम से प्राप्त करने का प्रस्ताव किया गया है।

यात्रा और पर्यटन

आईआरसीटीसी देश की अग्रणी यात्रा और पर्यटन कंपनियों में से एक है और पर्यटन गतिविधियों के लगभग सभी रूपों में अपनी उपस्थिति के साथ ऑनलाइन पर्यटन एजेंसी (ओटीए) व्यवसाय के क्षेत्र में भी एक प्रमुख कंपनी है। आईआरसीटीसी को बजट वर्ग में अपनी *विशेष पर्यटक गाड़ियों,* जो प्रति वर्ष बड़ी संख्या में घरेलू पर्यटकों के बीच अत्यधिक लोकप्रिय हैं, के साथ बड़े पैमाने पर पर्यटन व्यवसाय में विशेषज्ञता प्राप्त है। इसके अलावा, कंपनी संपन्न वर्ग के लिए *महाराजा एक्सप्रेस* और *गोल्डन चैरियट* जैसी लक्ज़री पर्यटक गाड़ियों और मध्यम वर्ग के पर्यटकों के लिए डीलक्स टूरिस्ट गाड़ियों का भी परिचालन करती है।

चिकित्सा पर्यटन

आईआरसीटीसी ने हाल ही में ग्राहकों के लिए ऑनलाइन चिकित्सा पर्यटन पैकेज की सेवाएं शुरू की हैं। अपने तकनीकी भागीदार (मेडिको-टेक्निकल ऑनलाइन सर्विसेज कंपनी) के साथ पैनल में शामिल अस्पतालों, नर्सिंग होम और डायग्नोस्टिक केंद्रों के पर्याप्त नेटवर्क के साथ, आईआरसीटीसी ग्राहकों को अत्यधिक प्रतिस्पर्धी कीमतों पर चिकित्सा उपचार और कल्याण पैकेज प्रदान कर रहा है।

इंटरनेट टिकटिंग

आईआरसीटीसी देश में इंटरनेट आधारित रेलवे टिकटिंग के क्षेत्र में अग्रणी रहा है। कंपनी ने ग्राहकों के लिए वेबसाइट और ऐप के रूप में एक इंटरनेट आधारित रेलवे टिकट बुकिंग प्लेटफॉर्म के विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है, जिसने ग्राहकों को रेलवे स्टेशनों पर जाने की आवश्यकता के बिना रेलवे टिकट बुक करने की सुविधा प्रदान की है। आज कंपनी की वेबसाइट www.irctc.co.in पूरे दक्षिण पूर्व एशिया में सबसे ज्यादा देखी जाने वाली ई-कॉमर्स साइट है और कंपनी अपनी वेबसाइट और ऐप के जरिए औसतन 12 लाख आरक्षित रेलवे टिकट बुक करती है।

रेल नीर बोतलबंद पेयजल

रेल नीर बोतलबंद पेयजल आज देश में पेयजल के सबसे भरोसेमंद ब्रांडों में से एक है। *रेल नीर* अनन्य रूप से गाड़ियों और रेलवे स्टेशनों पर स्टालों में बेचा जाता है। वर्तमान में, आईआरसीटीसी के पास देश भर में 15 रेल नीर संयंत्र कार्यरत हैं, जिनकी दैनिक उत्पादन क्षमता 14.80 लाख लीटर है और 7.53 करोड़ बोतलों का उत्पादन दर्ज किया गया है।

आजादी का अमृत महोत्स व स्वतंत्रता के 75 वर्षों और अपने लोगों, संस्कृति और उपलब्धियों के गौरवशाली इतिहास को स्मरण करने और उत्सव मनाने लिए भारत सरकार की एक पहल है। आजादी का अमृत महोत्सव मनाने के लिए आईआरसीटीसी 12 मार्च, 2021 (जो स्वतंत्रता की 75वीं वर्षगांठ की 75 सप्ताह की उल्टी गिनती है) को अपनी आधिकारिक यात्रा शुरू होने के बाद से विभिन्न कार्यक्रमों और गतिविधियों का आयोजन कर रहा है और यह एक वर्ष के बाद 15 अगस्त, 2023 को समाप्त होगा।

आजादी का अमृत महोत्सव (एकेएएम) के उत्सव के दौरान प्रमुख गतिविधियाँ

- **पर्यावरण अनुकूल प्रयास:** आईआरसीटीसी ने भारत भर में अपने रेल नीर बोतलबंद पेयजल संयंत्रों और क्षेत्रीय/प्रादेशिक कार्यालयों में 1000 से अधिक पौधे लगाए हैं।
- **रक्तदान शिविरों का आयोजन** आईआरसीटीसी कॉर्पोरेट कार्यालय और उत्तर रेलवे द्वारा ''आजादी का अमृत महोत्सव'' मनाने के लिए किया गया था। आईआरसीटीसी के कर्मचारियों और अधिकारियों ने गर्वपूर्ण भावना से रक्तदान किया। इसमें 40 यूनिट से अधिक रक्त एकत्रित किया गया। एकत्रित रक्त को क्षेत्रीय रक्त आधान केंद्र भेजा गया। इसका उपयोग रोगियों को ''बिना प्रतिस्थापन आधार'' पर रक्त प्रदान करने के लिए किया जाएगा और थैलेसीमिक रोगियों, बीपीएल रोगियों और रोगियों और अन्य पात्र रोगियों को नि:शुल्क प्रदान किया जाता है।

आईआरसीटीसी ने अपनी रेल नीर बोतल पर एकेएएम (आजादी का अमृत महोत्सव) का लोगो मुद्रित किया है ताकि इस वृहद आयोजन के उत्सव का प्रचार किया जा सके।

पीपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड (पीआरसीएल)

रेल मंत्रालय और गुजरात पीपावाव पोर्ट लिमिटेड (जीपीपीएल)की प्रमुख संयुक्त उद्यम कंपनी पीपावाव रेलवे कॉर्पोरेशन लिमिटेड (पीआरसीएल) का गठन सुरेंद्रनगर-राजुला-पीपावाव पोर्ट (एपीएम टर्मिनल, पीपावाव) आमान परिवर्तन और नई लाइन परियोजना को निष्पादित करने के लिए किया गया था। यह निजी क्षेत्र की भागीदारी के माध्यम से निष्पादित पहली रेल अवसंरचना परियोजना है। पीआरसीएल के पास 33 वर्षों के लिए इस परियोजना लाइन के निर्माण, परिचालन और अनुरक्षण के रियायतग्राही अधिकार हैं। पीआरसीएल को रेल अधिनियम, 1989 में उल्लिखित एक गैर-सरकारी रेल प्रशासन का दर्जा दिया गया है।

2020-2021 और 2021-2022 के तुलनात्मक आंकड़े निम्नानुसार हैं:

	2020-2021	2021-2022
सिंगल स्टैक कंटेनर गाड़ियों की संख्या	2,443	**1,718**
डबल स्टैक कंटेनर गाड़ियों की संख्या	1,764	**1,914**
कुल कंटेनर	4,207	**3,632**
बल्क गाड़ियों की संख्या	906	**848**
खाली चलाई गई गाड़ियों की संख्या	754	**752**
चलाई गई गाड़ियों की कुल संख्या	5,867	**5,232**
यातायात की मात्रा (मिलियन टन में)	7.72	**6.93**
टीईयू का लदान	2,79,158	**2,58,054**
सकल विनियोजित माल भाड़ा आय (करोड़ रु. में)	219.79	**195.86**
शुद्ध लाभ (करोड़ रु. में)	26.05	**10.54**
लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणियों के अनुसार निवल मूल्य (करोड़ रु. में)	657.77	**668.31**
यात्री गाड़ियों की संख्या	19 जोड़ी	**19 जोड़ी ****

** इसमें 9 एक्सप्रेस/सुपरफास्ट गाड़ियां शामिल हैं, जो सप्ताह में एक बार चल रही हैं, 10 मेल/एक्सप्रेस/यात्री गाड़ियां प्रतिदिन चलती हैं।

पीआरसीएल ने वर्ष 2006 में 10 करोड़ रु. के लाइसेंस शुल्क के भुगतान पर कंटेनर गाड़ी परिचालन के लिए श्रेणी-III लाइसेंस प्राप्त किया था। कंपनी एक अन्य निजी संस्था के सहयोग से 2009-10 में कुछ कंटेनर गाड़ियां चलाकर इस लाइसेंस को संचालित करने में सक्षम रही। पीआरसीएल ने व्यापार के अवसरों का पता लगाया और पीआरसीएल के अंतर्गत नया व्यापार क्षेत्र शुरू करने की प्रक्रिया में अग्रणी शिपिंग लाइनों में से एक मेसर्स मार्स्क लाइन इंडिया प्राइवेट लिमिटेड, जीपीपीएल, मैसर्स थार ड्राई पोर्ट और अन्य सेवा प्रदाताओं के साथ करार किया। एक बीएलसीएस रेक को पट्टे पर लिया गया था और 21/09/2021 को जोधपुर (राजस्थान) में पीपावाव पोर्ट से भगत की कोठी तक पहली गाड़ी चलाई गई थी। अब, कंपनी ने 2022 के दौरान इस व्यवसाय को बढ़ाने की सुदृढ़ योजना तैयार की है।

तदनुसार, वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान पीपावाव पोर्ट साइडिंग से विभिन्न गंतव्यों (जामनगर, भगत की कोठी, साणंद आदि) के लिए कंटेनर गाड़ियों के 75 फेरे संचालित गए हैं। 2021-22 के दौरान, कंपनी ने सीटीओ परिचालन से 9.83 करोड़ रु. (जीएसटी सहित) का राजस्व अर्जित किया है और पश्चिम रेलवे को ढुलाई प्रभारों के रूप में 6.52 करोड़ रु. (जीएसटी सहित) का भुगतान किया है।

पश्चिम रेलवे ने सितंबर, 2021 के महीने में, कंटेनर को छोड़कर, आवक और जावक माल यातायात को संभालने के लिए भावनगर मंडल के पीपावाव स्टेशन को पीआरसीएल के एसपीवी टर्मिनल के रूप में अधिसूचित किया है।

पीपावाव पोर्ट पर एलपीजी साइडिंग के कमीशन होने और 09.01.2021 को पहले रेक की लोडिंग के बाद, एलपीजी का नियमित परिवहन हुआ है। वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान, एलपीजी के कुल 245 रेकों का लदान किया गया, जिसमें जनवरी, 2022 के महीने में सबसे अधिक 34 रेकों का लदान किया गया।

रेल विकास निगम लिमिटेड (आरवीएनएल)

रेल विकास निगम लिमिटेड (बीएसई/एनएसई: आरवीएनएल) रेल मंत्रालय के अधीन एक श्रेणी-1 मिनीरत्न सीपीएसई है। इसे देश के अवसंरचना की कमी को पूरा करने और फास्ट-ट्रैक आधार पर परियोजनाओं को लागू करने के लिए 2003 में निगमित किया गया था। आरवीएनएल परियोजना कार्यान्वयन और परिवहन अवसंरचना के विकास के लिए रेल मंत्रालय की निष्पादन शाखा के रूप में कार्य करता है।

यह संगठन अवधारणा से कमीशनिंग तक परियोजना निष्पादन करता है और परियोजना-विशिष्ट एसपीवी का सृजन करता है। आरवीएनएल को इन एसपीवी द्वारा इक्विटी और ऋण दोनों के माध्यम से अतिरिक्त बजटीय संसाधनों (ईबीआर) को जुटाने का कार्य सौंपा गया है।



टनल बोरिंग मशीन 'शक्ति', आरवीएनएन

वास्तविक निष्पादन

दोहरीकरण/नई लाइन/आमान परिवर्तन

वर्ष के दौरान, कंपनी ने परियोजना की 1,020.90 किमी लंबाई को कमीशन किया, जिसमें 704.80 किमी दोहरीकरण और 316.10 किमी आमान परिवर्तन शामिल थे, इस प्रकार, अपनी यात्रा में पहली बार 1000 किमी कमीशनिंग के आंकड़े को पार किया। 2021-22 के दौरान, परियोजना की 1,525.45 किलोमीटर लंबाई का कार्य पूरा किया गया, जिसमें 66.75 किलोमीटर नई लाइन, 908.07 किलोमीटर दोहरीकरण, 25.63 किलोमीटर आमान परिवर्तन और 525 किलोमीटर रेल विद्युतीकरण शामिल हैं। इसके अतिरिक्त, दोहरीकरण के भाग के रूप में विशिष्ट रेल विद्युतीकरण परियोजनाओं के अलावा अन्य क्षेत्रों में 541.35 किमी का रेल विद्युतीकरण भी किया गया था। वर्ष के दौरान, पांच महत्वपूर्ण परियोजनाएं अहमदाबाद-बोटाद (170.48 किमी) आमान परिवर्तन, ढासा-जेतलसर (104.44 किमी) आमान परिवर्तन, रायबरेली-अमेठी (60.1 किमी) दोहरीकरण, उतरेतिया-रायबरेली (65.6 किमी) दोहरीकरण और सिकंदराबाद-महबूबनगर (85.24 किमी) दोहरीकरण परियोजनाएं पूरी तरह कमीशन की गई।

रेल विद्युतीकरण

वर्ष के दौरान, रेल विद्युतीकरण परियोजनाओं को कमीशन करने पर मंत्रालय के ध्यान केंद्रित होने के कारण, कंपनी ने महत्वपूर्ण मार्गों पर शुद्ध रेल विद्युतीकरण कार्यों के 776.29 मार्ग किमी (1,664.58 रेलपथ किमी) को कमीशन किया। शुद्ध रेल विद्युतीकरण कार्य के अलावा, दोहरीकरण परियोजनाओं के साथ 376.01 किलोमीटर रेल विद्युतीकरण को भी कमीशन किया गया था।

सिगनलिंग और दूरसंचार

दोहरीकरण, तीसरी लाइन, नई लाइन और आमान परिवर्तन के संबंध में भारतीय रेल पर ईआई संस्थापन करने में आरवीएनएल का प्रमुख योगदान है। विकास मॉडल को ध्यान में रखते हुए, वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान, आरवीएनएल ने भारतीय रेल पर कमीशन किए गए 444 अदद ईआई/पीआई संस्थापनों में से, 111 स्टेशनों को कमीशन किया, जो एक वर्ष में कमीशन किए गए कुल स्टेशनों का लगभग 25% है।

महत्वपूर्ण परियोजना उपलब्धियां 2021-22

- **वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान, आरवीएनएल दो आमान परिवर्तन परियोजनाओं को पूरा करने और कमीशन करने में सफल रहा है जो निम्नानुसार हैं:**

  1. ढासा-जेतलसर आमान परिवर्तन परियोजना (104.44 किमी)
  2. अहमदाबाद-बोटाद आमान परिवर्तन परियोजना (170.48 किमी)



कालेश्वर में 125 मीटर चौड़े पुल का बोल निर्माण आरवीएनएल

- **वित्त वर्ष 2021-22 में पूरी की गई और कमीशन की गई तीन दोहरीकरण परियोजनाओं का उल्लेख निम्नानुसार है:**

  1. सिकंदराबाद-महबूबनगर दोहरीकरण परियोजना (85.24 किमी)
  2. रायबरेली- अमेठी दोहरीकरण परियोजना (60.1 किमी)
  3. उतरेतिया-रायबरेली दोहरीकरण परियोजना (65.6 किमी)

- **वित्त वर्ष 2021-22 में निम्नानुसार चार रेल विद्युतीकरण परियोजनाओं को सफलतापूर्वक पूरा और कमीशन कर दिया गया है:**

  1. रानीनगर जलपाईगुड़ी-न्यू बोंगाईगांव (सहित)- रेल विद्युतीकरण 374.98 गुवाहाटी (सहित)-382 मार्ग किमी.
  2. चिक्जाजुर-बेल्लारी (184 मार्ग किमी)
  3. होसुर के रास्ते बेंगलुरु-ओमालुर (196 मार्ग किमी)
  4. दूसरी लाइन उतरेतिया-रायबरेली-अमेठी (126 मार्ग किमी)

- **वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान, निम्नानुसार 5 कारखाना परियोजनाओं को पूरा किया गया:**

  1. गया-डब्ल्यूएस के लिए नए एमईएमयू कार शेड की स्थापना- जिसमें 16 सवारी डिब्बों के 30 रेकों का अनुरक्षण किया जा रहा है।
  2. सोनीपत- सवारी डिब्बा आवधिक ओवरहालिंग और नवीनीकरण कार्यशाला की स्थापना
  3. सैदपुर भितरी - डब्ल्यूएस के लिए इलेक्ट्रिक लोको शेड की स्थापना - 200 लोको खड़े करने के लिए
  4. झील साइडिंग कोचिंग डिपो (भाग -1) - संवर्धन
  5. ईएमयू कार शेड, राणाघाट (भाग-1) का संवर्धन

महत्वपूर्ण परियोजना उपलब्धियां 2022-23

दौंड-गुलबर्ग दोहरीकरण परियोजना (224.9 किमी):

28.5 किलोमीटर लंबा भिगवान-वाशिम्बे खंड अगस्त, 2022 में पूरा। इसके कमिशन होने के साथ ही दौंड-गुलबर्ग दोहरीकरण परियोजना चालू हो गई है।

विजयवाड़ा-गुडीवाडा दोहरीकरण परियोजना:

विजयवाड़ा-गुडीवाडा दोहरीकरण परियोजना जुलाई, 2022 में पूरी तरह से कमिशन कर दी गई है।

विशेष प्रायोज्य परियोजना

आरवीएनएल ने रेलवे अवसंरचना के विकास में निजी भागीदारी को आकर्षित करने के लिए एसपीवी को बढ़ावा दिया है। आरवीएनएल ने 31.03.2022 तक मंत्रालय से किसी भी निवेश के बिना भारतीय रेल के लिए 86,121.97 करोड़ रुपये का राजस्व अर्जित किया है। कंपनी का 6 एसपीवी में 1,133.05 करोड़ रुपये का इक्विटी योगदान है।

वित्तीय प्रदर्शन

2021-22 में, आरवीएनएल ने परियोजना निष्पादन पर अपने व्यय को 15,403.65 करोड़ रुपये से बढ़ाकर 19,381.71 करोड़ रुपये कर दिया, जिसमें जीएसटी के रूप में 2,325.81 करोड़ रुपये का तत्व शामिल नहीं था। यह 25.83% की वृद्धि को दर्शाता है। 2020-21 में कर पूर्व लाभ 1,155.67 करोड़ रुपये से बढ़कर 2021-22 में 1,406.10 करोड़ रुपये हो गया, और कंपनी का कर पश्चात लाभ (पीएटी) 1087.21 करोड़ रुपये है, जो पिछले वर्ष की तुलना में 15.59% की वृद्धि दर्शाता है।

(करोड़ ₹ में)

वित्त वर्ष	2020-21	2021-22
कुल कारोबार	15,403.65	19,381
कर पूर्व लाभ	1,155.67	1,402.53
कर पश्चात लाभ	940.55	1,087.21

डीपीई रेटिंग

आरवीएनएल को लोक उद्यम विभाग (डीपीई) द्वारा लगातार 11 वर्षों से ''उत्कृष्ट'' के रूप में दर्जा दिया गया है। कंपनी को नवीनतम डीपीई रेटिंग 2020-21 में 99 एमओयू स्कोर के साथ रेलवे पीएसई में पहला और देश में पीएसयू में तीसरा रैंक दिया गया है।

अन्य सम्मान

रेल विकास निगम लिमिटेड ने 'कॉन्ट्रैक्ट, कंस्ट्रक्शन एंड कंसल्टेंसी सर्विसेज' की श्रेणी में सर्वश्रेष्ठ प्रदर्शन करने वाले के रूप में डन एंड ब्रैडस्ट्रीट का ''भारत का शीर्ष पीएसयू - 2021'' पुरस्कार जीता।

रेल विकास निगम लिमिटेड ने वित्त वर्ष 2021 का ग्रीनटेक फाउंडेशन से पीएसयू एक्सीलेंस अवार्ड कॉर्पोरेट गवर्नेंस अवाड्र्स जीता।

गुणवत्ता प्रमाणन

वर्ष 2021-22 के दौरान, आरवीएनएल ने व्यावसायिक स्थिति एवं संरक्षा प्रबंधन प्रणाली, गुणवत्ता प्रबंधन प्रणाली और पर्यावरण प्रबंधन प्रणाली के क्षेत्र में तीन आईएसओ प्रमाणन अर्थात 45001:2018, 9001:2015 और 14001:2015 भी हासिल किए।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए)

रेल भूमि विकास प्राधिकरण (आरएलडीए) रेल मंत्रालय के अधीन एक सांविधिक प्राधिकरण है, जिसे रेलवे अधिनियम, 1989 में संशोधन द्वारा स्थापित करके गैर-टैरिफ उपायों से राजस्व उत्पन्न करने के उद्देश्य से वाणिज्यिक उपयोग के लिए केंद्र सरकार द्वारा सौंपी गई रेलवे भूमि के विकास हेतु किया गया है। आरएलडीए का गठन दिनांक 31.10.2006 की असाधारण राजपत्र अधिसूचना के अनुसार किया गया है जिसमें दिनांक 05.01.2007 को संशोधन किया गया। अधिसूचना आरएलडीए की कार्यप्रणाली के नियमों को दिनांक 04.01.2007 के असाधारण राजपत्र में भी अधिसूचित किया गया है।

1.1 आरएलडीए के कार्य

धारा 4 (डी) के अनुसार, आरएलडीए को रेलवे भूमि के विकास के संबंध में कार्यों का निर्वहन करना है और केंद्र सरकार की ऐसी शक्तियों का प्रयोग करना है जो विशेष रूप से रेलवे बोर्ड द्वारा उसे सौंपी गई हैं। अधिनियम की धारा 4ई के अनुसार, विशेष रूप से केंद्र सरकार द्वारा दिए जाने वाले ऐसे निर्देशों के अध्यधीन, आरएलडीए को केंद्र सरकार की ओर से समझौते हस्ताक्षरित करने और अनुबंधों को निष्पादित करने का अधिकार दिया गया है।

आरएलडीए (संविधान) नियम 2007 की धारा 24 के अनुसार, प्राधिकरण केंद्र सरकार के अनुमोदन से इस अधिनियम के तहत अपने सभी या किसी भी कार्य के निष्पादन के लिए किसी विशेष प्रायोज्य परियोजना, संयुक्त उद्यम या अन्य विधिक संस्थाओं की स्थापना कर सकता है।

प्राधिकरण के कार्यकलाप:

1.2 रेलवे की खाली पड़ी भूमि का वाणिज्यिक विकास:

रेल मंत्रालय द्वारा वाणिज्यिक विकास के लिए आरएलडीए को कार्यस्थल सौंपे गए हैं। वर्ष 2021-22 के दौरान, आरएलडीए द्वारा कुल 383 करोड़ रुपये की आमदनी अर्जित की गई है। आरएलडीए के पास वाणिज्यिक विकास के लिए स्थलों की संख्या 145 है, जिसमें 2021-22 में 18 स्टेडियम और 4 रेलवे लाइनें (दार्जलिंग हिमालयन रेलवे, कालका शिमला रेलवे, नेरल-माथेरान रेलवे और नीलगिरि माउंटेन रेलवे) शामिल हैं।

वर्ष 2021-22 की शुरुआत में, आरएलडीए को 91 स्थल सौंपे गए थे। इस अवधि के दौरान, आरएलडीए ने वाणिज्यिक विकास के लिए 54 नए स्थलों (39 वाणिज्यिक स्थल + 15 स्टेडियम) की पहचान की थी। 9 वाणिज्यिक स्थलों के लिए स्वीकृति पत्र (एलओए) जारी किए गए हैं जिनमें से चयनित बोलीदाता द्वारा लीज प्रीमियम की पहली किस्त का भुगतान न करने के कारण 3 स्थलों के एलओए को रद्द कर दिया गया है। आरएलडीए ने 2021-22 के दौरान 383 करोड़ रुपये की शुद्ध आय अर्जित की है।

1.3 बहुउद्देशीय परिसरों का निर्माण (एमएफसी)

बहुउद्देशीय परिसरों के लिए भूमि राजस्व भागीदारी के मॉडल पर 30 से 45 वर्ष के पट्टे पर सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों को पट्टे पर दी जाती है। बहरहाल, आरएलडीए ने निजी विकासकर्ताओं के माध्यम से विकास के लिए संयोजन मॉडल (अग्रिम पट्टा प्रीमियम और नियत वार्षिक पट्टा किराया मॉडल) को अपनाया जिसके लिए बोलीदाताओं का चयन खुली प्रतिस्पर्धी और पारदर्शी बोली प्रक्रिया के माध्यम से किया जाता है। कुल मिलाकर, 40 बहुउद्देशीय परिसरों को विकास के लिए सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों को सौंपा गया था [इरकॉन (24), राइट्स (14), और आरवीएनएल (2)], इन 40 बहुउद्देशीय परिसरों में से, 24 बहुउद्देशीय परिसर इरकॉन द्वारा चालू कर दिए गए हैं। बहरहाल, रेलवे बोर्ड के निर्देशानुसार, राइट्स द्वारा पूरे किए गए 14 बहुउद्देशीय परिसरों को बिना किसी लागत के वापस रेलवे को सौंप दिया गया है। आरवीएनएल ने संबंधित क्षेत्रीय रेलवे को भी 2 अदद एमएफसी सौंपे हैं।

2021-22 के दौरान 06 एमएफसी साइटों अर्थात् टाटा नगर, रोहतक, राजा की मंडी, सीकर, सासाराम और पुरुलिया के लिए एलओए जारी किए गए।

1.4 स्टेशनों का पुनर्विकास

वर्तमान में, देश के विभिन्न राज्यों में कुल 181 स्टेशनों के पुनर्विकास का कार्य रेलवे बोर्ड द्वारा आरएलडीए को सौंपा गया है। गांधीनगर कैपिटल और रानी कमलापति रेलवे स्टेशनों पर निर्माण कार्य पूरा हो गया है। ईपीसी मोड में बिजवासन, गोमतीनगर (एनबीसीसी के साथ), दिल्ली सफदरजंग (इरकॉन के साथ) और आईएमएस, अजनी/नागपुर (एनएचएआई के साथ) में निर्माण कार्य प्रगति पर है।

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल)

डीएफसीसीआईएल के बारे में

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल) भारत सरकार (रेल मंत्रालय) के प्रशासनिक नियंत्रण के तहत एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम है। चार प्रमुख महानगरों यथा दिल्ली, मुंबई, चेन्नई और कोलकाता को जोड़ने वाला गोल्डन क्वाड्रिलेटरल और डायगनल भारतीय रेल के लिए सामरिक रूप से महत्वपूर्ण हैं। इस मार्ग में कुल मार्ग का

16% शामिल है, लेकिन, यह 52% यात्री यातायात और 58% माल ढुलाई करता है। पूर्वी गलियारा (कोलकाता-दिल्ली) और पश्चिमी गलियारा (मुंबई-दिल्ली) अत्यधिक संतृप्त थे। डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (डीएफसी) का गठन संतृप्त सड़क नेटवर्क में भीड़ को कम करने और दक्षता सुनिश्चित करते हुए रेल माल ढुलाई को बढ़ावा देने और ग्रीन हाउस गैस (जीएचजी) उत्सर्जन में उल्लेखनीय कमी करने में सक्षम बनाने के लिए किया गया था। डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर का कुल दायरा 2,843 किलोमीटर मार्ग है (अतिरिक्त 538 किलोमीटर सोननगर-दानकुनी खंड को पीपीपी मोड के माध्यम से निष्पादित करने की योजना है)

डीएफसीसीआईएल के लाभ

- परिवहन की इकाई लागत में 40% की कमी आना अपेक्षित है।
- डीएफसी मार्गों का निर्माण दोहरी लाइनों के साथ किया जाता है और उन्हें स्वचालित सिगनलिंग भी प्रदान की जाती है जिससे प्रत्येक दिशा में 120 से अधिक रेलगाड़ियां चलाई जा सकती हैं। प्रारंभ में, भारतीय रेल के समानांतर मार्गों पर चलने वाले माल यातायात का 70% डायवर्ट करने की योजना है और इस दौरान, सड़क यातायात को भी रेल में डायवर्ट किया जाएगा क्योंकि डीएफसी, परिवहन का बहुत कुशल, किफायती, सुरक्षित और तेज साधन प्रदान करेगा।
- पूर्वी डीएफसी और पश्चिमी डीएफसी के साथ औद्योगिक गलियारे भी आ रहे हैं।
- 30 वर्षों की अवधि में 457 मिलियन टन CO_2 उत्सर्जन की बचत।

समर्पित माल यातायात गलियारों के साथ, भारतीय रेल का उद्देश्य माल यातायात परिचालन में उल्लेखनीय बदलाव लाना है, जिसका मुख्य उद्देश्य मालगाड़ियों की उच्चतर गति के साथ परिवहन की इकाई लागत में कमी करना, माल डिब्बों का बेहतर कायापलट करना जिससे बेहतर एनटीकेएम (नेट टन किलोमीटर) के संदर्भ में माल डिब्बों की उत्पादकता में सुधार होगा, रेल नेटवर्क पर उच्चतर धुरा भार वाले माल डिब्बों के उपयोग से पेलोड-टेयर अनुपात में वृद्धि करना, इंजनों का बेहतर उपयोग और विशिष्ट ईंधन की खपत में सुधार लाना है। इसका अंतिम उद्देश्य संचालन और रखरखाव लागत (ओ एंड एम लागत) को काफी कम करना है और कम परिवहन रसद लागत के रूप में ग्राहक को लाभ प्रदान करना है।

वर्ष 2021-22 की महत्वपूर्ण उपलब्धियां

- वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान 620 किमी डीएफसी चालू किया गया, जिससे संचयी चालू मार्ग की लंबाई 1277 किमी हो गई, जो कुल डीएफसी नेटवर्क का 45% है।
- डब्ल्यूडीएफसी के मदार-पालनपुर खंड (353 किमी) को वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान चालू और परिचालित किया गया।
- ईडीएफसी के रूमा-सुजातपुर (130 किमी) खंड को मालगाड़ी संचालन के लिए चालू किया गया।
- डीएफसी पर एक मालगाड़ी ने 99.38 किमी प्रति घंटे की रिकॉर्ड औसत गति दर्ज की, जो राजधानी गाड़ियों की औसत गति से तेज है। यह उपलब्धि पूर्वी डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (ईडीएफसी) के 351 किमी न्यू खुर्जा-न्यू भाऊपुर खंड पर हासिल की गई।
- भारतीय रेल के पंसार स्टेशन के पास (डीएफसी ब्लॉक खंड घुमासन-सानंद नॉर्थ) आरओबी सं. 227 का उद्घाटन 21.06.2021 को किया गया।
- 31.03.2021 को मालगाड़ियों के लिए ईडीएफसी के नए डीडीयू से न्यू सोननगर (137 किलोमीटर) को चालू किया गया।

- दिनांक 31.03.2022 को न्यू पालनपुर से न्यू मेहसाणा के बीच डीजल लोको का परीक्षण किया गया।
- 31.03.2022 को पृथला से ब्रिज नं. 185 (नोएडा-ग्रेटर नोएडा एक्सप्रेसवे) के बीच डीजल लोको का परीक्षण किया गया।
- डीएफसीसीआईएल में डीएफआईएस (डेडिकेटेड फ्रेट इंफॉर्मेशन सिस्टम) को चालू किया गया। यह गाड़ी चलाने और संचालन की वास्तविक समय की निगरानी के लिए एक इन-हाउस आईटी परियोजना है। यह मल्टी टीएमएस (एल्सटॉम, हिताची, क्योसन, सीमेंस), एफओआईएस और अन्य भावी परियोजनाओं के साथ एकीकरण करने में सक्षम है। इससे दूर से गाड़ी गुजरने की गतिविधि की निगरानी और स्टेशनों का निरीक्षण करने में मदद मिलेगी।
- मशीन विजन बेस्ड इंस्पेक्शन ऑफ रोलिंग स्टॉक (एमवीआईएस) विकसित करने के लिए भारतीय विज्ञान संस्थान (आईआईएससी) के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए थे, जो उच्च गति से असामान्य रूप से मार्ग में माल ढुलाई का पता लगाएगा।
- 140 टी ब्रेक डाउन क्रेन की आपूर्ति के लिए पूर्व रेलवे और डीएफसीसीआईएल के बीच एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए।
- 12.08.2021 को न्यू रेवाड़ी (हरियाणा) से न्यू पालनपुर (गुजरात) खंड के बीच गाड़ी पर ट्रक (टीओटी) सेवा शुरू हुई। इसने रेवाड़ी-पालनपुर के परिवहन समय को 30 घंटे से अधिक के समय को घटाकर 15 घंटे से कम कर दिया। ट्रक्स ऑन ट्रेन सेवा ग्रीनहाउस गैस उत्सर्जन में कमी के साथ-साथ समय, ईंधन और लागत में निश्चित बचत के साथ गेम चेंजर बनने वाला है। 31.03.2022 तक 167 से अधिक टीओटी सेवाएं सफलतापूर्वक संचालित की जा चुकी हैं। न्यू रेवाड़ी - न्यू पालनपुर - न्यू रेवाड़ी के बीच 167 सेवाएं चलाई गईं। 3,456 ट्रकों को सड़क से हटा दिया गया और 8.3 लाख लीटर जीवाश्म ईंधन की बचत और 2,190 टन ब्व्2 उत्सर्जन में कमी के साथ 1,051 लाख रु. की कमाई हुई, जिससे देश के कार्बन फुटप्रिंट में सुधार हुआ।
- कॉनकॉर का सीएमएलके (काठुवास) डब्ल्यूडीएफसी के साथ सीधी कनेक्टिविटी प्राप्त करने वाला पहला टर्मिनल बन गया है। कॉनकॉर एमएमएलपी अब मदार-पालनपुर खंड से जुड़ा हुआ है।
- डीएफसीसीआईएल उत्तर पश्चिम रेलवे के बनास और केशवगंज साइडिंग से जुड़ा हुआ था। इससे इन साइडिंगों को बेहतर कनेक्टिविटी मिलेगी।
- नोएडा इकाई के लिए नवनिर्मित कार्यालय का उद्घाटन प्रबंध निदेशक द्वारा 26.12.2021 को किया गया।

कार्यों की प्रगति

- सिविल, इलेक्ट्रिकल और सिगनलिंग एवं दूरसंचार (एसएंडटी) कार्य पूरा होने के बाद पूर्वी और पश्चिमी दोनों गलियारों के चालू होने तथा मालगाड़ियों के सफल परीक्षण चालन के साथ परियोजना ने सिविल, इलेक्ट्रिकल और एसएंडटी निर्माण कार्यों की प्रगति में एक महत्वपूर्ण छलांग लगाई है।
- वर्ष के दौरान 842 किमी ट्रैक लिंकिंग का कार्य किया गया, जिससे संचयी लिंकिंग 4,164 टीकेएम हो गई।
- मैकेनाइज्ड वायरिंग ट्रेन द्वारा ओएचई वायरिंग भारत में पहली बार ईडीएफसी और

डब्ल्यूडीएफसी दोनों में शुरू हुई। वर्ष 2021-22 में 451 किमी की ओएचई वायरिंग की गई है। कुल मिलाकर, 31.03.2022 तक 3,110 टीकेएम ट्रैक ओएचई वायरिंग कर ली गई है।

- डीएफसीसीआईएल ने 14,649 करोड़ रुपये (भूमि सहित) का पूंजीगत व्यय किया, जो अब तक का सबसे अधिक पूंजीगत व्यय है। यह वृद्धि कोरोना वायरस की दूसरी और तीसरी लहर के कारण लगे लॉकडाउन के प्रतिबंध के बावजूद हुई है।.

भूमि अधिग्रहण

- 2021-22 में अब तक धारा 20एफ के तहत घोषित कुल भूमि 120.90 हेक्टेयर है और संचयी आंकड़ा 11,774 हेक्टेयर भूमि है। 2021-22 में मुआवजे का कुल वितरण 759 करोड़ रुपये है और संचयी मुआवजा 16,427 करोड़ रुपये है।

व्यवसाय विकास, संचालन और संरक्षा

पहले से ही कमीशन किए गए खंडों में परिचालन शुरू होने के साथ ही परिचालन व्यवसाय विकास की भूमिका बहुत महत्वपूर्ण हो गई है।

- चालू खंडों में 25,795 मालगाड़ियां चलाई गई हैं। चालू होने के बाद से कुल 21,901 मिलियन जीटीकेएम माल ढुलाई हुई है। गाड़ियों की औसत गति लगभग 55 किमी प्रति घंटा है, जो भारतीय रेलवे में मालगाड़ियों की औसत गति से काफी अधिक है। चूंकि, परिचालन खंडों में नए खंडों को जोड़ा जाना जारी है, इसलिए, जैसे ही भारतीय रेल को अधिक कनेक्टिविटी और एक्सेस प्रदान किया जाएगा, जीटीकेएम और एनटीकेएम में तेजी से वृद्धि होगी। दोनों गलियारों के चालू खंडों के साथ-साथ भारतीय रेल के समानांतर खंडों पर औसत गति में प्रत्येक माह लगातार सुधार दर्ज किया गया है क्योंकि इन क्षेत्रों में भीड़-भाड़ को कम किया गया है और अब यह इतिहास में दर्ज हो गया है।

- गाड़ी परिचालन को सुचारू और कुशल बनाने के लिए आईटी (सूचना प्रौद्योगिकी) का बड़े पैमाने पर उपयोग किया जा रहा है। आंतरिक रूप से विकसित डीएफआईएस (डेडिकेटेड फ्रेट इंफॉर्मेशन सिस्टम), भारतीय रेल के मौजूदा आईटी सिस्टम जैसे एफओआईएस (फ्रेट ऑपरेशन इंफॉर्मेशन सिस्टम), सीओए (कंट्रोल ऑफिस एप्लीकेशन) और चालू किए गए खंडों के टीएमएस (ट्रेन प्रबंधन प्रणाली) से एकत्रित/प्रसारित जानकारी के लिए डीएफसीसीआईएल प्रबंधन के लिए इंटरैक्टिव पटल के रूप में कार्य करता है। आईटी युक्त गाड़ी परिचालन का व्यापक उपयोग करके ग्राहकों और डीएफसीसीआईएल के बीच सूचना विनिमय का एक सामान्य मंच तैयार होने से व्यापार करने में सुगमता बढ़ेगी। अभिनव रूप में, डीएफसीसीआईएल ने वेसाइड स्टेशनों पर लंबी दूरी की गाड़ियों की संरचना करना शुरू कर दिया है और उत्तरोत्तर एकल लोकोमोटिव के साथ लंबी दूरी की गाड़ी चलानी शुरू कर दी है।

- डब्ल्यूडीएफसी (मार्च, 2022 तक 26 गाड़ियां) पर 76.63 किमी प्रति घंटे की औसत गति के साथ मिलेनियम (मिल्क) स्पेशल गाड़ियां चलाई जा रही हैं, जो खराब होने वाली वस्तुओं के परिवहन के तरीके में क्रांति ला रही हैं और यह सुनिश्चित कर रही हैं कि डेयरी उत्पादों को शीघ्रता से ले जाया जाए।

- डीजल ईंधन की खपत पर मितव्ययिता को ध्यान में रखते हुए, डीएफसी का विद्युतीकरण किया गया था और इसलिए, संबंधित साइडिंग का भी विद्युतीकरण किया गया है। न्यू रेवाड़ी स्टेशन पर गाड़ी जांच सुविधा भी स्थापित की जा रही है।

- 2021-22 के दौरान चालू किए गए खंडों के लिए स्टेशन संचालन नियमों/टीडब्ल्यूआई (अस्थायी संचालन अनुदेश)/सुरक्षा परिपत्रों/बुलेटिनों की जांच और अनुमोदन किया गया, जिससे गाड़ी परिचालन की प्रणाली को संस्थागत रूप दिया गया, सुरक्षित गाड़ी परिचालन में वृद्धि हुई।
- खंडों के चालू होने के बाद व्यवसाय विकास के प्रयासों में तेजी आई है। यह प्रयास गैर पारंपरिक यातायात हासिल करने और अधिक से अधिक सड़क यातायात को रेलवे की ओर स्थानांतरित करने के लिए है। उद्योगों और हितधारकों के लिए डीएफसी नेटवर्क को सुगम बनाने पर ध्यान केंद्रित किया गया है
- व्यवसाय विकास ने नए टर्मिनल विकसित करने का बीड़ा उठा लिया है। स्वरूपगंज स्टेशन से जुड़े कॉनकॉर के मल्टी-मोडल लॉजिस्टिक्स पार्क को पीएफटी (प्राइवेट फ्रेट टर्मिनल) के रूप में चालू किया गया है। डीएफसीसीआईएल की पीएफटी नीति के तहत पांच और टर्मिनलों का विकास किया जा रहा है। इसके अलावा, आरएफपी के अंतर्गत सौंपे गए 14 टर्मिनल अनुमोदन/विकास के तहत हैं। माल ढुलाई के लिए 27 स्टेशनों को अधिसूचित किया गया था। भारतीय रेल की गति शक्ति कार्गो टर्मिनल नीति को डीएफसीसीआईएल पर भी अपनाने की प्रक्रिया जारी है और इस नीति के प्रावधानों के तहत टर्मिनलों और माल-शेडों के और अधिक विकास की योजना बनाई गई है। 11 मौजूदा पीएफटी/साइडिंग को डीएफसी से जोड़ने की योजना है, इनमें से तीन सीमेंट साइडिंगों यथा श्री सीमेंट (न्यू बंगुरग्राम), जेके लक्ष्मी सीमेंट (न्यू बनास) और अल्ट्राटेक सीमेंट (न्यू केशवगंज) और कॉनकोर की मौजूदा एमएमएलपी (काठुवास-न्यू अटेली) को अब तक डब्ल्यूडीएफसी स्टेशनों से जोड़ा गया है।

डीएफसी मॉडल अपने हितधारकों के लिए श्रेष्ठ मूल्य सृजित कर रहा है। सरकार आर्थिक और पर्यावरणीय विचारों पर राष्ट्रीय रेल योजना के अनुसार देश के माल परिवहन में रेल की हिस्सेदारी को 27% से बढ़ाकर 45% करने का प्रयास कर रही है, जिसमें डीएफसी कम पारगमन समय और कम रसद लागत के कारण बहुत महत्वपूर्ण भूमिका निभाएंगे। निर्बाध लंबे समय तक चालन और कम पारगमन समय के परिणामस्वरूप कम चल स्टॉक और गाड़ी चालक दल की आवश्यकता होगी, अत: संसाधनों का इष्टतम उपयोग होगा। डीएफसी के कारण माल ढुलाई यातायात डीएफसी पर स्थानांतरित हो जाएगा और इस प्रकार यह भारतीय रेल को अतिरिक्त क्षमता प्रदान करेगा। डीएफसी समग्र सुरक्षा को बढ़ाते हुए, स्वर्णिम चतुर्भुज पर 850 से अधिक समपारों को भी समाप्त कर रहा है। डीएफसी पश्चिमी भारत के बंदरगाहों से दिल्ली एनसीआर तक पारगमन समय को 24 घंटे से कम करके आसान व्यापार की सुविधा प्रदान करेगा। यह कॉरिडोर के साथ-साथ लॉजिस्टिक्स हब के विकास को भी सक्षम कर रहा है, परिवहन लागत को कम कर रहा है, स्वदेशी उत्पादों को अंतर्राष्ट्रीय बाजार में अधिक प्रतिस्पर्धी बना रहा है।

मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड (एमआरवीसी)

1.1 मुंबई रेल विकास निगम लिमिटेड, रेल मंत्रालय के अधीन भारत सरकार का सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम है, जो एमयूटीपी के रेल संबंधी कार्यों का निष्पादन करता है।

1.2 मुंबई शहरी परिवहन परियोजना - I

- एमयूटीपी-I को रेल बजट 2003-04 में स्वीकृत किया गया था। इसको 2012 में सफलतापर्वूक पूरा किया गया था और इसकी समापन लागत 4,452 करोड़ रु. थी।
- एमयूटीपी चरण-। में प्रमुख अवसंरचनात्मक कार्य (रेल घटक)
- 93 कि.मी. नया रेलपथ (कुर्ला-ठाणे 5वीं व 6ठी लाइन, बोरीवली-विरार तीसरी व चौथी लाइन)

- 9 कार वाले नए 101 रेक लगाना (909 सवारी डिब्बे)
- 15,857 परियोजना प्रभावित परिवारों का पुनर्स्थापन और पुनर्वासन
- सभी लाइनों (हार्बर लाइन छोड़कर) पर सभी प्लेटफार्मों की लंबाई बढ़ाना और 12 कार वाले रेक चलाना।
- मध्य एवं पश्चिम रेलवे पर 1500 वोल्ट डीसी का 25के वी एसी में परिवर्तन करना – संपूर्ण पश्चिम रेलवे में कर्षण परिवर्तन कार्य करना।

1.3 मुंबई शहरी परिवहन परियोजना – II

एमयूटीपी-II को रेल बजट 2008-09 में स्वीकृत किया गया था। इस परियोजना की वर्तमान लागत 8,087 करोड़ रु. है। इस परियोजना को एमयूटीपी 2ए एवं 2बी में निम्नानुसार द्विभाजित किया गया है:

1.3.1 एमयूटीपी 2ए – पूरा हो गया है: लागत 4,803 करोड़ रु. है। विश्व बैंक से ऋण 1,727 करोड़ रु.

क्र.सं.	कार्य का नाम	निष्पादन एजेंसी	स्थिति
1	ईएमयू खरीद/विनिर्माण (आईसीएफ)	एमआरवीसी/आरडीएसओ/ आईसीएफ	पूरा हो गया है
2	1500 वोल्ट डीसी से 25केवी एसी में परिवर्तन	मरे, एमआरवीसी	पूरा हो गया है
3	ईएमयू अनुरक्षण सुविधाएं और स्टेबलिंग लाइनें	मरे, परे, एमआरवीसी	पूरा हो गया है
4	अनधिकृत प्रवेश नियंत्रण संबंधी उपाय	एमआरवीसी	पूरा हो गया है

1.3.2 एमयूटीपी 2बी – कार्य प्रगति पर है: (महाराष्ट्र सरकार और रेल मंत्रालय द्वारा 50:50 आधार पर वित्तपोषित)

क्र.सं.	कार्य का नाम	निष्पादन एजेंसी	समापन लक्ष्य/स्थिति
1	अंधेरी-गोरेगांव के बीच हार्बर लाइन का विस्तार	एमआरवीसी	दिसंबर 2017 में पूरी हो गई है
2	ठाणे-दिवा के बीच 5वीं व 6ठी लाइन	एमआरवीसी	फरवरी, 2022 में पूरी हो गई है
3	सीएसटीएम-कुर्ला के बीच 5वीं व 6ठी लाइन	मरे	मार्च ,2025
4	बीसीटी-बोरीवली के बीच 6ठी लाइन	परे	मार्च ,2025
5	पुनर्स्थापन और पुनर्वासन	एमएमआरडीए	परियोजना के साथ-साथ

1.4 एमयूटीपी-II कार्यों के अंतर्गत एमआरवीसी द्वारा विभिन्न स्टेशनों पर समग्र सुविधाएं

विभिन्न एमयूटीपी-II कार्यों के अंतर्गत मुंबई उपनगरीय स्टेशनों पर निम्नलिखित सुविधाएं मुहैया कराई गई :

नए एफओबी	-30	नए प्लेटफार्म	-12
बुकिंग कार्यालय	-27	नए घरेलू प्लेटफार्म	-02
एलीवेटेड डेक	-6	एस्केलेटर	-44
प्लेटफार्म विस्तार	-31	एलीवेटर	-25
नया स्टेशन (राम मंदिर रोड)	-01	स्काईवॉक/हाईवॉक	-06

1.5 एमयूटीपी II सी - हार्बर लाइन पर 12 कार चलाना - पूरी हो गई है: लागत 714 करोड़ रु.

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

1.6 एमयूटीपी III - दिसंबर 2016 में स्वीकृत - लागत 10,947 करोड़ रु.

क्र.सं.	कार्य का नाम	लागत (करोड़ रु. में)
1	नया उपनगरीय रेल गलियारा पनवेल-करजत (दोहरी लाइन) (28 कि.मी.)	2,782
2	मध्य रेलवे में एरोली-कलवा के बीच नया उपनगरीय गलियारा लिंक (एलीवेटेड) (4 कि.मी.)	476
3	पश्चिम रेलवे में विरार-दहाणू रोड का चौहरीकरण (31.5 कि.मी.)	3,578
4	चल स्टॉक की खरीद (565 सवारी डिब्बे)	3,491
5	खंड के बीच में अनधिकृत प्रवेश पर नियंत्रण	551

1.6.1 सभी गलियारों के लिए भूमि अधिग्रहण कार्य प्रगति पर है और कई प्रमुख कार्यों के लिए निविदाएं आबंटित कर दी गई हैं। एमयूटीपी-III के लिए 24.08.2020 को भारत सरकार और एशियन इंफ्रास्ट्रक्चर इन्वेस्टमेंट बैंक (एआईआईबी) द्वारा 3,500 करोड़ रु. (500 मिलियन अमेरिकी डॉलर) ऋण करार पर हस्ताक्षर किए गए हैं।

1.7 एमयूटीपी IIIए - अप्रैल, 2019 में स्वीकृत - लागत -33,690 करोड़ रु.

क्र.सं.	कार्य का नाम	लागत करोड़ रु. में	निष्पादन एजेंसी
1	गोरेगांव-बोरीवली के बीच हार्बर लाइन का विस्तार (7 किमी.)	826	पश्चिम रेलवे
2	बोरीवली-विरार के बीच 5वीं व 6ठी लाइन (26 किमी.)	2,184	एमआरवीसी
3	कल्याण-आसनगांव के बीच 4थी लाइन (32 किमी.)	1,759	मध्य रेलवे

4	कल्याण-बदलापुर के बीच 3री एवं 4 थी लाइन (15 किमी.)	1,510	एमआरवीसी
5	कल्याण यार्ड ख्र लंबी दूरी और उपनगरीय यातायात का पृथक्करण	866	मध्य रेलवे
6	क) हार्बर लाइन और ट्रांस हार्बर पर सीएसएमटी-पनवेल पर सीबीटीसी	1,391	एमआरवीसी
	ख) मध्य रेलवे पर सीएसएमटी-कल्याण पर सीबीटीसी	2,166	एमआरवीसी
	ग) पश्चिम रेलवे पर सीसीजी-वीआर पर सीबीटीसी	2,371	एमआरवीसी
7	स्टेशन का सुधार- 19 स्टेशनों पर	947	एमआरवीसी
8	चल स्टॉक की खरीद - 191 एसी ईएमयू रेक	15,802	एमआरवीसी/ आईसीएफ/ एमसीएफ
9	चल स्टॉक के लिए अनुरक्षण सुविधाएं	2,353	एमआरवीसी
10	स्टेबलिंग लाइनें	557	मरे एवं परे
11	विद्युत आपूर्ति व्यवस्था का संवर्धन	708	मरे एवं परे
12	तकनीकी सहायता	250	एमआरवीसी
	कुल जोड़	**33,690**	

प्राथमिक निर्माण कार्य प्रगति पर हैं।

1.8 मध्य रेलवे एवं पश्चिम रेलवे पर उपरि पैदल पुलों का निर्माण

रेलवे बोर्ड ने नवंबर, 2017 में एमआरवीसी को मध्य रेलवे और पश्चिम रेलवे के मुंबई उपनगरीय खंड के स्टेशनों पर उपरि पैदल पुलों के निर्माण का कार्य सौंपा है। कुल 31 उपरि पैदल पुलों में से 7 उपरि पैदल पुल मध्य रेल पर और 16 उपरि पैदल पुल पश्चिम रेलवे पर पूरे किए गए हैं।

ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड

ब्रेथवेट एंड कंपनी लिमिटेड (बीसीएल) रेल मंत्रालय के तहत एक प्रमुख भारी इंजीनियरिंग सीपीएसई है, जिसे मिनीरत्न -1 का दर्जा दिया जा रहा है। इसकी 2 विनिर्माण इकाइयां पश्चिम बंगाल में स्थित हैं और पूरे भारत में विभिन्न परियोजना स्थल हैं। बीसीएल दशकों से भारत में रेलवे चल स्टॉक उद्योग, विशेष रूप से मालडिब्बा विनिर्माण में एक प्रमुख कंपनी रही है। इसके प्रमुख उत्पादों में नव निर्मित मालडिब्बों का निर्माण और मालडिब्बों की मरम्मत, कंटेनर निर्माण, रेलवे कारखानों का संचालन और रखरखाव, क्रेनों, मालडिब्बों की उप-असेंबली आदि का निर्माण शामिल हैं।

हाल ही में, बीसीएल ने अपने व्यवसाय के कार्यक्षेत्र के तहत सेवा क्षेत्र को शामिल करने के लिए सिविल निर्माण क्षेत्र जैसे भवनों, रेलवे पुलों, औद्योगिक क्लस्टर, तेल रिफाइनरी के लिए संरचना आदि; नवीकरणीय ऊर्जा क्षेत्र जैसे सौर पीवी संयंत्रों का निर्माण, एएमसी सेवा क्षेत्र जैसे हेवी-ड्यूटी क्रेन, रेलवे स्टेशन विकास और वेल्डिंग प्रशिक्षण संस्थानों के संचालन द्वारा कौशल विकास क्षेत्र में प्रवेश करके विविधता हासिल की है। कंपनी को संबंधित अंतरराष्ट्रीय मानकों से प्रमाण पत्र आईएसओ 9001: 2015, आईएसओ 45001: 2018, आईएसओ 14001: 2015, आईएसओ 3834-2: 2005, ईएन आईएसओ 3834-2: 2005 और एन 15085-2: 2007 प्राप्त है।

वर्ष 2020-21 की तुलना में वर्ष 2021-22 में इसके कार्य-निष्पादन की मुख्य बातें नीचे तालिका में दी गई हैं:

विवरण	2020-21	2021-22	% वृद्धि / कमी
परिचालन से राजस्व (करोड़ रु. में)	609.60	764.14	25.35%
कर पूर्व लाभ (करोड़ रु. में)	31.07	46.43	49.43%
शुद्ध संपत्ति (करोड़ रु. में)	108.17	150.59	39.21%
नए मालडिब्बे (अदद)	1,023	1,201	17.40%
वाडलापुडी रेलवे कारखाना के ओएंडएम सहित मालडिब्बा मरम्मत (करोड़ रु.)	188.16	251.95	33.90%
बोगी (अदद)	1,463	1,673	14.35%

बीसीएल के कार्य-निष्पादन के संबंध में 2021-22 के दौरान प्रमुख उपलब्धियां:

- जैसा कि ऊपर बताया गया है, बीसीएल पिछले वर्ष की उपलब्धियों को पार करने की अपनी यात्रा जारी रखे हुए है, जिसमें अब तक की उच्चतम बिक्री, पीबीटी और नेट वर्थ दर्ज की गई है।
- वर्ष के दौरान 1000 करोड़ रुपये से अधिक के ऑर्डर हासिल किए, इस प्रकार, 2058 करोड़ रुपये की अभी तक की उच्चतम ऑर्डर बुक स्थिति हासिल की, जिसमें निजी क्षेत्र के साथ-साथ विभिन्न व्यावसायिक कार्यक्षेत्रों से ऑर्डर शामिल हैं।
- बीसीएल ने निम्नलिखित नए डिजाइन के माल डिब्बे - बीओबीएसएनएस, बीसीएफसीएम और रोरो माल डिब्बे सफलतापूर्वक विकसित किए हैं।
- जहां तक वाडलापुडी रेलवे वर्कशॉप के ओ एंड एम के नए व्यावसायिक कार्यक्षेत्र का संबंध है, इस संबंध में इसने 2021-22 के दौरान, 309 विभिन्न पीओएच माल डिब्बों का निष्पादन करते हुए उत्पादन करना शुरू कर दिया है।
- वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान आयात प्रतिस्थापन के रूप में और राष्ट्रीय रेलवे योजना के अनुरूप स्वदेशी रूप से कंटेनर थोक निर्माण का वाणिज्यिक उत्पादन शुरू हो गया है और बीसीएल ने भी पहली बार कंटेनरों को भेजना शुरू कर दिया है। बढ़े हुए माल ढुलाई गुणांक की परिकल्पना की गई है, जिससे भारत कंटेनरों के निर्माण में विधिवत रूप से आत्मनिर्भर हो जाएगा।
- बीसीएल ने सिविल निर्माण, पुल गर्डर और क्रेन के निर्माण जैसे पुराने व्यवसायों के संचालन को फिर से शुरू कर दिया है। आईआईपी बैंगलोर से प्राप्त सिविल कार्यों के रूप में भवन निर्माण कार्य कंपनी पहले ही प्राप्त कर चुकी है और आदेश के निष्पादन के लिए आगे बढ़ चुकी है
- डीपीई ने एमओयू 2020-21 के प्रदर्शन के लिए कंपनी को 'उत्कृष्ट' रेटिंग दी थी। प्रदर्शन के स्व-मूल्यांकन के आधार पर, कंपनी को एमओयू 2021-22 में भी ''उत्कृष्ट'' हासिल होने की संभावना है।
- हाल ही में, मार्च, 2022 में कंपनी की क्रेडिट रेटिंग पांच गुना बढ़ाकर 'ए' कर दी गई।

सलाहकार बोर्ड

क्षेत्रीय/मण्डलीय रेल उपयोगकर्ता परामर्शदात्री समिति, राष्ट्रीय रेल उपयोगकर्ता परामर्शदात्री परिषद, आदि

उपयोगकर्ता परामर्शदात्री समितियां विभिन्न स्तरों पर रेल उपयोगकर्ताओं हेतु सेवाओं को बेहतर बनाने के लिए प्रबंधन और रेल उपयोगकर्ताओं के बीच औपचारिक परामर्श मुहैया कराने के लिए अवसर प्रदान करती हैं। मण्डलीय रेल उपयोगकर्ता परामर्शदात्री समितियां (डीआरयूसीसी), क्षेत्रीय रेल उपयोगकर्ता परामर्शदात्री परिषद (जेडआरयूसीसी), कोंकण रेल उपयोगकर्ता परामर्शदात्री समिति (केआरयूसीसी), मेट्रो रेल उपयोगकर्ता परामर्शदात्री समिति (एमआरयूसीसी), उपनगरीय रेल उपयोगकर्ता परामर्शदात्री समिति (एसआरयूसीसी) और महत्वपूर्ण स्टेशनों पर स्टेशन परामर्शदात्री समितियां रेल प्रशासन को उपयोगी सुझाव देती हैं।

डीआरयूसीसी को 01.01.2022 से 31.12.2023 तक दो वर्ष तक की अवधि के लिए पुनर्गठित किया गया है। जेडआरयूसीसी को 01.01.2021 से 31.03.2023 तक दो वर्ष की अवधि के लिए पुनर्गठित किया गया है। एनआरयूसीसी को 01.04.2022 से 31.03.2024 तक की दो वर्ष की अवधि के लिए पुनर्गठित किया गया है।

केन्द्रीय रेल अनुसंधान बोर्ड

केन्द्रीय रेल अनुसंधान बोर्ड में महानिदेशक, अ.अ.मा.सं., अध्यक्ष के रूप में, रेलवे बोर्ड के संबंधित वरिष्ठ अधिकारी सदस्यों के रूप में तथा अपर महानिदेशक, अ.अ.मा.सं., सदस्य सचिव के रूप में होते हैं। आईआईटी, प्रतिष्ठित वैज्ञानिकों, इंजीनियरों, सरकार के अन्य विभागों, उद्योगों आदि से भी गैर-रेलवे सदस्यों को प्रतिनिधित्व दिया जाता है। बोर्ड, रेलवे के अनुसंधान कार्यक्रमों की सिफारिश एवं समीक्षा करता है और अन्य अनुसंधान प्रयोगशालाओं से समन्वय तथा सहायता भी सुनिश्चित करता है।

रेलवे हिंदी सलाहकार समिति

रेल मंत्रालय और क्षेत्रीय रेलों में हिंदी के प्रयोग को बढ़ाने के लिए माननीय रेल मंत्री की अध्यक्षता में रेलवे हिंदी सलाहकार समिति का गठन किया गया, जिसका प्रमुख उद्देश्य हिंदी का प्रयोग बढ़ाने के लिए महत्वपूर्ण सुझाव देना है। माननीय रेल मंत्री की अध्यक्षता में 25.05.2021 को रेलवे हिंदी सलाहकार समिति की 60वीं बैठक आयोजित की गई थी।

महत्वपूर्ण घटनाएँ

2021-22

03.04.2021	दक्षिण पश्चिम रेलवे में माननीय संसद सदस्य श्री जी.एम. सिद्धेश्वर द्वारा नए रेलवे स्टेशन भवन और प्लेटफार्म 1 और 2 को जोड़ने वाले एस्केलेटर का उद्घाटन और यात्रियों के लिए निचला सड़क पुल सं. 18 ए खोला गया।
05.04.2021	कश्मीर में चिनाब नदी पर प्रतिष्ठित पुल के आर्क का कार्य पूरा हुआ।
08.04.2021	हंसडीहा-गोड्डा नई लाइन राष्ट्र को समर्पित की गई। गोड्डा-नई दिल्ली हमसफर स्पेशल गाड़ी को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया।
16.04.2021	दक्षिण पूर्व रेलवे में माननीय संसद सदस्य श्री जुएल ओराम द्वारा राउरकेला स्टेशन के दूसरे प्रवेश द्वार पर लिफ्ट और मुख्य प्रवेश द्वार पर प्री-पेड ऑटो सेवा का उद्घाटन किया गया।
02.06.2021	माननीय संसद सदस्य श्री गोपालजी ठाकुर द्वारा दरभंगा स्टेशन पर वाष्पीकरण प्रणाली (स्टीम मशीन) का उद्घाटन किया गया।
29.06.2021	कर्नाटक के माननीय मुख्यमंत्री श्री बी. एस. येदियुरप्पा ने 5वीं किसान रेल को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया।
15.07.2021	पूर्वोत्तर रेलवे के वाराणसी मंडल के मंडुआडीह स्टेशन का नाम बदलकर 'बनारस' कर दिया गया है।
16.07.2021	गुजरात राज्य में पूरी की गई कई रेल परियोजनाओं अर्थात नव पुनर्विकसित गांधीनगर कैपिटल रेलवे स्टेशन, वडनगर स्टेशन सहित आमान परिवर्तित सह विद्युतीकृत महेसाणा-वरेठा लाइन, नव विद्युतीकृत सुरेंद्रनगर-पीपावाव खंड को राष्ट्र को समर्पित किया गया। माननीय प्रधानमंत्री द्वारा दो नई गाड़ियों अर्थात गांधीनगर कैपिटल-वाराणसी सुपरफास्ट एक्सप्रेस और गांधीनगर कैपिटल व वरेठा के बीच मेमू गाड़ी को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया।
04.08.2021	माननीय रेल राज्य मंत्री (जे) द्वारा उधना न्यू गुड्स शेड से दानापुर तक पहली टेक्सटाइल पार्सल स्पेशल गाड़ी को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया।
17.08.2021	माननीय संसद सदस्य डॉ. संजय जायसवाल द्वारा रक्सौल में हल्के ऊपरी सड़क पुल का उद्घाटन किया गया।
28.08.2021	अल्पसंख्यक मामलों के केन्द्रीय राज्य मंत्री श्री जॉन बर्ला और असम सरकार के खेल एवं युवा कल्याण, सांस्कृतिक मामले, बिजली और पर्यटन मंत्री श्री बिमल बोरा ने न्यू जलपाईगुड़ी से अलीपुरद्वार और गुवाहाटी से न्यू हाफलोंग तक विस्टाडोम पर्यटक स्पेशल गाड़ी को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया।
07.09.2021	सभी महिला रेलवे कर्मचारियों द्वारा संचालित माटुंगा रेलवे स्टेशन को लिम्का बुक ऑफ रिकॉर्ड्स में शामिल किया गया।
10.09.2021	पूर्व मध्य रेलवे में माननीय रेल राज्य मंत्री (जे) द्वारा चंपारण सत्याग्रह एक्सप्रेस (फेरों को सप्ताह में एक बार से बढ़ाकर दो बार किया गया) को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया। पूर्व तट रेलवे में अत्याधुनिक एलएचबी रेक के साथ हीराखंड एक्सप्रेस को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया। माननीय संसद सदस्य श्री संजय सेठ और अन्य गणमान्य व्यक्तियों द्वारा यात्री सुविधाओं के लिए ऊपरी सड़क पुल का उद्घाटन किया गया।

17.09.2021	माननीय रेल मंत्री द्वारा रेल कौशल विकास योजना का शुभारंभ किया गया। इस योजना के तहत कैरिज एवं वैगन कारखाना, पेरम्बूर, चेन्नई और सिगनल एवं दूरसंचार कारखाना, पोसानूर दो कारखानें हैं जो अपने कारखाना प्रशिक्षण केंद्रों में प्रशिक्षण प्रदान करते हैं। माननीय नागरिक उड्डयन मंत्री श्री जे. एम. सिंधिया द्वारा ग्वालियर में गाड़ी सं. 02782 को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया।
24.09.2021	माननीय रेल राज्य मंत्री (जे) द्वारा गाड़ी सं. 05803/05804 न्यू बोंगाईगांव-गुवाहाटी पैसेंजर स्पेशल गाड़ी को वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से माननीय संसद सदस्यों की उपस्थिति में हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया।
25.09.2021	झारखंड क्षेत्र में बेहतर परिवहन सुविधा के लिए हावड़ा-जमालपुर कविगुरु एक्सप्रेस स्पेशल गाड़ी का ठहराव राष्ट्र को समर्पित। झारखंड में बेहतर अंतर-राज्यीय और अंत:-राज्यीय संपर्कता के लिए मधुपुर स्टेशन पर आसनसोल-अहमदाबाद एक्सप्रेस स्पेशल गाड़ी को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया।
26.09.2021	केंद्रीय संसदीय कार्य, कोयला और खान मंत्री श्री प्रह्लाद जोशी द्वारा उणकल रेलवे स्टेशन, हुबली में निचले सड़क पुल सं. 245 ए का उद्घाटन और कल्याण नगर, धारवाड़ में आरओबी के निर्माण की आधारशिला रखी गई।
27.09.2021	बेहतर संपर्कता के लिए जसीडीह-पुणे एक्सप्रेस को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया।
28.09.2021	जसीडीह स्टेशन पर जसीडीह-वास्को-डि-गामा एक्सप्रेस को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया।
29.09.2021	गोड्डा-रांची एक्सप्रेस को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया और सप्ताह में तीन दिन चलने वाली रांची-भागलपुर एक्सप्रेस का गोड्डा तक विस्तार किया गया, जो झारखंड राज्य की राजधानी से सीधी संपर्कता प्रदान करती है।
30.09.2021	खड़गपुर स्टेशन पर माननीय संसद सदस्य श्री दिलीप घोष द्वारा दूसरे ऊपरी पैदल पुल का उद्घाटन किया गया।
02.10.2021	माननीय रेल मंत्री द्वारा उत्तर पश्चिम रेलवे में राई का बाग पैलेस जंक्शन के नए रेलवे स्टेशन भवन का उद्घाटन किया गया।
09.10.2021	जामताड़ा स्टेशन पर नवनिर्मित आरओबी और जामताड़ा स्टेशन पर मौर्य एक्सप्रेस स्पेशल का ठहराव राष्ट्र को समर्पित किया गया।
10.10.2021	माननीय संसद सदस्य श्री सुनील सोरेन द्वारा दुमका-हावड़ा एक्सप्रेस स्पेशल को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया और दुमका स्टेशन पर पुनर्निर्मित एक्जीक्यूटिव लाउंज का उद्घाटन किया गया।
18.10.2021	महानिदेशक (संरक्षा) श्री रवीन्द्र गुप्ता और महाप्रबंधक/दक्षिण मध्य रेलवे श्री गजानन माल्या द्वारा गाड़ी टक्कर बचाव प्रणाली 'कवच' की समीक्षा की गई।
01.11.2021	दक्षिण पश्चिम रेलवे में माननीय संसद सदस्य श्री हलप्पा बसप्पा आचार द्वारा कोप्पल में समपार फाटक सं. 66 और गिनिगेरा में समपार फाटक सं. 72 के स्थान पर ऊपरी सड़क पुल के निर्माण की आधारशिला रखी गई और कोप्पल रेलवे स्टेशन पर नई संस्थापित लिफ्टों का उद्घाटन किया गया।
10.11.2021	गाड़ी सं. 08632 चोपन-रांची एक्सप्रेस को गढ़वा स्टेशन से हरी झंडी दिखाकर उद्घाटन किया गया।
15.11.2021	माननीय प्रधानमंत्री द्वारा आमान परिवर्तित और विद्युतीकृत उज्जैन-फतेहाबाद चंद्रावतीगंज बड़ी लाइन खंड और विद्युतीकृत मथेला-निमारखेड़ी बड़ी लाइन खंड राष्ट्र को समर्पित किया गया।

17.11.2021	माननीय रेल मंत्री द्वारा पुनर्निर्मित फ्रेर ऊपरी सड़क पुल, पश्चिम रेलवे के मुंबई उपनगरीय खंड पर एकीकृत निगरानी प्रणाली और मुंबई सेंट्रल रेलवे स्टेशन पर अत्याधुनिक पॉड कॉन्सेप्ट वाले विश्राम कक्ष का उद्घाटन किया गया। माननीय रेल मंत्री द्वारा अंबरनाथ और कोपर रेलवे स्टेशनों पर होम प्लेटफॉर्म, मध्य और पश्चिम रेलवे के मुंबई उपनगरीय खंड पर एफओबी, एस्केलेटर, लिफ्ट और शौचालय ब्लॉक, सीएसटीएम में कोच रेस्तरां और सीएसटीएम और मुंबई सेंट्रल रेलवे स्टेशनों पर एक्जीक्यूटिव प्रतीक्षालय राष्ट्र को समर्पित किए गए। माननीय रेल राज्य मंत्री (डी) द्वारा चर्चगेट में जन शिकायत कार्यालय का उद्घाटन किया गया।
27.11.2021	माननीय रेल राज्य मंत्री (डी) द्वारा रामपथ यात्रा स्पेशल गाड़ी का उद्घाटन किया गया।
13.12.2021	रेल राज्य मंत्री (डी) द्वारा वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से चालीसगांव से चालीसगांव-धुले मेमू गाड़ी सेवा को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया।
14.12.2021	बेहतर और आधुनिक यात्री सुविधाओं, स्वच्छता के उच्च स्तर और स्टेशन के बेहतर रखरखाव का निरीक्षण करने के लिए बनारस रेलवे स्टेशन पर माननीय प्रधानमंत्री और उत्तर प्रदेश के माननीय मुख्यमंत्री का दौरा।
19.12.2021	असम के माननीय मुख्यमंत्री, अरुणाचल प्रदेश के माननीय मुख्यमंत्री और माननीय रेल राज्य मंत्री (जे) द्वारा वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से गुवाहाटी-नाहरलागुन और नाहरलागुन-तिनसुकिया के बीच विस्टाडोम गाड़ी सेवाओं को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया। असम के माननीय मुख्यमंत्री और माननीय राज्य मंत्री (जे) द्वारा गुवाहाटी रेलवे स्टेशन पर हथकरघा और वस्त्र केन्द्र (हथकरघा एवं वस्त्र विभाग, असम सरकार का एक आउटलेट) का उद्घाटन किया गया। माननीय रेल राज्य मंत्री (जे) और श्रीमती क्वीन ओझा, माननीय संसद सदस्य द्वारा पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के मुख्यालय में एक नेटवर्क कंट्रोल एंड डेटा एनालिटिक्स सेंटर का उद्घाटन किया गया।
24.12.2021	माननीय रेल मंत्री द्वारा जनप्रतिनिधियों के साथ वाराणसी क्षेत्र पर विशेष जोर देते हुए उत्तर प्रदेश की रेल परियोजनाओं की समीक्षा की गई और बनारस लोकोमोटिव वर्क्स, बनारस का दौरा किया गया। माननीय रेल राज्य मंत्री (जे) द्वारा सूरत में मुंबई सेंट्रल-अहमदाबाद (गांधीनगर कैपिटल) शताब्दी एक्सप्रेस के पहले विस्तारित फेरे को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया।
25.12.2021	महाप्रबंधक/पूर्वोत्तर रेलवे के साथ माननीय रेल मंत्री द्वारा बनारस रेलवे स्टेशन, बनारस-प्रयागराज खंड की विद्युतीकृत लाइन का दोहरीकरण, झूंसी-दारागंज के बीच महत्वपूर्ण पुल का निर्माण और अन्य विकास कार्यों का निरीक्षण किया गया।
28.12.2021	बैरकपुर और रानाघाट रेलवे स्टेशन पर बैरकपुर से लालगोला के लिए स्पेशल गाड़ी को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया। यात्री सुविधाओं में जीपीएस आधारित जन उद्घोषणा और यात्री सूचना प्रणाली, प्रत्येक सवारी डिब्बे में चार निगरानी कैमरे और ड्राइविंग कैब में एक कैमरे वाली यात्री सुरक्षा विशेषताएं शामिल हैं। सियालदह मंडल में नैहाटी और राणाघाट के बीच तीसरी लाइन।
31.12.2021	माननीय रेल राज्य मंत्री (जे) द्वारा कई उन्नत व नई सुविधाओं और यात्री सुविधाओं के साथ नवोन्नत वडोदरा रेलवे स्टेशन को राष्ट्र को समर्पित किया गया।

05.01.2022	मणिपुर के माननीय मुख्यमंत्री और माननीय रेल मंत्री द्वारा वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से सिलचर-जिरीबाम से मणिपुर के वांगईचुंगपाओ तक यात्री गाड़ी को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया।
06.01.2022	माननीय रेल मंत्री द्वारा गोमती नगर स्टेशन से वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से टर्मिनल सुविधाओं और कोचिंग कॉम्प्लेक्स के साथ नवनिर्मित द्वितीय प्रवेश द्वार और कानपुर-ब्रह्मवर्त मेमू गाड़ी का उद्घाटन किया गया।
07.01.2022	बालासोर स्टेशन से 08144 बालासोर-भुवनेश्वर मेमू पैसेंजर को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया। माननीय रेल मंत्री द्वारा बालासोर और गोपीनाथ के बीच यात्री सेवाओं के निर्माण कार्य की आधारशिला रखी गई।
08.01.2022	मणिपुर और त्रिपुरा के माननीय मुख्य मंत्रियों के साथ माननीय रेल मंत्री द्वारा मणिपुर और त्रिपुरा राज्यों को जोड़ने वाली पहली जनशताब्दी एक्सप्रेस गाड़ी 02097/02098 अगरतला-जिरीबाम-अगरतला को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया।
03.02.2022	माननीय रेल मंत्री और माननीय कृषि और किसान कल्याण मंत्री द्वारा महाराष्ट्र के सावदा से आदर्श नगर, दिल्ली तक मध्य रेलवे पर किसान रेल के 1000वें फेरे को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया।
12.02.2022	माननीय रेल मंत्री द्वारा गाड़ी सं. 02195 रानी कमलापति-रीवा तथा गाड़ी सं. 02196 रीवा-रानी कमलापति साप्ताहिक सुपरफास्ट गाड़ियों और गाड़ी सं. 05713 जबलपुर-नैनपुर पैसेंजर गाड़ी सेवाओं को बहाल किया गया।
18.02.2022	माननीय प्रधानमंत्री द्वारा वीडियो कॉन्फ्रेंस के माध्यम से ठाणे-दिवा खंड की 5वीं और 6ठी नई लाइनों को राष्ट्र को समर्पित किया गया तथा ठाणे और दिवा से अतिरिक्त उपनगरीय सेवाओं का हरी झंडी दिखाकर उद्घाटन किया गया।
26.02.2022	माननीय संसद सदस्य द्वारा टाटानगर स्टेशन पर द्वितीय प्रवेश द्वार और पुनर्निर्मित बुकिंग काउंटर का उद्घाटन किया गया।
28.02.2022	सीएसटीएम मुंबई में फ्रेट कॉरिडोर और हाई स्पीड रेलवे राष्ट्र को समर्पित किए गए। मध्य और पश्चिम रेलवे पर दोहरीकरण, विद्युतीकरण आदि जैसी रेल अवसंरचना परियोजनाओं और चालू परियोजनाओं की भी समीक्षा की गई।
02.03.2022	दक्षिण मध्य रेलवे में माननीय रेल मंत्री द्वारा कवच प्रणाली का निरीक्षण किया गया।
03.03.2022	माननीय संसद सदस्य श्री सुनील सोरेन द्वारा न्यू दुमका-रांची एक्सप्रेस (13319/13320) को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया।
20.03.2022	माननीय संसद सदस्य श्री दिलीप घोष द्वारा मिदनापुर में दूसरे एफओबी और चौड़े किए गए प्लेटफार्म सं. 3 को राष्ट्र को समर्पित किया गया। माननीय संसद सदस्य श्री बिद्युत बरन महतो द्वारा चाकुलिया में नए स्टेशन भवन और निचले सड़क पुल सं. 103 को राष्ट्र को समर्पित किया गया।
23.03.2022	महाप्रबंधक/उत्तर मध्य रेलवे द्वारा सीएमएलआर कारखाना से एलएचबी एसी कोच के पहले पीओएच को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया गया।

शब्दों की परिभाषा

लेखा

पूंजीगत निवेश	रेलों की पूंजीगत परिसम्पत्तियों की बुक वैल्यू।
सकल आमदनी	किसी लेखा-अवधि में वास्तविक आमदनी, चाहे उसे वास्तव में वसूल किया गया हो या नहीं।
सकल प्राप्तियां	किसी लेखा अवधि के दौरान वास्तव में वसूल की गई आमदनियां।
शुद्ध राजस्व	कुल संचालन व्यय घटाकर यातायात की सकल प्राप्तियां।
परिचालन अनुपात	संचालन व्यय का सकल आमदनी से अनुपात।
उचंत	वसूल न की गई आमदनियां, दायिताएं जिन्हें किसी लेखा अवधि में अदा नहीं किया गया हो।
संचालन व्यय	प्रशासन, परिचालन, अनुरक्षण और मरम्मत पर होने वाला व्यय, मूल्यह्रास आरक्षित निधि और पेंशन निधि में अंशदान।

सांख्यिकीय

घनत्व	रेलवे प्रणाली पर किन्हीं दो स्थानों के बीच संचालित होने वाले यातायात की मात्रा को यात्री किलोमीटर या शुद्ध टन किलोमीटर प्रति मार्ग कि.मी/रनिंग रेलपथ किलोमीटर या गाड़ी कि.मी. प्रति रनिंग रेलपथ किमी. के रूप में व्यक्त किया जाता है।
इंजन किलोमीटर	एक इंजन का स्वयं अपनी शक्ति से एक किलोमीटर तक चलना।
सकल टन किलोमीटर	किसी एक गाड़ी द्वारा एक कि.मी. तक कर्षित सकल टन भार जिसमें पे-लोड और टेयर भार शामिल हो।
गमन दूरी	एक यात्री अथवा एक टन माल जितनी औसत दूरी तक ढोया जाए।
भार युक्त माल डिब्बा किलोमीटर	माल से लदे एक माल डिब्बे का एक किलोमीटर तक संचलन।
शुद्ध भार या शुद्ध टन भार	किसी वाहन या किसी गाड़ी द्वारा ढोये गए यात्रियों, सामान या माल का पे-लोड।
शुद्ध टन किलोमीटर	एक किलोमीटर तक वाहित एक टन माल का पे-लोड।
गैर-राजस्व यातायात	वह यातायात जो रेलों के कार्य संचालन के लिए नि:शुल्क ढोया जाए।
यात्री किलोमीटर	एक यात्री का एक किलोमीटर तक परिवहन।
राजस्व उपार्जक यातायात	वह यातायात जिसके परिवहन के लिए परेषक अथवा परेषिती द्वारा भुगतान किया जाता है।

मार्ग किलोमीटर	रेल प्रणाली पर दो स्थानों के बीच की दूरी चाहे उन्हें कितनी भी लाइनें, अर्थात् इकहरी लाइन, दोहरी लाइन, आदि जोड़ती हों।
रनिंग रेलपथ किलोमीटर	साइडिंगों, यार्डों तथा क्रासिंगों के रेलपथ को छोड़कर सभी रनिंग रेलपथों की लंबाई।
रेलपथ किलोमीटर	साइडिंगों, यार्डों तथा क्रासिंगों के रेलपथ को शामिल करते हुए सभी रनिंग रेलपथों की लंबाई।
गाड़ी किलोमीटर	गाड़ी का एक किलोमीटर तक संचलन।
वाहन/माल डिब्बा किलोमीटर	एक वाहन माल डिब्बे का एक किलोमीटर तक संचलन।
माल डिब्बा फेरा	एक माल डिब्बे के दो क्रमिक लदानों के बीच का समयांतर।

यातायात

दर	पार्सल, समान और माल की एक इकाई की ढुलाई के लिए टैरिफ द्वारा निर्धारित मूल्य।
भाड़ा	वसूल किए गए 'दंड' को छोड़कर यात्रियों की ढुलाई से रेलवे को प्राप्त राशि।

अन्य

कार्मिकों की संख्या	सभी कर्मचारी जिन्हें प्रत्यक्ष तौर पर रेल प्रशासन द्वारा भुगतान किया जाता है।
भण्डार	रेल संचालन के लिए अपेक्षित सामान या पुर्जों की आपूर्ति, जिसे रेलवे द्वारा खरीदा गया हो या रेलवे के कारखानों में विनिर्माण किया गया हो।
कर्षित प्रयास	किसी रेल इंजन की भार कर्षण क्षमता को रेल इंजन द्वारा पहिए पर लगाए गए बल को कर्षित प्रयास के रूप में व्यक्त किया जाता है।

भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक-संघ सरकार (रेलवे) की रिपोर्ट से महत्वपूर्ण लेखा-परीक्षा टिप्पणियों का सार और लंबित की गई कार्रवाई संबंधी नोट (एटीएन) से संबंधित स्थिति रिपोर्ट

2021 की लेखा परीक्षा रिपोर्ट सं. 22

इस लेखापरीक्षा रिपोर्ट में रेल मंत्रालय और इसकी विभिन्न क्षेत्रीय इकाइयों के संबंध में अनुपालन संबंधी मुद्दों से संबंधित लेखापरीक्षा निष्कर्ष शामिल हैं। लेखापरीक्षा रिपोर्ट में दो अखिल भारतीय पैराग्राफ और 31 अलग-अलग पैराग्राफ शामिल हैं। महत्वपूर्ण लेखापरीक्षा निष्कर्षों और परिणामों का संक्षिप्त विहंगावलोकन नीचे दिया गया है:

पैरा 2.1 भारतीय रेल में गाड़ी परिचालन में समयबद्धता और यात्रा का समय

समीक्षा से उजागर हुए मुख्य निष्कर्ष इस प्रकार थे:

(i) पिछले दशक (2008-19) के दौरान अवसंरचना के लिए ₹ 2.5 लाख करोड़ के भारी निवेश के बावजूद लेखापरीक्षा ने परिणामी संकेतकों में कोई प्रत्यक्ष सुधार नहीं पाया। लेखापरीक्षा ने एक्सप्रेस गाड़ियों की समयबद्धता निष्पादन में 0.18 प्रतिशत सुधार, एक्सप्रेस गाड़ियों की औसत गति में 0.61 प्रतिशत सुधार और मालगाड़ियों की औसत गति में 9.72 प्रतिशत की कमी पाई। इसके अलावा, पांच महत्वपूर्ण कारकों (पथ, यातायात, इंजीनियरिंग, ब्लॉक और एसएंडटी) के 51 प्रतिशत के योगदान की तुलना में इन कारकों के तहत केवल 19.81 प्रतिशत व्यय किया गया।

(ii) 160 किमी प्रति घंटे की गति प्राप्त करने की लक्ष्य तिथियां 1960 के बाद से संशोधित होती रही।

(iii) एक नियम के रूप में, संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए एक समय में एक ब्लॉक सेक्शन में केवल एक रेलगाड़ी चलनी चाहिए। हालांकि, समय सारिणी में अधिक से अधिक गाड़ियों को समायोजित करने के लिए, एक ब्लॉक सेक्शन में एक से अधिक गाड़ियां निर्धारित की जाती हैं। इसे संघर्ष के रूप में जाना जाता है। किसी संघर्ष का परिणाम एक गाड़ी को दूसरे पर वरीयता प्रदान करने और अतिरिक्त भत्तों की आवश्यकता के रूप में होता है। नई दिल्ली-हावड़ा मार्ग के लिए वर्तमान कार्य-संचालन समय सारणी में लगभग 12,500 संघर्ष हैं। संशोधित समय सारिणी में शत-प्रतिशत समयबद्धता प्राप्त करना संभव है।

(iv) इस समय-सारिणी के अनुसार, नई दिल्ली-हावड़ा स्टेशनों के बीच 130 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से चलने वाली गाड़ियों के लिए मौजूदा संसाधनों के भीतर ~ 2.5 घंटे (64 से 386 मिनट के बीच) की औसत बचत संभव है। इसी प्रकार, 110 किमी प्रति घंटे की रफ्तार वाली गाड़ियों के लिए औसतन ~ 5.5 घंटे (23 फीसदी) की बचत संभव है। जहां भी संभव हो, समान गति वाली गाड़ियों को समूहबद्ध करके और गैर व्यस्त-व्यस्त घंटे/रात के समय में अनुरक्षण गतिविधियां पूरी करके, भारतीय रेल इन बचतों में और सुधार कर सकती है।

(v) सर्वाधिक भीड़भाड़ वाले मार्ग पर 110 किमी प्रति घंटे की गति से चलने वाली गाड़ी के लिए प्रत्येक 100 किमी की दूरी के लिए 22-25 मिनट की औसत बचत निर्धारित है। 130 किमी प्रति घंटे की गति वाली गाड़ियों के लिए, प्रति 100 किमी पर संभावित औसत बचत समय 10-12 मिनट है।

(vi) इस मार्ग पर पर्याप्त क्षमता की उपलब्धता होने से सभी यात्री गाड़ियां समय पर चल सकती हैं और अतिरिक्त माल ढुलाई भी की जा सकती है। लेखापरीक्षा ने दावा किए गए और सिमुलेटेड आंकड़ों के बीच भारी अंतर पाया, जो दर्शाता है कि लाइन क्षमता उपयोग को बढ़ा चढ़ाकर बताया गया है।

लेखापरीक्षा सिफारिशें

रेल मंत्रालय निम्नलिखित पर विचार कर सकता है;

- एक लक्ष्य तिथि निर्धारित करना कि कब तक भारतीय रेल अपने नेटवर्क में यात्री और मालगाड़ियों की औसत और अधिकतम गति में वांछित वृद्धि हासिल कर लेगी और इसे प्राप्त करने का प्रयास करेगी।
- एकीकृत कॉरिडोर ब्लॉकों के उपयोग को प्राथमिकता देना ताकि सभी विभागों की परिसंपत्तियों का प्रभावी रखरखाव परिचालन में न्यूनतम व्यवधान के साथ किया जा सके।
- रेलपथ सरेखण, रेलपथ नवीनीकरण, सिग्नलिंग, दोहरीकरण कार्य आदि पर उनके अनुरूप व्यय करके रूकौनी के महत्वपूर्ण कारकों का समाधान करना।
- यातायात भत्ते के अधिक आवंटन को कम करने तथा अवसंरचना तथा संसाधनों का उप-इष्टतम उपयोग करने के लिए यातायात बहाली समय के लिए मानदंड निर्धारित करना।
- ग्राहकों को परेषणों की सुपुर्दगी समय की गारंटी सुनिश्चित करने के लिए माल ढुलाई समय-सारणी के लिए एक कार्यान्वयन कार्यनीति तैयार करना।
- वैज्ञानिक आधार पर समय सारिणी तैयार करना ताकि यात्री/मालगाड़ियों के लिए अतिरिक्त पथ मिल सके। इससे लाइन क्षमता उपयोग का सही निर्धारण भी होगा।

पैरा 2.2 लाइसेंसधारकों से सेवा कर की गैर-वसूली के कारण हानि : पश्चिम मध्य रेलवे और दक्षिण रेलवे

रेल मंत्रालय ने माल, यात्री, पार्सल और अन्य सहायक सेवाओं पर लाइसेंसधारियों से सेवाकर के उद्ग्रहण के संबंध में विस्तृत निर्देश जारी किए (सितंबर/अक्टूबर, 2012)। हालांकि, पश्चिम मध्य रेल प्रशासन अप्रैल, 2011 से जून, 2017 की अवधि के दौरान लाइसेंसधारियों से सेवाकर का उद्ग्रहण करने में विफल रहा। परिणामस्वरूप, भारतीय रेल को ₹ 5.41 करोड़ की हानि हुई, क्योंकि रेलवे प्रशासन ने अपनी स्वयं की आय से सेवाकर मांग का भुगतान किया। इसी प्रकार, दक्षिण रेलवे प्रशासन ने अपनी आय से ₹ 22.02 करोड़ के सेवा कर का भुगतान किया।

पैरा 2.4 साइडिंग मालिक से शंटिंग प्रभारों का गैर-उद्ग्रहण/गैर-संग्रहण: पूर्व मध्य रेलवे

पूमरे ने शंटिंग प्रभारों के उद्ग्रहण के संबंध में रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन नहीं किया। इसके परिणामस्वरूप, रेलवे को ₹ 18.37 करोड़ की हानि उठानी पड़ी।

पैरा 2.6 एक उर्वरक साइडिंग में खुले वैगन रेकों में लदान कार्यों के लिए अतिरिक्त समय छूट की अनुमति के कारण हानि: पश्चिम मध्य रेलवे

पश्चिम मध्य रेल प्रशासन ने मैनुअल और मशीनीकृत लदान के संयोजन के मामले में प्रतिबंधात्मक समय छूट की अनुमति देने के लिए रेल मंत्रालय (एमओआर) के निर्देशों को लागू नहीं किया था। एक उर्वरक साइडिंग में लदान के लिए पांच घंटे की समय छूट की अनुमति के स्थान पर नौ घंटे के समय छूट की अनुमति दी गई थी। लदान कार्यों के लिए अतिरिक्त समय छूट की अनुमति देने के कारण सितम्बर, 2013 से फरवरी 2020 के दौरान ₹ 2.32 करोड़ के विलंब प्रभारों की कम प्राप्ति हुई।

पैरा 3.1 भारतीय रेल में डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (डीएफसी) परियोजना का कार्यान्वयन

लेखापरीक्षा ने चार खंडों (1,486 किमी) के निष्पादन से संबंधित मुद्दों की जांच की। प्रमुख लेखापरीक्षा निष्कर्ष इस प्रकार थे:

(i) डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल) विश्व बैंक निधि का पूरी तरह से उपयोग नहीं कर सका जिसके परिणामस्वरूप ₹ 16 करोड़ के परिहार्य प्रतिबद्धता शुल्क का भुगतान किया गया।

(ii) डीएफसीसीआईएल के लिए राजस्व का एकमात्र स्रोत उपयोगकर्ता प्रभार या श्पथ अभिगम प्रभार (टीएसी) है। दिसंबर, 2018 में रेल मंत्रालय द्वारा अनुमोदित टीएसी के अनुसार, रेल मंत्रालय द्वारा डीएफसीसीआईएल को 'इक्विटी पर प्रतिफल' तब तक देय नहीं होगा जब तक भारतीय रेल एकमात्र उपयोगकर्ता है। डीएफसीसीआईएल को मार्च, 2021 तक रेल मंत्रालय द्वारा वित्तपोषित इक्विटी में से ₹ 589.85 करोड़ का ऋण चुकाना था, क्योंकि डीएफसीसीआईएल को कोई टीएसी प्राप्त नहीं हुआ था।

(iii) डीएफसी के चल स्टॉक के रखरखाव की योजना में कमियां, फीडर मार्गों के उन्नयन में देरी और पूर्वी और पश्चिमी डीएफसी में विभिन्न गतिशील परिमापों को अपनाना।

- भारतीय रेल की मौजूदा अवसंरचना के रखरखाव के लिए व्यक्त बाधाओं के बावजूद, डीएफसीसीआईएल द्वारा कोई रखरखाव सुविधा नहीं बनाई गई थी।
- नवंबर, 2020 तक कुल 4,844 मार्ग किलोमीटर में से 2,346 मार्ग किलोमीटर (48 प्रतिशत) के फीडर मार्ग को अपग्रेड किया गया था।
- शिरोपरि कर्षण उपकरण और लदान मानकों की ऊंचाई में अंतर के कारण अलग-अलग गतिशील परिमापों आयामों (डब्ल्यूडीएफसी में डबल स्टैक कंटेनर संचालन और ईडीएफसी में सिंगल स्टैक) को अपनाने से ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी के बीच यातायात की अंतर-सुवाह्यता प्रतिबंधित हुई।

(iv) डीएफसीसीआईएल ने भूमि के गलत मूल्यांकन तथा परियोजना प्रभावित व्यक्तियों को क्षतिपूर्ति/ मुआवजे के भुगतान में विलम्ब के कारण ₹ 285.21 करोड़ का परिहार्य व्यय किया।

(v) संविदा प्रदान करने और परामर्शदाताओं (सलाहकारों) की नियुक्ति में देरी के कारण परियोजना की प्रगति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा।

- डब्ल्यूडीएफसी में संविदा प्रदान करने में 21 माह से अधिक का विलम्ब हुआ। ईडीएफसी में यह विलम्ब 13 से 25 महीनों के बीच हुआ।
- निविदा की प्रक्रिया शुरू करने और अंतिम रूप देने के लिए और परियोजना के निष्पादन की निगरानी में डीएफसीसीआईएल को सहायता प्रदान करने के लिए सलाहकारों की नियुक्ति में 32 महीने तक का असामान्य विलंब पाया गया।

- संविदा प्रदान करने में विलम्ब और कार्यों की धीमी प्रगति के परिणामस्वरूप परामर्शी संविदाओं की अवधि के विस्तार के कारण ₹ 98.27 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

(vi) संविदाकारों को भूमि सौंपने में देरी, डिजाइन को अंतिम रूप देने और जनोपयोगी सेवाओं के स्थानांतरण के कारण संविदा की अवधि कई बार बढ़ाई गई। डीएफसीसीआईएल ने परियोजना के पूरा होने में देरी के कारण मूल्य वृद्धि के तहत मार्च, 2021 तक ₹ 2,233.81 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय किया।

(vii) कार्यों की धीमी प्रगति के कारण संबंधित संविदाकारों से संग्रहण अग्रिम की वसूली में विलम्ब हुआ, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 82.17 करोड़ के ब्याज की परिहार्य हानि हुई।

लेखापरीक्षा सिफारिशें

रेल मंत्रालय निम्नलिखित पर विचार करे -

- डीएफसीसीआईएल के साथ रियायत करार के निबंधनों एवं शर्तों के अनुसार इक्विटी पर प्रतिफल के प्रावधानों के साथ पथ अभिगम प्रभारों का निर्धारण।
- फीडर मार्गों का तेजी से उन्नयन और डीएफसी के चल स्टॉक के रखरखाव के लिए कार्यनीति को अंतिम रूप देना।
- प्रतिबद्धता प्रभारों के भुगतान से बचने के लिए कार्यों की प्रगति और उधार ली गई निधि के इष्टतम उपयोग के लिए लक्ष्य का पालन सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कार्य योजना ।
- लक्ष्यों और लागत में और चूक से बचने के लिए डीएफसी कार्यों की प्रगति की सक्रियता से निगरानी करने के लिए आवश्यक कार्रवाई शुरू करना ।

पैरा 3.3 रेलवे बोर्ड के निर्देशों का पालन न करने के कारण ग्रेड सेपरेटर के निर्माण में निष्फल व्यय: उत्तर रेलवे

रेल मंत्रालय ने संविदाएं प्रदान करने से पहले खाली कार्य स्थल सुनिश्चित करने के निर्देश जारी किए थे। उत्तर रेलवे निर्माण संगठन ने खाली कार्य स्थलों को सुनिश्चित किए बिना ग्रेड सेपरेटर के निर्माण के कार्य के लिए संविदाएं प्रदान की। दोनों तरफ के प्रवेश द्वारों पर अतिक्रमण था। अतिक्रमणों के कारण कार्य को इसकी संस्वीकृति से 10 वर्ष बाद भी पूरा नहीं किया जा सका। 31 मार्च, 2021 तक कार्य पर किया गया ₹ 71.50 करोड़ का पूंजीगत व्यय निष्फल रहा ।

पैरा 3.5 साइडिंग में तैनात वाणिज्यिक कर्मचारियों की लागत की गैर-वसूली : मध्य रेलवे

कमजोर आंतरिक नियंत्रण के कारण, मध्य रेल प्रशासन, 35 साइडिंग मालिकों (13 निजी पार्टियों सहित) से निजी साइडिंग में तैनात वाणिज्यिक रेलवे कर्मचारियों की लागत की वसूली करने में विफल रहा। ₹ 23.92 करोड़ की बकाया वसूली अगस्त, 2008 से मार्च, 2020 के दौरान अलग-अलग अवधि से संबंधित थी ।

पैरा 3.8 निजी साइडिंगों से मरम्मत एवं रखरखाव प्रभारों की गैर-वसूली : दक्षिण पश्चिम रेलवे

दक्षिण पश्चिम रेलवे प्रशासन जुलाई, 2005 में रेल मंत्रालय द्वारा जारी निजी साइडिंग करारों के कोडल प्रावधानों और विशिष्ट उपधाराओं का अनुपालन करने में विफल रहा। इसके परिणामस्वरूप बैंगलौर मंडल के 11 निजी साइडिंग से मरम्मत एवं रखरखाव प्रभारों के लिए ₹ 8.84 करोड़ की वसूली नहीं हुई।

पैरा 3.9 अनारा में कोचों के मध्यावधि पुनर्सुधार कारखाने की स्थापना के लिए अनुचित योजना के कारण अनुत्पादक व्यय हुआ: दक्षिण पूर्व रेलवे

रेल मंत्रालय ने दक्षिण पूर्व रेलवे के अनारा में मध्यावधि पुनर्सुधार कारखाने की स्थापना को मंजूरी दी (फरवरी, 2010)। हालांकि, प्रतिबद्ध निधियों के अभाव के कारण रेल मंत्रालय द्वारा परियोजना को छोड़ दिया गया (सितम्बर, 2017)। परिणामस्वरूप, परियोजना पर किया गया ₹ 8.42 करोड़ का प्रारंभिक व्यय अनुत्पादक रहा।

पैरा 3.11 रेल मंत्रालय के आदेशों को लागू करने में विफलता के परिणामस्वरूप रेलवे केबल को क्षतिग्रस्त हुई: दक्षिण पूर्व रेलवे और पश्चिम मध्य रेलवे

दक्षिण पूर्व रेलवे और पश्चिम मध्य रेलवे प्रशासन सिग्नलिंग इलेक्ट्रिकल और दूरसंचार केबल के आसपास के क्षेत्र में खुदाई कार्य से संबंधित संयुक्त प्रक्रिया आदेश में निर्धारित शर्तों को सुनिश्चित करने में विफल रहे। इसके परिणामस्वरूप, जोनल प्रशासन केबल कटने के 537 मामलों में संविदाकारों पर ₹ 7.11 करोड़ की राशि की शास्ति नहीं लगा सका।

पैरा 3.13 पूंजीगत अवसंरचना पर निष्फल व्यय: दक्षिण पश्चिम रेलवे

दक्षिण पश्चिम रेलवे प्रशासन ने राज्य सरकार से पहुंच मार्गों के लिए भूमि की उपलब्धता सुनिश्चित किए बिना एक चार लेन ऊपरी सड़क पुल (आरओबी) के निर्माण के लिए एक संविदात्मक दायित्व से संबंधित करार किया। इसके परिणामस्वरूप पहुंच मार्गों के लिए भूमि की उपलब्धता के बिना आरओबी के निर्माण पर ₹ 16.84 करोड़ (रेलवे का हिस्सा ₹ 7.06 करोड़) की राशि का निष्फल व्यय हुआ।

पैरा 3.18 माल-भाड़ा अग्रिम योजना के लिए विकल्प चयन करने के अविवेकपूर्ण निर्णय के परिणामस्वरूप ब्याज की हानि हुई: भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड (कॉनकोर)

कॉनकॉर इंडिया लिमिटेड ने रेल मंत्रालय की मालभाड़ा अग्रिम योजना का विकल्प अपनाया और कंपनी को होने वाले लाभों का उचित मूल्यांकन किए बिना रेलवे को ₹ 3,000 करोड़ के अग्रिम का भुगतान किया। कंपनी ने अग्रिम भुगतान के लिए ₹ 2,300 करोड़ के सावधि जमा का नकदीकरण किया और 8.45 प्रतिशत की वार्षिक ब्याज दर पर ₹ 700 करोड़ का कार्यशील पूंजी ऋण लिया। बाद में, कंपनी ने योजना से बाहर होने का विकल्प चुना। इसके परिणामस्वरूप कम्पनी को ₹ 85.69 करोड़ की ब्याज राशि की हानि हुई।

पैरा 3.21 स्पेक्ट्रम प्रभारों का निष्फल भुगतान: रेलटेल

रेलटेल ने आवंटित स्पेक्ट्रम के लिए रॉयल्टी प्रभार के लिए अक्टूबर, 2006 से सितंबर, 2018 की अवधि के दौरान संचार मंत्रालय को ₹ 13.82 करोड़ का भुगतान किया। हालांकि, रेलटेल ने आवंटित स्पेक्ट्रम का उपयोग नहीं किया क्योंकि स्पेक्ट्रम के उपयोग के लिए कोई रोलआउट योजना मौजूद नहीं थी। चूंकि आवंटित स्पैक्ट्रम को उसके उपयोग के बिना अभ्यर्पित कर दिया गया था, इसलिए ₹ 13.82 करोड़ की भुगतान की गई रॉयल्टी राशि निष्फल हो गई थी।

पैरा 4.1 भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड से बिजली की खरीद के संबंध में परिहार्य व्यय : मध्य रेलवे

भारतीय रेल ने भारतीय रेल बिजली कंपनी लिमिटेड (बीआरबीसीएल) से बिजली की खरीद के प्रति ₹ 968.73 करोड़ का परिहार्य व्यय किया था। इस परिहार्य व्यय में नियत क्षमता प्रभार के लिए ₹ 463.30 करोड़ और टाटा पावर-डिस्ट्रीब्यूशन के साथ बिजली खरीद करार बंद करने और उच्च

टैरिफ पर बीआरबीसीएल से बिजली की खरीद के अविवेकपूर्ण निर्णय के कारण ₹ 505.43 करोड़ शामिल हैं।

4.2 अधिक भार के लिए शास्ति के भुगतान के कारण परिहार्य व्ययः पूर्वोत्तर रेलवे और उत्तर रेलवे

संविदा मांग की समीक्षा और इसके समय पर संशोधन के लिए रेल मंत्रालय के स्पष्ट निर्देशों के बावजूद, पूर्वोत्तर और उत्तर रेलवे प्रशासन संविदा की मांग का वास्तविक रूप से निर्धारण करने और इसके संशोधन के लिए समय पर कार्रवाई करने में विफल रहे। संविदा मांग के निर्धारण एवं समय पर संशोधन में विफलता के परिणामस्वरूप पूर्वोत्तर रेलवे द्वारा ₹ 16.87 करोड़ और उत्तर रेलवे द्वारा ₹ 15.16 करोड़ की शास्ति का परिहार्य भुगतान किया गया।

4.5 रेल मंत्रालय द्वारा पोशाक भत्ते के भुगतान के लिए निर्देश जारी करने के बाद भी पोशाक सामग्रियों की खरीद : पश्चिम मध्य रेलवे और दक्षिण मध्य रेलवे

सातवें केन्द्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों पर रेल मंत्रालय ने कर्मचारियों को पोशाक सामग्री के बदले पोशाक भत्ते के भुगतान के लिए निर्देश (अक्टूबर, 2017) जारी किए थे। हालांकि, क्षेत्रीय रेल प्रशासन ने पोशाक सामग्री के लिए मौजूदा खरीद आदेशों को रद्द/समाप्त नहीं किया और इसके बजाय पोशाक सामग्री के लिए नए क्रय आदेश जारी किए। रेल मंत्रालय के निर्देश जारी होने के बाद ₹ 1.15 करोड़ की पोशाक सामग्री की खरीद अनियमित थी। खरीदी गई पोशाक सामग्रियां भी भंडार डिपो में स्टॉक में रखी हुई थी।

31.03.2022 की स्थिति के अनुसार की गई कार्रवाई संबंधी लंबित नोट (एटीएन) पर स्थिति रिपोर्ट

क्र. स.	रिपोर्ट की संख्या एवं वर्ष	उन पैरा/ सीएंड एजी रिपोर्ट की संख्या जिन पर एटीएन प्रस्तुत किए गए हैं	पैराओं/लेखा-परीक्षा रिपोर्ट का ब्यौरा जिसमें एटीएन लंबित हैं			
			मंत्रालय द्वारा पहली बार भी नहीं भेजे गए एटीएन की संख्या	भेजे गए लेकिन टिप्पणियों के साथ लौटाए गए एटीएन की संख्या और लेखापरीक्षा को मंत्रालय की ओर से पुनः प्रस्तुत किए जाने की अपेक्षा है	एटीएन की संख्या जिन्हें लेखापरीक्षा द्वारा अंतिम रूप से जांचा गया है परन्तु मंत्रालय द्वारा लोक लेखा समिति को प्रस्तुत नहीं किया गया है	लेखा परीक्षा
1	2015 का 14, 15, 24, 29, 47, 48, और 53	50/49	0	1	0	0
2	2016 का 13, 14, 32 और 37	45/43	0	1	0	1
3	2017 का 14, 22, 36, 45 और 13	43/38	0	4	0	1
4	2018 का 1, 5, 17, और 19	44/32	0	6	1	5
5	2019 का 10 और 19	50/17	0	17	1	15
6	2020 का 2 और 8	4/1	0	3	0	0
7	2021 का 5 और 13	32/0	22	2	0	8
	कुल	**268/180**	**22**	**34**	**2**	**30**

वित्तीय विवरण
एवं परिचालनिक सांख्यिकी

विषय-सूची

वित्तीय विवरण

समेकित लाभ और हानि लेखा 160

लाभ और हानि लेखे के पूरक विवरण:

यातायात से सकल प्राप्तियां 160

साधारण संचालन व्यय 161

आरक्षित निधियों में अंशदान 161

सामान्य राजस्व को लाभांश और अन्य भुगतान 161

तुलन-पत्र 162

रेल परिसंपत्तियों का मूल्य 164

योजना में रेलवे का अंशदान-निधियों का स्रोत/निधियों का उपयोग 166

परिचालन सांख्यिकी

परिसंपत्तियां.....168

परिचालन 169

यातायात और आमदनी 170

चल स्टॉक का उपयोग 172

सामान्य 173

सांख्यिकीय संक्षेप-भारतीय रेल

वित्तीय विवरण

I

समेकित लाभ और हानि लेखा: 2021-22

2020-21 (₹ करोड़ में)	अनुषंगी विवरण		2021-22 (₹ करोड़ में)	अनुषंगी विवरण
140,70,52	I क	**सकल यातायात से प्राप्तियां**	**191,206.48**	**I क**
		साधारण संचालन व्यय		
135,844.51	I ख	(इसमें चालित लाइनों को भुगतान शामिल है)	**156,506.34**	**I ख**
		आरक्षित निधियों में अंशदान		
723.00	I ग	(मूल्यह्रास आरक्षित निधि और पेंशन निधि)	**48,100.00**	**I ग**
136,567.51		कुल संचालन व्यय	**204,606.34**	
4,003.01		यातायात से शुद्ध प्राप्ति (परिचालन लाभ)	**(-)13,399.86**	
(-)1,455.53		विविध संव्यवहार (शुद्ध)	**(-)1,624.72**	
2,547.48		**शुद्ध राजस्व (सकल लाभ)**	**(-)15,024.58**	
		घटाइए		
—	I घ	**(क) सामान्य राजस्व को लाभांश तथा अन्य भुगतान**	**—**	**I घ**
—		**(ख) आस्थगित लाभांश दायिता को भुगतान**	**—**	
$(+)2547.48		**आधिक्य (+)/कमी (—)**	**$$(-) 15,024.58**	

$ आधिक्य का विकास निधि (डीएफ) और राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) में विनियोजन किया गया था।

$$ आधिक्य का विकास निधि (डीएफ) और राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष (आरआरएसके) में विनियोजन किया गया था।

लाभ और हानि लेखे के पूरक विवरण

2020-21 (₹ करोड़ में)	I क		2021-22 (₹ करोड़ में)	I क
		सकल यातायात से प्राप्तियां कोचिंग		
		यातायात से आमदनी यात्री यातायात		
#—		पूरे किराये	#—	
#—	15,248.49	पूरे किराये से कम	#—	**39,214.40**
		पार्सल तथा अन्य कोचिंग यातायात		
1,037.06		पार्सल	**1,808.28**	
27.51		सामान	**115.97**	
1,032.17	2,096.74	अन्य	**2,975.31**	**4,899.56**
		माल यातायात से आमदनी		
54,922.59		कोयला, कोक आदि	**71,547.88**	
61,100.98		सामान्य पण्य	**67,870.02**	
673.11		अन्य यातायात	**871.62**	
1,099.10		स्थान शुल्क और विलम्ब शुल्क	**1,317.41**	
(-)563	117,231.82	वापस की गयी रकम घटाइए	**(-)510.54**	**141,096.39**
	5,938.61	**विविध (फुटकर)**		**6,067.96**
		अन्य आमदनी		
	140,515.66	**कुल सकल आय**		**191,278.31**
	(+)54.86	उचंत (प्राप्य बिल)		**(-) 71.83**
	140,570.52	**सकल यातायात से प्राप्तियां (वस्तुतः प्राप्त)**		**191,206.48**

आंकड़े उपलब्ध नहीं

2020-21 (₹ करोड़ में)	कुल का प्रतिशत		**2021-22 (₹ करोड़ में)**	**कुल का प्रतिशत**
	I ख	**साधारण संचालन व्यय**		**I ख**
8,116.76	5.98	सामान्य अधीक्षण और सेवाएं	**8,498.39**	**5.43**
15,766.34	11.61	रेलपथ तथा निर्माण कार्यों से संबंधित मरम्मत तथा अनुरक्षण	**16,320.31**	**10.43**
5,719.89	4.21	मोटिव पॉवर की मरम्मत और अनुरक्षण	**5,921.98**	**3.78**
15,670.86	11.54	सवारी और माल डिब्बों की मरम्मत और अनुरक्षण	**16,969.86**	**10.84**
8,157.82	6.01	संयंत्र और उपस्कर की मरम्मत और अनुरक्षण	**8,641.56**	**5.52**
14,447.15	10.64	परिचालन व्यय-चल स्टाक और उपस्कर	**16,746.64**	**10.70**
29,526.32	21.74	परिचालन व्यय-यातायात	**32,943.48**	**21.05**
19,509.15	14.36	परिचालन व्यय-ईंधन	**30,515.17**	**19.50**
7,922.27	5.83	कर्मचारी कल्याण और सुविधाएं	**8,278.89**	**5.29**
7,317.81	5.39	विविध संचालन व्यय	**7,538.58**	**4.82**
4,054.04	2.98	भविष्य निधि, पेंशन तथा अन्य सेवानिवृत्ति लाभ	**4,937.71**	**3.15**
136,208.41		सकल व्यय	**157,312.57**	
363.90	(-)0.27	उचंत (देय बिल)	**(-) 806.23**	**(-) 0.52**
135,844.51	100.00	साधारण संचालन व्यय (वस्तुतः संवितरित)	**156,506.34**	**100.00**
		आरक्षित निधियों में अंशदान		
200.00		मूल्यह्रास आरक्षित निधि	**—**	
523.00		पेंशन निधि	**48,100.00**	
723.00		निधि में कुल अंशदान	**48,100.00**	
136,567.51		**कुल संचालन व्यय**	**204,606.34**	
				I घ
	I घ	**सामान्य राजस्व को लाभांश और अन्य भुगतान**		
	—	दिया गया लाभांश (वर्तमान)		—
—		यात्री किराए पर कर के बदले भुगतान	—	
—	—	रेल संरक्षा निधि की सहायता के लिए	—	—
	—	**कुल देय लाभांश**		—
	—	आस्थगित लाभांश का भुगतान		—
	—	शुद्ध देय लाभांश		—

तुलन पत्र

31 मार्च, 2021 को (₹ करोड़ में)			31 मार्च, 2022 को (₹ करोड़ में)
		दायिताएं	
	क.	**ऋण पूंजी**	
*4,06,883.88		सामान्य राजकोष द्वारा अग्रिम#	**#5,08,599.65**
	ख.	**निम्नलिखित से निवेश वित्तपोषित**	
53,449.91		रेलवे पूंजी निधि	**53,449.91**
65,787.66		मूल्यह्रास आरक्षित निधि	**66,314.33**
40,104.06		विकास निधि	**41,136.71**
36,051.77		रेलवे संरक्षा निधि	**47,157.20**
15,756.05		विशेष रेलवे संरक्षा निधि	**15,756.05**
1,252.31		राजस्व	**1,252.31**
49,444.21		राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष	**74,175.75**
1,995.93		अन्य विविध स्रोत	**2,076.68**
263,841.90			**301,318.94**
	ग.	**आरक्षित**	
585.35		मूल्यह्रास आरक्षित निधि	**136.21**
1,016.55		विकास निधि	**0.65**
3,267.49		पेंशन निधि	**87.52**
413.96		रेलवे पूंजी निधि	**427.83**
512.09		रेलवे संरक्षा निधि	**6.66**
876.47		विशेष रेलवे संरक्षा निधि	**1,144.93**
222.02		रेलवे दायिता सेवा निधि	**229.46**
6,893.93			**2,033.26**
	घ.	**निक्षेप**	
40,292.15		(i) राज्य रेल भविष्य निधि	**40,226.99**
21,974.81		(ii) विविध निक्षेप	**26,639.02**
57.08		(iii) वित्तीय ऋण और अग्रिम	**65.53**
62,324.04			**66,931.54**
	ड.	**चालू दायिताएं**	
5,699.37		(i) निर्वाह न की गयी (देय मांगें)	**6,456.46**
3.25		(ii) अन्य सरकारी विभागों को देय बकाया रकम	**3.25**
5,702.62			**6,459.71**
745,646.37		**कुल जोड़**	**885,343.10**

इसमें एसआरएसएफ को 11,954.00 करोड़ रू का विनियोग आरआरएसके को 70,000.00 करोड़ रू और आरएसएफ को 32,957.03 करोड़ रू का विनियोग शामिल नहीं है।

* इसमें एमटीपी को 16,886.34 करोड़ यरू, सर्कुलर रेलवे से संबंधित 1,911.10 करोड़ रू, एसआरएसएफ को 11,954.00 करोड़ रू, आरआरएसके को 45,000.00 करोड़ रू का विनियोग आरएसएफ को 22,357.03 करोड़ का विनियोग शामिल नहीं है और डीएफसीसीआईएल में 56,617.40 करोड़ रू का निवेश तथा उधमपुर-श्रीनगर-बारामुला परियोजना (राष्ट्रीय निवेश) में 16,026.70 करोड़ रू का निवेश शामिल है।

31 मार्च, 2021 को (₹ करोड़ में)				II 31 मार्च, 2022 को (₹ करोड़ में)
			परिसंपत्तियां	
	च.		**ब्लॉक परिसंपत्तियां**	
		(i)	**अचल परिसंपत्तियां**	
34,805.18			भूमि	**43,505.54**
318,671.71			इमारतें और रेलपथ	**367,258.76**
160,983.04			चल स्टॉक	**188,145.28**
67,063.40			संयंत्र और उपस्कर	**74,099.37**
—			विविध परिसंपत्तियां	**0.01**
581,523.33			**कुल**	**673,008.96**
		(ii)	**निवेश**	
3,492.36			भण्डार-सूची	**2,392.63**
			चालू काम	
2,225.28			(कारखाना निर्माण)	**2,167.71**
-5,166.83			विविध अग्रिम (पूंजी)	**17,947.07**
550.81				**22,507.41**
		(iii)	**अन्य उपक्रमों में निवेश**	
—			सड़क परिवहन उपक्रमों में हिस्से	**—**
88,651.64			अन्य सरकारी उपक्रम	**114,402.21**
670,725.78			कुल ब्लॉक परिसंपत्तियां	**809,918.59**
	छ.		**केन्द्रीय सरकार के अधीन निधियां**	
69,217.97			(कोंट्रा - मद ग और घ)	**68,964.80**
	ज.		**चालू परिसंपत्तियां**	
1,819.72			फुटकर देनदार	**1,770.58**
			अन्य सरकारी विभागों से	
1,571.72			प्राप्य बकाया	**1,536.73**
1,216.24			यातायात संबंधी बकाया आमदनी	**2,031.46**
703.98			हस्ते रोकड़	**623.17**
390.96			वसूलनीय मांगें	**497.78**
745,646.37			**सकल जोड़**	**885,343.10**

31 मार्च, 2021 को कुल बही मूल्य

(₹ करोड़ में)

	ब्याज देय पूंजी (ऋण/ लेखा सहित)	पूंजी निधि	मूआनि एवं विनि सुधार घटक सहित	ओ एल डब्ल्यू आर	यू. एस. मशीनरी और अन्य विविध औजार	रेल संरक्षा निधि	राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष	विशेष रेल संरक्षा निधि	कुल
भूमि	**33,309.84**	**441.51**	**369.58**	**3.83**	**–**	**539.50**	**111.45**	**29.48**	**34,805.18**
संरचना संबंधी इंजीनियरी कार्य									
स्टेशन और कार्यालय	**59,213.34**	**10,069.70**	**22,221.45**	**405.74**	**0.27**	**4,705.28**	**5,008.05**	**561.84**	**102,185.67**
कारखाने और भंडार की इमारतें	**14,207.73**	**403.25**	**4,407.56**	**126.29**	**–**	**494.00**	**540.91**	**38.79**	**20,218.51**
रिहायशी इमारतें	**6,887.99**	**330.50**	**4,378.59**	**75.80**	**–**	**861.08**	**284.62**	**45.27**	**12,863.84**
रेलपथ									
संरचना	**51,963.93**	**7,212.75**	**10,394.77**	**55.60**	**0.01**	**11,142.87**	**9,070.43**	**1,558.79**	**91,399.16**
रेल-पथ का सामान	**33,329.65**	**4,598.27**	**21,317.12**	**146.39**	**–**	**6,163.70**	**21,660.72**	**6,570.15**	**93,785.98**
पुल	**15,287.39**	**1,555.91**	**6,054.93**	**36.09**	**–**	**6,706.49**	**3,673.14**	**1,494.41**	**34,809.07**
चल-स्टॉक									
रेल इंजन और अतिरिक्त बॉयलर	**37,204.41**	**10,139.39**	**8,635.53**	**3.80**	**–**	**17.87**	**1,723.14**	**1,086.84**	**58,810.98**
रेलकार और ई.एम.यू. स्टॉक सहित सवारी डिब्बे	**19,372.52**	**5,110.47**	**5,230.93**	**0.64**	**–**	**4.39**	**1,546.56**	**686.02**	**31,951.54**
माल डिब्बा	**15,128.44**	**4,750.48**	**3,646.57**	**1.04**	**–**	**1.02**	**817.50**	**985.73**	**25,330.77**
फेरी व्यवस्था	**197.53**	**81.94**	**12.28**	**0.01**	**–**	**3.15**	**22.39**	**–**	**317.31**
रेल-सह-सड़क सेवाएं	**2,549.06**	**9.34**	**1,084.87**	**21.54**	**0.23**	**1,469.11**	**665.21**	**63.09**	**5,862.48**
सार्वजनिक यातायात के लिए सड़क मोटर कारें और वाहन	**523.09**	**0.01**	**-57.49**	**–**	**–**	**1,715.64**	**-61.81**	**–**	**2,119.44**
चल स्टॉक से इतर उपस्कर (मशीनरी और संयंत्र)	**34,649.40**	**4,640.14**	**18,171.45**	**375.51**	**3.01**	**2,227.69**	**4,360.58**	**2,635.64**	**67,063.40**
उचंत (चल परिसंपत्तियां, जैसे सूचीगत सामान या भण्डार में सामान)@									
भण्डार उचंत	**3,448.38**	**–**	**23.57**	**–**	**–**	**–**	**20.41**	**–**	**3,492.36**
निर्माण उचंत	**2,225.28**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**2,225.28**
विविध अग्रिम	**12,865.44**	**20.53**	**0.01**	**–**	**1,992.40**	**–**	**–**	**–**	**14,878.39**
सरकारी वाणिज्यिक उपक्रमों के हिस्सों में निवेश-सड़क सेवाएं	**53,754.67**	**2,984.39**		**0.01**	**–**	**–**	**0.20**	**–**	**56,739.28**
सरकारी वाणिज्यिक तथा सार्वजनिक उपक्रमों के हिस्सों में निवेश	**30,811.02**	**1,101.33**	**0.01**	**0.01**	**–**	**–**	**–**	**–**	**31,912.36**
जोड़	**426,929.10**	**53,449.91**	**105,891.72**	**1,252.31**	**1,995.93**	**36,051.77**	**49,444.21**	**15,756.05**	**690,771.00**

नोट: @ इसमें महानगर परिवहन परियोजना (रेलें) से संबंधित ₹16,886.34 करोड़ और सर्कुलर रेलवे से संबंधित ₹1,911.109 करोड़, उधमपुर-श्रीनगर-बारामुला परियोजना (राष्ट्रीय निवेश) के ₹16,026.70 करोड़, डीएफसीसीआईएल में ₹56,617.40 करोड़ का पूंजी निवेश शामिल है और वि.रे.सं.नि के विनियोग से संबंधित ₹11,954.00 करोड़ शामिल नहीं है।

31 मार्च, 2022 को कुल बही मूल्य

(₹ करोड़ में)

	ब्याज देय पूंजी (ऋण/ लेखा सहित)	पूंजी निधि	मूआनि एवं विनि सुधार घटक सहित	ओ एल डब्ल्यू आर	यू. एस. मशीनरी और अन्य विविध औजार	रेल संरक्षा निधि	राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष	विशेष रेल संरक्षा निधि	कुल
भूमि	**41,896.58**	**441.51**	**378.54**	**3.83**	**–**	**558.73**	**196.87**	**29.48**	**43,505.54**
संरचना संबंधी इंजीनियरी कार्य									
स्टेशन और कार्यालय	**73,574.73**	**8,404.82**	**26,722.10**	**405.74**	**0.27**	**6,122.00**	**6,200.80**	**561.84**	**121,992.31**
कारखाने और भंडार की इमारतें	**14,003.82**	**403.25**	**5,030.75**	**126.29**	**–**	**669.12**	**888.29**	**38.79**	**21,160.31**
रिहायशी इमारतें	**7,342.18**	**330.50**	**4,392.26**	**75.80**	**–**	**1,006.13**	**184.10**	**45.27**	**13,376.24**
रेलपथ									
संरचना	**59,930.57**	**6,684.08**	**8,901.92**	**55.60**	**0.01**	**15,177.87**	**14,093.77**	**1,558.79**	**106,402.61**
रेल-पथ का सामान	**34,769.45**	**4,598.24**	**21,384.59**	**146.39**	**–**	**7,890.08**	**33,872.53**	**6,570.15**	**109,231.44**
पुल	**16,345.04**	**1,555.91**	**5,282.74**	**36.09**	**–**	**8,536.77**	**5,296.97**	**1,494.41**	**38,547.93**
चल-स्टॉक									
रेल इंजन और अतिरिक्त बॉयलर	**45,579.11**	**10,139.39**	**8,571.96**	**3.80**	**–**	**17.87**	**2,833.45**	**1,086.84**	**68,232.42**
रेल कार और ई.एम.यू. स्टॉक सहित सवारी डिब्बे	**22,830.73**	**5,110.67**	**4,908.13**	**0.64**	**–**	**4.39**	**1,758.30**	**686.02**	**35,298.89**
माल डिब्बे	**20,132.51**	**4,750.38**	**3,615.36**	**1.04**	**–**	**9.17**	**1,679.70**	**985.73**	**31,173.90**
फेरी व्यवस्था	**251.04**	**81.94**	**12.28**	**0.01**	**–**	**3.15**	**77.15**	**–**	**425.57**
रेल-सह-सड़क सेवाएं	**2,886.73**	**9.11**	**1,087.83**	**21.56**	**0.23**	**2,255.99**	**1,013.96**	**63.09**	**7,338.50**
सार्वजनिक यातायात के लिए सड़क मोटर कारें और वाहन	**606.16**	**0.01**	**-33.26**	**–**	**–**	**1,715.64**	**-64.60**	**–**	**2,223.94**
चल स्टॉक से इतर उपस्कर (मशीनरी और संयंत्र)	**37,747.62**	**6,833.85**	**17,172.22**	**375.51**	**3.01**	**3,190.19**	**6,141.33**	**2,635.64**	**74,099.37**
उचंत (चल परिसंपत्तियां, जैसे सूचीगत सामान या भण्डार में सामान)@									
भण्डार उचंत	**2,366.03**	**–**	**23.60**	**–**	**–**	**0.08**	**2.93**	**–**	**2,392.63**
निर्माण उचंत	**2,167.71**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**2,167.71**
विविध अग्रिम	**15,853.38**	**20.53**	**0.01**	**–**	**2,073.15**	**–**	**–**	**–**	**17,947.07**
सरकारी वाणिज्यिक उपक्रमों के हिस्सों में निवेश-सड़क सेवाएं	**79,505.24**	**2,984.39**		**0.01**	**–**	**–**	**0.20**	**–**	**82,489.85**
सरकारी वाणिज्यिक तथा सार्वजनिक उपक्रमों के हिस्सों में निवेश	**30,811.02**	**1,101.33**	**0.01**	**0.01**	**–**	**–**	**–**	**–**	**31,912.36**
जोड़	**508,599.63**	**53,449.91**	**107,451.04**	**1,252.31**	**2,076.68**	**47,157.20**	**74,175.75**	**15,756.05**	**809,918.58**

नोट: @ इसमें वि.रे.सं.नि. के विनियोग से संबंधित ₹11,954.00 करोड़ शामिल नहीं है।

योजना में रेलों का अंशदान:

स्त्रोत/निधियों का उपयोग

2020-21 (₹ करोड़ में)	निधियों का स्त्रोत	2021-22 (₹ करोड़ में)
	आंतरिक स्त्रोत से सृजन	
2,547.48	वर्ष में आधिक्य (+)	**0.00**
	राजस्व और पूंजी से आरक्षित निधियों में अंशदान	
400.00	मूल्यह्रास आरक्षित निधि	**200.00**
0.00	विशेष रेलवे संरक्षा निधि	**0.00**
0.00	पूंजी निधि	**0.00**
32,086.04	पेंशन निधि (शुद्ध)	**(-) 3235.24**
0.00	रेल संरक्षा निधि	**0.00**
0.00	रा.रे.सं.को.	**0.00**
-349.80	निधि शेषों पर ब्याज	**105.21**
34,683.73	कुल आंतरिक रोकड़ शेष	**(-) 2930.03**
	सामान्य राजस्व से ऋण (लाभांश संवितरित)	
14,296.04*	(क) पूंजी लेखे पर	**81,670.53**
	(ख) अस्थायी ऋणों के रूप में:	
—	(i) आरक्षित निधि	**0.00**
—	(ii) विकास निधि	**0.00**
—	(iii) पूंजी निधि	**0.00**
	सामान्य राजस्व से अंशदान (ब्याज रहित)	**—**
—	(क) एस.आर.एस.एफ. के लिए	**0.00**
0.00	(ख) आर.एस.एफ. के लिए	**20,600.00****
—	(ग) राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष के कारण	**25,000.00**
14,296.04	सामान्य राजस्व से प्राप्त कुल अंशदान	**127,270.53**
48,979.77	**निधियों का समग्र स्त्रोत**	**124,340.50**

**इसमें ₹15,629.65 करोड़ (डीएफसीआईएल) शामिल नहीं है।

**रे.सं.नि. से रा.रे.सं.को. ₹10,000 करोड़ का अंतरण शामिल है।

IV

2020-21 (₹ करोड़ में)	निधियों का उपयोग	2021-22 (₹ करोड़ में)
	नयी परिसम्पत्तियों की खरीद और वर्तमान परिसम्पत्तियों का बदलाव	
	निम्नलिखित को प्रभारित खरीद :	
14,296.04	पूंजी	**81,670.53**
0.00	रेलवे पूंजी निधि	**—**
1,075.89	विकास निधि	**1,032.65**
(-)2.9	रेलवे संरक्षा निधि	**21,105.43**
314.25	राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष	**24,731.54**
0.00		**—**
	चालू लाइन निर्माण (राजस्व)	
671.92	मूल्यह्रास आरक्षित निधि को प्रतिस्थापन प्रभार	**661.02**
16,355.20	कुल निवेश	**129,201.17**
	निम्नलिखित के लिए प्राप्त ऋणों की अदायगी :	
—	विकास निधि	**—**
—	रेलवे पूंजी निधि	**—**
	अस्थायी ऋणों पर दिया गया ब्याज	
—	विकास निधि	**—**
—	रेलवे पूंजी निधि	**—**
32,624.57	निधि शेषों में वृद्धि (+)/कमी (-)	**(-)4,860.68**
48,979.77	**निधियों का कुल उपयोग**	**1,24,340.50**
	नोट:	
(-)25,730.62	1 अप्रैल को सभी निधियों में अथशेष	**6,893.95**
6,893.95	31 मार्च को इतिशेष	**2,033.27**
	वृद्धि (+) कमी (–)	
32,624.57	शेष का ब्यौरा इस प्रकार है:	**(-) 4,860.38**
(-) 248.20	मूल्यह्रास आरक्षित निधि	**(-) 449.13**
497.26	विकास निधि	**(-) 1,015.90**
31,665.95	पेंशन निधि	**(-) 3179.97**
13.61	रेल पूंजी निधि	**13.87**
2.90	रेल संरक्षा निधि	**(-)505.43**
685.75	राष्ट्रीय रेल संरक्षा कोष	**268.45**
7.30	ऋण सेवा निधि	**7.44**
32,624.57	**जोड़**	**(-)4,860.68**

2020-21				2021-22		
बड़ी लाइन	मीटर लाइन	छोटी लाइन सहित जोड़	**मार्ग/रेलपथ किलोमीटर (000)** **मार्ग किलोमीटर**	बड़ी लाइन	मीटर लाइन	छोटी लाइन सहित जोड़
44.80	–	44.80	विद्युतीकृत	**50.39**	**–**	**50.39**
64.40	2.11	68.10	कुल	**65.09**	**1.66**	**68.04**
			चालित रेलपथ किलोमीटर			
74.53	–	74.53	विद्युतीकृत	**82.65**	**–**	**82.65**
97.27	2	100.87	कुल	**99.93**	**1.60**	**102.83**
			कुल रेलपथ किलोमीटर			
91.77	–	91.77	विद्युतीकृत	**100.67**	**–**	**100.67**
122.70	2.19	126.61	कुल	**125.19**	**1.69**	**128.31**
7,067	118	7,337	**स्टेशनों की संख्या**	**7,099**	**110**	**7,308**
			चल स्टॉक (यूनिटों में)			
			रेल इंजन			
–	26	39	भाप	**–**	**26**	**39**
4	–	86	डीजल हाईड्रोलिक एवं यांत्रिक	**4**	**–**	**84**
4,964	54	5,022	डीजल बिजली	**4,616**	**45**	**4,663**
7,587	–	7,587	बिजली	**8,429**	**–**	**8,429**
			सवारी डिब्बे			
58,064	368	58,760	हॉल्ड रेल इंजन	**60,327**	**353**	**60,986**
7,185	–	7,185	ई.एम.यू. ट्रेलर	**7,912**	**–**	**7,912**
3,806	–	3,806	ई.एम.यू. मोटर कोच	**3,861**	**–**	**3,861**
1,965		1,965	डेमू/डीएचएमयू	**1,969**		**1,969**
8*	3	20*	रेल कार	**7**	**2**	**16**
			सीटें/शायिकाएं (000)			
793.46*	0.10	793.57*	वातानुकूलित	**928.50**	**0.11**	**928.61**
109.84*	–	109.84*	वातानुकूलित कुर्सी-यान	**109.22**	**0.12**	**109.34**
0.20	0.20	1.60	पहला दर्जा	**0.13**	**0.17**	**1.68**
3,364.70	19	3,398.10	दूसरा दर्जा	**3,411.55**	**18.07**	**3,439.08**
1,350.80	–	1,350.80	ई.एम.यू. ट्रेलर (सभी दर्जे)	**1,390.84**	**–**	**1,390.84**
606.70	–	606.7	ई.एम.यू. मोटर कोच (सभी दर्जे)	**597.53**	**–**	**597.53**
159.9		159.90	डेमू/डीएचएमयू	**174.07**		**174.07**
0.40	0.20	0.80	रेल कार (सभी दर्जे)	**0.36**	**0.19**	**0.67**
5,787	44	5,875	अन्य कोचिंग वाहन (यूनिटों में) (ब्रेक यान सहित)	**7,530**	**44**	**7,590**
2,186	42	2,245	रेल सेवा वाहन (यूनिटों में)	**2,456**	**41**	**2,513**
			माल डिब्बे (000)			
67	1	68	बंद माल डिब्बे	**70**	**1**	**71**
194.50	0.10	194.60	खुले माल डिब्बे	**204.00**	**0.07**	**204.10**
24.30	0.20	24.05	मवेशी-माल डिब्बे, विस्फोटकों के लिए माल डिब्बे, टिम्बर रेल माल डिब्बे, टंकी और विविध माल डिब्बे।	**25.74**	**0.21**	**25.95**
15.90	0.10	16	विभागीय माल डिब्बे (ब्रेक यान सहित)	**18.19**	**0.10**	**18.30**
			फैरी स्टॉक			
–	–	–	पॉवर वेसेल	**–**	**–**	**–**
–	–	–	डम्प क्राफ्ट	**–**	**–**	**–**

*संशोधित

VI ख

(आंकड़े मिलियन में)

2020-21				2021-22		
बड़ी लाइन	मीटर लाइन	छोटी लाइन सहित जोड़	गाड़ी किमी.	बड़ी लाइन	मीटर लाइन	छोटी लाइन सहित जोड़
			सवारी और मिली-जुली गाड़ियों का अनुपात			
—	0.01	0.02*	भाप	—	0.02	
44.56	0.03	44.59	डीजल	148.87	0.52	149.43
150.11*	—	348.79	विद्युत	361.97	—	361.97
37.86	—	37.86	विद्युत मल्टीपल यूनिट	51.00	—	51.00
35.55	—	35.55	मेमू	110.72	—	110.72
—	—	—	डीएचएमयू	—	—	—
0.72*	—	0.72*	डेमू	5.02	—	5.02
—	—	0.04	रेल कार	—	—	0.04
0.04	0.04	0.08	रेल बस	0.04	0.01	0.06
			माल व मिली-जुली गाड़ियों का अनुपात			
—	—	—	भाप	—	—	—
112.75*	—	112.75*	डीजल	117.17	—	117.17
304.87	—	304.87	विद्युत	362.57	—	362.57
			विभागीय			
—	—	0.01	भाप	—	—	0.01
3.73	0.01*	3.74	डीजल	1.77	—	1.77
4.25	—	4.25	विद्युत	2.50	—	2.50
0.23	—	0.23	विद्युत मल्टीपल यूनिट	0.26	—	0.26
1.82	—	1.82	मेमू	0.33	—	0.33
			शटिंग तथा अन्य इंजन किलोमीटर			
			शटिंग			
—	—	—	भाप	—	—	—
29.78	—	29.79	डीजल	34.94	0.03	34.97
11.36	—	11.36	विद्युत	15.63	—	15.63
			लाइट, अपेक्षित सहायता, सहायता अपेक्षित नहीं है, साइडिंग और विभागीय			
—	—	—	भाप	—	—	—
134.74*	—	134.74*	डीजल	167.63	0.01	167.64
289.84*	—	289.84*	विद्युत	333.96	—	333.96
			इंजन किलोमीटर (ईएमयू और रेल कारों को छोड़कर)			
			सवारी तथा मिली-जुली गाड़ियों का अनुपात			
—	0.01	0.01	भाप	—	0.02	0.04
56.18	0.03	56.22	डीजल	180.87	0.57	181.48
154.33*	—	154.33*	विद्युत	385.34	—	385.34
			माल तथा मिलीजुली गाड़ियों का अनुपात			
—	—		भाप	—	—	—
265.43*	—	265.43*	डीजल	287.42	—	287.42
601.58*	—	601.58*	विद्युत	688.45	—	688.45
			विभागीय			
—	0.01	0.01	भाप	—	0.01	0.01
4.10	—	4.11	डीजल	2.13	—	2.13
4.54	—	4.54	विद्युत	2.86	—	2.86
			कुल			
—	0.02	0.02	भाप	—	0.04	0.05
325.75*	0.04	325.75*	डीजल	470.42	0.57	471.03
760.45*	—	760.45*	विद्युत	1,076.65	—	1,076.65
			वाहन किलोमीटर			
7,010.07*	0.34	7011.88*	कोचिंग वाहन	16,421.05	5.37	16,436.78
879.65	—	879.65	बिजली गाड़ियों के सवारी डिब्बे	1,731.26	—	1,731.26
90.98	—	90.98	मेमू	527.36	—	527.36
—	—	—	डीएचएमयू	—	—	—
75.50	—	75.50	डेमू	417.38	—	417.38
—	—	0	रेल कार	—	—	0
0	0	0	रेल बस	0	0	0
			माल डिब्बा किलोमीटर			
11,864.85*	—	11,864.85*	लदे हुए	14,073.38	—	14,073.38
19,021.49*	—	19,021.49*	कुल	22,116.03	—	22,116.03
62.40*	—	62.40*	कुल से लदे हुए का प्रतिशत	63.60	—	63.60

*संशोधित

2020-21 बड़ी लाइन	2020-21 मीटर लाइन	2020-21 छोटी लाइन सहित जोड़	यात्री यातायात प्रारंभिक यात्री (मिलियन में)	2021-22 बड़ी लाइन	2021-22 मीटर लाइन	2021-22 छोटी लाइन सहित जोड़
			उपनगरीय			
38.18	—	38.18	पहला दर्जा	**120.55**	**0.00**	**120.55**
879.07	—	879.07	दूसरा दर्जा	**2,048.28**	**0.00**	**2,048.28**
917.26	—	917.26	कुल उपनगरीय	**2,168.83**	**0.00**	**2,168.83**
			अनुपनगरीय			
1.06	—	1.06	वातानुकूल पहला दर्जा	**3.18**	**0.00**	**3.18**
8.40	0.00	8.40	वातानुकूल शयनयान	**23.20**	**0.00**	**23.20**
32.44	—	32.44	वातानुकूल 3-टीयर	**103.19**	**0.00**	**103.19**
0.12	0.00	0.14	पहला दर्जा	**0.45**	**0.01**	**0.62**
6.64	—	6.65	वातानुकूल कुर्सीयान	**21.85**	**0.02**	**21.92**
			शयनयान दर्जा			
103.07	0.00	103.07	मेल/एक्सप्रेस	**293.28**	**0.00**	**293.28**
7.83	—	7.83	साधारण	**0.45**	**0.00**	**0.45**
			दूसरा दर्जा			
113.05	0.01	113.12	मेल/एक्सप्रेस	**588.83**	**0.52**	**589.92**
57.81	2.60	60.41	साधारण	**313.04**	**0.88**	**314.25**
330.45	2.61	333.15	कुल गैर उपनगरीय	**1,347.47**	**1.43**	**1,350.01**
1,247.72	2.61	1,250.41	कुल-उपनगरीय और गैर उपनगरीय	**3,516.30**	**1.43**	**3,518.84**
			यात्री किलोमीटर (मिलियन में)			
			उपनगरीय			
1,367.78	—	1,367.78	पहला दर्जा	**4,155.44**	**0.00**	**4,155.44**
28,707.04	—	28,707.04	दूसरा दर्जा	**65,642.59**	**0.00**	**65,642.59**
30,074.83	—	30,074.83	कुल उपनगरीय	**69,798.03**	**0.00**	**69,798.03**
			गैर उपनगरीय			
742.79	—	742.79	वातानुकूल पहला दर्जा	**1,905.20**	**0.00**	**1,905.27**
7,608.63	—	7,608.63	वातानुकूल शयनयान	**18,535.48**	**0.00**	**18,535.48**
32,173.66	—	32,173.66	वातानुकूल 3-टीयर	**90,487.56**	**0.00**	**90,487.56**
7.49	-0.10	7.50	पहला दर्जा	**28.28**	**0.39**	**37.23**
2,151.94	—	2,152.92	वातानुकूल कुर्सीयान	**6,597.49**	**0.34**	**6,602.43**
			शयनयान दर्जा			
98,476.97	0.14	98,476.55	मेल/एक्सप्रेस	**225,636.96**	**0.00**	**225,636.96**
-14.23	0.00	-14.23	साधारण	**39.33**	**0.00**	**39.33**
			दूसरा दर्जा			
55,437.75	6.61	55,447.36	मेल/एक्सप्रेस	**158,759.30**	**30.82**	**158,819.39**
4,323.77	132.42	4,456.02	साधारण	**18,279.16**	**69.15**	**18,354.85**
200,908.80	139.06	201,051.23	कुल अनुपनगरीय	**520,268.76**	**100.70**	**520,418.50**
230,983.63	139.06	231,126.06	जोड़-उपनगरीय और गैर उपनगरीय	**590,066.79**	**100.70**	**590,216.53**
			औसत गमन दूरी (किमी)			
			गैर उपनगरीय			
35.80	—	35.80	पहला दर्जा	**34.50**	**0.00**	**34.50**
32.70	—	32.70	दूसरा दर्जा	**32.00**	**0.00**	**32.00**
32.80	—	32.80	कुल उपनगरीय	**32.20**	**0.00**	**32.20**
			अनुपनगरीय			
697.20	—	697.90	वातानुकूल पहला दर्जा	**598.60**	**0.00**	**598.40**
903.70	—	905.10	वातानुकूल शयनयान	**798.80**	**—**	**798.90**
991.70	—	991.70	वातानुकूल 3-टीयर	**876.90**	**0.00**	**876.90**
60.80	51.20	53.50	पहला दर्जा	**62.70**	**32.90**	**60.40**
323.80	—	323.40	वातानुकूल कुर्सीयान	**301.90**	**0.00**	**301.10**
			शयनयान दर्जा			
955.10	1,460.00	955.40	मेल/एक्सप्रेस	**769.40**	**—**	**769.40**
-1.80	—	-1.80	साधारण	**87.10**	**—**	**87.10**
			दूसरा दर्जा			
488.80	380.20	490.20	मेल/एक्सप्रेस	**269.60**	**57.70**	**269.20**
74.50	50.90	73.80	साधारण	**58.40**	**65.20**	**58.40**
606.80	53.10	603.50	कुल गैर उपनगरीय	**386.10**	**61.90**	**385.50**
185.00	53.10	184.80	जोड़-उपनगरीय और गैर उपनगरीय	**167.80**	**61.90**	**167.70**

*संशोधित

2020-21 बड़ी लाइन	2020-21 मीटर लाइन	2020-21 छोटी लाइन सहित जोड़	यात्री यातायात से आमदनी (₹ करोड़ में)	2021-22 बड़ी लाइन	2021-22 मीटर लाइन	2021-22 छोटी लाइन सहित जोड़
			उपनगरीय			
58.86	—	58.86	पहला दर्जा	**179.12**	**—**	**179.12**
530.43	—	530.43	दूसरा दर्जा	**1,190.85**	**—**	**1,190.85**
589.30	—	589.30	कुल उपनगरीय	**1,369.97**	**—**	**1,369.97**
			गैर –उपनगरीय			
260.67	—	260.67	वातानुकूल पहला दर्जा	**635.63**	**—**	**635.69**
1,472.01	—	1,472.01	वातानुकूल शयनयान	**3,385.12**	**—**	**3,385.12**
4,750.48	—	4,750.48	वातानुकूल 3-टियर	**12,225.21**	**—**	**12,225.21**
1.28	-0.03	2.65	पहला दर्जा	**3.60**	**0.52**	**14.44**
390.27	—	390.47	वातानुकूल कुर्सीयान	**1,161.18**	**0.53**	**1,163.36**
			शयनयान दर्जा			
5,435.90	0.01	5,435.88	मेल/एक्सप्रेस	**12,848.79**	**0.00**	**12,848.79**
-1.54	0.00	-1.54	साधारण	**2.51**	**0.00**	**2.51**
			दूसरा दर्जा			
2,130.93	0.35	2,131.53	मेल/एक्सप्रेस	**7,164.71**	**2.60**	**7,169.58**
213.24	3.74	216.99	साधारण	**394.85**	**3.62**	**399.72**
14,653.28	4.08	14,659.18	कुल गैर-उपनगरीय	**37,821.60**	**7.27**	**37,844.42**
15,242.59	4.08	15,248.48	जोड़-उपनगरीय और गैर-उपनगरीय	**39,191.57**	**7.27**	**39,214.39**
			औसत दर/यात्री किलोमीटर (पैसों में)			
			उपनगरीय			
43.0	—	43.0	पहला दर्जा	**43.1**	**—**	**43.1**
18.5	—	18.5	दूसरा दर्जा	**18.1**	**—**	**18.1**
19.6	—	19.6	सभी दर्जे (उपनगरीय)	**19.6**	**—**	**19.6**
			अनुपनगरीय			
350.9	—	350.9	वातानुकूल पहला दर्जा	**333.6**	**—**	**333.6**
193.5	—	193.5	वातानुकूल शयनयान	**182.6**	**—**	**182.6**
147.7	—	147.7	वातानुकूल 3-टियर	**135.1**	**—**	**135.1**
171.2	283.6	354.5	पहला दर्जा	**127.3**	**1343.0**	**387.8**
181.4	—	181.4	वातानुकूल कुर्सीयान	**176.0**	**—**	**176.2**
			शयनयान दर्जा			
55.2	63.7	55.2	मेल/एक्सप्रेस	**56.9**	**—**	**56.9**
108.3	100	108.3	साधारण	**63.7**	**—**	**63.7**
			दूसरा दर्जा			
38.4	54.4	38.4	मेल/एक्सप्रेस	**45.1**	**84.3**	**45.1**
49.3	28.3	48.7	साधारण	**21.6**	**52.4**	**21.8**
72.9	29.4	72.9	सभी दर्जे (अनुपनगरीय)	**72.7**	**72.2**	**72.7**
66.0	29.4	66.0	जोड़-उपनगरीय और अनुपनगरीय	**66.4**	**72.2**	**66.4**
			माल यातायात			
			प्रारंभिक टन (000' में)			बड़ी लाइन का जोड़
1,230,944.00	—	1,230,944.00	राजस्व उपार्जक	**1,415,869.00**	**—**	**1,415,869.00**
2,905.00	—	2,905.00	गैर राजस्व	**2,974.00**	**—**	**2,974.00**
1,233,849.00	—	1,233,849.00	कुल	**1,418,843.00**	**—**	**1,418,843.00**
			शुद्ध टन किलोमीटर (मिलियन में)			
719,762.00	—	719,162.00	राजस्व उपार्जक	**871,816.00**	**—**	**871,816.00**
292.00	—	292.00	गैर राजस्व	**296.00**	**—**	**296.00**
720,054.00	—	720,054.00	कुल	**872,112.00**	**—**	**872,112.00**
115,738.00		115,738.00	ढोये गये माल यातायात से आमदनी (₹ करोड़ में)	**139,287.00**		**139,287.00**
			औसत गमन दूरी (किलोमीटर में)			
585.00	—	585.00	राजस्व उपार्जक	**616.00**	**—**	**616.00**
100.00	—	100.00	गैर राजस्व	**100.00**	**—**	**100.00**
584.00	—	584.00	कुल	**615.00**	**—**	**615.00**
160.80	—	160.80	औसत दर/टन किलोमीटर (पैसों में)	**159.77**	**—**	**159.77**

*संशोधित

चल स्टॉक का उपयोग

VI घ

2020-21				2021-22		
बड़ी लाइन	मीटर लाइन	छोटी लाइन	**वाहन और माल डिब्बों का उपयोग :**	बड़ी लाइन	मीटर लाइन	छोटी लाइन
			वाहन किलोमीटर/वाहन दिन			
185	3*	14	सवारी वाहन	**411**	**27**	**77**
439	0	41	अन्य कोचिंग वाहन	**363**	**35**	**2**
170.1	–	–	माल डिब्बा किलोमीटर/माल डिब्बा दिन	**211.50**	**–**	**–**
5.43	–	–	माल डिब्बा फेरा (दिन)	**4.74**		
6,861	–	–	शुद्ध टन किलोमीटर/माल डिब्बा दिन	**8,384**	**–**	**–**
68.8	–	–	चालन में औसत माल डिब्बा भार (टन) (8-पहियों के हिसाब से)	**62.9**	**–**	**–**
			माल गाड़ियों की औसत रफ्तार (किलोमीटर प्रति घंटा)			
			थ्रू माल गाड़ियां			
–	–	–	भाप	**–**	**–**	**–**
40.6	–	–	डीजल	**36.5**	**–**	**–**
45.8	–	–	बिजली	**38.1**	**–**	**–**
43.2	–	–	सभी कर्षण	**37.8**	**–**	**–**
			सभी माल गाड़ियां			
–	–	–	भाप	**–**	**–**	**–**
40.6	–	–	डीजल	**36.5**	**–**	**–**
45.8	–	–	बिजली	**38.1**	**–**	**–**
43.2	–	–	सभी कर्षण	**37.8**	**–**	**–**
			इंजन का उपयोग			
			लाइन पर इंजन कि.मी./दिन/इंजन			
–	10	2*	भाप	**–**	**10**	**12**
201*	15*	3*	डीजल	**807**	**27**	**19**
526*	–	–	बिजली	**445**	**–**	**–**
			लाइन पर शुद्ध टन किलोमीटर/माल इंजन दिन			
–	–	–	भाप	**–**	**–**	**–**
210,990*	–	–	डीजल	**261,932**	**–**	**–**
370,520*	–	–	बिजली	**381,507**	**–**	**–**
			प्रयोग में शुद्ध टन किलोमीटर/माल इंजन दिन			
–	–	–	भाप	**–**	**–**	**–**
256,074*	–	–	डीजल	**492,528**	**–**	**–**
419,324*	–	–	बिजली	**399,744**	**–**	**–**
			शुद्ध टन कि.मी/माल इंजन			
13,693*	–	–	घंटा (सभी कर्षण)	**14,520**	**–**	**–**
			माल गाड़ियों का औसत भार (टन)			
1,738	–	–	शुद्ध भार	**1,817**	**–**	**–**
2,925	–	–	सकल भार (इंजन के वजन सहित)	**3,094**	**–**	**–**

*संशोधित

2020-21 बड़ी लाइन	2020-21 मीटर लाइन	2020-21 छोटी लाइन सहित जोड	घनत्व	2021-22 बड़ी लाइन	2021-22 मीटर लाइन	2021-22 छोटी लाइन सहित जोड़
			गाड़ी किलोमीटर प्रतिदिन चालित			
18.67*	0.10	18.01*	रेलपथ किलोमीटर प्रतिदिन	**29.04**	**1.00**	**28.25**
8.99*	0.05	8.60*	यात्री गाड़ी किलोमीटर प्रतिदिन चालित रेलपथ किलोमीटर प्रतिदिन	**18.89**	**0.92**	**18.29**
15.38*	0.02	14.67	माल गाड़ी प्रतिदिन चालित रेलपथ	**15.90**	**0.04**	**15.40**
			चल स्टॉक की मरम्मत- (निष्क्रिय प्रतिशत)			
9.77	31.90	8.78	रेल इंजन	**9.79**	**11.40**	**7.33**
6.17	10.36	6.20	सवारी डिब्बे	**5.68**	**13.50**	**5.75**
5.22	—	5.38	अन्य कोचिंग वाहन	**5.55**	**—**	**5.48**
10.00	—	10.00	ईएमयू के डिब्बे	**10.40**	**—**	**10.40**
4.52	85.71	3.45	माल डिब्बे	**3.13**	**0.95**	**3.13**
			रेल इंजनों में ईंधन की खपत			
—	—	1.00	कोयला (000 टन)	**—**	**—**	**1.00**
1,131.00*	—	1,131.00*	डीजल तेल (000 किलोमीटर)	**1,459.00**	**1.44**	**1,463.00**
14,092.00	—	14,092.00	बिजली (मिलियन किलोवाट घंटा)	**21,700.58**	**—**	**21,700.58**
			ई.एम.यू. द्वारा बिजली खपत			
5,566.00	—	5,566.00	उपनगरीय सेवा (मिलियन किलोवाट घंटा)	**10,425.00**	**—**	**10,425.00**
			प्रति 1000 सकल टन किलोमीटर/खपत			
			सवारी तथा मिश्रित का अनुपात			
—	—	204.0*	कोयला (किलोग्राम)	**—**	**—**	**204.00**
3.31*	5.84	3.32*	डीजल तेल (लीटर)	**3.33**	**7.15**	**3.34**
15.60	—	15.60	बिजली (कि.वा.घं.)	**21.60**	**—**	**21.60**
—	—	—	माल तथा मिश्रित का अनुपात कोयला (किलोग्राम)	**—**	**—**	**—**
1.92	—	1.92	डीजल तेल (लीटर)	**1.75**	**—**	**1.75**
7.09	—	7.09	बिजली (कि.वा.घं.)	**7.29**	**—**	**7.29**

वर्ग क और ख	वर्ग ग	वर्ग घ	जोड़	कार्मिक	वर्ग क और ख	वर्ग ग	वर्ग घ	जोड़
				संख्या (000)				
14.26*	1,163.27	–	1,177.53	चालू लाइन	**14.00**	**1,135.61**	**–**	**1,149.61**
1.78	13.61	–	15.39	निर्माण	**1.71**	**12.96**	**–**	**14.67**
0.97	41.01*	–	41.98	उत्पादन इकाईयाँ	**0.95**	**39.87**	**–**	**40.82**
1.54*	6.28*	–	7.82*	रेलवे बोर्ड तथा अन्य रेलवे कार्यालय	**1.66**	**6.12**	**–**	**7.78**
18.55*	1,224.17*	–	1242.72*	कुल	**18.32**	**1,194.56**	**–**	**1212.88**
5,693.80	1,34,125.05*	–	1,39,818.25*	कुल वेतन (₹ करोड़ में)	**6,520.39**	**145,233.63**	**–**	**151,754.02**
3,057.40	1,222.51	–	1,124.42*	प्रति कर्मचारी औसत वार्षिक वेतन (₹000 में)	**3,556.00**	**1,268.00**	**–**	**1,251.00**
				भण्डार की खरीद (₹ करोड़ में)				
	49,639*			स्वदेशी		**48,055**		
				आयातित				
	383*			प्रत्यक्ष		**227**		
	70*			भारत में खरीद		**432**		
	50,092*			**जोड़**		**48,714**		

*संशोधित



सांख्यिकी एवं अर्थ निदेशालय, रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड)
भारत सरकार, नई दिल्ली द्वारा प्रकाशित