

भारत सरकार
रेल मंत्रालय

लोक सभा
24.07 2024.के

अतारांकित प्रश्न सं. 415 का उत्तर

भारतीय रेल पर ऋण का भार

415. सुश्री एस. जोतिमणि:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) वर्ष 2014 से भारतीय रेल द्वारा बताए गए लाभ/हानि का वर्ष-वार ब्यौरा क्या है;
- (ख) वर्ष 2014 से भारतीय रेल पर ऋण का भार (रुपयों में) कितना है;
- (ग) क्या सरकार को भारतीय रेल के वित्तीय स्थिति के 'चिंताजनक क्षेत्र' में प्रवेश करने के बारे में नियंत्रक और महालेखापरीक्षक के निष्कर्षों की जानकारी है;
- (घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा राजस्व के सृजन और वित्तीय प्रबंधन सुनिश्चित करने की दिशा में क्या कदम उठाए गए हैं; और
- (ड.) सरकार का विचार रेल पटरियों, सिगनल प्रणालियों, विद्युत प्रणालियों आदि सहित वर्तमान रेल अवसंरचना का किस प्रकार आधुनिकीकरण करने का है?

उत्तर

रेल, सूचना और प्रसारण एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री
(श्री अश्विनी वैष्णव)

(क) से (ड.): विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

भारतीय रेल पर ऋण का भार के संबंध में दिनांक 24.07.2024 को लोक सभा में सुश्री एस. जोतिमणि के अतारांकित प्रश्न सं. 415 के भाग (क) से (ड.) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क) से (घ) भारतीय रेल का एक बड़ा सामाजिक दायित्व है। यह यात्रियों को यात्रा आदि हेतु भारी मात्रा में सब्सिडी प्रदान करती है। वित्त वर्ष 2022-23 में सामाजिक सेवा दायित्व पर 40,190 करोड़ रुपये का व्यय किया गया। इन बाधाओं के बावजूद रेल का वित्त स्थायी तरीके से बना हुआ है। नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक की लेखा परीक्षा रिपोर्ट में भारतीय रेल के वित्त को 'चिंताजनक क्षेत्र' में रखने का कोई विशिष्ट उल्लेख नहीं किया गया है।

राजस्व प्राप्तियों का ब्यौरा निम्नानुसार है:

वित्त वर्ष	राजस्व प्राप्तियां (करोड़ रुपये में)
2014-15	1,61,017
2015-16	1,68,380
2016-17	1,65,382
2017-18	1,78,930
2018-19	1,90,507
2019-20	1,74,695
2020-21*	1,40,784
2021-22 *	1,91,367
2022-23	2,40,177
2023-24 (अनंतिम)	2,56,093

* कोविड वर्ष

ऋण पुनर्भुगतान का ब्यौरा निम्नानुसार है:

वित्त वर्ष	ऋण पुनर्भुगतान (करोड़ रुपये में)
2014-15	12,473
2015-16	13,628
2016-17	15,196
2017-18	16,505
2018-19	18,571
2019-20	20,304
2020-21	23,386
2021-22	28,702
2022-23	34,189
2023-24	38,030

(ड.) रेलपथ, सिगनलिंग प्रणाली, विद्युत प्रणाली आदि सहित रेल के अवसंचना को आधुनिक और उन्नत बनाने हेतु अनेक कार्य शुरू किए गए हैं। उनमें से कुछ निम्नानुसार हैं:
रेलइंजन : रेल ने माल ढुलाई हेतु नई प्रौद्योगिकी वाले 12000 हॉर्सपावर विद्युत इंजनों और 9000 हॉर्सपावर विद्युत इंजनों की खरीद हेतु दीर्घकालिक योजना बनाई है।

कर्षण वितरण प्रणाली : मौजूदा 1X25 केवी प्रणाली का चरणबद्ध तरीके से 2X25 केवी प्रणाली में उन्नयन किया जा रहा है।

कोचिंग स्टॉक : भारतीय रेल ने कोचिंग रोलिंग स्टॉक के आधुनिकीकरण में निम्नलिखित कदम उठाए हैं, जिसमें बेहतर संरक्षा सुविधाओं, बेहतर यात्रा सूचकांक और यात्री सुविधाओं युक्त वंदे भारत कुर्सीयान गाड़ियों की शुरुआत की गई है। इसके अलावा, भारतीय रेल ने लंबी और मध्यम अंतर-राज्य यात्रा हेतु भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयों में वंदे भारत शयनयान रैक विनिर्माण की योजना बनाई है। इसके अलावा, वंदे भारत की विशेषताओं का उपयोग करते हुए, अंतर-शहरी कम दूरी की आवाजाही के साथ-साथ उपनगरीय और क्षेत्रीय यात्रियों के यात्रा अनुभव में अभूतपूर्व परिवर्तन लाने हेतु वंदे मेट्रो शुरू करने की योजना बनाई है।

भारतीय रेल ने आम जनता की आवश्यकताओं को पूर्ण करने हेतु पूर्णतया गैर-वातानुकूलित अमृत भारत गाड़ियों की शुरुआत की है, जिनमें सीसीटीवी निगरानी, पीएपीआईएस, सौंदर्यपरक और एर्गोनॉमिक रूप से डिज़ाइन की गई सीटें और बर्थ, बेहतर सामान रखने की रैक, बेहतर एलईडी लाइट फिटिंग और चार्जिंग सॉकेट आदि जैसी उन्नत सुविधाएँ हैं।

मालडिब्बा: थूपुट को बेहतर बनाने के लिए 25टी (उच्च एकसल लोड) मालडिब्बें (बीओएक्सएनएचएल (25टी), बीएलसीएस, बीएलएसएस आदि) शुरू किए गए हैं: इसके अलावा, स्टील कॉइल (बीएफएनवी, बीओएसएम, बीएफएनएस), बहुउद्देशीय मालडिब्बे (एफएमपी), सीमेंट/फ्लाई ऐश लदान (बीटीएफसी) और ऑटो कैरियर (एसीटी1, एसीटी2) हेतु विशिष्ट उद्देश्य वाले मालडिब्बे उच्चतर थूपुट के लिए शुरू किए गए हैं। इसके अलावा, संभावित विफलताओं का पता लगाने के लिए ट्रैकसाइड डिटेक्शन उपस्कर अर्थात ओएमआरएस, एचएबीडी, डब्ल्यूआईएलडी की शुरुआत की जा रही है।

रेलपथ संरचना : फिश प्लेटेड ज्वाइंट की संख्या को कम करने के लिए जोड़ने योग्य रेलपथ पारण सहित रेलपथ संरचनाओं का आधुनिकीकरण किया जा रहा है। जोड़ विश्वसनीयता बढ़ाने के लिए चरणबद्ध सारणी की उन्नत तकनीक द्वारा फ्लैश बट जोड़ का परीक्षण करके लंबे रेल पैनल प्रदान करके थर्मिट जोड़ के स्थान पर फ्लैश बट जोड़ को अधिक से अधिक लगाया जा रहा है। रेलवे ने उन्नत आधुनिक फास्टनिंग प्रणाली सहित उच्च शक्ति वाले आर 260 एचटी वाली 350 और आर पटरियां प्रदान करना शुरू किया है। रेल संपत्ति की विश्वसनीयता को और बेहतर बनाने के लिए भारत में निर्मित अत्याधुनिक मशीनों को तैनात करके रेल नेटवर्क पर पटरियों की ग्राइंडिंग शुरू की गई है।

स्टेशन विकास : रेल उपयोगकर्ताओं को अत्याधुनिक सुविधाएं प्रदान करने हेतु स्टेशनों का विकास कर उन्हें सिटी सेन्टर्स बनाया जा रहा है।

सिगनलिंग : गाड़ी संचालन की संरक्षा और दक्षता बढ़ाने हेतु, कवच, इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग और स्वचालित सिगनलिंग जैसी नवीनतम तकनीकों के प्रावधान द्वारा सिगनलिंग का आधुनिकीकरण किया जाता है। कवच एक स्वदेशी रूप से विकसित स्वचालित गाड़ी सुरक्षा प्रणाली है जिसमें उच्चतम स्तर के संरक्षा प्रमाणीकरण की आवश्यकता होती है। कवच (एटीपी) का प्रावधान भारतीय रेल में चरणबद्ध तरीके से किया जाता है। इसके अलावा, सिगनलिंग संस्थापनों के नए और प्रतिस्थापित कार्यों को अब इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग सहित प्रदान किया जाता है।
