भारतीय रेल

फरवरी 2026 | मूल्य ₹20

वित्त वर्ष 2026-27

रेलवे को ₹ 2,93,030 करोड़ का रिकॉर्ड कैपेक्स

देश की पहली वंदे भारत स्लीपर ट्रेन (हावड़ा - कामाख्या)

AAL®

Autometers Alliance Ltd

MAKE IN INDIA COMPANY

POWERING THE
RAIL TRANSPORT
EFFICIENTLY AND INTELLIGENTLY

Pegasus ◆ UPS®



POWER ELECTRONICS & PROPULSION SYSTEM | DATA ACQUISITION AND CONTROL DEVICE | TRACTION SWITCHGEAR AND PANELS | DISPLAY AND PASSENGER INFORMATION SYSTEM | UNINTERRUPTIBLE POWER SUPPLIES

ENERGY & EFFICIENCY
SAFETY & RELIABILITY

IRIS® Certification

ISO 9001:2015
14001:2015
45001:2018

C-60-63, Sector-57, Noida - 201 307 (U.P.) India, mktre@autometers.com, www.autometers.com

भारतीय रेल

रेल मंत्रालय की एकमात्र हिंदी मासिक पत्रिका

आरंभ: अगस्त-1960 | वर्ष: 66 | अंक: 08 | राजभाषा कीर्ति पुरस्कार से सम्मानित पत्रिका | फरवरी-2026 | मूल्य: ₹20

संपादक मंडल

सतीश कुमार
अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी, रेलवे बोर्ड

मंजूषा जैन
सदस्य वित्त, रेलवे बोर्ड

देवेंद्र कुमार
सचिव, रेलवे बोर्ड

दिलीप कुमार
कार्यकारी निदेशक, सूचना एवं प्रचार

योगेश अवस्थी
संपादक

संपादकीय कार्यालय
संपादक, भारतीय रेल,
कमरा नं. 411, रेल भवन,
रायसीना रोड, नई दिल्ली-110 001
editorbhartiyarailrb@gmail.com

विज्ञापन व सदस्यता हेतु संपर्क
संजीव गुप्ता
व्यापार प्रबंधक
कमरा नं. 310, रेल भवन
रायसीना रोड, नई दिल्ली-110 001
bmpr310rb@gmail.com



वित्त वर्ष 2026-27 का बजट
आवरण

इस पत्रिका में छपी हर सामग्री का सम्बन्ध, जब तक विशेषत: स्पष्ट न लिखा जाए, किसी सरकारी सूत्र से न समझा जाए ।

© भारतीय रेल

संपादकीय

विकसित भारत की हाई-स्पीड रेल

विकसित भारत के संकल्प को साकार करने में भारतीय रेल की भूमिका निरंतर और निर्णायक होती जा रही है। सामान्य बजट 2026-27 में भारतीय रेल के लिए की गई ऐतिहासिक घोषणाएँ इस बात का स्पष्ट संकेत हैं कि आने वाले वर्षों में रेल परिवहन न केवल कनेक्टिविटी का माध्यम रहेगा, बल्कि आर्थिक विकास, पर्यावरण संरक्षण और सामाजिक समावेशन का भी मजबूत स्तम्भ बनेगा।

केन्द्रीय बजट 2026-27 में भारतीय रेल के लिए ₹2,93,030 करोड़ के रिकॉर्ड पूंजीगत व्यय की योजना बनाई गई है, जो अब तक का सबसे बड़ा आवंटन है। इसके अतिरिक्त, कुल मिलाकर ₹2,78,000 करोड़ के बड़े बजटीय समर्थन के साथ रेलवे हाई-स्पीड कनेक्टिविटी, माल ढुलाई क्षमता और सुरक्षा से जुड़े क्षेत्रों पर विशेष ध्यान केंद्रित कर रहा है।

दीर्घकालिक विजन के तहत सरकार ने पर्यावरण के अनुकूल यात्री परिवहन को बढ़ावा देने के उद्देश्य से सात नए हाई-स्पीड रेल कॉरिडोरों को 'ग्रोथ कनेक्टर्स' के रूप में विकसित करने की घोषणा की है। इनमें मुंबई-पुणे, पुणे-हैदराबाद, हैदराबाद-बेंगलुरु, हैदराबाद-चेन्नई, चेन्नई-बेंगलुरु, दिल्ली-वाराणसी तथा वाराणसी-सिलीगुड़ी शामिल हैं। लगभग 4,000 कि.मी. में फैले ये कॉरिडोर करीब ₹16 लाख करोड़ के संभावित निवेश के साथ भविष्य की गतिशीलता को नई दिशा देंगे। इनसे यात्रा समय में उल्लेखनीय कमी आएगी और बहु-माध्यमीय परिवहन को बढ़ावा मिलेगा।

माल ढुलाई और लॉजिस्टिक्स दक्षता को मजबूत करने के लिए बजट में डानकुनी (पश्चिम बंगाल) से सूरत (गुजरात) तक एक नए समर्पित मालवाहक कॉरिडोर का भी प्रस्ताव किया गया है। 2,052 कि.मी. लंबा यह कॉरिडोर ओडिशा, छत्तीसगढ़, मध्य प्रदेश और महाराष्ट्र से होकर गुजरेगा तथा मौजूदा पश्चिमी समर्पित मालवाहक कॉरिडोर से जुड़कर पश्चिमी तट के बंदरगाहों तक निर्बाध माल परिवहन सुनिश्चित करेगा।

अवसंरचना विकास के क्षेत्र में भी भारतीय रेल ने अभूतपूर्व उपलब्धियाँ हासिल की हैं। अब तक 35,000 कि.मी. नई पटरियों का निर्माण, 47,000 कि.मी. विद्युतीकरण और ब्रॉड गेज नेटवर्क का 99.5 प्रतिशत से अधिक विद्युतीकरण पूरा किया जा चुका है।

उच्च गुणवत्ता वाली सेवाओं की दिशा में एक और महत्त्वपूर्ण कदम के रूप में देश की पहली वंदे भारत स्लीपर ट्रेन का शुभारंभ किया गया। प्रधानमंत्री ने हावड़ा-गुवाहाटी वंदे भारत स्लीपर ट्रेन को मालदा टाउन रेलवे स्टेशन से हरी झंडी दिखाकर रवाना किया। इसके साथ ही जनवरी 2026 में दो वंदे भारत स्लीपर, 20 अमृत भारत एक्सप्रेस और छह अन्य नई ट्रेन सेवाओं की शुरुआत की गई।

यह रिकॉर्ड आवंटन और तीव्र विकास भारतीय रेल को राष्ट्रीय विकास, आर्थिक प्रगति और समावेशी कनेक्टिविटी की मजबूत रीढ़ बनाता है। बजट 2026-27 में घोषित पहलों के साथ भारतीय रेल 'विकसित भारत' के विजन को साकार करने में निर्णायक भूमिका निभाने के लिए पूरी तरह तैयार है।

आपको हमारा यह अंक कैसा लगा, हमें अवश्य बताएं।

विषय सूची



6 **प्रधानमंत्री ने किया देश की पहली**
वंदे भारत स्लीपर ट्रेन का शुभारंभ

9 **वंदे भारत स्लीपर ट्रेन**
उच्च-गुणवत्ता वाली सुविधाओं और सेवाओं का संगम

11 **प्रधानमंत्री ने तीन अमृत भारत**
एक्सप्रेस ट्रेनों को हरी झंडी दिखाकर किया रवाना

12 **केंद्रीय बजट 2026-27**
पूंजीगत व्यय हेतु भारतीय रेल को ₹2,93,030 करोड़ का आवंटन



16 **राज्यवार आवंटित बजट**

19 **आर्थिक समीक्षा 2025-26**
भारतीय रेल

21 **बुलेट ट्रेन परियोजना**
पालघर में एक माह में दो पर्वतीय सुरंगों का निर्माण कार्य पूर्ण

23 **52 हफ्तों में 52 सुधार : भारतीय रेल में दक्षता,**
संचालन और सेवा वितरण का कायाकल्प करने वाले प्रमुख सुधार





24 **अति विशिष्ट रेल सेवा पुरस्कार-2025**
समारोह का भव्य आयोजन

26 **भारतीय रेल में विद्युतीकरण के 100 वर्ष पूर्ण होने**
के उपलक्ष्य में रेल मंत्री ने स्मारक डाक टिकट तथा सिक्का किया जारी

34 **कवच 4.0**
तीन खंडों में 472 कि.मी. मार्ग पर शुरुआत

36 **भारतीय रेल ने माल ढुलाई**
में नया बनाया रिकॉर्ड

37 **उत्तर रेलवे ने कश्मीर घाटी में खाद्यान्न**
वितरण नेटवर्क को दी मजबूती

38 **भारतीय रेल में उल्लासपूर्ण ढंग से**
मनाया गया गणतंत्र दिवस समारोह

40 **ट्रेन-पर-ट्रक : भारतीय रेल के समर्पित माल**
ढुलाई गलियारे द्वारा संचालित एक रणनीतिक परिवहन बदलाव

43 **भारतीय रेल ने किया आधुनिक जनरल**
और गैर-एसी कोचों के रिकॉर्ड उत्पादन

45 **बैकुंठ और उरकुरा के बीच**
चौथी रेलवे लाइन को मिली स्वीकृति

46 **समय सारणी-2026 : 549 ट्रेनों की**
रफ्तार हुई तेज तथा 122 नई ट्रेन सेवा की शुरुआत

47 **विशाखापत्तनम रेलवे स्टेशन पर**
ह्यूमनॉइड रोबोट 'एएससी अर्जुन' तैनात

48 **रेल मंत्रालय के बेहतर समन्वय एवं**
सहयोग से वर्ष 2025 में उर्वरक आपूर्ति को मिली नई रफ्तार

50 **राष्ट्रपति पदक से सम्मानित आरपीएफ/**
आरपीएसएफ अधिकारी एवं बल सदस्य

51 **क्षेत्रीय रेल एवं उत्पादन इकाइयों**
के समाचार

56 **खेलों में भारतीय रेल**

58 **भारत के ब्रिज कठिनाइयों**
पर स्थापत्य की विजय

61 **स्वच्छता के मामले में**
भारतीय रेल की बदल गई सूरत *गुलशन राय खत्री*

63 **एक छोटी मगर गंभीर चूक से**
उत्कृष्ट सेवाएँ भी हो सकती हैं ठप *आर. एन. सिंह*

66 **डिजिटल नवाचार के माध्यम से**
वंदे भारत रखरखाव में उत्कृष्टता *चिराग श्रीवास्तव*

69 **जनरल डिब्बे की रंगीन यादें**
जब चलती ट्रेन में उतरा फागुन का पहला रंग *रिंकल शर्मा*



प्रधानमंत्री ने किया देश की पहली वंदे भारत स्लीपर ट्रेन का शुभारंभ

हावड़ा-कामाख्या-हावड़ा की सेवा शुरू

न्यू जलपाईगुड़ी-नागरकोविल अमृत भारत एक्सप्रेस
अलीपुर द्वार-एसएमवीटी बेंगलुरू अमृत भारत एक्सप्रेस
न्यू जलपाईगुड़ी-तिरुच्चिराप्पल्लि अमृत भारत एक्सप्रेस
अलीपुर द्वार-मुंबई (पनवेल) अमृत भारत एक्सप्रेस
बालुरघाट-एसएमवीटी बेंगलुरू एक्सप्रेस
राधिकापुर-एसएमवीटी बेंगलुरू एक्सप्रेस

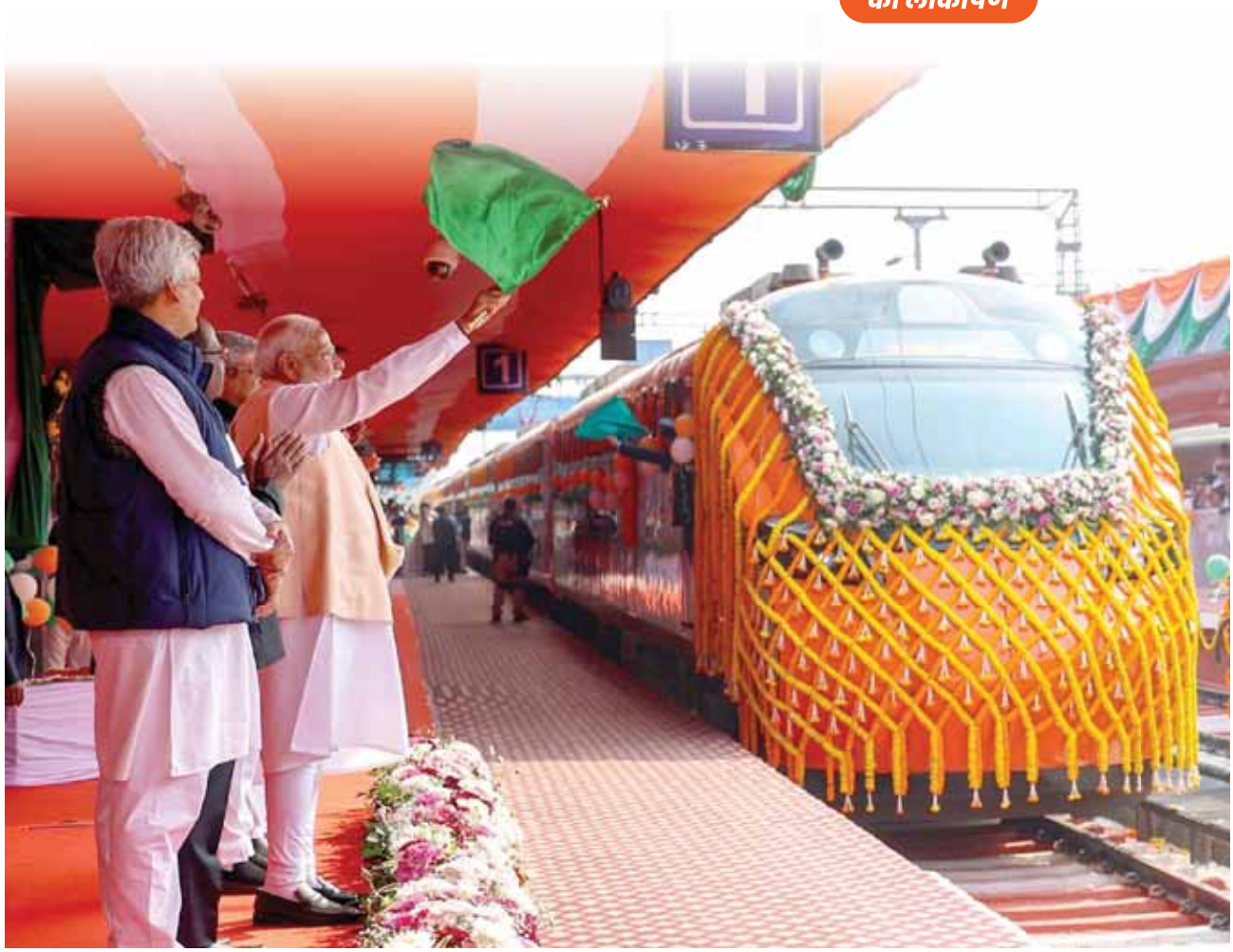
का हरी झंडी दिखाकर शुभारंभ

बालुरघाट-हिली के बीच नई रेल लाइन
न्यू जलपाईगुड़ी में नेक्स्ट जेनरेशन फ्रेट मेंटेनेंस सुविधा
सिलीगुड़ी लोको शेड के अपग्रेडेशन
वंदे भारत ट्रेनों के रखरखाव हेतु सुविधाओं के अपग्रेडेशन

का शिलान्यास

न्यू कूचबिहार और बामनहाट के बीच विद्युतीकृत रेल लाइन
न्यू कूचबिहार-बक्सिरहाट विद्युतीकृत रेल लाइन

का लोकार्पण



प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी ने दिनांक 17 जनवरी, 2026 को पश्चिम बंगाल के मालदा टाउन रेलवे स्टेशन पर आयोजित कार्यक्रम में हावड़ा और गुवाहाटी (कामाख्या) के बीच चलने वाली भारत की पहली वंदे भारत स्लीपर ट्रेन को हरी झंडी दिखाई तथा गुवाहाटी (कामाख्या)-हावड़ा वंदे भारत स्लीपर ट्रेन को वर्चुअल रूप से भी हरी झंडी दिखाकर रवाना किया।



पश्चिम बंगाल के मालदा में आयोजित कार्यक्रम के दौरान विभिन्न रेल परियोजनाओं का उद्घाटन एवं आधारशिला रखते हुए प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी। इसी अवसर पर उन्होंने चार अमृत भारत एक्सप्रेस ट्रेनों को हरी झंडी दिखाई

आधुनिक भारत की बढ़ती परिवहन आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए विकसित की गई, पूरी तरह से वातानुकूलित वंदे भारत स्लीपर ट्रेन यात्रियों को किफायती किराए पर हवाई यात्रा जैसा अनुभव प्रदान करेगी। यह लंबी दूरी की यात्राओं को तेज, सुरक्षित और अधिक सुविधाजनक बनाएगी। हावड़ा-गुवाहाटी (कामाख्या) मार्ग पर यात्रा के समय को लगभग 2.5 घंटे तक कम करके, यह ट्रेन धार्मिक यात्रा और पर्यटन को भी काफी बढ़ावा देगी।

मालदा में आयोजित एक अन्य कार्यक्रम में प्रधानमंत्री ने पश्चिम बंगाल में चार प्रमुख रेलवे परियोजनाओं की नींव रखी, जिनमें बालुरघाट और हिली के बीच नई रेल लाइन, न्यू जलपाईगुड़ी में अगली पीढ़ी की माल ढुलाई रखरखाव सुविधाएँ, सिलीगुड़ी लोको शेड का उन्नयन और जलपाईगुड़ी जिले में वंदे भारत ट्रेन रखरखाव सुविधाओं का आधुनिकीकरण शामिल हैं। इन परियोजनाओं से यात्री और माल ढुलाई परिचालन मजबूत होगा, उत्तरी बंगाल में रसद दक्षता में सुधार होगा और क्षेत्र में रोजगार के अवसर पैदा होंगे।

प्रधानमंत्री ने न्यू कूचबिहार-बामनहाट और न्यू कूचबिहार-बॉक्सिरहाट के बीच रेल लाइनों के विद्युतीकरण को राष्ट्र को समर्पित किया, जिससे तेज, स्वच्छ और अधिक ऊर्जा-कुशल ट्रेन संचालन संभव हो सकेगा।

प्रधानमंत्री ने वर्चुअल माध्यम से चार नई अमृत भारत एक्सप्रेस ट्रेनों को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया - न्यू जलपाईगुड़ी-नागरकोविल अमृत भारत एक्सप्रेस; न्यू जलपाईगुड़ी-तिरुचिरापल्ली अमृत भारत एक्सप्रेस; अलीपुरद्वार-एसएमवीटी बेंगलुरु अमृत भारत एक्सप्रेस; अलीपुरद्वार-मुंबई (पनवेल) अमृत भारत एक्सप्रेस। इससे किफायती और विश्वसनीय लंबी दूरी के रेल संपर्क में सुधार होगा। ये सेवाएँ आम नागरिकों, छात्रों, प्रवासी श्रमिकों और व्यापारियों की आवागमन संबंधी जरूरतों को पूरा करेंगी और साथ ही अंतर-राज्यीय आर्थिक और सामाजिक संबंधों को मजबूत करेंगी।



मालदा टाउन रेलवे स्टेशन पर पहली वंदे भारत एक्सप्रेस में छात्राओं से संवाद करते हुए प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी

प्रधानमंत्री ने एलएचबी कोचों से सुसज्जित दो नई ट्रेन सेवाओं- राधिकापुर-एसएमवीटी बेंगलुरु एक्सप्रेस और बालुरघाट-एसएमवीटी बेंगलुरु एक्सप्रेस - को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया। ये ट्रेनें क्षेत्र के युवाओं, छात्रों और आईटी पेशेवरों को बेंगलुरु जैसे प्रमुख आईटी और रोजगार केंद्रों तक सीधी, सुरक्षित और आरामदायक यात्रा सुविधा प्रदान करेंगी।

इस कार्यक्रम में पश्चिम बंगाल के राज्यपाल सी. वी. आनंद बोस, केंद्रीय मंत्री अश्विनी वैष्णव, शांतनु ठाकुर, सुकांत मजूमदार सहित अन्य गणमान्य व्यक्ति इस कार्यक्रम में उपस्थित थे।

प्रधानमंत्री के शब्दों में....



"आज मालदा से पश्चिम बंगाल की प्रगति को गति देने का अभियान और तेज हुआ है। पश्चिम बंगाल के विकास से जुड़े अनेक प्रोजेक्ट्स का शिलान्यास और लोकार्पण हुआ है। नई रेल सेवाएँ पश्चिम बंगाल को मिली हैं। इन प्रोजेक्ट्स से यहाँ के लोगों के लिए यात्रा आसान होगी और व्यापार कारोबार भी आसान बनेगा। यहाँ जो ट्रेन मेन्टेनेंस से जुड़ी सुविधाएँ बनी हैं, इससे बंगाल के नौजवानों को नए अवसर मिलेंगे।

बंगाल की इस पावन भूमि से आज भारतीय रेल के आधुनिकीकरण की तरफ एक और बड़ा कदम उठाया गया है। आज से भारत में वंदे भारत स्लीपर ट्रेनों की शुरूआत हो रही है। ये नई वंदे भारत स्लीपर ट्रेन देशवासियों के लंबे सफर को और आरामदायक बनाएगी, शानदार बनाएगी, यादगार बनाएगी। विकसित भारत की ट्रेनें कैसी होनी चाहिए, इस वंदे भारत स्लीपर ट्रेन में अब साफ-साफ नजर आता है। मालदा स्टेशन पर मैं कुछ यात्रियों से बातचीत कर रहा था, हर कोई कह रहा था कि इस ट्रेन में बैठकर उन्हें अद्भुत आनंद आया। कभी हम तस्वीरों में, वीडियो में, विदेशों की ट्रेनों को देखकर कहा करते थे कि काश ऐसी ट्रेनें भारत में होतीं। आज हम उसी सपने को हकीकत में बदलते हुए देख रहे हैं।

मैं देख रहा हूँ, विदेशी लोग भारत की मेट्रो की, भारत की ट्रेनों की वीडियो बनाकर दुनिया को बता रहे हैं कि भारत में रेलवे में किस प्रकार से क्रांति आ रही है। यह वंदे भारत ट्रेन मेड इन इंडिया है, इसे बनाने में हम भारतीयों का पसीना लगा है। देश की यह पहली वंदे भारत स्लीपर ट्रेन, मां काली की धरती को, मां कामाख्या की भूमि को जोड़ रही है। आने वाले समय में पूरे देश में इस आधुनिक ट्रेन का विस्तार होगा। मैं बंगाल को, असम को, पूरे देश को इस आधुनिक स्लीपर ट्रेन के लिए बहुत-बहुत बधाई देता हूँ।

आज भारतीय रेल कायाकल्प के दौर से गुजर रही है। रेलवे का विद्युतीकरण हो रहा है, रेलवे स्टेशन आधुनिक हो रहे हैं। आज

आज भारतीय रेल के आधुनिकीकरण की दिशा में एक और बड़ा कदम उठाया गया है।

पश्चिम बंगाल सहित देश में 150 से अधिक वंदे भारत ट्रेनें चल रही हैं। इसके साथ-साथ आधुनिक और तेज गति की ट्रेनों का पूरा नेटवर्क बन रहा है और इसका बहुत बड़ा फायदा बंगाल के गरीब और मिडिल क्लास परिवारों को हो रहा है।

आज बंगाल को चार और आधुनिक अमृत भारत एक्सप्रेस ट्रेनें मिली हैं। न्यू जलपाईगुड़ी-नागरकोविल अमृत भारत एक्सप्रेस, न्यू जलपाईगुड़ी से तिरुचिरापल्ली अमृत भारत एक्सप्रेस, अलीपुर द्वार-बेंगलुरु अमृत भारत एक्सप्रेस, अलीपुर द्वार-मुंबई अमृत भारत एक्सप्रेस, इससे बंगाल और खासतौर पर उत्तर बंगाल की दक्षिण और पश्चिम भारत से कनेक्टिविटी और सशक्त होगी। विशेष रूप से जो यात्री बंगाल और पूर्वी भारत की यात्रा के लिए देश के अलग-अलग हिस्सों से आते हैं, जो गंगा सागर, दक्षिणेश्वर और कालीघाट के दर्शन को आते हैं, जो लोग यहाँ से तमिलनाडु और महाराष्ट्र जाते हैं, ये अमृत भारत एक्सप्रेस ट्रेनें उनके सफर को और आसान बनाएगी।

भारतीय रेल आधुनिक होने के साथ-साथ आत्मनिर्भर भी हो रही है। भारत के रेल इंजन, रेल डिब्बे, मेट्रो कोच, ये सब भारत की टेक्नोलॉजी की पहचान बन रहे हैं। हम अमेरिका और यूरोप से ज्यादा लोकोमोटिव्स बना रहे हैं। दुनिया के कई देशों को पैसेंजर ट्रेंस और मेट्रो ट्रेंस के कोच का एक्सपोर्ट करते हैं। और इन सबके कारण हमारी इकॉनॉमी को बहुत लाभ मिलता है, हमारे नौजवानों को रोजगार मिलता है। भारत को जोड़ना हमारी प्राथमिकता है। दूरियों को कम करना, यह हमारा मिशन है।"

वंदे भारत स्लीपर ट्रेन यात्रियों में तेजी से हो रही है लोकप्रिय

हावड़ा–कामाख्या–हावड़ा वंदे भारत स्लीपर ट्रेन की पहली व्यावसायिक यात्रा को यात्रियों से जबरदस्त प्रतिक्रिया मिली। पीआरएस तथा अन्य ऑनलाइन प्लेटफॉर्म पर टिकट बुकिंग शुरू होने के कुछ ही घंटों के भीतर सभी सीटें बुक हो गईं। यह रेलगाड़ी दिनांक 22 जनवरी, 2026 से कामाख्या से तथा 23 जनवरी, 2026 से हावड़ा से अपनी पहली व्यावसायिक यात्रा पर रवाना हुई।

इस नई प्रीमियम रेल सेवा के लिए टिकट बुकिंग 19 जनवरी, 2026 को सुबह 8:00 बजे शुरू हुई थी। 24 घंटे से भी कम समय में सभी श्रेणियों के टिकट पूरी तरह बिक जाना वंदे भारत स्लीपर ट्रेन के प्रति यात्रियों के उत्साह और भरोसे को स्पष्ट रूप से दर्शाता है।

वंदे भारत स्लीपर ट्रेन

उच्च-गुणवत्ता वाली सुविधाओं और सेवाओं का संगम

भारतीय रेल ने अपने आधुनिकीकरण की यात्रा में एक और महत्त्वपूर्ण मील का पत्थर जोड़ दिया है। वंदे भारत एक्सप्रेस के स्लीपर वर्जन की शुरुआत के साथ, भारत में लंबी दूरी की ट्रेन यात्रा आम यात्रियों के लिए तेज, सुरक्षित और अधिक आरामदायक होने वाली है। आज के यात्रियों की बदलती उम्मीदों को पूरा करने के लिए डिजाइन की गई, वंदे भारत स्लीपर का लक्ष्य रात भर की यात्रा को सिर्फ एक जगह तक पहुँचने का साधन न बनाकर सुखद अनुभव बनाना है। इसमें आधुनिक तकनीक, बेहतर सुरक्षा सुविधाओं और यात्री-अनुकूल सुविधाओं को एक साथ लाया गया है, ताकि किफायती किराए पर प्रीमियम आराम दिया जा सके।

यात्रियों का आराम और विश्व-स्तरीय सुविधाएँ

विशेष रूप से लंबी दूरी की यात्राओं के लिए डिजाइन की गई, वंदे भारत स्लीपर के डिजाइन के केंद्र में यात्रियों का आराम है। इस ट्रेन में 16 आधुनिक कोच हैं। इनकी कुल क्षमता 823 यात्रियों की है, जो स्पीड, जगह और आराम का बेहतरीन मेल देते हैं।

इसका एडवांस्ड एयरोडायनामिक डिजाइन हवा के प्रतिरोध को कम करता है, जिससे तेज गति पर भी स्थिर और आरामदायक यात्रा सुनिश्चित होती है। 180 कि.मी. प्रति घंटे तक की गति से चलने में सक्षम, यह ट्रेन यात्रा के समय को काफी कम करती है और साथ ही शांत और प्रीमियम यात्रा का अनुभव देती है।

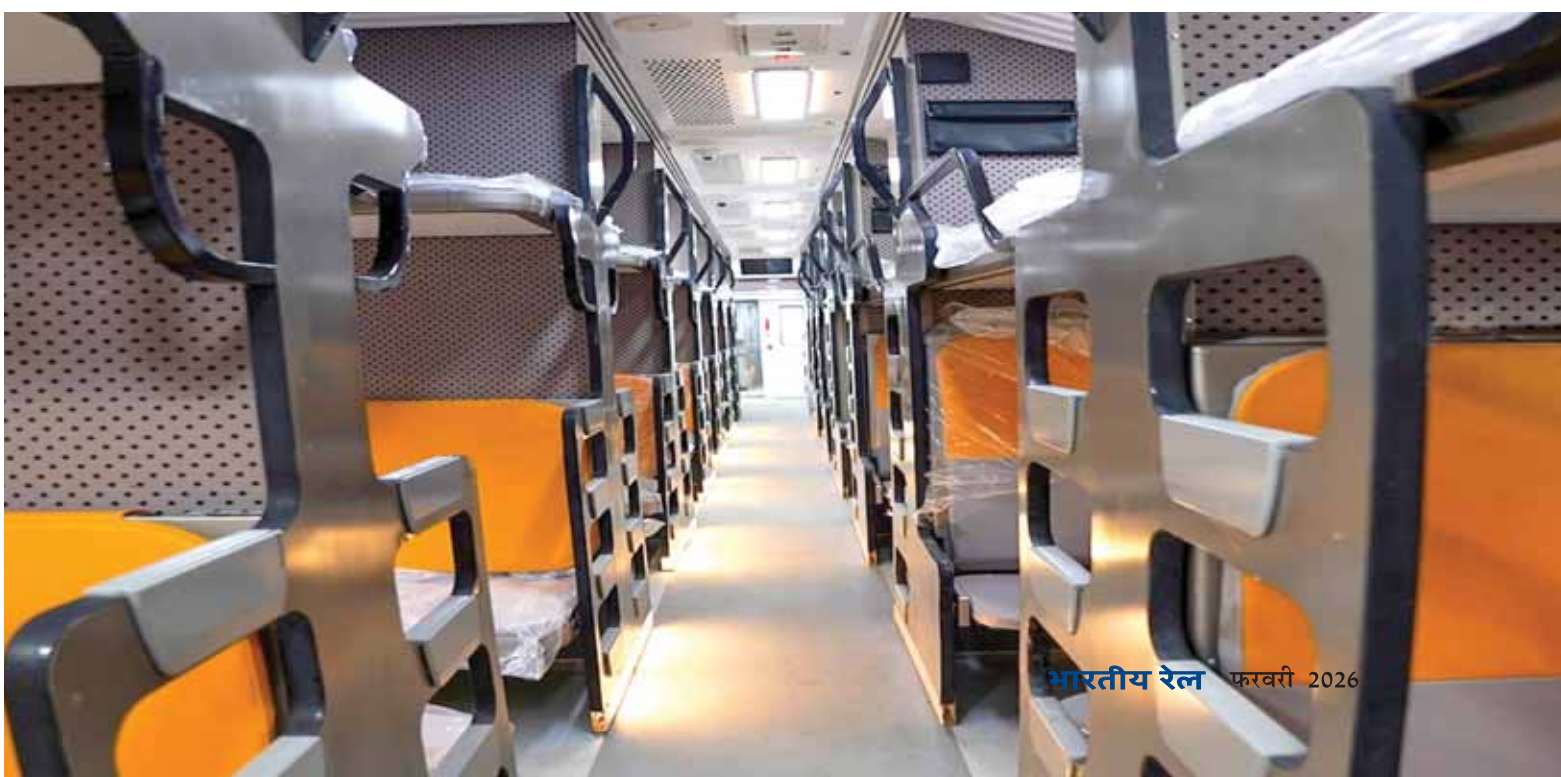
एर्गोनॉमिक रूप से डिजाइन किए गए स्लीपिंग बर्थ शरीर को बेहतर सहारा देते हैं, जिससे रात भर की यात्राएं ज्यादा आरामदायक होती हैं। कोचों के बीच वेस्टिब्यूल वाले ऑटोमैटिक दरवाजे ट्रेन के अंदर सुरक्षित और सुविधाजनक आवाजाही सुनिश्चित करते हैं। एडवांस्ड सस्पेंशन सिस्टम झटके और कंपन को कम करके यात्रा की गुणवत्ता

किफायती प्रीमियम यात्रा

वंदे भारत स्लीपर की सबसे महत्त्वपूर्ण विशेषताओं में से एक हवाई यात्रा की तुलना में इसकी लागत-प्रभावशीलता है। प्रस्तावित किराया एयरलाइंस की तुलना में काफी कम कीमत पर प्रीमियम आराम देने के लिए डिजाइन किया गया है। संभावित किराया 3 एसी के लिए लगभग ₹2300, 2 एसी के लिए ₹3000 और फस्ट एसी के लिए ₹3600 है। ये किराया वंदे भारत स्लीपर को आकर्षक विकल्प बनाता है, जो किफायती होने के साथ-साथ उच्च-गुणवत्ता वाली सुविधाओं और सेवाओं का संगम है।

यात्रा के दौरान क्षेत्रीय स्वाद

यात्री उच्च-गुणवत्ता वाली ऑनबोर्ड कैटरिंग सेवाओं का भी आनंद लेंगे, जिससे रात की लंबी यात्राएँ अधिक आरामदायक और तनाव-मुक्त होंगी। वंदे भारत स्लीपर ट्रेन में यात्री अपनी यात्रा के दौरान क्षेत्र-विशिष्ट व्यंजनों का आनंद लेंगे। गुवाहाटी से शुरू होने वाली ट्रेन में प्रामाणिक असमिया व्यंजन होंगे, जबकि कोलकाता से शुरू होने वाली ट्रेन में पारंपरिक बंगाली व्यंजन परोसे जाएँगे, जिससे यात्रा के दौरान सुखद और सांस्कृतिक रूप से समृद्ध भोजन का अनुभव सुनिश्चित होगा।



को और बेहतर बनाता है, जिससे शांत और थकान-मुक्त यात्रा सुनिश्चित होती है।

वंदे भारत स्लीपर ट्रेनों में सामान रखने के लिए काफी और अच्छी तरह से प्लान की गई जगह मिलती है, जिसमें छोटे बैग के लिए ओवरहेड रैक और बर्थ के नीचे स्टोरेज और बड़े सूटकेस के लिए कोच के दरवाजों के पास विशेष स्थान हैं। इससे अंदर का हिस्सा साफ-सुथरा और आरामदायक रहता है। लंबी दूरी की यात्रा के लिए डिजाइन की गई इस ट्रेन में एर्गोनॉमिक स्लीपर बर्थ, यूएसबी चार्जिंग पोर्ट और बेहतर सुरक्षा सिस्टम हैं। दिव्यांगजनों के लिए अनुकूल स्थान, मॉड्यूलर पैंट्री और आग सुरक्षा के लिए एडवांस्ड सिस्टम यात्रियों की सुविधा को और बढ़ाते हैं, जिससे रात्रि के दौरान सुरक्षित, कुशल और आधुनिक यात्रा का अनुभव मिलता है।

स्टाफ सपोर्ट, निर्बाध संचालन

वंदे भारत स्लीपर में रेलवे स्टाफ के लिए भी महत्त्वपूर्ण सुधार किया गया है। लोको पायलटों के लिए, ट्रेन में एर्गोनॉमिक रूप से डिजाइन किए गए ड्राइवर केबिन हैं, जो लंबे ड्यूटी घंटों के दौरान तनाव और थकान को कम करते हैं, साथ ही स्वच्छता और सुविधा सुनिश्चित करने के लिए समर्पित, अच्छी तरह से सुसज्जित शौचालय भी हैं।

टीटीई और पैंट्री स्टाफ जैसे ऑनबोर्ड कर्मचारियों के लिए, खास केबिन और कंपार्टमेंट दिए गए हैं, साथ ही बेहतर बर्थ और सुविधाएँ भी हैं, जो ड्यूटी के घंटों के दौरान ठीक से आराम करने में मदद करती हैं। इससे बेहतर कार्यक्षमता, सतर्कता और कुल मिलाकर सेवा की गुणवत्ता बेहतर होती है।

स्वदेशी प्रौद्योगिकी से उपलब्ध सुरक्षा

सुरक्षा सबसे बड़ी प्राथमिकता है। वंदे भारत स्लीपर में स्वदेशी कवच ऑटोमैटिक ट्रेन प्रोटेक्शन सिस्टम लगा है, जो टक्करों को





रोकने और सुरक्षित ट्रेन संचालन सुनिश्चित करने में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाता है।

ट्रेन में ऑटोमैटिक दरवाजे, बेहतर अग्नि सुरक्षा सिस्टम, कीटाणुनाशक टेक्नोलॉजी और सभी कोच में सीसीटीवी सर्विलांस जैसी सुविधाएँ भी हैं। एडवांस्ड इमरजेंसी टॉक-बैक सिस्टम यात्रियों को आपातकाल की स्थिति में क्रू से सीधे बात करने में सहायता करता है। इससे तुरंत सहायता मिल सकेगी। ये सभी सिस्टम रेल सुरक्षा में नए बेंचमार्क स्थापित करते हैं, जिससे यात्रियों को पूरी तरह से मन की शांति मिलती है।

समय की पाबंदी और विश्वसनीयता

तेज गति की क्षमता, एडवांस्ड ट्रेन कंट्रोल सिस्टम और बेहतर ऑपरेशनल दक्षता समय की पूरी पाबंदी और विश्वसनीयता सुनिश्चित करते हैं। तेज एक्सेलरेशन और डीसेलरेशन से रुकने का समय कम होता है और सख्त टाइम शेड्यूल बनाए रखने में मदद मिलती है। इससे लंबी दूरी की रात भर की यात्रा ज्यादा अनुमानित और भरोसेमंद बनती है।

रेल यात्रा का भविष्य

वंदे भारत स्लीपर आधुनिक, यात्री-केंद्रित डिजाइन के साथ रात भर की रेल यात्रा को फिर से परिभाषित करती है। एर्गोनॉमिक रूप से डिजाइन की गई सीटें और बर्थ लंबी यात्राओं के दौरान बेहतर आराम सुनिश्चित करते हैं, जबकि सामान के लिए बेहतर व्यवस्था, क्षेत्र-विशिष्ट ऑनबोर्ड खाना और ऑनबोर्ड स्टाफ और लोको पायलटों के लिए बेहतर सुविधाएँ थकान को कम करने और निर्बाध सेवा सुनिश्चित करने में मदद करती हैं। ये सभी विशेषताएं रेल यात्रा के भविष्य के लिए तैयार विजन को दर्शाती हैं, जहाँ सोच-समझकर किया गया डिजाइन, एडवांस्ड टेक्नोलॉजी और ऑपरेशनल दक्षता मिलकर यात्रा के पूरे अनुभव को बेहतर बनाते हैं।■

प्रधानमंत्री ने तीन अमृत भारत एक्सप्रेस ट्रेनों को हरी झंडी दिखाकर किया रवाना



प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी ने दिनांक 18 जनवरी, 2026 पश्चिम बंगाल के हुगली जिले के सिंगूर में तीन अमृत भारत एक्सप्रेस को हरी झंडी दिखाकर शुभारंभ किया। ये ट्रेनें हैं -

- **हावड़ा - आनंद विहार टर्मिनल अमृत भारत एक्सप्रेस**
- **कोलकाता (सियालदह) - बनारस अमृत भारत एक्सप्रेस**
- **कोलकाता (सांतरागाछी) - तांबरम अमृत भारत एक्सप्रेस**

प्रधानमंत्री ने जयरामबती-बरोगोपीनाथपुर-मयनापुर नई रेल लाइन का भी उद्घाटन किया। यह लाइन तारकेश्वर-बिष्णुपुर नई रेल लाइन परियोजना का एक महत्त्वपूर्ण हिस्सा है। नई रेल लाइन के साथ-साथ मयनापुर और जयरामबती के बीच बरोगोपीनाथपुर में ठहराव वाली एक नई ट्रेन सेवा को भी हरी झंडी दिखाकर रवाना किया। इससे बांकुरा जिले के निवासियों को सीधी रेल कनेक्टिविटी मिलेगी, जिससे दैनिक यात्रियों, छात्रों और तीर्थयात्रियों के लिए यात्रा अधिक किफायती और सुविधाजनक हो जाएगी।■



दिनांक 18 जनवरी, 2026 को सांतरागाछी स्टेशन पर आयोजित उद्घाटन समारोह में रेल राज्य मंत्री रवनीत सिंह, रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी सतीश कुमार, दक्षिण पूर्व रेलवे के महाप्रबंधक अनिल कुमार मिश्रा तथा अन्य गणमान्य अतिथि—सांतरागाछी–तांबरम, हावड़ा–आनंद विहार और सियालदह–बनारस अमृत भारत एक्सप्रेस ट्रेनों के शुभारंभ अवसर पर।

तिरुवनंतपुरम से प्रधानमंत्री ने चार नई रेल सेवाओं का किया शुभारंभ

रेल संपर्क को सुदृढ़ करते हुए प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी ने दिनांक 23 जनवरी, 2026 को केरल के तिरुवनंतपुरम में चार नई रेल सेवाओं को हरी झंडी दिखाई। इनमें तीन अमृत भारत एक्सप्रेस ट्रेनें और एक नई पैसेंजर ट्रेन शामिल हैं। शुरू की गई अमृत भारत एक्सप्रेस सेवाओं में

- **नागरकोविल–मंगलुरु अमृत भारत एक्सप्रेस,**
- **तिरुवनंतपुरम–तांबरम अमृत भारत एक्सप्रेस**
- **तिरुवनंतपुरम–चेरलापल्ली अमृत भारत एक्सप्रेस**
- **त्रिशूर–गुरुवयूर पैसेंजर ट्रेन**

इन रेल सेवाओं के आरंभ होने से केरल, तमिलनाडु, कर्नाटक, तेलंगाना और आंध्र प्रदेश के बीच लंबी दूरी एवं क्षेत्रीय रेल संपर्क में उल्लेखनीय सुधार होगा। इससे यात्रियों को अधिक किफायती, सुरक्षित और समयबद्ध यात्रा सुविधा प्राप्त होगी। बेहतर कनेक्टिविटी के माध्यम से पर्यटन, व्यापार, शिक्षा, रोजगार और सांस्कृतिक आदान-प्रदान को भी प्रोत्साहन मिलेगा।

इस अवसर पर प्रधानमंत्री ने कहा कि अमृत भारत एक्सप्रेस ट्रेनों के शुभारंभ से केरल में रेल नेटवर्क और अधिक मजबूत हुआ है, जिससे



यात्रा की सुगमता बढ़ेगी और पर्यटन क्षेत्र को लाभ मिलेगा। उन्होंने यह भी कहा कि त्रिशूर से गुरुवयूर के बीच शुरू की गई पैसेंजर ट्रेन से तीर्थयात्रियों को विशेष सुविधा मिलेगी।

समारोह में केरल के राज्यपाल राजेंद्र आर्लेकर, मुख्यमंत्री पिनराई विजयन, केंद्रीय मंत्री वी. सोमन्ना एवं जॉर्ज कूरियन तथा तिरुवनंतपुरम के महापौर वी.वी. राजेश सहित अनेक गणमान्य व्यक्ति उपस्थित रहे।■

पूंजीगत व्यय हेतु भारतीय रेल को

₹2,93,030

करोड़ का रिकॉर्ड आवंटन

सात नए हाई-स्पीड रेल कॉरिडोर
डानकुनी व सूरत के बीच नया समर्पित मालवाहक कॉरिडोर
की घोषणा

- **देश भर में सात नए हाई-स्पीड कॉरिडोर शीर्ष भारतीय शहरों को और करीब लाएंगे; दक्षिण हाई-स्पीड डायमंड से कर्नाटक, तेलंगाना, आंध्र प्रदेश, तमिलनाडु, केरल और पुडुचेरी को लाभ**
- **लगभग 4,000 कि.मी. में फैले हाई-स्पीड रेल कॉरिडोर से करीब ₹16 लाख करोड़ के निवेश की उम्मीद**
- **पूर्व–पश्चिम व्यापार को मजबूती प्रदान करने के लिए डानकुनी (पश्चिम बंगाल) और सूरत के बीच 2052-कि.मी. लंबा नया समर्पित मालवाहक कॉरिडोर घोषित**
- **लगभग ₹1.20 लाख करोड़ के प्रावधान के साथ, सुरक्षा सर्वोच्च प्राथमिकता बनी हुई है**
- **भारत में डिजाइन और विकसित प्रणोदन (प्रोपल्शन) प्रणालियां अमेरिका, जर्मनी, फ्रांस, स्विट्जरलैंड और स्पेन सहित प्रमुख देशों को दिए जा रहे हैं**

अश्विनी वैष्णव, रेल मंत्री



बजट में इंफ्रास्ट्रक्चर को मजबूत करने के लिए कई बड़े कदम उठाए गए हैं। डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर, देशभर में वाटरवेज का विस्तार, हाई स्पीड रेल कॉरिडोर, टियर-2 और टियर-3 शहरों के विकास पर विशेष ध्यान है।

नरेंद्र मोदी
प्रधानमंत्री

भारतीय रेल तेजी से विस्तार के लिए तैयार है। इस वर्ष के केन्द्रीय बजट में ₹2,78,000 करोड़ के बड़े आवंटन के साथ, रेलवे अपना व्यय हाई-स्पीड कनेक्टिविटी, माल ढुलाई और सुरक्षा पर करने में ध्यान केन्द्रित कर रहा है।

केन्द्रीय बजट 2026–27 में भारतीय रेल के लिए ₹2,93,030 करोड़ के रिकॉर्ड पूंजीगत व्यय (कैपेक्स) की योजना बनाई गई है। यह भारतीय रेल के लिए अब तक का सबसे अधिक पूंजीगत व्यय (कैपेक्स) और आवंटन है।



बजट के पश्चात् रेल से सम्बन्धित हुई घोषणाओं की विस्तृत जानकारी मीडिया प्रतिनिधियों से साझा करते हुए रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव, इस अवसर पर मंच पर अन्य केंद्रीय मंत्री भी उपस्थित थे

यह आवंटन रेलवे अवसंरचना को मजबूती देने, क्षमता विस्तार करने और यात्रियों की सुरक्षा बढ़ाने पर सरकार के निरंतर फोकस को दर्शाता है। इसका उद्देश्य आर्थिक विकास और लॉजिस्टिक्स दक्षता के मुख्य चालक के रूप में रेलवे अवसंरचना का लाभ उठाने पर दिए गए जोर को दिखाता है। इस सतत निवेश से माल ढुलाई में सुधार, लॉजिस्टिक्स लागत में कमी, उच्च-घनत्व कॉरिडोरों में भीड़ कम करने तथा आधुनिक ट्रेनों और पुनर्विकसित स्टेशनों के माध्यम से यात्रियों के अनुभव को बेहतर बनाना है।

सात हाई-स्पीड रेल कॉरिडोर

दीर्घकालिक विजन के तहत, सरकार ने पर्यावरण की दृष्टि से टिकाऊ यात्री परिवहन को बढ़ावा देने के लिए शहरों के बीच सात हाई-स्पीड रेल कॉरिडोरों को 'ग्रोथ कनेक्टर्स' के रूप में विकसित करने की घोषणा की है। इनमें मुंबई–पुणे, पुणे–हैदराबाद, हैदराबाद–बेंगलुरु, हैदराबाद–चेन्नई, चेन्नई–बेंगलुरु, दिल्ली–वाराणसी और वाराणसी–सिलीगुड़ी शामिल हैं। इन प्रस्तावित कॉरिडोरों से शहरों के बीच यात्रा के समय में उल्लेखनीय कमी आएगी और यात्रियों के लिए बिना किसी रुकावट के, बहु-माध्यमीय आवाजाही आसान हो जाएगा।

नए कॉरिडोरों की घोषणा के साथ रेल-आधारित परिवहन पारिस्थितिकी तंत्र में एक बुनियादी परिवर्तन आने की उम्मीद है। दक्षिण भारत में चेन्नई–बेंगलुरु–हैदराबाद हाई-स्पीड नेटवर्क एक दक्षिण हाई-स्पीड ट्रायंगल(या डायमंड) का निर्माण करेगा, जो प्रमुख आर्थिक और आईटी हब को जोड़ेगा। रेल, सूचना एवं प्रसारण तथा इलेक्ट्रॉनिक्स एवं सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री अश्विनी वैष्णव ने दिनांक 2 फरवरी, 2026 को रेल भवन में प्रेस कॉन्फ्रेंस को संबोधित करते हुए कहा कि यात्रा का समय काफी कम हो जाएगा।

रेल मंत्री ने कहा कि चेन्नई–बेंगलुरु की यात्रा में लगभग 1 घंटा 13 मिनट, बेंगलुरु–हैदराबाद में लगभग 2 घंटे और चेन्नई–हैदराबाद में लगभग 2 घंटे 55 मिनट लगेंगे। यह नेटवर्क कर्नाटक, तेलंगाना, आंध्र प्रदेश, तमिलनाडु, केरल और पुडुचेरी के लिए एक सशक्त विकास गुणक के रूप में कार्य करेगा और इससे क्षेत्रीय विकास को उल्लेखनीय बढ़ावा मिलेगा।

पश्चिमी और मध्य भारत में, प्रस्तावित मुंबई–पुणे हाई-स्पीड कॉरिडोर यात्रा के समय को घटाकर लगभग 48 मिनट कर देगा, जिससे ये दोनों बड़े शहरी केंद्र प्रभावी ढंग से जुड़ जाएंगे। पुणे से हैदराबाद तक लगभग 1 घंटा 55 मिनट में कनेक्टिविटी और आगे दक्षिणी केंद्रों से जुड़ाव से, विभिन्न क्षेत्रों में एक सतत हाई-स्पीड नेटवर्क का निर्माण होगा, जिससे यात्रियों और क्षेत्रीय अर्थव्यवस्थाओं दोनों को लाभ होगा।



उत्तरी और पूर्वी भारत में, दिल्ली–वाराणसी हाई-स्पीड कॉरिडोर के माध्यम से यात्रा लगभग 3 घंटे 50 मिनट में पूरी होगी। इसके अतिरिक्त, वाराणसी से पटना होते हुए पश्चिम बंगाल के सिलीगुड़ी तक हाई-स्पीड रेल कॉरिडोर से वाराणसी–सिलीगुड़ी की यात्रा लगभग 2 घंटे 55 मिनट में पूरी की जा सकेगी। यह कनेक्टिविटी दिल्ली, उत्तर प्रदेश, बिहार और पश्चिम बंगाल को जोड़ते हुए एक नया आर्थिक कॉरिडोर विकसित करेगी, जिससे क्षेत्रीय विकास और आर्थिक गतिविधियों को काफी बढ़ावा मिलेगा।

मंत्री ने कहा कि ये सातों हाई-स्पीड कॉरिडोर मिलाकर लगभग 4,000-कि.मी. में फैले होंगे और इनसे करीब ₹16-लाख करोड़ के निवेश की उम्मीद है, जिससे रेलवे भविष्य की गतिशीलता का एक मुख्य स्तंभ बन जाएगा।

नया समर्पित मालवाहक कॉरिडोर

माल ढुलाई और लॉजिस्टिक्स दक्षता की क्षमता को बढ़ावा देने के लिए, केन्द्रीय बजट में पश्चिम बंगाल के डानकुनी से गुजरात के सूरत तक एक नए समर्पित मालवाहक कॉरिडोर का प्रस्ताव भी किया गया है, जो ओडिशा, छत्तीसगढ़, मध्य प्रदेश और महाराष्ट्र से होकर गुजरेगा। 2,052 कि.मी. लंबा यह कॉरिडोर मौजूदा पश्चिमी समर्पित मालवाहक कॉरिडोर से जुड़ेगा, जिससे पश्चिमी तट के बंदरगाहों तक माल की बिना किसी रुकावट के आवाजाही हो सकेगी। रेल मंत्री ने बताया कि मौजूदा पूर्वी और पश्चिमी डीएफसी पहले से ही लगभग पूरी क्षमता से काम कर रहे हैं, जहाँ प्रतिदिन लगभग 400 मालगाड़ियां संचालित हो रही हैं, इसलिए भविष्य की मांग को पूरा करने के लिए नए कॉरिडोर की आवश्यकता है।



यह पूर्व–पश्चिम कॉरिडोर अलग-अलग क्षेत्रों में बिना रुकावट के व्यापार प्रवाह को सुदृढ़ करेगा, मौजूदा रेल नेटवर्क पर दबाव कम करेगा और माल ढुलाई की दक्षता बढ़ाएगा, जिससे औद्योगिक विकास और आपूर्ति श्रृंखलाओं को काफी लाभ मिलेगा।

रेल मंत्री ने इस बात पर जोर दिया है कि सुरक्षा सबसे बड़ी प्राथमिकता है, जिसके लिए लगभग ₹1.20 लाख करोड़ विशेष रूप से सुरक्षा-संबंधी कार्यों हेतु निर्धारित किए गए हैं। उन्होंने बताया कि पिछले वर्षों में किए गए सतत निवेश के परिणामस्वरूप रेलवे दुर्घटनाओं में लगभग 95-प्रतिशत की कमी आई है, ऐसे में अब सुरक्षा को और मजबूत करने के प्रयास तेज किए जा रहे हैं। फोकस वाले क्षेत्रों में ट्रैक, लोकोमोटिव, वैगन और कोच का बेहतर रखरखाव, कवच स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली का तेजी से विस्तार, सीसीटीवी कैमरे लगाना, ओवरहेड इलेक्ट्रिकल (OHE) प्रणालियों का उन्नयन, स्टेशन पुनर्विकास तथा बेहतर ग्राहक सेवा और यात्री सुविधाएँ शामिल हैं। केन्द्रीय मंत्री ने कहा कि प्रणोदन प्रणालियां रेलवे तकनीक का सबसे महत्त्वपूर्ण घटक हैं और भारत में डिजाइन व निर्मित प्रणोदन प्रणालियां अब अमेरिका, स्विट्जरलैंड, जर्मनी, फ्रांस और स्पेन जैसे प्रमुख देशों को निर्यात की जा रही हैं।



केन्द्रीय मंत्री ने अवसंरचना निर्माण में रिकॉर्ड उपलब्धियों का भी उल्लेख किया, जिनमें 35,000-कि.मी. नई पटरियों का निर्माण, 47,000-कि.मी. विद्युतीकरण और ब्रॉड गेज नेटवर्क का 99.5 प्रतिशत से अधिक विद्युतीकरण शामिल है। उन्होंने बताया कि वंदे भारत स्लीपर और चेयर कार ट्रेनों, अमृत भारत और नमो भारत ट्रेनों का निर्माण तथा वैगनों की रिकॉर्ड संख्या में आपूर्ति अभूतपूर्व गति से हो रही है।



स्थिरता पर जोर देते हुए, वैष्णव ने कहा कि रेल परिवहन सड़क परिवहन की तुलना में लगभग 95-प्रतिशत कम प्रदूषण फैलाता है, जो सरकार की पर्यावरण और जलवायु प्रतिबद्धताओं के अनुरूप है तथा प्रधानमंत्री के रेलवे को हरित जन परिवहन माध्यम के रूप में विकसित करने के विजन को दर्शाता है।

यह रिकॉर्ड आवंटन भारतीय रेल की राष्ट्रीय विकास, आर्थिक वृद्धि और समावेशी कनेक्टिविटी की रीढ़ के रूप में भूमिका को और सुदृढ़ करता है। केन्द्रीय बजट वित्त वर्ष 2026–27 में घोषित पहलों के साथ, भारतीय रेल 'विकसित भारत' के विजन के अनुरूप तेज कनेक्टिविटी, कुशल लॉजिस्टिक्स और सुदृढ़ अवसंरचना प्रदान करते हुए राष्ट्र निर्माण में निर्णायक भूमिका निभाने के लिए तैयार है।



भारतीय रेल ने चालू वित्त वर्ष की पहली तीन तिमाही में अपने पूंजीगत व्यय का 80 प्रतिशत से अधिक का उपयोग किया

भारतीय रेल आधुनिक एवं बेहतर संपर्क परिकल्पना के अनुरूप भविष्य के लिए तैयार संगठन में बदलकर सस्ती दर पर देश भर में तेज सुरक्षित और विश्व स्तरीय रेल सेवा यात्रा प्रदान कर रहा है। इस केंद्रित दृष्टिकोण के साथ, भारतीय रेल ने वित्त वर्ष 2025-26 के लिए आवंटित सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) परिव्यय में मजबूत प्रवृत्ति बनाए रखी है।

भारतीय रेल ने दिसंबर 2025 के अंत तक, ₹2,52,200 करोड़ की कुल सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) में से 80.54% ₹2,03,138 करोड़ व्यय किए हैं, जो पिछले वर्ष (दिसंबर 2024) की इसी अवधि की तुलना में जीबीएस उपयोग में 6.54% की वृद्धि दर्शाता है। ये व्यय मुख्य रूप से सुरक्षा उपायों, क्षमता वर्धन, बुनियादी ढाँचे के आधुनिकीकरण और यात्री सुविधाओं पर किए गए हैं।

सुरक्षा श्रेणी में आवंटित धनराशि का 84% उपयोग किया गया है। क्षमता वृद्धि के लिए आवंटित ₹1,09,238 करोड़ में से ₹76,048 करोड़ (69%) खर्च किए गए हैं। ग्राहक सुविधाओं में 80% आवंटित धन का उपयोग किया गया है। इसमें दिसंबर 2025 तक ₹9,575 करोड़ का व्यय शामिल है।

पिछले एक दशक में पूंजीगत व्यय -कैपेक्स में निरंतरता से 164 वंदे भारत ट्रेन सेवाएँ, 30 अमृत भारत ट्रेन सेवाएँ, स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली कवच के कार्यान्वयन, ब्रॉड-गेज नेटवर्क के 99 % से अधिक विद्युतीकरण और नई लाइनों, गेज रूपांतरण, ट्रैक दोहरीकरण, यातायात सुविधाओं, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों में निवेश तथा महानगरीय परिवहन प्रणालियों से संबंधित व्यापक कार्य किए गए हैं।

इन पहल से रेल यात्रा किफायती रहते हुए गति, सुरक्षा और यात्री सुविधा में काफी बढ़ोतरी हुई है। वंदे भारत स्लीपर ट्रेन के शीघ्र परिचालन शुरू होने के बाद भारतीय रेल इस श्रेणी की लंबी दूरी की रेल यात्रा के रूपांतरण के लिए भी तैयार है।

ये रुझान दर्शाते हैं कि रेल मंत्रालय की सकल बजटीय सहायता व्यय योजना पटरी पर है और ढाँचागत कार्य तेजी से निष्पादित हो रहे हैं। इनसे यह भी संकेत मिलता है कि वित्त वर्ष 2025-26 के लक्ष्य पूर्णतया हासिल होने की संभावना है।■

केंद्रीय बजट

वित्त वर्ष 2026 - 27

रेल विकास से राष्ट्र विकास



*भारतीय रेल के **बुनियादी ढांचे** और **सुरक्षा परियोजना** के लिए परिव्यय*

राज्यवार आवंटित बजट

आंध्र प्रदेश



- औसत परिव्यय 2009-14: 886 करोड़
- 11x
- कुल परिव्यय 2026-27: 10,134 करोड़

असम और पूर्वोत्तर



- औसत परिव्यय 2009-14: 2,122 करोड़
- 5x
- कुल परिव्यय 2026-27: 11,486 करोड़

बिहार



- औसत परिव्यय 2009-14: 1,132 करोड़
- 9x
- कुल परिव्यय 2026-27: 10,379 करोड़

छत्तीसगढ़



- औसत परिव्यय 2009-14: 311 करोड़
- 24x
- कुल परिव्यय 2026-27: 7,470 करोड़

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली



- औसत परिव्यय 2009-14: 96 करोड़
- 28x
- कुल परिव्यय 2026-27: 2,711 करोड़

गुजरात

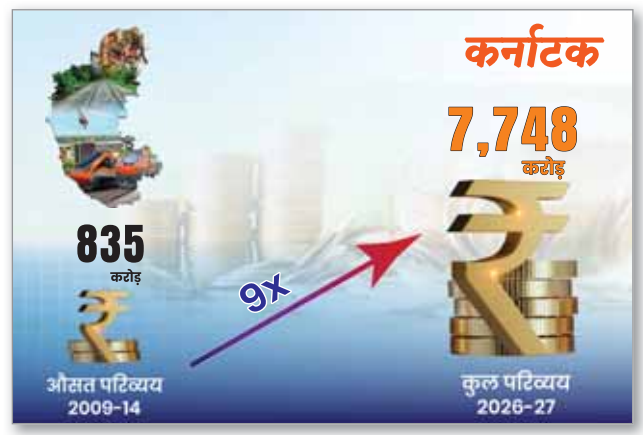


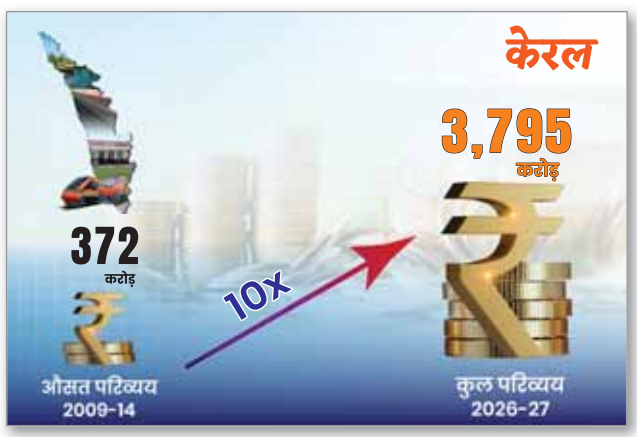
- औसत परिव्यय 2009-14: 589 करोड़
- 29x
- कुल परिव्यय 2026-27: 17,366 करोड़


हरियाणा
3,566
करोड़
315
करोड़
11x
औसत परिव्यय
2009-14
कुल परिव्यय
2026-27

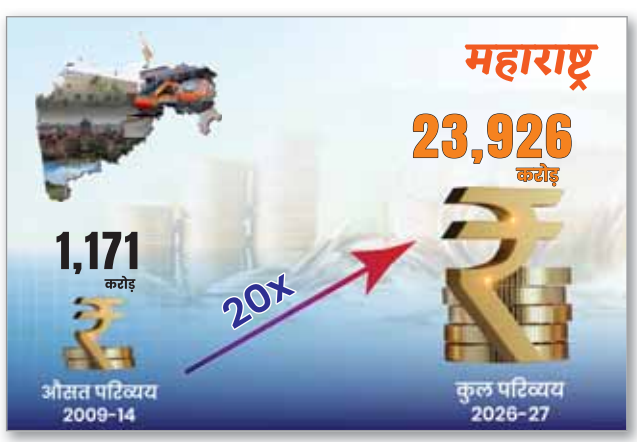

हिमाचल प्रदेश
2,911
करोड़
108
करोड़
27x
औसत परिव्यय
2009-14
कुल परिव्यय
2026-27

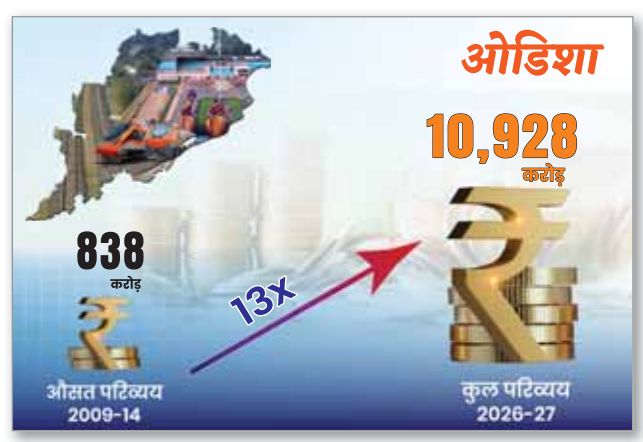

झारखंड
7,536
करोड़
457
करोड़
16x
औसत परिव्यय
2009-14
कुल परिव्यय
2026-27


कर्नाटक
7,748
करोड़
835
करोड़
9x
औसत परिव्यय
2009-14
कुल परिव्यय
2026-27


केरल
3,795
करोड़
372
करोड़
10x
औसत परिव्यय
2009-14
कुल परिव्यय
2026-27


मध्य प्रदेश
15,188
करोड़
632
करोड़
24x
औसत परिव्यय
2009-14
कुल परिव्यय
2026-27


महाराष्ट्र
23,926
करोड़
1,171
करोड़
20x
औसत परिव्यय
2009-14
कुल परिव्यय
2026-27


ओडिशा
10,928
करोड़
838
करोड़
13x
औसत परिव्यय
2009-14
कुल परिव्यय
2026-27

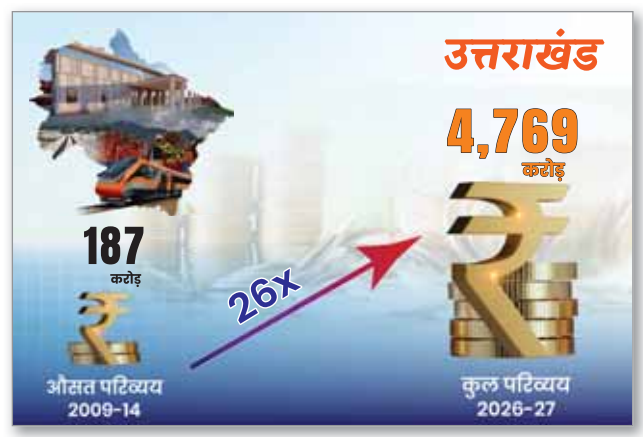

पंजाब
225
करोड़
औसत परिव्यय
2009-14
25x
5,673
करोड़
कुल परिव्यय
2026-27


राजस्थान
682
करोड़
औसत परिव्यय
2009-14
15x
10,228
करोड़
कुल परिव्यय
2026-27


तमिलनाडु
879
करोड़
औसत परिव्यय
2009-14
9x
7,611
करोड़
कुल परिव्यय
2026-27


तेलंगाना
886
करोड़
औसत परिव्यय
2009-14
6x
5,454
करोड़
कुल परिव्यय
2026-27


उत्तर प्रदेश
1,109
करोड़
औसत परिव्यय
2009-14
18x
20,012
करोड़
कुल परिव्यय
2026-27


उत्तराखंड
187
करोड़
औसत परिव्यय
2009-14
26x
4,769
करोड़
कुल परिव्यय
2026-27


पश्चिम बंगाल
4,380
करोड़
औसत परिव्यय
2009-14
3x
14,205
करोड़
कुल परिव्यय
2026-27

आर्थिक समीक्षा 2025-26

भारतीय रेल

भारतीय रेल नेटवर्क क्षमता का विस्तार करके, परिसंपत्तियों का आधुनिकीकरण करके और बहुआयामी कनेक्टिविटी को मजबूत करके भारत की अवसंरचनाओं के परिदृश्य में एक महत्त्वपूर्ण भूमिका निभाना जारी रखता है। मार्च 2025 तक, रेल नेटवर्क का विस्तार 69,439 आरकेएम तक हो गया है। वित्त वर्ष 26 के दौरान, नेटवर्क को 3500 कि.मी. तक और विस्तारित करने का लक्ष्य है। अक्टूबर 2025 तक विद्युतीकरण नेटवर्क के 99.1 प्रतिशत तक पहुँच गया है। निरंतर निवेश ने तेजी से नेटवर्क विस्तार को सक्षम किया है, जिसमें पिछली दशक की तुलना में 2014 के बाद की अवधि में कमीशनिंग दरें दोगुनी से अधिक हो गई हैं।





हाल के वर्षों की एक महत्त्वपूर्ण विशेषता रेलवे की अवसंरचनाओं पर रिकॉर्ड पूंजीगत व्यय रहा है, जिसमें नई लाइनों, दोहरीकरण और मल्टी ट्रैकिंग, रोलिंग स्टॉक वृद्धि, सिग्नलिंग और सुरक्षा संबंधी कार्यों पर विशेष ध्यान दिया गया है। वित्त वर्ष 26 (बजट अनुमान) में, समयबद्ध तरीके से क्षमता निर्माण को गति देने के लिए पूंजी परिव्यय को ऐतिहासिक रूप से उच्च स्तर पर बनाए रखा गया है।

भारतीय रेल भारत के ढुलाई और ऊर्जा लॉजिस्टिक्स की रीढ़ के रूप में भी उभरा है, जो समर्पित कॉरिडोरों, आधुनिक टर्मिनलों और फस्ट माइल कनेक्टिविटी परियोजनाओं के माध्यम से कोयला परिवहन, औद्योगिक आपूर्ति श्रृंखलाओं और कंटेनरीकृत यातायात का समर्थन करता है। स्टेशनों, सिग्नलिंग, टेलीकॉम और डिजिटल सिस्टम में समानांतर निवेश नेटवर्क की विश्वसनीयता, सुरक्षा और उपयोगकर्ता अनुभव में सुधार कर रहे हैं।

रेलवे क्षेत्र में प्रमुख अवसंरचना पहल

- **आर्थिक रेलमार्ग कॉरिडोर (पीएम गतिशक्ति) :** बहुआयामी कनेक्टिविटी और लॉजिस्टिक्स दक्षता को मजबूत करने के लिए तीन कॉरिडोर कार्यक्रम-ऊर्जा, खनिज और सीमेंट; पोर्ट कनेक्टिविटी और उच्च यातायात घनत्व वाले मार्ग-कार्यान्वित किए जा रहे हैं। तीन गलियारों के तहत ₹11.17 लाख करोड़ के परिव्यय वाली 434 परियोजनाओं की पहचान की गई है और पीएम गतिशक्ति पोर्टल पर मैप की गई हैं। इनमें से 12,150 कि.मी. को कवर करने वाली 122 परियोजनाओं को मंजूरी दी गई है और 19,779 कि.मी. तक फैली 198 परियोजनाएँ मूल्यांकन के विभिन्न चरणों में हैं।



प्रमुख वर्तमान परियोजनाएँ

- **मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल (एमएएचएसआर) :** अक्टूबर 2025 तक 55 प्रतिशत से अधिक भौतिक प्रगति हासिल की जा चुकी है, जिसमें भूमि अधिग्रहण पूरा हो चुका है और अधिकांश सिविल पैकेज आवंटित किए जा चुके हैं, जो भारत में हाई-स्पीड रेल अवसंरचना शुरू करने की दिशा में एक बड़ा कदम है।
- **समर्पित ढुलाई कॉरिडोर (डीएफसी) :** अक्टूबर 2025 तक 2,843 कि.मी. डीएफसी नेटवर्क में से लगभग 2,741 कि.मी. (96.4 प्रतिशत) कार्यरत है, जिसमें पूर्वी डीएफसी (1,337 कि.मी.) पूरा हो चुका है और 1,506 कि.मी. पश्चिमी डीएफसी में से 1,404 कि.मी. डीएफसी पूरा हो चुका है। ये कॉरिडोर यात्री नेटवर्क पर भीड़भाड़ को कम कर रहे हैं, ढुलाई के पारगमन समय को काफी कम कर रहे हैं और लॉजिस्टिक्स लागत को कम करने में योगदान दे रहे हैं।
- **स्टेशन का पुनर्विकास :** अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत चरणबद्ध पुनर्विकास के लिए 1,337 स्टेशनों की पहचान की गई है, जिनमें से चुनिंदा स्टेशनों पर कार्य पूरा हो चुका है और क्षमता, पहुँच और बहुआयामी एकीकरण में सुधार के लिए पूरे देश में प्रगति जारी है। इसके अलावा, पीपीपी मोड पर विकसित/पुनर्विकास के लिए 15 स्टेशनों की पहचान की गई है।
- **सुरक्षा और प्रौद्योगिकी उन्नयन :** कवच [उन्नत ट्रेन सुरक्षा (एटीपी) प्रणाली] की बड़े पैमाने पर तैनाती, इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग, स्वचालित ब्लॉक सिग्नलिंग और ट्रैक नवीनीकरण नेटवर्क सुरक्षा और आवाजाही क्षमता को बढ़ा रहे हैं।
- **ट्रैक उन्नयन :** 110 कि.मी. प्रति घंटे और उससे अधिक की अनुभागीय गति के लिए 78 प्रतिशत से अधिक रेलवे ट्रैक को उन्नत किया गया है।
- **सार्वजनिक-निजी भागीदारी (पीपीपी) :** ₹16,636 करोड़ की 18 खंडीय परियोजनाए पूरी हो चुकी हैं और ₹16,334 करोड़ की सात परियोजनाएँ सितंबर 2025 तक कार्यान्वयन के अधीन हैं।
- **दृष्टिकोण :** भारतीय रेल परिवर्तन के दौर से गुजर रहा है, जो निरंतर पूंजी निवेश, तीव्र नेटवर्क विस्तार, लगभग सार्वभौमिक विद्युतीकरण और क्षमता निर्माण के लिए गलियारा-आधारित दृष्टिकोण द्वारा संचालित है। समर्पित ढुलाई गलियारों, पीएम गतिशक्ति के तहत आर्थिक रेल गलियारों और आधुनिक सिगनल और स्टेशन अवसंरचनाओं पर निरंतर ध्यान देने से थ्रूपुट, विश्वसनीयता और बहुआयामी एकीकरण में सुधार हो रहा है। ये अवसंरचनाओं के नेतृत्व वाली पहलें रसद लागत को कम करने और कनेक्टिविटी को मजबूत करने के लिए महत्त्वपूर्ण होंगी।

रेल माल ढुलाई सेवाएँ

रेल माल ढुलाई सेवाएँ, जो सड़क परिवहन की तुलना में 50 प्रतिशत ज्यादा किफायती कार्गो रूट हैं, प्रमुख औद्योगिक गतिविधि के लिए जरूरी सामानों की बड़ी मात्रा में और लंबी दूरी तक आवाजाही में महत्त्वपूर्ण भूमिका निभा रही हैं। वित्त वर्ष 25 में, भारतीय रेल द्वारा माल लोडिंग 1.6 बिलियन टन से ज्यादा हो गई, जो वित्त वर्ष 24 की तुलना में थोड़ी ज्यादा थी। हालांकि, यह वित्त वर्ष 21 वित्त वर्ष 24 के औसत से 12.5 प्रतिशत ज्यादा है, जो एक अच्छी गति का संकेत देता है। यह गति वित्त वर्ष 26 में भी बनी रही, अप्रैल-दिसम्बर के दौरान माल लोडिंग में 3.3 प्रतिशत की वृद्धि हुई और यह लगभग 1,215 मिलियन टन (एमटी) तक पहुँच गई। यह वृद्धि कोयला (601 एमटी), लौह अयस्क (138 एमटी), सीमेंट (109 एमटी), कंटेनर ट्रैफिक (71 एमटी), पिग आयरन और तैयार स्टील (56 एमटी), उर्वरक (52 एमटी), खनिज तेल (38 एमटी), खाद्यान्न (36 एमटी), स्टील संयंत्र के लिए कच्चा माल (लगभग 23 एमटी) और अन्य सामान (91 एमटी) जैसे मुख्य क्षेत्रों से मजबूत मांग के कारण हुई।



रेलवे की प्रचालन दक्षता में भी सुधार हुआ है, जिसमें रोजाना औसत माल ढुलाई वर्ष 2024 में 4.2 मिलियन टन से बढ़कर वर्ष 2025 में लगभग 4.4 मिलियन टन हो गई है। इससे नए ट्रैक चालू करके और समर्पित माल ढुलाई परिवहन मार्ग के विस्तार के जरिए क्षमता बढ़ाने में सहयोग मिला है, जिससे भीड़ कम हुई है और आवाजाही की गति बढ़ी है। नीतिगत उपायों, जिसमें बल्क सीमेंट टर्मिनल, कंटेनर में सीमेंट लाने-ले-जाने के लिए तर्कसंगत माल ढुलाई दरें और माल ढुलाई प्रचालन सूचना प्रणाली जैसे डिजिटल मंच को व्यापक रूप से अपनाना शामिल है, ने बल्क हैंडलिंग और प्रचालन दक्षता को और मजबूत किया है।■

बुलेट ट्रेन परियोजना

पालघर में एक माह में दो पर्वतीय सुरंगों का निर्माण कार्य पूर्ण

पर्वतीय सुरंग (एमटी-6) की लंबाई 454 मीटर और चौड़ाई 14.4 मीटर है



रेल भवन से पालघर में दूसरी पर्वतीय सूरंग के सफल निर्माण की घोषणा करते हुए रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव, इस अवसर पर पालघर के लोकसभा सांसद डॉ. हेमंत विष्णु सवारा एवं रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी सतीश कुमार भी उपस्थित थे।

रेल, सूचना एवं प्रसारण और इलेक्ट्रॉनिक्स एवं सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री अश्विनी वैष्णव ने दिनांक 3 फरवरी, 2026 को महाराष्ट्र के पालघर में दूसरी पर्वतीय सुरंग के सफल निर्माण के साथ बुलेट ट्रेन परियोजना में एक महत्त्वपूर्ण उपलब्धि की घोषणा की। यह सुरंग 454 मीटर लंबी और 14.4 मीटर चौड़ी है, जिसमें मुंबई-अहमदाबाद बुलेट ट्रेन परियोजना के लिए 'अप' और 'डाउन' दोनों ट्रैक समाहित होंगे।

बुलेट ट्रेन परियोजना के लिए पालघर जिले में एक महीने के भीतर यह दूसरी पर्वतीय सुरंग है, जिसका निर्माण कार्य सफलतापूर्वक पूरा किया गया है। इससे पहले दिनांक 2 जनवरी, 2026 को सफाले के पास एमटी-5 सुरंग का निर्माण कार्य पूरा किया गया था।

पर्वतीय सुरंग (एमटी-6) की खुदाई अत्याधुनिक ड्रिल-एंड-कंट्रोल्ड ब्लास्ट विधि, न्यू ऑस्ट्रियन टनलिंग मेथड (एनएटीएम) का उपयोग करके दोनों सिरों से की गई थी। खुदाई का काम 12 महीनों के भीतर पूरा हो गया। पर्वतीय सुरंग का सफल निर्माण अभियांत्रिकी के क्षेत्र में एक महत्त्वपूर्ण उपलब्धि है, जब सुरंग के विपरीत छोरों से खुदाई कर रही टीमें अंततः केंद्र में मिलती हैं, जिससे पहाड़ के भीतर एक निरंतर मार्ग बनता है।

रेल मंत्री ने हाई-स्पीड रेल परियोजना में इस उल्लेखनीय प्रगति के लिए पूरी टीम को बधाई दी। उन्होंने कहा कि टीम जिस गति से काम कर रही है, उससे देश में नया आत्मविश्वास पैदा हुआ है। निर्माण और प्रौद्योगिकी में कई नए नवाचारों के कारण यह परियोजना वैश्विक ध्यान और प्रशंसा बटोर रही है। उन्होंने इस बात को रेखांकित किया कि परियोजना में उपयोग की जा रही कई उन्नत निर्माण प्रौद्योगिकियां और बड़ी मशीनें भारत निर्मित हैं।

मंत्री ने बताया कि बुलेट ट्रेन परियोजना के गुजरात खंड में अगले साल से वाणिज्यिक परिचालन शुरू होने की उम्मीद है। उन्होंने आगे कहा कि 2028 तक ठाणे तक हाई-स्पीड रेल परिचालन शुरू होने की उम्मीद है और यह कॉरिडोर 2029 तक मुंबई तक पहुँच जाएगा।

पालघर से लोकसभा सांसद डॉ. हेमंत विष्णु सवारा भी इस अवसर पर उपस्थित थे। उन्होंने पालघर में हाई-स्पीड टनल का निर्माण कार्य

पूरा हो जाने के लिए रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव का आभार व्यक्त किया। उन्होंने हाई-स्पीड रेल कॉरिडोर, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (डीएफसी) और आगामी वधवन पत्तन सहित कई प्रमुख रेल परियोजनाओं के माध्यम से जिले के तीव्र विकास पर प्रकाश डाला। उन्होंने इस बात पर बल दिया कि 2014 से महाराष्ट्र में रेलवे निवेश में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है, जिसके परिणामस्वरूप परियोजनाओं का तेजी से पूरा होना और सेवाओं में सुधार हुआ है।

पालघर जिले जैसी जटिल भूगर्भीय स्थितियों और अनियमित सुरंग आकृतियों के लिए नई ऑस्ट्रियन टनलिंग विधि (एनएटीएम) को प्राथमिकता दी जाती है, जहाँ टनल बोरिंग मशीनें उतनी उपयुक्त नहीं होती हैं। इस प्रक्रिया में बहुत भारी मशीनरी की आवश्यकता नहीं होती है और शॉटक्रेटिंग, रॉक बोल्ट और लैटिस गर्डर्स का उपयोग करके वास्तविक समय में अनुकूलन संभव होता है।

सुरंग के अंदर काम करने वाले श्रमिकों की सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए विभिन्न भू-तकनीकी उपकरणों, वास्तविक समय की निगरानी, प्रभावी अग्नि सुरक्षा उपायों, उचित वेंटिलेशन और नियंत्रित पहुँच व्यवस्था का उपयोग किया गया था।

महाराष्ट्र में कई मोर्चों पर निर्माण कार्य तेजी से चल रहा है। वैतरणा नदी पर परियोजना का सबसे लंबा पुल पियर स्तर तक पहुँच चुका है, इसके अलावा उल्हास और जगानी जैसी अन्य प्रमुख नदियों पर नींव स्तर संबंधी कार्य चल रहा है। सभी चार स्टेशनों, प्रमुख राष्ट्रीय और राज्य राजमार्गों पर लंबे स्टील पुलों के निर्माण और बांद्रा-कुर्ला कॉम्प्लेक्स और शिलफाटा के बीच 21 कि.मी. लंबी सुरंग पर भी काम तेजी से प्रगति कर रहा है। महाराष्ट्र के पालघर जिले में कुल 7 पर्वतीय सुरंगों का निर्माण कार्य चल रहा है।

क्र. सं.	पर्वतीय सुरंग संख्या	लंबाई	कार्य पूरा होने का प्रतिशत	टिप्पणी
1	मीट्रिक टन -1	0.820	16%	
2	मीट्रिक टन -2	0.228	प्रारंभिक कार्य जारी हैं	
3	मीट्रिक टन -3	1.403	41%	
4	मीट्रिक टन -4	1.260	32%	
5	मीट्रिक टन -5	1.480	57%	2 जनवरी, 2026 को सफलता मिली
6	एमटी-6	0.454	47%	3 फरवरी, 2026 को सफलता मिली
7	एमटी-7	0.417	29%	

एमएएचएसआर परियोजना लगभग 508 कि.मी. लंबी है, जिसमें से 352 कि.मी. गुजरात और दादरा एवं नगर हवेली में तथा 156 कि.मी. महाराष्ट्र में स्थित है। इस परियोजना से कॉरिडोर के साथ-साथ आर्थिक गतिविधियों को बढ़ावा मिलने, ज्ञान के आदान-प्रदान में आसानी होने और नए औद्योगिक एवं आईटी केंद्रों के विकास में सहयोग मिलने की अपेक्षा है। यह कॉरिडोर साबरमती, अहमदाबाद, आनंद, वडोदरा, भरूच, सूरत, बिलिमोरा, वापी, बोइसर, विरार, ठाणे और मुंबई जैसे प्रमुख शहरों को जोड़ेगा, जो भारत के परिवहन अवसंरचना में एक परिवर्तनकारी कदम होगा।

दिनांक 27 जनवरी, 2026 तक लगभग 334 कि.मी. के वायडक्ट, 17 नदी पुल और राष्ट्रीय राजमार्गों, रेलवे और अन्य बुनियादी ढांचों पर बने 12 प्रमुख क्रॉसिंग का निर्माण पूरा हो चुका है। परियोजना के गुजरात खंड में ट्रैक बिछाने और विद्युतीकरण का कार्य तेजी से चल रहा है।■



52 हफ्तों में सुधार

भारतीय रेल में दक्षता, संचालन और सेवा वितरण का कायाकल्प करने वाले प्रमुख सुधार



रेल के उच्च अधिकारियों की समीक्षा बैठक करते हुए रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव, साथ में हैं रेल राज्य मंत्री वी. सोमन्ना तथा, रवनीत सिंह, रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी सतीश कुमार एवं अन्य उच्च अधिकारीगण

केंद्रीय रेल, सूचना एवं प्रसारण तथा इलेक्ट्रॉनिक्स एवं सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री अश्विनी वैष्णव ने नई दिल्ली स्थित रेल भवन में केंद्रीय राज्य मंत्री वी. सोमन्ना और केंद्रीय राज्य मंत्री रवनीत सिंह, रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष तथा मुख्य कार्यकारी अधिकारी सतीश कुमार और अन्य वरिष्ठ अधिकारियों के साथ बैठक की। बैठक में रेल क्षेत्र में व्यापक सुधार लाने का फैसला लिया गया, जिसके तहत इस वर्ष रेल सेवाओं में 52 सुधार किए जाएंगे। बैठक में नए साल, नए संकल्पों और रेल क्षेत्र में व्यापक सुधार लाने की भावना पर जोर दिया गया।

सुरक्षा पर विशेष ध्यान– गंभीर रेल दुर्घटनाओं में करीब 90% की कमी (2014-15 में 135 से घटकर 2025-26 में 11), लक्ष्य इसे एकल अंक तक लाना है।

एआई और प्रौद्योगिकी को बढ़ावा– सुरक्षा, रखरखाव और संचालन में एआई और उन्नत प्रौद्योगिकी के इस्तेमाल को गति देना।

प्रतिभा और प्रशिक्षण में सुधार– कर्मचारियों के प्रतिभा प्रबंधन और कौशल विकास के लिए नए तरीकों की खोज।

खाद्य और खानपान व्यवस्था में सुधार– खाद्य पदार्थों की बेहतर गुणवत्ता, खानपान और रेल सेवाओं के लिए बड़े सुधार।

बैठक में केंद्रीय राज्य मंत्री, अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी तथा वरिष्ठ अधिकारि यों ने अपने जमीनी अनुभव साझा किए। इस दौरान ढाँचागत विकास, रखरखाव और क्षमता वृद्धि की पहलों की समीक्षा भी की गई। रेल मंत्रालय ने सुधारों, सुरक्षा, तकनीकी प्रगति और यात्रियों पर केंद्रित विकास के प्रति अपनी प्रतिबद्धता दोहराई।■

अति विशिष्ट रेल सेवा पुरस्कार-2025 समारोह का भव्य आयोजन

रेल मंत्री ने 100 रेल कर्मियों को किया सम्मानित

विभिन्न श्रेणियों में सर्वश्रेष्ठ प्रदर्शन करने वाली क्षेत्रीय रेलवे को 25 शील्ड भी प्रदान कीं



समारोह में रेल कर्मियों को अति विशिष्ट रेल सेवा पुरस्कार से सम्मानित करते हुए रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव। मंच पर हैं रेल राज्य मंत्री वी. सोमन्ना और रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी सतीश कुमार

केंद्रीय रेल मंत्री, सूचना एवं प्रसारण मंत्री तथा इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री अश्विनी वैष्णव ने दिनांक 9 जनवरी, 2026 को नई दिल्ली के द्वारका स्थित भारत अंतरराष्ट्रीय सम्मेलन एवं प्रदर्शनी केंद्र (यशोभूमि) में 100 रेल कर्मियों को अति विशिष्ट रेल सेवा पुरस्कार और विभिन्न श्रेणियों में सर्वश्रेष्ठ प्रदर्शन करने वाले क्षेत्रीय रेलवे को 25 शील्ड प्रदान की। समारोह में रेल एवं जल शक्ति राज्य मंत्री वी. सोमन्ना, रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी सतीश कुमार, रेलवे बोर्ड के सदस्य और विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे एवं उत्पादन इकाइयों के महाप्रबंधक उपस्थित थे।

रेल मंत्री ने भारतीय रेल में विद्युतीकरण के 100 वर्ष पूरे होने के उपलक्ष्य में एक स्मारक सिक्का भी जारी किया गया।

इस अवसर पर रेल मंत्री ने कहा कि वर्ष 2047 तक विकसित भारत, विकसित रेलवे के सपने को साकार करने के लिए भारतीय रेल को एक नए स्तर पर पहुँचना होगा। रेल कर्मचारियों के समर्पण की सराहना करते हुए उन्होंने कहा कि उनके सामूहिक प्रयासों से ही रेलवे ने लंबे समय से चली आ रही चुनौतियों पर काबू पाया है, क्षमताओं का विस्तार किया है, दक्षता में सुधार किया है और बुनियादी ढाँचे एवं परिचालन संबंधी कई अहम उपलब्धियाँ हासिल की हैं।

रेल मंत्री ने आगे कहा कि बड़े स्तर पर रेलवे ट्रैक निर्माण से रेलवे क्षमता में काफी वृद्धि हुई है। दीवाली, छठ, क्रिसमस और गर्मी के मौसम जैसे सभी प्रमुख व्यस्त मौसमों के दौरान विशेष ट्रेनें चलाई गईं, जिससे यात्रियों को सफर के दौरान आसानी हुई और पिछले वर्ष एक नया मानदंड स्थापित किया गया।

उन्होंने ने कहा कि भारतीय रेल ने वर्ष 2026 के लिए '52 सप्ताह, 52 सुधार' नामक एक महत्त्वाकांक्षी सुधार योजना शुरू की है, जिसके तहत ग्राहक सेवा, रखरखाव, उत्पादन, गुणवत्ता प्रबंधन, स्वास्थ्य प्रणाली और संचालन जैसे प्रमुख कार्यात्मक क्षेत्रों में हर सप्ताह एक बड़ा सुधार लागू किया जाएगा। उन्होंने कहा कि मानकों को पुर्नपरिभाषित करने, बाधाओं की पहचान करने और स्पष्ट, समयबद्ध कार्य योजनाएँ तय करने के लिए विभिन्न विभागों के अधिकारियों की सक्रिय भागीदारी के साथ कार्यशालाओं की एक शृंखला आयोजित की जा रही है।

रेल मंत्री ने आगामी चरण में भारतीय रेल का मार्गदर्शन करने वाले छह प्रमुख संकल्पों की रूपरेखा प्रस्तुत की

पहला, जवाबदेही और क्रियान्वयन द्वारा संचालित, ग्राहक सेवा, रखरखाव, उत्पादन, गुणवत्ता और स्वास्थ्य प्रणालियों में समयबद्ध बदलावों के साथ प्रणालीगत सुधारों के लिए निर्णायक प्रयास।

दूसरा, विश्वसनीयता और उत्पादकता में सुधार के लिए नई पीढ़ी के रोलिंग स्टॉक, उन्नत ट्रैक सिस्टम, आधुनिक सिग्नलिंग और स्मार्ट रखरखाव प्रथाओं सहित प्रौद्योगिकी, नवाचार और कृत्रिम बुद्धिमत्ता को व्यापक रूप से अपनाना।

तीसरा, रखरखाव के मानकों का मूलभूत उन्नयन, यह मानते हुए कि पुरानी प्रथाओं से दूर जाना अल्पकालिक असुविधा का कारण बन सकता है, लेकिन दीर्घकालिक सुरक्षा और प्रदर्शन के लिए यह जरूरी है।

चौथा, सुरक्षा पर सीधा और केंद्रित फोकस, जिसका मकसद बेहतर प्रशिक्षण, प्रौद्योगिकी तैनाती, अनुशासित संचालन और नेतृत्व के सभी स्तरों पर दैनिक निगरानी के जरिए गंभीर दुर्घटनाओं को कम करना है।

पांचवां, प्रशिक्षण और प्रतिभा विकास में परिवर्तन, निरंतर कौशल के उन्नयन को अनिवार्य बनाना, प्रशिक्षण को कैरियर प्रगति से जोड़ना और उच्च दक्षता वाले कार्यबल के निर्माण के लिए सिमुलेटर और डिजिटल प्लेटफॉर्म जैसे आधुनिक उपकरणों का उपयोग करना है।

छठा, औपनिवेशिक मानसिकता का पूर्ण उन्मूलन, अधिकारियों को नए विचारों के प्रति खुलापन अपनाने, युवा अधिकारियों और फील्ड स्टाफ को सशक्त बनाने, भारतीय समाधानों को बढ़ावा देने और वैश्विक स्तर पर स्वीकार की जा रही मेड-इन-इंडिया उपलब्धियों पर गर्व करने के लिए प्रोत्साहित करना है।

रेल मंत्री ने स्टार्टअप्स और नवप्रवर्तकों को शामिल करने, रेलवे कर्मचारियों को सुधार संबंधी सुझाव देने के लिए प्रोत्साहित करने और सफल नवाचारों को पूरे नेटवर्क में लागू करने के महत्त्व पर भी बल दिया। प्रमुख राष्ट्रीय सुधारों से तुलना करते हुए उन्होंने कहा कि भारतीय रेल को भी परिवर्तन के प्रति ऐसा ही साहस और आत्मविश्वास दिखाना चाहिए। उन्होंने कहा कि युवा कार्यबल, पारदर्शी प्रणालियों और सुधार आधारित मानसिकता के साथ, भारतीय रेल वैश्विक स्तर पर एक मिसाल बनने और 2047 तक भारत के एक विकसित राष्ट्र बनने की यात्रा में एक जरुरी स्तंभ बनने के लिए बेहतर स्थिति में है।

कार्यक्रम को संबोधित करते हुए, रेल राज्य मंत्री, वी. सोमन्ना ने रेलवे कर्मचारियों और अधिकारियों को बधाई दी और भारतीय रेल को दुनिया के सबसे बड़े सेवा संगठनों में से एक बताते हुए, रेल परिवार को प्रतिदिन लाखों लोगों के लिए सुरक्षित और आरामदायक यात्रा सुनिश्चित करने का श्रेय दिया।

राष्ट्रीय एकता को मजबूत करने वाली प्रमुख इंजीनियरिंग उपलब्धियों का उल्लेख करते हुए उन्होंने बताया कि वर्तमान में रेल सुविधाएँ जम्मू-कश्मीर और उत्तर-पूर्वी जैसे क्षेत्रों तक विस्तारित हो चुकी हैं। उन्होंने बेहतर संपर्क के लिए अमृत भारत और नमो भारत ट्रेनों का भी जिक्र किया और कहा कि वंदे भारत स्लीपर लंबी दूरी की यात्रा को सुगम बनाएगी।

रेलवे के विद्युतीकरण और पर्यावरण स्थिरता में हुई प्रगति पर प्रकाश डालते हुए उन्होंने कहा कि भारतीय रेल पर्यावरण के अनुकूल संचालन की ओर अग्रसर है। अपने दौरों के अनुभव साझा करते हुए उन्होंने सभी स्तरों पर रेलवे कर्मचारियों के समर्पण और प्रतिबद्धता की प्रशंसा की और उन्हें संगठन की रीढ़ बताया।

इस अवसर पर रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी सतीश कुमार ने कहा कि भारतीय रेल में तेजी से बदलाव आए हैं और यह एक आधुनिक, सुरक्षित और यात्री-केंद्रित संगठन के रूप में उभरा है। सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता बताते हुए उन्होंने आधुनिक सिग्नलिंग सिस्टम, इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग, मानवरहित लेवल क्रॉसिंग को खत्म करने, ट्रैक की बेहतर निगरानी और संबंधित सुरक्षा उपायों के जरिए निरंतर जारी सुधारों के बारे में जानकारी दी। माल ढुलाई संचालन पर उन्होंने कहा कि भारतीय रेल डोर-टू-डोर और मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक्स के जरिए नए मानक स्थापित कर रहा है और राष्ट्र की आर्थिक प्रगति में महत्त्वपूर्ण योगदान दे रहा है।

उन्होंने रेल विद्युतीकरण के एक शताब्दी पूरे होने के खास मौके को भी याद किया और इसे भारतीय रेल की यात्रा में एक गौरवपूर्ण उपलब्धि बताया, जिसे विशेष पहलों के जरिए मनाया जा रहा है। रेल कर्मचारियों को 'असली नायक' मानते हुए उन्होंने उनके अनुशासन, समर्पण और सेवा को इन बदलावों की रीढ़ बताया।

भारतीय रेल प्रतिवर्ष अपने कर्मचारियों को अति विशिष्ट रेल सेवा पुरस्कार प्रदान करता है। ये पुरस्कार दो श्रेणियों में दिए जाते हैं: व्यक्तिगत पुरस्कार और सर्वश्रेष्ठ प्रदर्शन करने वाले क्षेत्रीय रेलवे को दिए जाने वाले शील्ड पुरस्कार। व्यक्तिगत पुरस्कार रेल कर्मियों के समर्पण, कड़ी मेहनत और भारतीय रेल को अधिक कुशल, सुरक्षित और यात्री-अनुकूल संगठन बनाने में उनके असाधारण योगदान को मान्यता देने और सम्मानित करने का एक मंच प्रदान करते हैं। विभिन्न श्रेणियों में शील्ड पुरस्कार भारतीय रेल के समग्र प्रदर्शन में उनके उत्कृष्ट योगदान और उपलब्धियों को मान्यता देते हुए प्रदान किए जाते हैं।

भारतीय रेल में विद्युतीकरण के 100 वर्ष पूर्ण होने के उपलक्ष्य में रेल मंत्री ने स्मारक डाक टिकट तथा सिक्का किया जारी









भारतीय रेल में विद्युतीकरण के 100 वर्ष पूर्ण होने के उपलक्ष्य में स्मारक डाक टिकट तथा सिक्का जारी करते हुए रेल मंत्री अश्विनी वैष्णव। साथ में हैं, रेल राज्य मंत्री, वी. सोमन्ना, रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी सतीश कुमार एवं अन्य उच्च अधिकारीगण।

यह उल्लेखनीय है कि दिनांक 3 फरवरी, 1925 को पहली बार विक्टोरिया टर्मिनस (अब छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनस) से कुर्ला हार्बर तक बिजली से संचालित ट्रेन चली थी। वर्तमान में ब्रॉड गेज रेल नेटवर्क का लगभग 99.5% हिस्सा विद्युतीकृत हो चुका है और शेष कार्य भी तेजी से पूर्ण किया जा रहा है।

रेल मंत्री से शील्ड प्राप्त करते हुए महाप्रबंधक एवं वरिष्ठ अधिकारीगण



गोविंद बल्लभ पंत शील्ड

उत्तर पश्चिम रेलवे एवं पश्चिम मध्य रेलवे



सुरक्षा शील्ड
पूर्व मध्य रेलवे



विक्रय प्रबंधन शील्ड
पश्चिम मध्य रेलवे



कोचिंग रखरखाव शील्ड
पूर्व तट रेलवे



उत्कृष्ट गुणवत्ता (उत्पादन इकाई) शील्ड
सवारी डिब्बा कारखाना, चेन्नै



लेखा एवं वित्त प्रबंधन शील्ड
दक्षिण रेलवे



पर्यावरण एवं स्वच्छता शील्ड
दक्षिण रेलवे



लोको अनुरक्षण शील्ड
दक्षिण रेलवे



वैगन अनुरक्षण शील्ड
उत्तर पश्चिम रेलवे



रनिंग रूम शील्ड
आबूरोड रनिंग रूम, उत्तर पश्चिम रेलवे



यातायात परिवहन शील्ड
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे



रेल मदद शील्ड
दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे



उत्कृष्ट गुणवत्ता (कारखाना) शील्ड
सवारी डिब्बा मरम्मत कारखाना, तिरूपति, दक्षिण मध्य रेलवे तथा मोतीबाग कारखाना, नागपुर, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे



दूरसंचार दक्षता शील्ड
उत्तर मध्य रेलवे



सिगनल दक्षता शील्ड
उत्तर मध्य रेलवे एवं मध्य रेल



भंडार शील्ड
मध्य रेल



पुल अनुरक्षण शील्ड
मध्य रेल



सिविल इंजीनियरी शील्ड
पश्चिम रेलवे एवं मध्य रेल



सिविल इंजीनियरी निर्माण शील्ड
मध्य रेल एवं पश्चिम रेलवे



समग्र स्वास्थ्य सेवा शील्ड
पश्चिम रेलवे



गैर-किराया राजस्व शील्ड
पश्चिम रेलवे



रेलपथ अनुरक्षण शील्ड
पश्चिम रेलवे



विद्युत इंजीनियरी शील्ड
पश्चिम रेलवे



वाणिज्य शील्ड
पूर्व रेलवे



सर्वोत्तम सुरक्षा शील्ड
पूर्व रेलवे

अति विशिष्ट रेल सेवा पुरस्कार-2025 के विजेताओं का कोटि-वार विवरण

नए नवोन्मेष/कार्रवाई/प्रक्रिया के परिणामस्वरूप मितव्ययिता एवं व्यय, उत्पादकता में सुधार, आयात प्रतिस्थापन आदि

क्र सं	क्षेत्रीय रेलवे/ उत्पादन इकाइयाँ/ रेलवे बोर्ड	कर्मी का नाम (श्री/ श्रीमती/सुश्री)	पदनाम
1	उत्तर पश्चिम रेलवे	शिवलाल जयसिंह पुरोहित	वरिष्ठ अनुभाग अभियंता
2	मेट्रो रेलवे	सरोज बंद्योपाध्याय	वरिष्ठ अनुभाग अभियंता
3	दक्षिण पश्चिम रेलवे	विश्वनाथ कुमार	वरिष्ठ अनुभाग अभियंता
4	इंटीग्रल कोच फैक्टरी	पुनर्दीप सिंह	कार्य प्रबंधक
5	पूर्व रेलवे	अभिजीत रॉय	उप मुख्य लेखा अधिकारी (वित्त एवं बजट)
6	पूर्व रेलवे	अभिनव बंसल	वरिष्ठ मंडल यांत्रिक अभियंता
7	रेलवे बोर्ड	प्रवीण मोहन सहाय	निदेशक
8	रेलवे बोर्ड	पुरूषोत्तम कुमार	संयुक्त निदेशक
9	मध्य रेल	मनीष कुमार	उप मुख्य सामग्री प्रबंधक
10	उत्तर पश्चिम रेलवे	मेघा गोदारा देव	उप मुख्य कार्मिक अधिकारी
11	रेलवे बोर्ड	अमित सिंह मेहरा	निदेशक
12	दक्षिण रेलवे	प्रमोद आर. पी.	मुख्य स्वास्थ्य एवं मलेरिया निरीक्षक
13	पूर्वोत्तर रेलवे	दिलीप कुमार गौतम	वरिष्ठ अनुभाग अभियंता
14	उत्तर रेलवे	पुष्कल राय	वरिष्ठ अनुभाग अभियंता
15	उत्तर मध्य रेलवे	आशुतोष शर्मा	वरिष्ठ मंडल वित्त प्रबंधक
16	पटियाला रेलइंजन कारखाना	रमेश कुमार कौल	उप. मुख्य सामग्री प्रबंधक
17	पूर्व रेलवे	सतीश कुमार पांडे	पॉइंट्समैन-बी

व्यक्तिगत सुरक्षा की अनदेखी करते हुए सराहनीय कार्य जिससे रेलों पर जान-माल की सुरक्षा संभव हुई

क्र सं	क्षेत्रीय रेलवे/ उत्पादन इकाइयाँ/रेलवे बोर्ड	कर्मी का नाम (श्री/ श्रीमती/सुश्री)	पदनाम
18	दक्षिण पूर्व रेलवे	प्रसेनजित दास	ब्रिज सहायक
19	उत्तर पश्चिम रेलवे	औंकार	कांस्टेबल
20	उत्तर रेलवे	शुभम वैश्य	वरिष्ठ सहायक लोको पायलट
21	उत्तर पश्चिम रेलवे	मुबारीक हुसैन मंसूरी	लोको पायलट (मेल/एक्स्प्रेस)
22	उत्तर मध्य रेलवे	सुष्मिता	सहायक लोको पायलट
23	दक्षिण रेलवे	पवन कुमार	रेलपथ अनुरक्षक-IV
24	पूर्व रेलवे	अभिषेक दत्ता	लोको पायलट (पैसेंजर)
25	पूर्व मध्य रेलवे	रवि रंजन	लोको पायलट (गुड्स)
26	पूर्व मध्य रेलवे	बैजू जैसवारा	ट्रेन प्रबंधक (मेल/एक्सप्रेस)
27	रेलवे बोर्ड	राजेश लाल	सहायक सुरक्षा आयुक्त
28	पूर्व रेलवे	राजीव रंजन	लोको पायलट (पैसेंजर)
29	उत्तर मध्य रेलवे	पर्वत	रेलपथ अनुरक्षक-I
30	पश्चिम रेलवे	रामप्रबेश कुमार	लोको पायलट (गुड्स)
31	दक्षिण रेलवे	जी.सुब्रमणि	लोको पायलट (मेल/एक्सप्रेस)
32	पूर्व तट रेलवे	सकल देव राणा	लोको पायलट
33	दक्षिण मध्य रेलवे	च महेश बाबू	ट्रेन प्रबंधक (मेल/एक्सप्रेस)
34	मध्य रेलवे	प्रद्युमन कुमार	रेलपथ अनुरक्षक-IV
35	पश्चिम रेलवे	बंटी कुमार	रेलपथ अनुरक्षक-IV
36	पूर्व रेलवे	अमर कुमार	रेलपथ अनुरक्षक-IV
37	पश्चिम मध्य रेलवे	पीयूष शर्मा	वरिष्ठ अनुभाग अभियंता
38	पूर्वोत्तर रेलवे	भगवान सहाय मीना	स्टेशन अधीक्षक
39	दक्षिण रेलवे	एम. वाणी	मुख्य वाणिज्य सह आरक्षण पर्यवेक्षक

आमदनी बढ़ाने, बिना टिकट यात्रा, चोरी रोकने आदि के संबंध में विशेष प्रयास

क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे/ उत्पादन इकाइयाँ/रेलवे बोर्ड	कर्मी का नाम (श्री/ श्रीमती/सुश्री)	पदनाम
40	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	दिलीप सिंह	वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक
41	दक्षिण मध्य रेलवे	विशाल अर्जुन आर जी	मंडल वाणिज्य प्रबंधक
42	पूर्व मध्य रेलवे	मो. तौशीफ उल्लाह	मंडल परिचालन प्रबंधक
43	उत्तर पश्चिम रेलवे	मोनिका यादव	मंडल वाणिज्य प्रबंधक
44	पश्चिम रेलवे	पिन्टू शर्मा	वरिष्ठ अनुभाग अधिकारी
45	मध्य रेल	हनुमंत अरुण वाघ	चल टिकट निरीक्षक
46	पूर्व रेलवे	शुभ्र प्रकाश रॉय	मुख्य वाणिज्य निरीक्षक
47	पूर्व रेलवे	अमर चतुर्वेदी	मुख्य वाणिज्य सह आरक्षण पर्यवेक्षक
48	रेलवे बोर्ड	रंजीत कुमार	मुख्य नियंत्रक
49	रेलवे बोर्ड	राकेश कुमार खत्री	सहायक निदेशक
50	पूर्व मध्य रेलवे	मनीष कुमार	निरीक्षक
51	मध्य रेल	संजय कुमार बेहेरा	मुख्य जाँच निरीक्षक
52	रेलवे बोर्ड	रजत अग्रवाल	संयुक्त निदेशक
53	दक्षिण रेलवे	डी एल गणेश	वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक

परिचालन, सुरक्षा और संरक्षा, परिसंपत्तियों के बेहतर अनुरक्षण और उपयोगिता सुधार के लिए किए गए अनुकरणीय कार्य

क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे/ उत्पादन इकाइयाँ/रेलवे बोर्ड	कर्मी का नाम (श्री/ श्रीमती/सुश्री)	पदनाम
54	दक्षिण मध्य रेलवे	रमेश कमुल्ला	मंडल सिगनल एवं दूरसंचार अभियंता
55	पूर्व मध्य रेलवे	प्रभाष कुमार प्रभाकर	रेलपथ अनुरक्षक-II
56	उत्तर रेलवे	जितेंद्र कुमार	उप मुख्य संरक्षा अधिकारी
57	पश्चिम रेलवे	अंशुल बंसल	वरिष्ठ मंडल बिजली अभियंता
58	दक्षिण रेलवे	रंजीत के. पी.	वरिष्ठ मंडल सिगनल एवं दूरसंचार अभियंता
59	दक्षिण रेलवे	सी. संदीप	वरिष्ठ अनुभाग अभियंता
60	दक्षिण रेलवे	विबिन पी.	सहायक/सीएंडडब्ल्यू
61	मध्य रेलवे	हिमांशु रामदेव	वरिष्ठ मंडल बिजली अभियंता
62	उत्तर मध्य रेलवे	धनंजय कुमार सिंह	उप मुख्य यांत्रिक अभियंता
63	उत्तर मध्य रेलवे	कृष्ण शुक्ला	वरिष्ठ मंडल परिचालन प्रबंधक
64	दक्षिण पश्चिम रेलवे	केसिरेड्डी वामशी कृष्णा रेड्डी	वरिष्ठ मंडल अभियंता
65	दक्षिण पूर्व रेलवे	श्रमणा दास	तकनीशियन ग्रेड-III
66	दक्षिण पूर्व रेलवे	संजय कुमार तिवारी	निरीक्षक (कार्यकारी)
67	पूर्व रेलवे	सुशील कुमार	वरिष्ठ अनुभाग अभियंता
68	पूर्व मध्य रेलवे	सुभाष कुमार पाठक	तकनीशियन ग्रेड-I
69	पश्चिम रेलवे	योगेश कुमार शर्मा	पॉइंट्समैन-बी
70	उत्तर रेलवे	देवेश शर्मा	वरिष्ठ मंडल यांत्रिक इंजीनियर
71	दक्षिण मध्य रेलवे	जि. आर. ए. श्रवंति	जूनियर इंजीनियर
72	दक्षिण रेलवे	एस. सिलम्बरसन	रेलपथ अनुरक्षक-I

परियोजनाओं आदि को रिकॉर्ड समय में पूरा करना			
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे/ उत्पादन इकाइयाँ/रेलवे बोर्ड	कर्मी का नाम (श्री/ श्रीमती/सुश्री)	पदनाम
73	उत्तर मध्य रेलवे	कुश गुप्ता	उप मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार अभियंता
74	उत्तर रेलवे	इंद्र कुमार	वरिष्ठ मंडल अभियंता
75	पश्चिम रेलवे	चिराग मित्तल	उप मुख्य अभियंता
76	उत्तर रेलवे	सतविंदर कौर	उप मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार अभियंता
77	पूर्व रेलवे	कंचन कुमार रॉय	वरिष्ठ अनुभाग अभियंता
78	पूर्व मध्य रेलवे	मयंक प्रियदर्शी	सहायक सिगनल एवं दूरसंचार अभियंता
79	पूर्व रेलवे	सिद्धार्थ रघुवंशी	वरिष्ठ अनुभाग अभियंता
80	दक्षिण रेलवे	एस. नन्दकुमार	वरिष्ठ अनुभाग अभियंता
81	पश्चिम रेलवे	अपूर्व तिवारी	उप मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार अभियंता
82	पूर्व मध्य रेलवे	मो. इकरामुल अन्सारी	वरिष्ठ अनुभाग अभियंता
83	दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	सांध्य प्रदीप चौबे	स्टेशन अधीक्षक
84	पूर्व रेलवे	नरेंद्र कुमार रवि	वरिष्ठ अनुभाग अभियंता
85	दक्षिण मध्य रेलवे	नेल्ली भानु सूर्य प्रकाश	उप मुख्य अभियंता
86	पूर्व तट रेलवे	एस. श्रीनिवास राव	उप मुख्य सिगनल एवं दूरसंचार अभियंता
87	दक्षिण पश्चिम रेलवे	के. बालासुब्रमणि	मुख्य डिपो सामग्री अधीक्षक
88	रेलवे बोर्ड	घनश्याम	निदेशक

राष्ट्रीय/अंतरराष्ट्रीय मान्यता के लिए खेल में उत्कृष्ट प्रदर्शन			
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे/ उत्पादन इकाइयाँ/रेलवे बोर्ड	कर्मी का नाम (श्री/ श्रीमती/सुश्री)	पदनाम
89	पूर्व तट रेलवे	अमित रोहिदास	सहायक खेल अधिकारी
90	दक्षिण मध्य रेलवे	एस. तिरुमलै कुमार	मुख्य वाणिज्य सह आरक्षण पर्यवेक्षक

अन्य क्षेत्र में उत्कृष्ट प्रदर्शन			
क्र. सं.	क्षेत्रीय रेलवे/ उत्पादन इकाइयाँ/ रेलवे बोर्ड	कर्मी का नाम (श्री/ श्रीमती/सुश्री)	पदनाम
91	पूर्व रेलवे	तथागत दत्ता	सहायक मंडल चिकित्सा अधिकारी
92	दक्षिण मध्य रेलवे	अनुराग वाधवा	वरिष्ठ मंडल कार्मिक अधिकारी
93	उत्तर रेलवे	चन्दना सिन्हा	निरीक्षक
94	चितरंजन रेल इंजन कारखाना	हरिओम चौहान	उप मुख्य बिजली अभियंता
95	पूर्वोत्तर रेलवे	राजन कुमार यादव	रेलपथ अनुरक्षक-IV
96	उत्तर रेलवे	उचित सिंघल	वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक
97	दक्षिण रेलवे	आनंद बंटिया	वरिष्ठ मंडल वित्त प्रबंधक
98	रेलवे बोर्ड	रवि रंजन कुमार	प्रोटोकॉल इंस्पेक्टर
99	रेलवे बोर्ड	संजीव मोहन	संपदा पर्यवेक्षक
100	रेलवे बोर्ड	स्वर्गीय सुधीर कुमार	अनुभाग अधिकारी

कवच 4.0

तीन खंडों में 472 कि.मी. का सफल कमीशनिंग

अब भारतीय रेल के पांच क्षेत्रीय रेलवे में 1,300 से अधिक रूट कि.मी. को कवर करता है



भारतीय रेल ने दिनांक 30 जनवरी, 2026 को अपने नेटवर्क के तीन खंडों में 472.3 रूट कि.मी. पर कवच वर्जन 4.0 (स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली) की शुरुआत की, जो रेल सुरक्षा को मजबूत करने की दिशा में एक और महत्त्वपूर्ण मील का पत्थर है। नए कमीशन किए गए खंडों में पश्चिम रेलवे पर वडोदरा-विरार (344 कि.मी.), उत्तर रेलवे पर तुगलकाबाद जंक्शन केबिन-पलवल (35 कि.मी.) और पूर्व मध्य रेलवे पर मानपुर-सरमतनार (93.3 कि.मी.) शामिल हैं। इस शुरुआत के साथ, भारतीय रेल उच्च-घनत्व वाले मार्गों पर ट्रेन सुरक्षा, परिचालन सुरक्षा और विश्वसनीयता बढ़ाने के लिए स्वदेशी कवच प्रणाली की तैनाती को तेज करना जारी रखे हुए है।

यह उपलब्धि एक ही दिन और साथ ही एक महीने में कवच कमीशनिंग के अब तक के सबसे अधिक रूट कि.मी. का रिकॉर्ड है, जिसमें 472.3 रूट कि.मी. को कवच वर्जन 4.0 के दायरे में लाया गया है। इससे पहले सबसे बड़ी कमीशनिंग पश्चिम मध्य रेलवे के कोटा-मथुरा खंड पर 324 रूट कि.मी.। इस नवीनतम विस्तार के साथ, कवच वर्जन 4.0 अब भारतीय रेल के पांच क्षेत्रीय रेलवे में शुरू हो चुका है।

भारतीय रेल में कुल 1,306.3 रूट कि.मी. पर कवच वर्जन 4.0 चालू हो चुका है। इससे पहले, कवच वर्जन 4.0 को 834 रूट कि.मी. पर कमीशन किया गया था। इसमें दिल्ली-मुंबई मार्ग का पलवल–मथुरा–नागदा खंड (633 रूट कि.मी.) और दिल्ली-हावड़ा मार्ग का हावड़ा–बर्धमान खंड (105 आर कि.मी.) शामिल था। इसके अतिरिक्त, गुजरात के पहले बाजवा (वडोदरा)–अहमदाबाद खंड पर 96 रूट कि.मी. कमीशन किए गए थे।

उत्तर रेलवे पर कवच 4.0 कार्यान्वयन की प्रगति

भारतीय रेल ने दिल्ली-मुंबई मार्ग की चार लाइनों वाले तुगलकाबाद जंक्शन केबिन–पलवल खंड (35 कि.मी.) पर कवच 4.0 को सफलतापूर्वक चालू कर दिया है, जो 152 मुख्य लाइन ट्रैक कि.मी. में फैला है। इस कॉरिडोर के एक पूरे हिस्से में कवच स्थापित किया गया है, जिसमें बड़े स्टेशन यार्ड, 'ऑटोमैटिक सिग्नलिंग' प्रणाली वाली दो मुख्य लाइनें और 'एब्सोल्यूट ब्लॉक सिग्नलिंग' वाली दो लाइनें शामिल हैं।

यह कमीशनिंग दिल्ली उपनगरीय और लंबी दूरी के रेल नेटवर्क को कवर करने वाले भारतीय रेल के सबसे व्यस्त और उच्च-घनत्व वाले गलियारों में से एक पर एक महत्त्वपूर्ण सुरक्षा उन्नयन है। यह खंड यात्री, उपनगरीय और मालगाड़ियों की आवाजाही वाला एक हाई-ट्रैफिक हिस्सा है। इस खंड पर कवच की शुरुआत परिचालन सुरक्षा, विश्वसनीयता और यात्री विश्वास को महत्त्वपूर्ण रूप से बढ़ाती है।

पूर्व मध्य रेलवे पर कवच 4.0 कार्यान्वयन की प्रगति

भारतीय रेल ने पंडित दीन दयाल उपाध्याय मंडल के 93.3 कि.मी. लंबे मानपुर-सरमतनार खंड पर भी कवच 4.0 के साथ ट्रेन परिचालन शुरू कर दिया है। इस खंड पर पहली कवच-युक्त सेवा, ट्रेन संख्या 13305 सासाराम इंटरसिटी एक्सप्रेस, सफलतापूर्वक संचालित हुई, जो सुबह 07:42 बजे सोन नगर से प्रस्थान कर 09:35 बजे मानपुर पहुँची। यात्रा के दौरान, आमने-सामने की टक्कर का परीक्षण किया गया, जिसमें ट्रेन स्वचालित रूप से रुक गई, जो सिस्टम की प्रभावशीलता की पुष्टि करता है।

कवच को पूर्व मध्य रेलवे के 4,235 रूट कि.मी. पर स्थापित किया जा रहा है, जिसमें पंडित दीन दयाल उपाध्याय जंक्शन-मानपुर खंड का 417 रूट कि.मी. शामिल है। यह उत्तर प्रदेश, बिहार और झारखंड से गुजरने वाले दिल्ली-हावड़ा ट्रंक मार्ग का एक महत्त्वपूर्ण हिस्सा है। यह खंड मिश्रित यातायात के लिए उपयोग होता है और वर्तमान में यहाँ 130 कि.मी. प्रति घंटे की गति की अनुमति है, जबकि 'मिशन रफ्तार' के तहत गति क्षमता को 160 कि.मी. प्रति घंटे तक बढ़ाने का कार्य प्रगति पर है।

पश्चिम रेलवे पर कवच 4.0 कार्यान्वयन की प्रगति

दिल्ली-मुंबई मार्ग पर वडोदरा-सूरत-विरार खंड का कार्य जनवरी 2023 में शुरू हुआ था और 30 जनवरी, 2026 को इस 344 कि.मी. लंबे खंड पर कवच को सफलतापूर्वक चालू कर दिया गया है। यह ऐतिहासिक उपलब्धि ट्रेन संख्या 20907, दादर-भुज सयाजीनगरी एक्सप्रेस के साथ हासिल की गई, जो मुंबई से चलने वाली पहली कवच-सुसज्जित ट्रेन बनी।

वडोदरा-नागदा खंड पर काम तेज गति से चल रहा है और इसके मार्च 2026 तक चालू होने की उम्मीद है, जबकि विरार-मुंबई सेंट्रल खंड पर भी काम अच्छी प्रगति पर है और इसे सितंबर 2026 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है। इसके साथ ही, लोकोमोटिव (इंजनों) पर कवच लगाने का काम भी लगातार आगे बढ़ रहा है; पश्चिम रेलवे के 364 इंजनों को अब तक कवच से लैस किया जा चुका है। इसके अतिरिक्त, पश्चिम रेलवे के कई अन्य खंडों पर भी काम स्वीकृत किया गया है, जो कुल 2,667 रूट कि.मी. को कवर करते हैं और इन सभी स्वीकृत खंडों पर कार्यान्वयन जारी है।

कवच के बारे में

कवच वर्जन 4.0, भारत की स्वदेशी स्वचालित ट्रेन सुरक्षा प्रणाली का नवीनतम और सबसे उन्नत संस्करण है। इसे परिचालन फीडबैक और स्वतंत्र सुरक्षा आकलनों के आधार पर निरंतर तकनीकी अपग्रेड के माध्यम से विकसित किया गया है। अनुसंधान डिजाइन और मानक संगठन (आरडीएसओ) द्वारा अनुमोदित, कवच 4.0 रेलवे सुरक्षा में एक बड़ी प्रगति का प्रतिनिधित्व करता है।

इसे विशेष रूप से भारत के विविध, उच्च-घनत्व और मल्टी-लाइन रेल नेटवर्क की परिचालन मांगों को पूरा करने के लिए डिजाइन किया गया है, जो बेहतर विश्वसनीयता, त्वरित प्रतिक्रिया और मौजूदा सिग्नलिंग एवं इंटरलॉकिंग सिस्टम के साथ सहज एकीकरण प्रदान करता है। वैश्विक सुरक्षा मानकों को पूरा करने के लिए एक स्वतंत्र सुरक्षा मूल्यांकनकर्ता (आईएसए) द्वारा प्रमाणित, कवच 4.0 भारतीय रेल में बड़े पैमाने पर तैनाती के लिए पूरी तरह तैयार है।

कवच सुरक्षित ट्रेन परिचालन सुनिश्चित करने के लिए माइक्रोप्रोसेसर, ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम (जीपीएस) और रेडियो संचार



प्रौद्योगिकियों को एकीकृत करता है। जब एक पूर्व-निर्धारित दूरी के भीतर उसी ट्रैक पर दूसरी ट्रेन का पता चलता है, तो यह सिस्टम लोको पायलट को सचेत करता है और आवश्यकता पड़ने पर ऑनबोर्ड उपकरणों के माध्यम से स्वचालित रूप से ब्रेक लगा देता है।

कवच सिग्नल पासिंग एट डेंजर (एसपीएडी) के खिलाफ स्वचालित सुरक्षा प्रदान करता है और साइड, आमने-सामने और पीछे से होने वाली टक्करों को प्रभावी ढंग से रोकता है। यह निरंतर ओवरस्पीडिंग की निगरानी और नियंत्रण भी करता है, जिससे कम दृश्यता और प्रतिकूल मौसम की स्थिति में भी सुरक्षित संचालन सुनिश्चित होता है। इसके अतिरिक्त, यह सिस्टम गलत दिशा और रिवर्स मूवमेंट के दौरान अलर्ट जारी करता है और लेवल क्रॉसिंग गेटों के बारे में स्वचालित जानकारी प्रदान करता है।

कवच एसआईएल-4 सुरक्षा मानकों का पालन करता है, जो वैश्विक स्तर पर सुरक्षा अखंडता का उच्चतम स्तर है। एक स्वदेशी रूप से डिजाइन और लागत प्रभावी प्रणाली होने के नाते, यह आयातित प्रौद्योगिकियों पर निर्भरता को कम करता है और भारतीय सिग्नलिंग उद्योग को बढ़ावा देता है।

भारतीय रेल निरंतर कवच के दायरे का विस्तार कर रहा है, जो सुरक्षित एवं विश्वसनीय ट्रेन परिचालन और लाखों यात्रियों के लिए सुरक्षित रेल यात्रा के प्रति अपनी प्रतिबद्धता को सुदृढ़ करता है। यह कमीशनिंग एक अधिक सुरक्षित, स्मार्ट और आत्मनिर्भर भारतीय रेल की ओर एक और कदम है।■

भारतीय रेल ने माल ढुलाई में नया बनाया रिकॉर्ड

एक ही दिन में रिकॉर्ड 892 ट्रेनों की अदला-बदली करके, डीएफसी ने परिचालन संबंधी दक्षता का एक नया मानक स्थापित किया

भारतीय रेल देश में माल ढुलाई को नए सिरे से परिभाषित कर रहा है और उसने मालगाड़ी के जरिए एक छोर से दूसरे छोर तक माल ढुलाई का तेज, भरोसेमंद एवं किफायती समाधान प्रदान कर माल ढुलाई के क्षेत्र में एक नया रिकॉर्ड बनाया है। उन्नत बुनियादी ढाँचे, उच्च क्षमता वाले गलियारों और आधुनिक परिचालन प्रणालियों को मिलाकर, समर्पित माल ढुलाई गलियारा (डीएफसी) नेटवर्क पारगमन समय एवं लागत में कमी लाते हुए देश भर में सामानों की कुशल आवाजाही सुनिश्चित कर रहा है।

लगातार बिना रुकावट उच्च घनत्व वाले माल ढुलाई परिचालन की अपनी परंपरा को जारी रखते हुए, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल) ने डीएफसी नेटवर्क पर अब तक के सबसे अधिक ट्रेनों की अदला-बदली के साथ परिचालन संबंधी दक्षता का एक नया मानक स्थापित किया है। दिनांक 5 जनवरी, 2026 को, डीएफसी नेटवर्क और भारतीय रेल के पांच क्षेत्रीय रेलवे के बीच एक ही दिन में कुल 892 ट्रेनों की 'अदला -बदली' को संभव बनाया गया, जो इन गलियारों के शुरू होने के बाद से हासिल किया गया जो सबसे अधिक अदला-बदली है। पिछला रिकॉर्ड 865 ट्रेनों का था, जो दिनांक 4 जनवरी, 2026 को बनाया गया था।

रिकॉर्ड माल ढुलाई की अदला-बदली के परिणामस्वरूप परिचालन संबंधी दक्षता बढ़ने के कारण पारंपरिक रेल लाइनों पर भीड़ कम हो रही है। इससे यात्री ट्रेन सेवाएँ अपेक्षाकृत अधिक समय पर और आरामदायक तरीके से संभव हो रही हैं तथा रोजाना के सफर में देरी कम हो रही है। यह उद्योग जगत के आर्थिक विकास को भी समर्थन प्रदान कर रहा है, जिससे आवश्यक सामानों की तेजी से आपूर्ति और लॉजिस्टिक्स लागत कम होने से आखिरकार आम आदमी को लाभ हो रहा है।



यह उपलब्धि डीएफसीसीआईएल की बढ़ती परिचालन संबंधी क्षमता, सशक्त नियोजन ढाँचे और ठोस यातायात प्रबंधन प्रणाली को दर्शाती है। यह सफलता ट्रेनों की गति का प्रभावी ढंग से नियमन करने, सुरक्षित प्रगति बनाए रखने और आसपास के स्टेशनों के बीच करीबी तालमेल से मिली, जिससे ट्रेनें कम से कम समय में स्टेशनों को पार कर सकीं और भारी भार वाले खंड पर भी सुरक्षित, ईंधन की दृष्टि से किफायती और निर्बाध परिचालन सुनिश्चित हुए। इस प्रदर्शन को आधुनिक ट्रेन शेड्यूलिंग उपकरणों, वास्तविक समय में यातायात की निगरानी, स्वचालित सिगनल व्यवस्था, डिजिटल कंट्रोल रूम और सख्त सुरक्षा प्रोटोकॉल से और अधिक सहायता मिली। केन्द्रीय कंट्रोल ने सभी परिचालन कंट्रोल केंद्रों और क्षेत्रीय रेलवे कंट्रोल ऑफिस से मिले इनपुट के आधार पर नेटवर्क-स्तर की योजना बनायी और देखरेख की, ताकि पूरे नेटवर्क में बिना किसी रुकावट के काम हो सके।

उच्च शक्ति वाले लोकोमोटिव ने लंबी एवं भारी मालगाड़ियों को अधिक औसत गति से खींचकर अहम भूमिका निभाई, जबकि लोको पायलट, असिस्टेंट लोको पायलट और ट्रेन मैनेजर के बीच मजबूत तालमेल ने सतर्क, अनुशासित एवं सुरक्षित परिचालन सुनिश्चित की। मजबूत फीडर रूट और कुशल यार्ड प्रबंधन ने भी देरी को कम किया, जिससे ट्रेनों की तेजी से प्रवेश एवं निकासी और माल की समय पर निकासी संभव हुई।

यह रिकॉर्ड भारत के लॉजिस्टिक्स इकोसिस्टम में एक सकारात्मक बदलाव को दर्शाता है, जिससे कोयला, सीमेंट, कंटेनर और कृषिगत सामानों की आवाजाही तेज, सुरक्षित एवं अपेक्षाकृत अधिक भरोसेमंद हो गई है। साथ ही, पारंपरिक रेल नेटवर्क पर भीड़ भी कम हुई है। डीएफसी नेटवर्क पर हाल ही में अधिक संख्या में ट्रेनों की अदला-बदली वाले अन्य दिनों में 30 मार्च, 2025 को 846 ट्रेनें, 14 सितंबर, 2025 को 830 ट्रेनें, 31 मार्च, 2025 को 820 ट्रेनें, 3 जनवरी, 2026 को 812 ट्रेनें और 25 मई, 2025 को 808 ट्रेनें शामिल हैं, जो अधिक मात्रा में माल ढुलाई परिचालन के निरंतर रुझान को दर्शाता है।■

उत्तर रेलवे ने कश्मीर घाटी में खाद्यान्न वितरण नेटवर्क को दी मजबूती

अपनी तरह की पहली उपलब्धि में भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) के साथ निरंतर समन्वय के बाद रसद लागत को कम करते हुए 2,768 मीट्रिक टन चावल से भरी 42 वैगन वाली एक पूरी मालगाड़ी को दिनांक 22 जनवरी, 2026 को कश्मीर घाटी में माल परिवहन के क्षेत्र में एक महत्त्वपूर्ण उपलब्धि है और इस क्षेत्र में हर मौसम में चलने वाली रेल संपर्क सेवा की मजबूती को दर्शाती है। अनंतनाग माल गोदाम तक पहुँचाया गया।

पहले रेलवे द्वारा केवल 21 वैगन वाली छोटी मालगाड़ियां ही चलाई जाती थीं जिनमें 1,384 मीट्रिक टन अनाज होता था। लेकिन इस बार पूरी मालगाड़ी को 21 जनवरी को पंजाब के संगरूर रेलवे टर्मिनल से सफलतापूर्वक लोड किया गया जो 24 घंटे के भीतर अनंतनाग पहुँची। एक दिन पहले खराब मौसम के कारण माल उतारने में बाधा आने के बावजूद मालगाड़ी को सफलतापूर्वक लोड किया गया जिससे घाटी में अनाज की आपूर्ति और वितरण नेटवर्क को काफी मजबूती मिली।

यह उपलब्धि कश्मीर घाटी में खाद्यान्न वितरण नेटवर्क को मजबूत करने की दिशा में एक महत्त्वपूर्ण शुरुआत है। छोटी मालगाड़ियों और सड़क परिवहन से पूरी क्षमता वाली मालगाड़ियों में परिवर्तन से समग्र रसद और माल ढुलाई लागत में उल्लेखनीय कमी आने की उम्मीद है। इसके साथ ही आवश्यक वस्तुओं की आवाजाही तेज और अधिक विश्वसनीय हो सकेगी। इससे घाटी में विशेष रूप से प्रतिकूल मौसम की स्थिति में पर्याप्त भंडार बनाए रखने में मदद मिलेगी और स्थानीय परिवारों के लिए खाद्यान्न की उपलब्धता में सुधार



होगा। राष्ट्रीय राजमार्गों पर भारी ट्रक यातायात पर निर्भरता कम होने से पर्यावरणीय लाभ और बेहतर कार्यकुशलता में भी योगदान मिलेगा। सेब, सीमेंट, उर्वरक और अब अनाज के सफल परिवहन के आधार पर, रेल आधारित माल परिवहन इस क्षेत्र में सतत आर्थिक गतिविधि, लचीलापन और दीर्घकालिक आपूर्ति श्रृंखला स्थिरता को बढ़ावा दे रहा है।

यह स्वतंत्र भारत की सबसे महत्त्वाकांक्षी रेल इंजीनियरिंग परियोजनाओं में से एक उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल लिंक के परिवर्तनकारी प्रभाव को दर्शाते हैं। घाटी में हिमपात और चुनौतीपूर्ण शीत ऋतु के बावजूद बेहतर रेल संपर्क व्यापार और रसद को मजबूत कर रहा है जिससे किसानों, व्यापारियों और परिवारों को आवश्यक वस्तुओं की अधिक विश्वसनीय उपलब्धता सुनिश्चित करके सीधा लाभ मिल रहा है।■

हम सभी का भारतीय रेल के साथ अटूट रिश्ता है

भारतीय रेल के साथ आप अपने संस्मरण, यात्रा वृत्तांत, लेख आदि हिन्दी में हमें भेज सकते हैं। पसंद आने पर रचनाओं को हम रेल मंत्रालय की आधिकारिक मासिक पत्रिका

भारतीय रेल

में प्रकाशित करेंगे

ई-मेल editorbhartiyarailrb@gmail.com

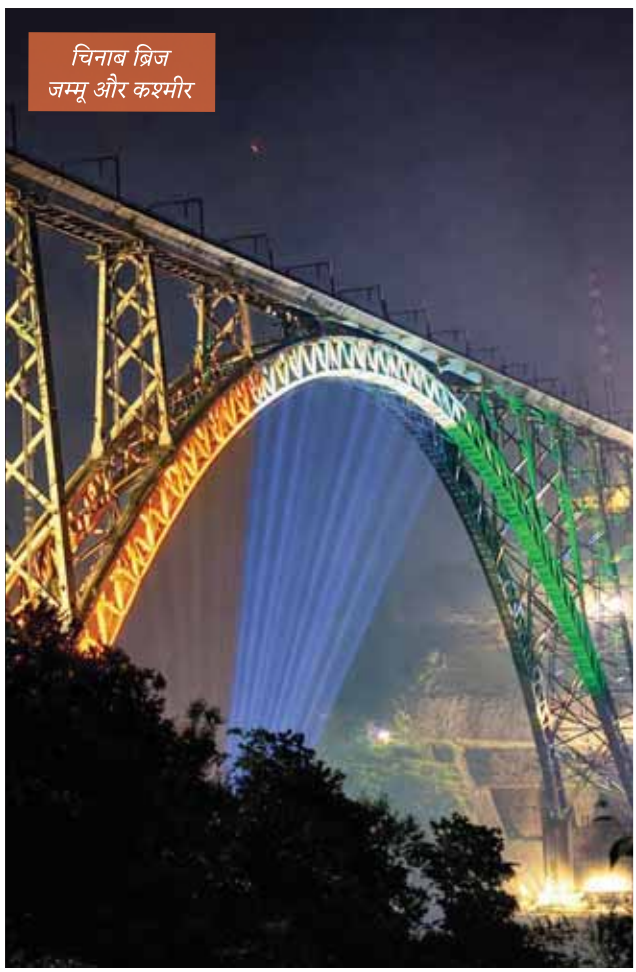
चयनित सामग्री/लेख की जानकारी ई-मेल द्वारा दी जाएगी,
प्रकाशित रचनाओं के लिए रेल मंत्रालय द्वारा निर्धारित मानदेय भी दिया जाएगा

भारतीय रेल में उल्लासपूर्ण ढंग से

देश के 77वें गणतंत्र दिवस पर भारतीय रेल के सभी स्टेशन तथा भवन तिरंगा रंगों से सराबोर दिखे



अंजी ब्रिज
जम्मू और कश्मीर



चिनाब ब्रिज
जम्मू और कश्मीर





मनाया गया गणतंत्र दिवस समारोह


विजयवाडा रेलवे स्टेशन




काजीगुडा रेलवे स्टेशन


गोरखपुर जं रेलवे स्टेशन





सामाख्याली जंक्शन



ट्रेन-पर-ट्रक

भारतीय रेल के समर्पित माल ढुलाई गलियारे द्वारा संचालित एक रणनीतिक परिवहन बदलाव

जैसे-जैसे भारत की अर्थव्यवस्था बढ़ रही है और खपत में विविधता आ रही है, माल परिवहन में तेजी से वृद्धि हुई है, जिससे सड़क परिवहन, ईंधन उपयोग और वायु गुणवत्ता पर दबाव बढ़ा है। इसे हल करने के लिए, भारतीय रेल ने अपने दूरदर्शी समर्पित माल ढुलाई गलियारा (डीएफसी) पहल के माध्यम से अभिनव ट्रेन-पर-ट्रक (टीओटी) सेवा शुरू की है। यह योजना भारतीय रेल की दीर्घकालिक माल परिवहन परिवर्तन रणनीति के हिस्सा के रूप में बनाई गई थी, डीएफसी नेटवर्क वह ढाँचा प्रदान करता है, जो नई पीढ़ी के बहु-मॉडल लॉजिस्टिक्स को सक्षम बनाता है।

टीओटी भारतीय रेल के समर्पित माल ढुलाई गलियारा कार्यक्रम के तहत विकसित विद्युत रेल अवसंरचना की दक्षता और पर्यावरणीय लाभों के साथ सड़क परिवहन के लचीलेपन को जोड़ता है। इस सेवा के तहत माल से लदे ट्रकों को विशेष रूप से संशोधित फ्लैट वैगनों पर समर्पित माल ढुलाई गलियारा के माध्यम से ले जाया जाता है। ट्रक लंबे और भारी यातायात वाली राजमार्ग यात्रा से बचते हैं और मुख्य मार्ग के लिए रेल द्वारा यात्रा करते हैं। इसके बाद वे केवल प्रथम-मील और अंतिम-मील तक छोटी सड़क यात्राएं पूरी करते हैं।

किफायती लेकिन भरोसेमंद

वर्तमान में, टीओटी सेवा पश्चिमी डीएफसी नेटवर्क पर न्यू रेवाड़ी और न्यू पालनपुर के बीच संचालित होती है। जैसे-जैसे अवसंरचना का विकास होगा, इसका विस्तार अतिरिक्त खंडों तक किया जाएगा। न्यू पालनपुर–न्यू रेवाड़ी कॉरिडोर पर, यह सेवा लगभग 636 कि.मी. तक फैली हुई है, जो सड़क मार्ग से लगभग 30 घंटे लगने वाले सफर को टीओटी सेवा के माध्यम से लगभग 12 घंटे में पूरा कर देती है। यह एकीकृत सड़क–रेल समाधान परिवहन की विश्वसनीयता बढ़ाता है, वापसी समय को कम करता है और लॉजिस्टिक्स की कुल लागत में कमी लाता है, इसके साथ ही लंबी दूरी के माल परिवहन को राजमार्ग परिवहन की कई अनिश्चितताओं से सुरक्षित रखता है।

टीओटी की एक प्रमुख ताकत इसकी सरल और प्रतिस्पर्धात्मक मूल्य संरचना में निहित है। माल ढुलाई शुल्क पारदर्शी वजन श्रेणी के आधार पर लिया जाता है: 25 टन तक के ट्रकों के लिए ₹25,543 प्रति वैगन, 25-45 टन के लिए ₹29,191 और 45-58 टन के लिए ₹32,000, जबकि खाली ट्रकों के लिए शुल्क केवल ₹21,894 प्रति वैगन है। डेयरी क्षेत्र का और अधिक समर्थन करने के लिए, दूध टैंकरों पर कोई जी.एस.टी. नहीं लगाया जाता है, जिससे यह सेवा समय-संवेदनशील और खराब होने वाले माल के लिए विशेष रूप से आकर्षक हो जाती है। संचालन में लचीलापन बढ़ाने के लिए, जनवरी 2024 से खुली मांगपत्र (ओपन इंडेंट) बुकिंग उपलब्ध है, जिससे ग्राहक अपनी गतिशील लॉजिस्टिक्स आवश्यकताओं के अनुसार परिवहन की योजना बना सकते हैं।

वर्तमान वित्त वर्ष का परिचालन डेटा, सेवा की बढ़ती लोकप्रियता को स्पष्ट रूप से दर्शाता है। वित्त वर्ष 2025 (अप्रैल–दिसंबर) के दौरान, ट्रेन-पर-ट्रक सेवा ने कुल 545 रेक्स को संभाला, 3 लाख टन से अधिक माल को स्थानांतरित किया और ₹36.95 करोड़ का राजस्व अर्जित किया। यह मात्रा टीओटी के पायलट-चरण नवाचार की बजाय एक वाणिज्यिक रूप से व्यावहारिक और पैमाना बढ़ाने योग्य लॉजिस्टिक्स उत्पाद के रूप में उभरने को रेखांकित करती है।

मूल केंद्र प्रदर्शन पर करीब से नजर डालने से इसकी ताकत स्पष्ट रूप से सामने आती है। केवल न्यू पालनपुर ने ही 273 रेक्स संभाले, लगभग 2 लाख टन से अधिक माल को संभाला और ₹20.18 करोड़ का राजस्व अर्जित किया, जो पश्चिमी भारत के माल ढुलाई क्लस्टर, विशेष रूप से डेयरी और एफएमसीजी क्षेत्र द्वारा उत्साह से अपनाने को दर्शाता है। न्यू रेवाड़ी ने परिचालन दृष्टि से लगभग समान योगदान दिया, 272 रेक्स संभाले, लगभग 0.1004 मिलियन टन माल की आवाजाही की और ₹16.76 करोड़ का राजस्व अर्जित किया। साथ मिलकर, ये टर्मिनल दिखाते हैं कि डीएफसी पर रणनीतिक रूप से स्थित केंद्र कैसे सतत मल्टीमॉडल माल प्रवाह को संभाल सकते हैं और कॉरिडोर आधारित लॉजिस्टिक्स दक्षता को बढ़ा सकते हैं। इस सेवा को पश्चिमी भारत के माल ढुलाई क्लस्टर, विशेष रूप से प्रमुख ग्राहकों जैसे गुजरात कोऑपरेटिव मिल्क मार्केटिंग फेडरेशन (अमूल) से दूध और डेयरी उत्पादों के लिए, साथ ही अन्य लॉजिस्टिक्स सेवा प्रदाताओं का मजबूत समर्थन मिला है। जून 2023 में जीसीएमएमएफ के साथ समझौता ज्ञापन के माध्यम से ट्रेन-पर-ट्रक सेवा की फिर से शुरुआत ने उद्योग जगत के विश्वास को मजबूती प्रदान की और डेयरी क्षेत्र से नियमित मात्रा सुनिश्चित करने में मदद की।

अग्रणी मॉडल बदलाव

पश्चिमी समर्पित माल गलियारे पर ट्रेन-पर-ट्रक सेवा के सबसे महत्त्वपूर्ण रणनीतिक परिणामों में से एक है लंबी दूरी के मालवाहन को सड़क से रेल पर स्थानांतरित करना। ट्रक यात्रा के सबसे लंबे और ऊर्जा-गहन खंड को विद्युत चालित, उच्च क्षमता वाले समर्पित माल गलियारे में स्थानांतरित करके, टीओटी मॉडल राजमार्गों की भीड़भाड़ को कम करने, आयातित जीवाश्म ईंधन पर निर्भरता घटाने और राष्ट्रीय लॉजिस्टिक्स लागतों को अनुकूलित करने में मदद करता है। प्रत्येक मालवाहक रेल लंबी दूरी के दर्जनों ट्रकों की जगह ले सकती है, जिससे यातायात का प्रवाह सुचारु होता है, दुर्घटना का जोखिम कम होता है, डीजल की खपत घटती है और सड़क अवसंरचना की क्षति और टूटफूट में कमी आती है।

परिवहन संचालकों के लिए एक महत्त्वपूर्ण आर्थिक लाभ राजमार्ग टोल लागत से बचना है। राष्ट्रीय राजमार्गों पर लंबी दूरी की ट्रक यात्रा में टोल प्लाजा में होने वाला व्यय शामिल होता है, जो लॉजिस्टिक लागत को बढ़ाता है और यात्रा की अनिश्चितता में वृद्धि करता है। लंबी दूरी के हिस्से को रेल पर स्थानांतरित करके, ट्रेन-पर-ट्रक सेवा संचालकों को इन आवर्ती टोल खर्चों से पूरी तरह बचने में सक्षम बनाता है, जिससे विशेष रूप से उच्च-आवृत्ति और लंबी दूरी की यात्राओं के संदर्भ में लागत के पूर्वानुमान में आसानी होती है और लाभ में सुधार होता है।

स्वच्छ और सुरक्षित परिवहन

पर्यावरणीय लाभ इस तथ्य से और मजबूत होते हैं कि पूरा डीएफसी नेटवर्क पूरी तरह से विद्युतीकृत है। ट्रकों को सड़क से रेल में स्थानांतरित करने से कार्बन डाइऑक्साइड, नाइट्रोजन ऑक्साइड्स और कण पदार्थ के उत्सर्जन में महत्त्वपूर्ण कमी आती है। जैसे-जैसे भारत के बिजली उत्पादन में नवीकरणीय ऊर्जा अधिक से अधिक शामिल हो रही है, टीओटी मॉडल के तहत रेल आधारित माल परिवहन का कार्बन उत्सर्जन और भी कम होने की उम्मीद है। पीछे की पाइप के उत्सर्जन से परे, ट्रेन-पर-ट्रक सेवा सड़क धूल प्रदूषण की अक्सर नजरअंदाज की जाने वाली समस्या को भी संबोधित करता है। भारी ट्रक यातायात राजमार्गों पर धूल निर्माण में प्रमुख योगदानकर्ता होता है, जो सार्वजनिक स्वास्थ्य, कृषि और सड़कों के किनारे के इकोसिस्टम को नकारात्मक रूप से प्रभावित करता है। ट्रक यातायात को रेल गलियारों में स्थानांतरित करके, टीओटी प्रमुख परिवहन मार्गों के किनारे रहने वाले समुदायों के लिए हवा की गुणवत्ता में सुधार करने में मदद करता है।

इस बदलाव का ठोस प्रभाव पालनपुर–रेवाड़ी कॉरिडोर पर स्पष्ट रूप से दिखाई देता है, जो लगभग 636 कि.मी. लंबा है। जब इस मार्ग पर ट्रक को रेल में स्थानांतरित किया जाता है, तो लगभग 48,875 ट्रक मुख्य यात्रा के लिए राजमार्ग से प्रभावी रूप से हट जाते हैं और केवल प्रथम और अंतिम मील तक की यात्रा करते हैं। इस बदलाव से अनुमानित 88,81,285 लीटर डीजल की बचत होती है, जबकि लगभग 2,30,91,343 कि.ग्रा. कार्बन डायोक्साइड उत्सर्जन को रोका जाता है। ये आंकड़े दिखाते हैं कि कैसे गलियारा-आधारित मॉडल बदलाव बड़े पैमाने पर पर्यावरणीय और ऊर्जा लाभ प्रदान करता है।

सेवा का एक अन्य महत्त्वपूर्ण लाभ प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के प्रति इसकी मजबूती है। भारत के कई हिस्सों में सड़क परिवहन को कुहासा, भारी वर्षा, अत्यधिक गर्मी और कम दृश्यता के कारण काफी खतरा रहता है, विशेषकर उत्तर के इलाकों में शीतकाल के महीनों में, जहाँ घना धुंध अक्सर राजमार्गों पर आवाजाही को बाधित करता है और दुर्घटना के जोखिम को बढ़ाता है। समर्पित माल ढुलाई गलियारों पर रेल संचालन, जो उन्नत सिग्नल व्यवस्था और नियंत्रित मार्ग अधिकार से सुसज्जित हैं, ऐसे व्यवधानों के प्रति काफी कम संवेदनशील होते हैं। यात्रा के सबसे लंबे हिस्से को रेल पर स्थानांतरित करके, टीओटी समय-अवधि की विश्वसनीयता बढ़ाता है और चुनौतीपूर्ण मौसम की स्थिति में भी आपूर्ति शृंखला की निरंतरता सुनिश्चित करता है।

लंबी दूरी का ट्रक परिचालन शारीरिक रूप से थकाऊ और दुर्घटना-संभावित होता है। लगातार व लंबी दूरी तक ट्रक परिचालन घंटों को कम करके, टीओटी मॉडल चालक की थकान कम करता है, काम करने की परिस्थितियों में सुधार करता है और कम सड़क दुर्घटनाओं के साथ सुरक्षित राजमार्गों में योगदान देता है। सड़क यातायात में कमी का मतलब यह भी है कि बुनियादी ढाँचे को कम नुकसान होता है और सड़क रखरखाव पर सार्वजनिक खर्च कम होता है।

रेल-आधारित लॉजिस्टिक्स के लिए नया राजस्व स्रोत

वाणिज्यिक दृष्टिकोण से, ट्रेन-पर-ट्रक सेवा रेल-आधारित लॉजिस्टिक्स के लिए एक नयी और सतत् राजस्व स्रोत के रूप में उभर कर सामने आयी है। सेवा की शुरूआत के बाद से, इसने 1,955 से अधिक यात्राएँ पूरी की हैं, एक मिलियन टन से अधिक माल का परिचालन किया है और ₹131 करोड़ से अधिक का संचयी राजस्व अर्जित किया है। डेयरी, ऑटोमोबाइल, उपभोक्ता उत्पाद और खाद्य प्रसंस्करण जैसे क्षेत्रों से मजबूत मांग, इस मॉडल में उद्योग जगत के बढ़ते हुए भरोसे को दर्शाती है। जून 2023 में गुजरात कोऑपरेटिव मिल्क मार्केटिंग फेडरेशन (जीसीएमएमएफ) के साथ समझौता ज्ञापन के माध्यम से सेवा की फिर से शुरुआत बड़े संस्थागत ग्राहकों के बीच इसकी साख को और भी मजबूत करती है।

फ्लैट मल्टीपर्पज (एफएमपी) प्लेटफॉर्म के तहत नए पीढ़ी के वैगन डिजाइनों के विकास के माध्यम से पैमाने के विस्तार को मजबूत किया जा रहा है, जिन्हें ट्रकों को अधिक कुशलता, सुरक्षा और उच्च भार के साथ ले जाने के लिए डिजाइन किया गया है। ये वैगन विभिन्न ट्रक बनावटों व भार में लदान की कुशलता और संचालन के लचीलेपन को बढ़ाएंगे। इसके साथ ही, डीएफसी नेटवर्क में अतिरिक्त मूल-गंतव्य बिंदु और टर्मिनल की शुरुआत से पहले और अंतिम मील की लागत में कमी आएगी और सेवा की पहुँच नए औद्योगिक क्लस्टरों तक बढ़ेगी।

दूरदर्शी दृष्टिकोण से देखा जाए तो यह सेवा उन भारतीय व्यवसायों के लिए नए अवसर खोलती है, जो विश्वसनीय, पूरे भारत के बाजार तक पहुँच की सुविधा और अनुमान योग्य परिवहन समय की इच्छा रखते हैं। जल्दी खराब होने वाले कृषि उत्पादकों और खाद्य-प्रसंस्करण उद्योगों के लिए, टीओटी वास्तविक रूप से प्रथम-मील से अंतिम-मील एकीकरण को सक्षम बनाती है। महाराष्ट्र में उगाए गए ताजा चीकू को बागानों से नजदीकी टीओटी टर्मिनलों तक ले जाया जा सकता है, इसे समर्पित माल ढुलाई गलियारे के माध्यम से तेजी से स्थानांतरित किया जा सकता है और सड़क मार्ग से दूर के उपभोक्ता केंद्रों तक न्यूनतम रखरखाव और समय हानि के साथ पहुँचाया जा सकता है। इसी तरह, नासिक से प्याज, जो भारत के सबसे महत्त्वपूर्ण बागवानी केंद्रों में से एक है, उत्तरी और पूर्वी बाजारों तक कुशलतापूर्वक पहुँच सकता है, जिससे खराब होने की संभावना और मूल्य अस्थिरता में कमी आती है।

एक बड़े बहु-मॉडल विजन का हिस्सा

ट्रेन-पर-ट्रक एक स्वतंत्र पहल नहीं है, बल्कि डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल) के व्यापक बहु-मॉडल लॉजिस्टिक्स विज़न का मुख्य घटक है। उच्च-क्षमता वाले माल ढुलाई गलियारे, बहु-मॉडल कार्गो टर्मिनल और लॉजिस्टिक्स पार्क के साथ-साथ, यह सेवा सुनिश्चित करती है कि सड़क और रेल एक-दूसरे के पूरक हों और प्रत्येक मोड का उपयोग उस स्थान पर किया जाए जहाँ यह सबसे अधिक प्रभावी, किफायती और पर्यावरण के अनुकूल हो।

कुल मिलाकर, ट्रेन-पर-ट्रक भारत के माल ढुलाई परिवहन पैटर्न में संरचनात्मक बदलाव का प्रतिनिधित्व करता है। नवाचार, विद्युतीकृत अवसंरचना, प्रतिस्पर्धात्मक मूल्य निर्धारण, परिचालन सुदृढ़ता और स्पष्ट पर्यावरणीय तथा सामाजिक लाभों को मिलाकर, डीएफसीसीआईएल यह दिखा रहा है कि माल ढुलाई परिवहन एक ही समय में कुशल, विश्वसनीय और जिम्मेदार हो सकता है।■

भारतीय रेल
पत्रिका

अब
सोविनियर शॉप
राष्ट्रीय रेल संग्रहालय
चाणक्यपुरी, नई दिल्ली में भी उपलब्ध है

भारतीय रेल ने किया आधुनिक जनरल और गैर-एसी कोचों का रिकॉर्ड उत्पादन

आम यात्रियों की किफायती यात्रा हुई मजबूत

भारतीय रेल यात्रियों की जरूरतों पर विशेष ध्यान देते हुए अपने बुनियादी ढाँचे और सेवाओं का आधुनिकीकरण कर रहा है, जिसका उद्देश्य ट्रेन यात्रा को अधिक सुविधाजनक, आरामदायक, सुरक्षित और किफायती बनाना है। निरंतर निवेश, परिचालन सुधारों और प्रौद्योगिकी को अपनाकर भारतीय रेल यात्रियों को प्राथमिकता देने वाले दृष्टिकोण को मजबूत कर रहा है।

किफायती यात्री क्षमता बढ़ाने हेतु आधुनिक जनरल कोचों का रिकॉर्ड उत्पादन

भारतीय रेल ने आधुनिक यात्री-अनुकूल सुविधाओं से लैस जनरल और गैर-एसी कोचों का रिकॉर्ड उत्पादन किया है, ताकि बढ़ती मांग को किफायती किराए पर पूरा किया जा सके। ये कोच यात्रा को आरामदायक बनाते हुए यात्री क्षमता में उल्लेखनीय वृद्धि करते हैं, जिससे समावेशी और सुलभ रेल यात्रा के प्रति भारतीय रेल की प्रतिबद्धता और मजबूत होती है।

इसी आधार पर, भारतीय रेल ने अपने यात्री बेड़े को और मजबूत और आधुनिक बनाने के लिए चालू और अगले वित्त वर्ष के लिए एक सतत कोच उत्पादन कार्यक्रम शुरू किया है। चालू वित्त वर्ष 2025-26 के लिए, जो पहले ही अपने अंतिम तिमाही में है, उत्पादन योजना में 4,838 नए एलएचबी जीएस और नॉन एसी कोच (एलएस कोच-2817, एलएससीएन कोच- 2021) का प्रावधान है। वित्त वर्ष 2026-27 के लिए, उत्पादन लक्ष्य 4,802 एलएचबी कोच (एलएस कोच-2638, एलएससीएन कोच- 2164) है। इस नियोजित उत्पादन का उद्देश्य बढ़ती यात्री मांग को पूरा करना और साथ ही ट्रेन सेवाओं की सुरक्षा, आराम और समग्र गुणवत्ता में सुधार करना है।



त्योहारों एवं मौसमी भीड़ के प्रबंधन के लिए अभूतपूर्व पैमाने पर विशेष ट्रेन सेवाएँ चलाई गईं

मौसमी और त्योहारों के दौरान होने वाली भीड़ को नियंत्रित करने के लिए, भारतीय रेल ने 2025 में विशेष रेलगाड़ियों का संचालन काफी बढ़ाया। रिकॉर्ड 43,000 से अधिक विशेष रेल यात्राएं संचालित की गईं, जिनमें महाकुंभ के लिए 17,340, होली के लिए 1,144, ग्रीष्मकालीन विशेष रेलगाड़ियां 12,417 और छठ पूजा के लिए 12,383 शामिल थीं। इनसे व्यस्त समय में यात्रियों की सुगम आवाजाही और यात्रा की सुविधा में सुधार सुनिश्चित हुआ। इन व्यापक परिचालनों से भीड़ कम करने, यात्रियों की सुगम आवाजाही सुनिश्चित करने और अत्यधिक मांग के समय में समय पर संपर्क प्रदान करने में मदद मिली।



भीड़ प्रबंधन हेतु प्रमुख स्टेशनों पर यात्री प्रतीक्षा क्षेत्रों का विकास

नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर यात्री सुविधा केंद्र के सफल कार्यान्वयन के बाद, भारतीय रेल ने देश भर में 76 स्टेशनों को यात्री प्रतीक्षा क्षेत्रों के विकास के लिए चिन्हित किया है। चार महीनों में बनकर तैयार हुए नई दिल्ली के प्रतीक्षा क्षेत्र में लगभग 7,000 यात्रियों के ठहरने की व्यवस्था है और इसमें शौचालय, टिकट काउंटर, स्वचालित टिकट वेंडिंग मशीन और मुफ्त आरओ पेयजल जैसी सुविधाएँ उपलब्ध हैं। नए प्रतीक्षा क्षेत्रों का डिजाइन स्थानीय परिस्थितियों के अनुसार मॉड्यूलर होगा और इन्हें 2026 के त्योहारी सीजन से पहले पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है।

आधार सत्यापन के माध्यम से टिकटों की बुकिंग

यह सुनिश्चित करने के लिए कि वास्तविक यात्रियों को ही पुष्ट टिकट मिलें, भारतीय रेल ने आधार सत्यापन और उन्नत तकनीकी निगरानी के माध्यम से टिकट प्रणाली की विश्वसनीयता को मजबूत किया है। उपयोगकर्ताओं का आधार सत्यापन प्रणाली को और अधिक सुदृढ़ बनाने के लिए उठाया गया एक महत्त्वपूर्ण कदम है। केवल आधार सत्यापित उपयोगकर्ताओं को ही तत्काल टिकट बुक करने



की अनुमति है। ई-टिकटिंग प्रणाली का दुरुपयोग करने की कोशिश कर रहे बेईमान उपयोगकर्ताओं की पहचान करने और उन्हें रोकने के लिए अत्याधुनिक तकनीक का भी उपयोग किया जा रहा है। इसके परिणामस्वरूप, 5.73 करोड़ संदिग्ध और निष्क्रिय IRCTC उपयोगकर्ता खातों को निष्क्रिय या अस्थायी रूप से निलंबित कर दिया गया है और आगे की कार्रवाई जारी है।

यात्रियों की सुरक्षा और संरक्षा पर बड़े निवेश और प्रौद्योगिकी का उपयोग

यात्री सुरक्षा सर्वोच्च प्राथमिकता बनी हुई है और 2025-26 के लिए सकल बजटीय सहायता (जीबीएस) आवंटन के तहत सुरक्षा संबंधी कार्यों के लिए आवंटित धनराशि का 84 प्रतिशत पहले ही उपयोग किया जा चुका है। ट्रेन दुर्घटनाओं की संख्या में भारी गिरावट आई है, जो 2014-15 में 135 से घटकर 2024-25 में 31 और 2025-26 (नवंबर 2025 तक) में और भी घटकर 11 रह गई है, जबकि 2004-14 के दौरान प्रति वर्ष औसतन 171 दुर्घटनाएँ होती थीं। चालू वित्त वर्ष में सुरक्षा बजट लगभग तीन गुना बढ़कर ₹1,16,470 करोड़ हो गया है। कोहरे से बचाव के उपकरणों की संख्या 2014 में 90 से बढ़कर 2025 में 25,939 हो गई है।

अमृत भारत और नमो भारत ट्रेनों की शुरुआत से नॉन-एसी और क्षेत्रीय रेल कनेक्टिविटी में सुधार होगा

अमृत भारत एक्सप्रेस ट्रेनें, जिनमें स्लीपर और जनरल क्लास कोच सहित सभी प्रकार के नॉन-एसी कोच उपलब्ध हैं, किफायती किराए पर उच्च गुणवत्ता वाली यात्रा प्रदान कर रही हैं। 2025 के दौरान, 13 अमृत भारत ट्रेनें शुरू की गईं, जनवरी 2026 तक 50 से अधिक अमृत भारत एक्सप्रेस ट्रेन सेवाओ का परिचालन किया जा रहा हैं। इसके अतिरिक्त, भुज-अहमदाबाद और जयनगर-पटना के बीच दो नमो भारत रैपिड रेल सेवाएँ भी चल रही हैं, जिससे उच्च आवृत्ति वाली क्षेत्रीय कनेक्टिविटी को मजबूती मिल रही है।

भारतीय रेल किफायती नॉन-एसी ट्रेनों की क्षमता बढ़ाकर, भीड़ को नियंत्रित करने के लिए विशेष ट्रेनें चलाकर और स्टेशन सुविधाओं में सुधार करके आम यात्रियों पर अपना ध्यान केंद्रित कर रहा है। अवैध टिकटों के खिलाफ कड़ी कार्रवाई, सुरक्षा में बड़े निवेश और नॉन-एसी अमृत भारत ट्रेनों की शुरुआत तथा बेहतर क्षेत्रीय कनेक्टिविटी के साथ, भारतीय रेल लगातार एक आधुनिक, समावेशी और यात्री-केंद्रित परिवहन प्रणाली का निर्माण कर रहा है, जो रोजमर्रा के यात्रियों पर केंद्रित है।■



बैकुंठ और उरकुरा के बीच चौथी रेलवे लाइन को मिली स्वीकृति

रेल मंत्रालय ने दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के तहत बैकुंठ और उरकुरा के बीच 26.40 कि.मी. लंबी चौथी रेलवे लाइन के निर्माण को स्वीकृति दे दी है। इसकी अनुमानित लागत ₹426.01 करोड़ है। बैकुंठ-उरकुरा खंड बिलासपुर-रायपुर-नागपुर मेन लाइन का महत्त्वपूर्ण हिस्सा है। यह मुंबई-हावड़ा हाई-डेंसिटी रेलवे नेटवर्क पर भी पड़ता है, जो देश के सबसे व्यस्त रेल कॉरिडोर में से एक है। फिलहाल, यह खंड पूरी क्षमता से चल रहा है, जो क्षमता विस्तार की तत्काल आवश्यकता को दर्शाता है।

मंजूर की गई चौथी लाइन से भीड़ काफी कम होगी और ट्रेनों की आवाजाही आसान होगी। यह परियोजना अतिरिक्त यात्री और कोचिंग सेवाओं के लिए क्षमता बनाएगी, देरी कम करेगी और इस अत्यधिक इस्तेमाल वाले खंड पर समय की पाबंदी में सुधार करेगी।

यात्रियों को होने वाले फायदों के अलावा, इस परियोजना से प्रति वर्ष लगभग 14.25 मिलियन टन (MTPA) अतिरिक्त माल ढुलाई की सुविधा मिलने की उम्मीद है। माल ढुलाई क्षमता में इस वृद्धि से भारतीय रेल को चालू होने के पहले वर्ष से ही सालाना लगभग ₹61.70 करोड़ की अतिरिक्त कमाई होने का अनुमान है।



इस क्षेत्र में पावर प्लांट, कोयला खदानों, स्टील और सीमेंट इकाइयों के साथ-साथ नए और संबंधित उद्योगों का तेजी से विस्तार हुआ है। नई लाइन भारी सामानों के तेज और ज्यादा भरोसेमंद परिवहन को सुनिश्चित करेगी, औद्योगिक विकास को समर्थन देगी और सप्लाई चेन को मजबूत करेगी। इस कार्य की पहचान ऊर्जा, सीमेंट और मिनरल कॉरिडोर के तहत की गई है, जो हाई-ट्रैफिक और आर्थिक रूप से महत्त्वपूर्ण क्षेत्रों में अवसंरचना को मजबूत करने पर भारतीय रेल के लगातार फोकस को दर्शाता है।■

रेलवे ट्रैक के आधुनिकीकरण और सुरक्षा में महत्त्वपूर्ण प्रगति

भारतीय रेल ने पिछले 11 वर्षों में निरंतर निवेश और सुनियोजित क्रियान्वयन के माध्यम से अपनी पटरी अवसंरचना को मजबूत करने और सुरक्षा मानकों को बढ़ाने में महत्त्वपूर्ण प्रगति की है। इन प्रयासों से देश भर में रेल संचालन अधिक सुरक्षित, तेज और विश्वसनीय हो पाया है।

वित्त वर्ष 2024-25 के दौरान, भारतीय रेल ने 6,851 कि.मी. से अधिक पटरियों का नवीनीकरण किया गया। चालू वित्त वर्ष 2025-26 में, 7,500 कि.मी. से अधिक पटरियों के नवीनीकरण का कार्य जारी है। इसके अतिरिक्त, 2026-27 में 7,900 कि.मी. पटरियों के नवीनीकरण की योजना है। यह परिसंपत्तियों की विश्वसनीयता और सुरक्षा पर निरंतर जोर को दर्शाता है।

रेलगाड़ियों की सुचारु आवाजाही के लिए महत्त्वपूर्ण विस्तारित रेल मार्ग के नवीनीकरण में भी उल्लेखनीय प्रगति हुई है। 2024-25 में 7,161 थिक वेब स्विच और 1,704 वेल्डेबल सीएमएस क्रॉसिंग स्थापित किए गए। 2025-26 में 8,000 से अधिक थिक वेब स्विच और 3,000 से अधिक वेल्डेबल सीएमएस क्रॉसिंग स्थापित किए जा रहे हैं।

पटरी की स्थिरता बनाए रखने और सवारी की गुणवत्ता में सुधार के लिए आवश्यक गिट्टी की मशीनीकृत गहन जाँच लगातार की जा रही है। 2024-25 के दौरान 7,442 कि.मी. पटरी की गहन जाँच पूरी की गई, जबकि 2025-26 में 7,500 कि.मी. से अधिक पटरी की गहन जाँच का काम जारी है।

भारतीय रेल ने यंत्रीकृत रखरखाव को बढ़ावा देने और उत्पादकता बढ़ाने के लिए अपने ट्रैक मशीन बेड़े का काफी विस्तार किया है। 2014 से अब तक 1,100 से अधिक ट्रैक मशीनें खरीदी जा चुकी हैं जिससे रेलवे नेटवर्क का रखरखाव तेज और अधिक कुशल तरीके से हो सकेगा।

रेलवे पटरी के किनारे सुरक्षा बाड़ लगाने का काम प्राथमिकता के आधार पर किया जा रहा है ताकि मवेशियों के कुचले जाने और पटरियों पर अनाधिकृत प्रवेश की घटनाओं को कम किया जा सके और समग्र सुरक्षा को बढ़ाया जा सके। अब तक लगभग 15,000 कि.मी. की बाड़ लगाई जा चुकी है, जिससे उन खंडों पर सुरक्षा में सुधार हुआ है, जहाँ ट्रेनें 110 कि.मी. प्रति घंटे से अधिक की गति से चलती हैं।

इन निरंतर प्रयासों के परिणामस्वरूप, भारतीय रेल ने पटरियों के उन्नयन में उल्लेखनीय प्रगति की है। 110 कि.मी. प्रति घंटे और उससे अधिक की गति क्षमता वाली पटरियों की लंबाई 2014 में 31,445 कि.मी. (नेटवर्क का लगभग 40 प्रतिशत) से बढ़कर वर्तमान में 84,244 कि.मी. (नेटवर्क का लगभग 80 प्रतिशत) हो गई है जिससे ट्रेनों का संचालन तेज और अधिक कुशल हो गया है।■

समय सारणी-2026

549 ट्रेनों की रफ्तार हुई तेज तथा 122 नई ट्रेन सेवा की शुरुआत

भारतीय रेल ने ट्रेन समय सारणी वर्ष 2026 के अंतर्गत अनेक नई ट्रेनें शुरू करने के अलावा मौजूदा सेवाओं का विस्तार किया और ट्रेनों के फेरे बढ़ाए। इसके साथ ही कई ट्रेनों को सुपरफास्ट में तब्दील किया और विभिन्न क्षेत्रीय रेलवे में सेवाओं की गति बढ़ाई गई। मध्य रेल में 4 नई ट्रेनें चलाई गईं, 6 का विस्तार किया गया और 30 ट्रेनों की रफ्तार बढ़ाई गई। इसी तरह पूर्व तटीय रेलवे में 4 नई ट्रेन चलाई गईं, 4 का विस्तार किया गया और 3 ट्रेनों की गति बढ़ाई गई। पूर्व मध्य रेलवे में उल्लेखनीय विस्तार करते हुए 20 नई ट्रेनें चलाई गईं, 20 का विस्तार किया गया और 12 ट्रेनों की गति बढ़ाई गई। पूर्व रेलवे में भी 6 नई ट्रेनें चलाई गईं, 4 का विस्तार किया गया और 32 ट्रेनों की गति बढ़ाई गई।

उत्तर मध्य रेलवे ने 2 नई ट्रेनों शुरू कीं, 4 का विस्तार किया, 2 के फेरे बढ़ाए और 1 ट्रेन की गति बढ़ाई। उत्तर पूर्व रेलवे ने 8 नई ट्रेनें जोड़ीं, 4 का विस्तार किया, 2 के फेरे बढ़ाए और 12 ट्रेनों की गति में इजाफा किया। उत्तर पूर्व सीमांत रेलवे ने 10 नई ट्रेनें शुरू कीं और 36 ट्रेनों की रफ्तार बढ़ाई। इसी तरह, उत्तर रेलवे ने 20 नई ट्रेनें शुरू कीं, 10 का विस्तार किया और 24 ट्रेनों की गति बढ़ाई। उत्तर पश्चिम रेलवे ने अपनी सेवा में 12 नई ट्रेनें जोड़ीं, 6 का विस्तार किया, 2 के फेरे बढ़ाए और 89 ट्रेनों की गति में वृद्धि की।

दक्षिण रेलवे ने 6 नई ट्रेनें शुरू कीं, 4 का विस्तार किया, 2 को सुपरफास्ट में परिवर्तित किया और 75 ट्रेनों की गति बढ़ाई। दक्षिण पश्चिम रेलवे ने 8 नई ट्रेनें शुरू कीं, 6 का विस्तार किया, 8 को सुपरफास्ट में तब्दील किया और 117 ट्रेनों की गति बढ़ाई जो सभी क्षेत्रीय रेलवे में सबसे ज्यादा है।

पश्चिम मध्य रेलवे ने 8 नई ट्रेनें शुरू कीं और 27 ट्रेनों की गति बढ़ाई। वहीं, पश्चिम रेलवे ने 10 नई ट्रेनें शुरू कीं, 10 ट्रेनों का विस्तार किया, 2 ट्रेनों के फेरे बढ़ाए और 80 ट्रेनों की गति में सुधार किया।

कुल मिलाकर, ट्रेनों की समय सारिणी 2026 के तहत, 122 नई ट्रेनें शुरू की गईं, 86 ट्रेनों का विस्तार किया गया, 8 ट्रेनों के फेरे बढ़ाये गए, 10 ट्रेनों को सुपरफास्ट ट्रेनों में बदला गया और 549 ट्रेनों की गति बढ़ाई गई।

नई ट्रेनों की शुरुआत का विवरण

ट्रेन समय सारणी 2026 के तहत प्रीमियम, एक्सप्रेस और पैसेंजर सभी तरह की सेवाओं में कुल 122 नई ट्रेनों को शामिल किया गया। इनमें से 26 'अमृत भारत' ट्रेनें शुरू की गईं, जिनमें 4 ट्रेनें टीएजी-टीओडी के माध्यम से शुरू की गईं हैं। सबसे अधिक हिस्सेदारी मेल/एक्सप्रेस ट्रेनों की है जिनकी 60 सेवाएँ शुरू की गईं, जिनमें से 8 सेवाएँ टीएजी-टीओडी के माध्यम से शुरू हुईं। इसके अतिरिक्त 2 हमसफर ट्रेनें, 2 जन शताब्दी ट्रेनें, 2 नमो भारत रैपिड रेल सेवाएँ और 2 राजधानी ट्रेनें शुरू की गईं। इसके अतिरिक्त, सेमी-हाई-स्पीड कनेक्टिविटी को बढ़ावा देने के लिए 28 वंदे भारत ट्रेनें जोड़ी गईं। कुल मिलाकर, इन श्रेणियों में इस अवधि के दौरान शुरू की गई कुल 122 नई ट्रेनें शामिल हैं।

ट्रेनों की गति बढ़ाई गई

समय की पाबंदी में सुधार और यात्रा के समय को कम करने के लिए ट्रेनों की समय सारिणी 2026 के तहत कुल 549 ट्रेनों की गति बढ़ा दी गई है। इनमें से 376 ट्रेनों की गति 5 से 15 मिनट तक, 105 ट्रेनों की गति 16 से 30 मिनट तक, 48 ट्रेनों की गति 31 से 59 मिनट तक और 20 ट्रेनों की गति 60 मिनट या उससे अधिक बढ़ा दी गई।

दक्षिण पश्चिम रेलवे ने इसमें प्रमुख योगदान दिया, जिन ट्रेनों की गति बढ़ाई गई उनमें 66 ट्रेनों की गति 5-15 मिनट, 29 ट्रेनों की गति 16-30 मिनट, 12 ट्रेनों की गति 31-59 मिनट और 10 की 60 मिनट या उससे अधिक की गति वाली 10 ट्रेनें शामिल हैं। मध्य रेलवे ने



13 ट्रेनों की गति में 5–15 मिनट, 13 ट्रेनों में 16–30 मिनट और 4 ट्रेनों में 31–59 मिनट का सुधार किया। पूर्व तटीय रेलवे ने 2 ट्रेनों की गति 5–15 मिनट और 1 ट्रेन की गति 16–30 मिनट बढ़ाई। पूर्व मध्य रेलवे ने 7 ट्रेनों की गति 5–15 मिनट, 2 ट्रेनों की 16–30 मिनट, 2 ट्रेनों की 31–59 मिनट और 1 ट्रेन की गति में 60 मिनट या उससे अधिक का सुधार किया। पूर्व रेलवे ने भी 29 ट्रेनों की गति में 5–15 मिनट और 3 ट्रेनों में 16–30 मिनट की वृद्धि की।

उत्तर मध्य रेलवे ने 1 ट्रेन की गति में 5–15 मिनट का सुधार किया। पूर्वोत्तर रेलवे ने 9 ट्रेनों की गति 5–15 मिनट और 3 ट्रेनों की गति 16–30 मिनट बढ़ाई। पूर्वोत्तर सीमा रेलवे ने 20 ट्रेनों की गति में 5–15 मिनट, 10 ट्रेनों में 16–30 मिनट, 3 ट्रेनों में 31–59 मिनट और 3 ट्रेनों में 60 मिनट या उससे अधिक का सुधार किया। उत्तर रेलवे ने 22 ट्रेनों की गति 5–15 मिनट और 2 ट्रेनों की गति 16–30 मिनट बढ़ाई। उत्तर पश्चिम रेलवे ने 67 ट्रेनों की गति को 5–15 मिनट, 14 ट्रेनों में 16–30 मिनट, 7 ट्रेनों में 31–59 मिनट और 1 ट्रेन की गति को 60 मिनट से अधिक बढ़ाया।

दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे ने 9 ट्रेनों की गति 5–15 मिनट और 2 ट्रेनों की गति 16–30 मिनट बढ़ाई। दक्षिण रेलवे ने 53 ट्रेनों की गति में 5–15 मिनट, 10 ट्रेनों में 16–30 मिनट, 9 ट्रेनों में 31–59 मिनट और 3 ट्रेनों में 60 मिनट से अधिक का सुधार किया। पश्चिम मध्य रेलवे ने 25 ट्रेनों की गति 5–15 मिनट, 1 ट्रेन की गति 16–30 मिनट और 1 ट्रेन की गति 31–59 मिनट बढ़ाई। पश्चिम रेलवे ने 53 ट्रेनों की गति को 5–15 मिनट, 15 ट्रेनों में 16–30 मिनट, 10 ट्रेनों में 31–59 मिनट और 2 ट्रेनों की गति को 60 मिनट या उससे अधिक बढ़ाया।■

विशाखापत्तनम रेलवे स्टेशन पर ह्यूमनॉइड रोबोट 'एएससी अर्जुन' तैनात

यात्रियों की सुरक्षा और सेवाओं के वितरण में सुधार के लिए भारतीय रेल ने विशाखापत्तनम रेलवे स्टेशन पर 'एएससी अर्जुन' नामक ह्यूमनॉइड रोबोट को तैनात किया है।

यह तैनाती भारतीय रेल नेटवर्क पर अपनी तरह की पहली पहल है। यह जनसुविधा और सुरक्षा के लिए नई और उभरती प्रौद्योगिकियों को अपनाने के प्रति संस्था की प्रतिबद्धता को दर्शाती है। यह ह्यूमनॉइड रोबोट खास तौर पर यात्रियों की आवाजाही के सबसे व्यस्त समय के दौरान स्टेशन संचालन में सहायता के लिए आरपीएफ कर्मियों के साथ मिलकर काम करेगा।

'एएससी अर्जुन' को विशाखापत्तनम में स्वदेशी तकनीक का उपयोग करके पूरी तरह से डिजाइन और विकसित किया गया है। एक समर्पित टीम ने इस परियोजना को सफल बनाने के लिए एक वर्ष से अधिक समय तक लगातार काम किया, जो दैनिक कार्यों में उन्नत प्रणालियों को एकीकृत करने में भारतीय रेल की बढ़ती क्षमताओं को प्रदर्शित करता है।

यह ह्यूमनॉइड रोबोट फेस रिकग्निशन सिस्टम (एफआरएस) के जरिए घुसपैठ का पता लगाने, एआई-आधारित भीड़ निगरानी और आरपीएफ नियंत्रण कक्षों को वास्तविक समय में अलर्ट भेजने में सक्षम है। यह अंग्रेजी, हिंदी और तेलुगु में स्वचालित सार्वजनिक घोषणाएं कर सकता है, जिससे यात्रियों को मदद मिलती है और सुरक्षा संबंधी मामलों में जागरूकता भी बढ़ती है। पूर्व निर्धारित रास्तों पर आंशिक रूप से-स्वायत्त नेविगेशन और बाधाओं से बचने की क्षमता के साथ, एएससी अर्जुन चौबीसों घंटे प्लेटफॉर्मों पर गश्त कर सकता है, जिससे प्रभावी निगरानी में सहायता मिलती है और मानव संसाधन का अधिकतम उपयोग होता है। आपातकालीन स्थितियों में वक्त पर प्रतिक्रिया देने के लिए रोबोट में आग और धुएं का पता लगाने वाली प्रणालियाँ भी हैं।



यात्रियों के साथ सहज संपर्क को ध्यान में रखते हुए डिजाइन किया गया, 'एएससी अर्जुन' यात्रियों के लिए नमस्ते और आरपीएफ कर्मियों के लिए सलामी जैसे मित्रता पूर्ण संकेत भी देता है, साथ ही सूचना और सहायता के लिए एक उपयोग में आसान इंटरफेस भी प्रदान करता है। इस रोबोट का अनावरण इंस्पेक्टर जनरल (आरपीएफ) आलोक बोहरा और संभागीय रेलवे प्रबंधक ललित बोहरा ने वरिष्ठ संभागीय सुरक्षा कमांडेंट (आरपीएफ) ए.के. दुबे की उपस्थिति में किया।■

रेल मंत्रालय के बेहतर समन्वय एवं सहयोग से वर्ष 2025 में उर्वरक आपूर्ति को मिली नई रफ्तार

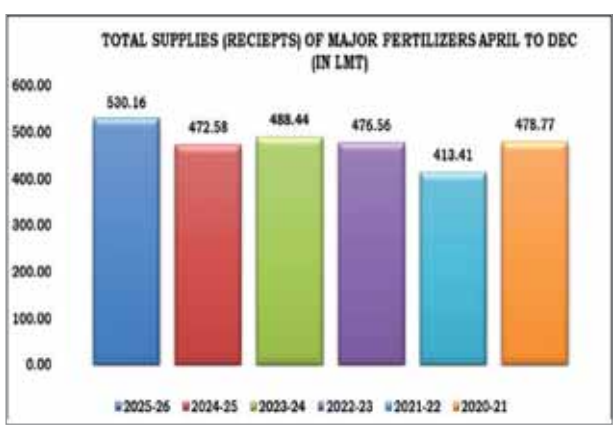
किसानों को समय पर उर्वरक उपलब्ध कराना सरकार की सर्वोच्च प्राथमिकताओं में रहा है। इसी दिशा में खरीफ और रबी 2025 के दौरान रेल मंत्रालय और उर्वरक विभाग के बीच बेहतर तालमेल का असर जमीनी स्तर पर साफ तौर पर देखने को मिला। उर्वरक रेकों की तेज और सुचारु आवाजाही से राज्यों तक समय पर आपूर्ति की गई, जिससे खेती के अहम दौर में किसानों को किसी भी प्रकार की कमी का सामना नहीं करना पड़ा। उर्वरक विभाग ने कहा कि रेल मंत्रालय से मिल इस सहयोग की वजह से हम देश के हर कोने तक पर्याप्त खाद उपलब्ध कराने में सफल हो सके। विभाग का मानना है इस अभूतपूर्व समन्वय की वजह से खाद्य सुरक्षा को लेकर भारत सरकार का संकल्प नई ऊँचाई पर पहुँचा है।

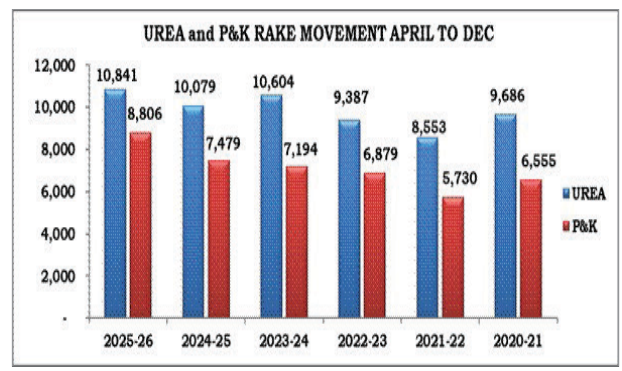
इस उपलब्धि का आकलन इस बात से लगाया जा सकता है कि जुलाई 2025 में औसतन 72 रेक प्रतिदिन की लोडिंग हुई, जो अगस्त में 78 और सितंबर में बढ़कर 80 रेक प्रतिदिन तक पहुँच गई। यह पिछले पांच खरीफ सत्रों में अब तक का सर्वोच्च स्तर रहा।

वित्त वर्ष 2025-26 के दौरान अप्रैल से दिसंबर 2025 तक देश के सभी राज्यों में प्रमुख उर्वरकों की पर्याप्त और संतोषजनक उपलब्धता सुनिश्चित की गई। यूरिया के लिए 312.40 लाख मीट्रिक टन की आवश्यकता के मुकाबले 350.45 लाख मीट्रिक टन की उपलब्धता कराई गई।

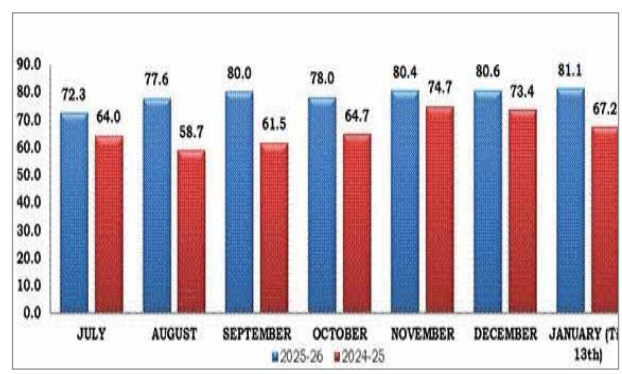
इसी तरह प्रमुख पी एंड के उर्वरकों (जैसे डीएपी, एमओपी और एनपीकेएस) की आवश्यकता 252.81 लाख मीट्रिक टन के मुकाबले 287.69 लाख मीट्रिक टन की उपलब्धता सुनिश्चित की गई।

उर्वरकों की ढुलाई में भी उल्लेखनीय तेजी दर्ज की गई। अप्रैल से दिसंबर 2025 के बीच कुल 530.16 लाख मीट्रिक टन उर्वरकों की आपूर्ति की गई, जो पहली बार 500 लाख मीट्रिक टन के आंकड़े को पार कर गई। यह पिछले वित्त वर्ष 2024-25 (472.58 लाख मीट्रिक टन) की समान अवधि की तुलना में 12.2 प्रतिशत अधिक है तथा वर्ष 2023-24 के पूर्व रिकॉर्ड से 8.5 प्रतिशत अधिक है।





इस दौरान यूरिया के लिए कुल 10,841 रेक का संचालन किया गया, जो पिछले वर्ष की तुलना में लगभग 8 प्रतिशत अधिक है। जबकि पी एंड के उर्वरकों (जैसे डीएपी, एमओपी और एनपीकेएस) के लिए 8,806 रेक चलाए गए, जो वित्त वर्ष 2024-25 की तुलना में लगभग 18 प्रतिशत की वृद्धि को दर्शाता है।



प्रति माह औसत उर्वरक रेकों की संख्या

जुलाई से जनवरी (13 जनवरी तक) की माहवार तुलना से यह स्पष्ट होता है कि पिछले वर्ष की समान अवधि की तुलना में उर्वरक रेक की आवाजाही में निरंतर और स्थायी वृद्धि दर्ज की गई है।

रेल मंत्रालय, बंदरगाहों, राज्य सरकारों और उर्वरक कंपनियों के बीच बेहतर समन्वय के कारण उर्वरकों की आवाजाही में यह सुधार संभव हो पाया। समय पर योजना, लगातार निगरानी और आपसी तालमेल से किसानों तक उर्वरकों की उपलब्धता सुनिश्चित की गई।■











वन स्टेशन वन प्रोडक्ट

स्थानीय कला, शिल्प और स्वाद का मंच

देश भर के 2,000+ रेलवे स्टेशनों पर 2,300+ OSOP स्टॉल

1.32 लाख+
कारीगरों एवं शिल्पकारों का आर्थिक सशक्तिकरण

भारतीय रेल की 'एक स्टेशन, एक उत्पाद' (ओएसओपी) स्कीम स्थानीय शिल्प कौशल को बढ़ावा देने के लिए एक सशक्त मंच के रूप में उभरी है। यह पूरे देश में जमीनी स्तर पर उद्यमिता को बढ़ावा दे रही है। इस पहल का उद्देश्य रेलवे स्टेशनों को भारत की समृद्ध क्षेत्रीय विविधता के जीवंत प्रदर्शन केंद्रों में बदलना है।

स्थानीय विरासत को राष्ट्रीय रेलवे नेटवर्क के साथ एकीकृत करके, ओएसओपी न केवल यात्रियों के अनुभव को बेहतर बनाता है बल्कि समावेशी आर्थिक विकास को भी बढ़ावा देता है।

दिनांक 19 जनवरी, 2026 तक, 2,002 स्टेशनों पर ओएसओपी (एक स्टेशन एक उत्पाद) आउटलेट स्थापित किए जा चुके हैं, जिनमें से कुल 2,326 आउटलेट कार्यरत हैं। ये आउटलेट हजारों स्थानीय कारीगरों, बुनकरों और छोटे उत्पादकों के लिए आजीविका का स्रोत बन गए हैं, जिनका अब प्रतिदिन लाखों यात्रियों से सीधा संपर्क है। इसके अतिरिक्त, 2022 में ओएसओपी की शुरुआत के बाद से, इस पहल ने पूरे भारत में 1.32 लाख से अधिक लाभार्थियों के लिए प्रत्यक्ष आर्थिक अवसर सृजित किए हैं। आंकड़ों के अतिरिक्त, ओएसओपी उन पारंपरिक शिल्पों और क्षेत्रीय विशिष्टताओं को पुनर्जीवित करने में मदद कर रहा है, जो कभी लुप्त हो रही थीं। पूर्वोत्तर में हस्तनिर्मित मिट्टी के बर्तनों और बांस की कलाकृतियों से लेकर अन्य क्षेत्रों में मसालों, हथकरघा उत्पादों और स्थानीय मिठाइयों तक, ये उत्पाद यात्रियों को प्रत्येक क्षेत्र का सारतत्व प्रदान करते हैं।

वाणिज्य के साथ संस्कृति को समेकित करके, भारतीय रेल ने स्टेशनों को स्थानीय उद्यम के केंद्रों में बदल दिया है। 'एक स्टेशन एक उत्पाद' पहल 'वोकल फॉर लोकल' का एक सच्चा उदाहरण है, जो समुदायों को सशक्त बनाने के साथ-साथ देश में यात्रियों के यात्रा अनुभव को समृद्ध करती है।■

राष्ट्रपति पदक से सम्मानित आरपीएफ/आरपीएसएफ अधिकारी एवं बल सदस्य

गणतंत्र दिवस 2026 के अवसर पर राष्ट्रपति द्रौपदी मुर्मू ने रेल सुरक्षा बल (आरपीएफ) और रेल सुरक्षा विशेष बल (आरपीएसएफ) के अधिकारियों और कर्मियों को उनकी समर्पित सेवा, व्यावसायिकता और रेल सुरक्षा में अनुकरणीय योगदान के सम्मान में राष्ट्रपति विशिष्ट सेवा पदक (पीएसएम) और मेधावी सेवा पदक (एमएसएम) से सम्मानित किया है।

राष्ट्रपति का विशिष्ट सेवा पदक



अरोमा सिंह ठाकुर
महानिरीक्षक, दक्षिण मध्य रेलवे

उल्लेखनीय सेवा पदक



उत्तम कुमार बंद्योपाध्याय
सहायक सुरक्षा आयुक्त
दक्षिण मध्य रेलवे



कल्याण देउरी
सहायक कमांडेंट
रेलवे सुरक्षा विशेष बल



बलवान सिंह
निरीक्षक
उत्तर रेलवे



प्रफुल्ल चंद्र पांडा
निरीक्षक
पूर्व तट रेलवे



प्रकाश चरण दास
निरीक्षक
पूर्व तट रेलवे



मुकेश कुमार सोम
निरीक्षक,
रेलवे सुरक्षा विशेष बल



पप्पला श्रीनिवास राव
उप निरीक्षक
पूर्व तट रेलवे



अनवर हुसैन
उप निरीक्षक
पश्चिम रेलवे



रावुला श्रीनिवास
उप निरीक्षक
दक्षिण मध्य रेलवे



शिव लहरी मीना
उप निरीक्षक
रेलवे सुरक्षा विशेष बल



दिक्काला वेंकट मुरली कृष्णा
सहायक उप निरीक्षक
पूर्व तट रेलवे



संजीव कुमार
सहायक उप निरीक्षक
उत्तर रेलवे



महेश्वर रेड्डी कर्णति
प्रधान आरक्षक
दक्षिण मध्य रेलवे



सी. इलया भारती
प्रधान आरक्षक
दक्षिण रेलवे



मोहम्मद रफीक
आरक्षी/धोबी
रेलवे सुरक्षा विशेष बल

पीएसएम विशेष सेवा के लिए दिया जाता है, जबकि एमएसएम कर्तव्यनिष्ठा और सूझबूझ से भरी बहुमूल्य सेवा के लिए दिया जाता है।

ये पुरस्कार वर्ष में दो बार, गणतंत्र दिवस और स्वतंत्रता दिवस पर दिए जाते हैं, ताकि आरपीएफ/आरपीएसएफ कर्मियों को भारतीय रेल की सुरक्षा में उच्चतम मानकों को बनाए रखने के लिए प्रेरित किया जा सके।■

दमदम कैंटोनमेंट मेट्रो स्टेशन से लोगों की यात्रा हो रही है आसान



मेट्रो रेलवे द्वारा पहले ही दमदम कैंटोनमेंट मेट्रो स्टेशन से उपनगरीय यात्रियों के लिए तेज, सुगम और निर्विघ्न सेवा आरंभ कर दिया गया है, जिससे यात्रियों को उनके घर से कार्य स्थल जाने और वापस आने का दैनिक समय कम हो रहा है। कुछ साल पहले तक यह सोचा भी नहीं जा सकता था। दमदम कैंटोनमेंट स्टेशन से बनगाँव के लिए उपनगरीय सेवा शुरू होने और हासनाबाद-बारासात लोकल ट्रेन का दमदम कैंटोनमेंट स्टेशन तक विस्तार होने से, अब ज्यादा से ज्यादा उपनगरीय यात्री दमदम कैंटोनमेंट मेट्रो स्टेशन से येलो लाइन मेट्रो सेवाओं का लाभ उठा सकते हैं।

अगस्त 2025 में प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी द्वारा येलो लाइन के नोआपाड़ा से जय हिंद बिमानबंदर खंड के उद्घाटन के पश्चात, हजारों हवाई यात्रियों के लिए एयरपोर्ट आना-जाना बहुत आसान हो गया है। इसके अलावा, दमदम कैंटोनमेंट मेट्रो स्टेशन भी महत्त्वपूर्ण होता जा रहा है और येलो लाइन के महत्त्वपूर्ण स्टेशनों में से एक बन रहा है, जो उपनगरीय यात्रियों को खासकर सुबह और शाम के व्यस्त समय में सुगमता के साथ से यात्रा करने की सुविधा प्रदान करता है। यह स्टेशन शहर के अलग-अलग हिस्सों में जाने वाले सभी उपनगरीय यात्रियों के लिए कोलकाता का एक और प्रवेश द्वार बन गया है। उनकी लंबी, मुश्किल यात्रा अब धीरे-धीरे पुरानी बात होती जा रही है, क्योंकि येलो लाइन का यह स्टेशन मेट्रो रेलवे और पूर्व रेलवे के बीच आसान कनेक्टिविटी दे रहा है और यात्री अब दमदम कैंटोनमेंट मेट्रो स्टेशन पर उतरने के बाद पूर्व रेलवे के सियालदह मंडल के इस स्टेशन से शुरू होने वाली या यहाँ से गुजरने वाली उपनगरीय सेवाओं का आसानी से फायदा उठा सकते हैं।

विशेषतः सुबह-शाम के व्यस्त समय में, हजारों यात्रियों के लिए दमदम कैंटोनमेंट मेट्रो स्टेशन एक महत्त्वपूर्ण स्थान के रूप में साबित हुआ है। अभी वे शाम को 18.37 बजे दमदम कैंटोनमेंट स्टेशन से चलने वाली कम भीड़ वाली बनगाँव लोकल ट्रेन को पकड़कर अपने घर जा सकते हैं। चूंकि पूर्व रेलवे ने दिनांक 4 दिसम्बर, 2025 से दमदम कैंटोनमेंट से बनगाँव के लिए 20.05 बजे एक नई EMU सर्विस शुरू की है, इसलिए शाम के व्यस्त समय में दमदम कैंटोनमेंट मेट्रो स्टेशन पर उतरने के बाद ज्यादा से ज्यादा उपनगरीय यात्री सेवा का लाभ उठा रहे हैं। अब उन्हें भीड़ वाली बनगाँव लोकल पकड़ने के लिए सियालदह स्टेशन नहीं जाना पड़ता है।

इसके अलावा, दिनांक 4 दिसम्बर, 2025 से, एक हसनाबाद-बारासात ईएमयू लोकल ट्रेन को दमदम कैंटोनमेंट स्टेशन तक बढ़ा दिया गया है। यह ट्रेन 19.51 बजे दमदम कैंटोनमेंट स्टेशन पहुँचती है। हसनाबाद, बसीरहाट, बारासात जैसी जगहों से इस ट्रेन में यात्रा करने वाले उपनगरीय यात्री शाम के व्यस्त समय में ट्रैफिक जाम की चिंता किए बिना आसानी से बेहाला या जोका पहुँचने के लिए मेट्रो सेवाओं का लाभ उठा सकते हैं। उम्मीद है कि यह कनेक्टिविटी और ज्यादा लोकप्रिय और यात्री-अनुकूल बनेगी। पूर्व रेलवे की उपनगरीय सेवाओं की इस नई शुरुआत और विस्तार और दमदम कैंटोनमेंट स्टेशन पर मेट्रो कनेक्टिविटी से यात्रियों को व्यस्त समय के दौरान फायदा मिल रहा है।■

भारत में कनाडा के उच्चायुक्त ने ईस्ट-वेस्ट मेट्रो का किया दौरा

क्रिस कूटर, भारत में कनाडा के हाई कमिश्नर द्वारा दिनांक 11 दिसम्बर, 2025 को हुगली नदी के नीचे ईस्ट-वेस्ट मेट्रो में यात्रा की गई। कनाडा हाई कमीशन टीम के अधिकारियों और कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड के प्रबंध निदेशक और अन्य अधिकारियों के द्वारा न्यू एस्प्लानेड स्टेशन से हावड़ा स्टेशन तक यात्रा की गई। कोलकाता मेट्रो के प्रबंध निदेशक अनुज मित्तल, मेट्रो रेलवे के प्रधान मुख्य इंजीनियर और मेट्रो रेलवे के प्रधान मुख्य परिचालन प्रबंधक सात्यकी नाथ और मेट्रो रेलवे एवं कोलकाता मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड के अन्य अधिकारीगण भी इस दौरे के दौरान क्रिस कूटर के साथ थे। अधिकारियों ने इस अंडरवाटर मेट्रो प्रोजेक्ट को पूरा करते समय ईस्ट-वेस्ट मेट्रो के निर्माण के तरीकों में उन्हें



जिन इंजीनियरिंग चुनौतियों का सामना करना पड़ा जैसे टनल बोरिंग आदि के बारे में को अवगत कराया।■

बांग्लादेश रेलवे के प्रतिनिधिमंडल का आरडीएसओ दौरा

बांग्लादेश रेलवे के 9 सदस्यीय प्रतिनिधिमंडल, ने मोहम्मद जिदुल इस्लाम, परियोजना निदेशक, बांग्लादेश रेलवे के नेतृत्व में दिनांक 16 दिसंबर, 2025 को आरडीएसओ का दौरा किया। राइट्स को बांग्लादेश हेतु 200 एलएचबी प्रकार के कोच के निर्यात का आदेश प्राप्त हुआ है, जिनका निर्माण आरसीएफ, कपूरथला में किया जा रहा है। इस प्रतिष्ठित निर्यात परियोजना में आरडीएसओ सुरक्षा सत्यापन से संबंधित गतिविधियों में सम्मिलित है, जिसके अंतर्गत आरडीएसओ में बोगी का श्रांति परीक्षण, कोच शेल बॉडी का क्रैश सिमुलेशन तथा आरसीएफ में शेल का स्क्वीज परीक्षण किया जा रहा है।■



बोत्स्वाना के परिवहन मंत्री ने किया बरेका का दौरा



बोत्स्वाना सरकार के परिवहन एवं अवसंरचना मंत्री नूह सलाके ने दिनांक 27 दिसंबर, 2025 को बनारस रेल इंजन कारखाना (बरेका), वाराणसी का औपचारिक दौरा किया। इस दौरान उन्होंने बरेका में निर्मित आधुनिक रेल इंजनों, उनकी निर्माण प्रक्रिया एवं उन्नत तकनीकी विशेषताओं का गहन अवलोकन किया।

प्रशासन भवन में आयोजित बैठक में पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण के माध्यम से बरेका की उत्पादन क्षमता, उपलब्धियों, निर्यात गतिविधियों एवं स्वदेशी तकनीक पर आधारित लोकोमोटिव निर्माण पर विस्तृत जानकारी दी गई। नूह सलाके ने लोकोमोटिव निर्माण के क्षेत्र में बरेका द्वारा विकसित अत्याधुनिक तकनीक, नवाचार एवं उत्कृष्ट गुणवत्ता की सराहना की।■

बीना–कटनी थर्ड लाइन परियोजना के दो प्रमुख सेक्शनों का हुआ 120 कि.मी./घंटा सफल स्पीड ट्रायल

बीना–कटनी थर्ड लाइन परियोजना के अंतर्गत नवनिर्मित पथरिया–असलाना (13.818 कि.मी.) तथा बांदकपुर–घटेरा (10.658 कि.मी.) सेक्शनों का क्रमशः दिनांक 6 एवं 7 जनवरी, 2026 को मध्य वृत्त (मुंबई) के रेल संरक्षा आयुक्त मनोज अरोरा द्वारा सघन निरीक्षण किया गया।

इसके उपरांत संरक्षा की दृष्टि से दोनों सेक्शनों में अधिकतम 120 कि.मी. प्रति घंटा की गति से सफल स्पीड ट्रायल किया गया। उल्लेखनीय है कि बांदकपुर–घटेरा खंड कटनी–बीना थर्ड लाइन परियोजना का अंतिम निरीक्षित सेक्शन है। इन निरीक्षणों एवं ट्रायल रन के साथ ही 260 कि.मी. लंबी बीना–कटनी थर्ड लाइन परियोजना का कार्य लगभग पूर्ण हो गया है, जिससे पश्चिम मध्य रेल



की अधोसंरचनात्मक क्षमता, परिचालन दक्षता एवं रेल यातायात में उल्लेखनीय सुधार होगा।■

सवारी डिब्बा पुनर्निर्माण कारखाना, भोपाल को सीआईआई ग्रीन प्लेटिनम अवार्ड

पश्चिम मध्य रेल के सवारी डिब्बा पुनर्निर्माण कारखाना, भोपाल को भारतीय उद्योग परिसंघ (सीआईआई) द्वारा ग्रीन प्लेटिनम अवार्ड से सम्मानित किया गया है। यह अवार्ड पर्यावरण अनुकूल संचालन, कचरे के प्रभावी प्रबंधन, विद्युत एवं गैसीय ऊर्जा की खपत में कमी, सामग्री प्रबंधन तथा कार्बन उत्सर्जन घटाने जैसे मानकों पर उत्कृष्ट प्रदर्शन के आधार पर प्रदान किया गया। प्लेटिनम रेटिंग, सीआईआई द्वारा दी जाने वाली ग्रीन सर्टिफिकेशन की सर्वोच्च श्रेणी है। यह पश्चिम मध्य रेल का पहला और भारतीय रेल का छठा कारख़ाना है जिसे यह प्रतिष्ठित उपलब्धि प्राप्त हुई है।

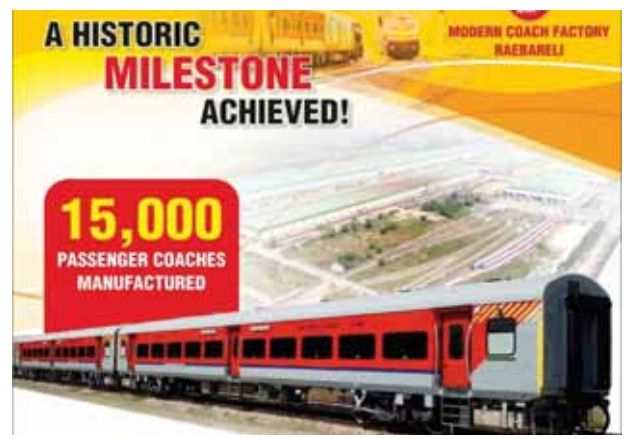
कारखाने में 711.25 KWH क्षमता का सौर ऊर्जा संयंत्र स्थापित कर लगभग 37 प्रतिशत विद्युत बचत सुनिश्चित की गई है, जिससे प्रतिवर्ष लगभग ₹34 लाख की बचत हो रही है। वर्षा जल संचयन प्रणाली से प्रतिवर्ष लगभग 29 लाख लीटर जल का भूमिगत रिचार्ज किया जा रहा है। इसके अतिरिक्त 5 लाख लीटर प्रतिदिन क्षमता का अत्याधुनिक सीवेज ट्रीटमेंट प्लांट स्थापित कर ताजे पानी के उपयोग को न्यूनतम किया गया है।■



आरेडिका ने बनाया 15,000वाँ कोच

आधुनिक रेल डिब्बा कारखाना (आरेडिका), रायबरेली ने दिनांक 15 दिसंबर, 2025 को 15,000वें कोच का निर्माण कर एक महत्त्वपूर्ण उपलब्धि प्राप्त की है। वित्त वर्ष 2025-26 में अब तक आरेडिका ने कुल 1,500 कोचों का निर्माण किया। आरेडिका, रेल मंत्रालय के अंतर्गत एक नव-स्थापित उत्पादन इकाई है, जिसने अल्प समय में यह उल्लेखनीय उपलब्धि हासिल की है।

निर्मित कुल 15,000 कोचों में से 7,000 वातानुकूलित (एसी) कोच तथा 8,000 गैर-वातानुकूलित (नॉन-एसी) कोच हैं। इनमें रेलवे के विभिन्न प्रकार के कोच जैसे- हमसफर, तेजस, अन्त्योदय, दीनदयालु, भारत गौरव, ब्रेकयान, पार्सल वैन, ट्रैक रिकॉर्डिंग कार, एसी इकोनॉमी कोच, मेमू, मोज़ाम्बिक के लिए लोको हॉल्ड एवं डेमू कोच, आदि सम्मिलित हैं। ■





आपको यह **अंक कैसा लगा**
हमें जरूर बताएं

ई–मेल : editorbhartiyarailrb@gmail.com

पत्र लिखें ▶ **संपादक,** भारतीय रेल, कमरा नं. 411, रेल भवन, नई दिल्ली–110 001

26वीं अखिल भारतीय पुलिस बैंड प्रतियोगिता सम्पन्न



रेलवे सुरक्षा बल द्वारा आयोजित 26वीं अखिल भारतीय पुलिस बैंड प्रतियोगिता–2025 का समापन समारोह दिनांक 20 दिसंबर, 2025 को आरपीएफ प्रशिक्षण केंद्र, मौला-अली में संपन्न हुआ। समापन समारोह में केंद्रीय कोयला एवं खान मंत्री जी. किशन रेड्डी, मुख्य अतिथि के रूप में उपस्थित रहे।

इस प्रतियोगिता में देशभर से राज्य पुलिस बलों, केंद्रीय सशस्त्र पुलिस बलों तथा अन्य वर्दीधारी सेवाओं की कुल 24 टीमों ने भाग लिया। इनमें कुल 1307 बैंड कर्मी (1083 पुरुष एवं 224 महिलाएँ) शामिल थे, जिन्होंने पुलिस बैंड संगीत और औपचारिक परंपराओं की समृद्ध भारतीय विरासत का प्रदर्शन किया।

इस अवसर पर सोनाली मिश्रा, महानिदेशक, रेलवे सुरक्षा बल; संजय कुमार श्रीवास्तव, महाप्रबंधक; अमित गर्ग, निदेशक, राष्ट्रीय पुलिस अकादमी; डॉ. महेश दीक्षित, विशेष निदेशक, इंटलिजेंस ब्यूरो; अरोमा सिंह ठाकुर, आईजी सह प्रधान मुख्य सुरक्षा आयुक्त, दक्षिण मध्य रेलवे तथा अन्य वरिष्ठ रेलवे अधिकारी भी उपस्थित थे।

पुरस्कार - पुरुष (ब्रास बैंड)- आरपीएफ (हार्डलाइनर) , असम राइफल्स एवं बीएसएफ- (रन्नर अप), महाराष्ट्र (विजेता), महिला (ब्रास बैंड)- एसएसबी- (रन्नर अप), सीआईएसएफ (विजेता), पुरुष (पाइप बैंड)- सीआरपीएफ (हार्डलाइनर), आईटीबीपी- (रन्नर अप), असम राइफल्स (विजेता), महिला (पाइप बैंड)- राजस्थान (हार्डलाइनर), असम राइफल्स- (रन्नर अप), छत्तीसगढ़ (विजेता), पुरुष (बग्लर)- सीआरपीएफ (हार्डलाइनर) तमिलनाडु- (रन्नर अप) महाराष्ट्र (विजेता), ओवरऑल चैंपियनशिप- पुरुष (महाराष्ट्र), ओवरऑल चैंपियनशिप - महिला (सीआईएसएफ)।■

पश्चिम मध्य रेलवे तथा बनारस रेल इंजन कारखाना 'रेल मंत्री राजभाषा शील्ड' से सम्मानित

राजभाषा हिंदी के उत्कृष्ट, सृजनात्मक और प्रभावी कार्यान्वयन में उल्लेखनीय उपलब्धि दर्ज करते हुए पश्चिम मध्य रेलवे (पमरे) तथा बनारस रेल इंजन कारखाना (बरेका) को रेल मंत्री राजभाषा शील्ड (प्रथम पुरस्कार) एवं चल वैजयंती पुरस्कार से सम्मानित किया गया है। यह सम्मान वर्ष 2024 के दौरान हिंदी के व्यापक प्रयोग-प्रसार और नवाचारी कार्यों के लिए दिनांक 26 दिसंबर, 2025 को रेल भवन, नई दिल्ली में आयोजित रेलवे बोर्ड राजभाषा कार्यान्वयन समिति की बैठक में रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष एवं मुख्य कार्यकारी अधिकारी सतीश कुमार द्वारा प्रदान किए गए।



पश्चिम मध्य रेलवे ने अपने इतिहास में पहली बार यह प्रतिष्ठित उपलब्धि हासिल की। इस अवसर पर पमरे मुख्यालय, जबलपुर को रेल मंत्री राजभाषा शील्ड प्रदान की गई, जबकि माल डिब्बा मरम्मत कारखाना, कोटा को भी राजभाषा शील्ड के साथ ₹14,000 की पुरस्कार राशि से सम्मानित किया गया। पमरे की महाप्रबंधक शोभना बंदोपाध्याय ने इसे संगठन के लिए गर्व का क्षण बताया।



इसी समारोह में बनारस रेल इंजन कारखाना, वाराणसी को आदर्श उत्पादन इकाई की श्रेणी में प्रथम पुरस्कार प्रदान किया गया। बरेका को हिंदी में किए गए गुणवत्तापूर्ण और नवाचारी कार्यों के लिए रेल मंत्री राजभाषा शील्ड, चल वैजयंती पुरस्कार तथा ₹14,000 की पुरस्कार राशि से सम्मानित किया गया, जिसे बरेका के महाप्रबंधक सोमेश कुमार एवं मुख्य राजभाषा अधिकारी राम जन्म चौबे ने प्राप्त किया।■

मुंबई सेंट्रल में डिजिटल लाउंज एवं को-वर्किंग स्पेस सुविधा शुरू



यात्रियों की सुविधाओं को बेहतर एवं आधुनिक बनाने के अपने सतत प्रयासों के अंतर्गत पश्चिम रेलवे द्वारा मुंबई सेंट्रल स्टेशन (मेन लाइन) पर अपने प्रकार का पहला डिजिटल लाउंज एवं को-वर्किंग स्पेस स्थापित किया गया है।

यह सुविधा लगभग 1700 वर्ग फुट क्षेत्र में विकसित की गई है, जिसे स्टेशन परिसर के भीतर एक सुविधाजनक एवं कार्यात्मक कार्यस्थल के रूप में डिजाइन किया गया है। यह उन यात्रियों की आवश्यकताओं को ध्यान में रखकर बनाई गई है, जिन्हें यात्रा के दौरान बेसिक ऑफिस सुविधाएँ, बैठक स्थल या शांत वातावरण की आवश्यकता होती है, जिससे आज के यात्रियों की बदलती जरूरतों को पूरा किया जा सके।

इस परियोजना से पाँच वर्षों में लगभग ₹3.20 करोड़ के राजस्व की प्राप्ति होने की अपेक्षा है, जो पश्चिम रेलवे की गैर-किराया राजस्व पहलों में महत्त्वपूर्ण योगदान देगी। डिजिटल लाउंज मुख्य रूप से व्यावसायिक यात्रियों, पेशेवरों एवं रिमोट वर्कर्स की आवश्यकताओं को ध्यान में रखकर विकसित किया गया है।

डिजिटल लाउंज में आधुनिक सुविधाओं से सुसज्जित सुव्यवस्थित वातावरण उपलब्ध कराया गया है, जिनमें शामिल हैं :



- हाई-स्पीड वाई-फाई एवं अनेक चार्जिंग प्वाइंट।
- कुर्सियों, टेबलों एवं सोफों के साथ आरामदायक बैठने की व्यवस्था।
- निजी चर्चाओं हेतु समर्पित कॉन्फ्रेंस एवं मीटिंग रूम।
- बैठकों एवं वीडियो कॉन्फ्रेंसिंग के लिए लचीले स्थान।
- स्वयं-सेवा आधारित हल्के रिफ्रेशमेंट एवं गैर-मादक पेय।
- व्यक्तिगत कार्य हेतु मॉड्यूलर वर्कस्टेशन।
- उन्नत शौचालय एवं वॉशरूम सुविधाएँ। ■

टाटा मुंबई मैराथन 2026 में मुंबई के साथ दौड़ी पश्चिम रेलवे



पश्चिम रेलवे के महाप्रबंधक विवेक कुमार गुप्ता वरिष्ठ अधिकारियों के साथ टाटा मुंबई मैराथन 2026 में सहभागिता करते हुए। (बाएं)
पश्चिम रेलवे के कर्मचारी दल अपनी यूनीफॉर्म में मैराथन के दौरान सुरक्षा एवं सामाजिक संदेशों का प्रभावी प्रसार करते हुए। (दाएं)

बरेका ने 69वीं अखिल भारतीय रेल गोल्फ चैंपियनशिप अपने नाम की



रेल डिब्बा कारखाना गोल्फ कोर्स में आयोजित 69वीं अखिल भारतीय रेल गोल्फ चैंपियनशिप-2025-26 का दिनांक 8 जनवरी, 2026 को समापन हुआ। प्रतियोगिता में बनारस लोकोमोटिव वर्क्स, बनारस की टीम ने 448 के स्कोर के साथ चैंपियनशिप जीती। रेल डिब्बा कारखाना, कपूरथला की टीम प्रथम उपविजेता, जबकि दक्षिण मध्य रेलवे, सिकंदराबाद की टीम द्वितीय उपविजेता बनी। आरसीएफ के युवराज सिंह ने 'लॉन्गेस्ट ड्राइव' प्रतियोगिता जीते तथा 141 के ग्रॉस स्कोर के साथ सर्वश्रेष्ठ गोल्फर घोषित किए गए। बनारस के गुलफाम हुसैन और इमामुल हक को क्रमशः प्रथम और द्वितीय उपविजेता पुरस्कार प्रदान किए गए। दक्षिण पूर्व रेलवे टीम के राजा बाबू अली ने 'नियरेस्ट टू पिन' प्रतियोगिता जीती।■

72वीं सीनियर नेशनल वॉलीबॉल चैंपियनशिप में भारतीय रेल के खिलाड़ियों का शानदार प्रदर्शन





वाराणसी, उत्तर प्रदेश में आयोजित 72वीं सीनियर नेशनल वॉलीबॉल चैंपियनशिप में
भारतीय रेल की पुरुष वॉलीबॉल टीम ने शानदार प्रदर्शन करते हुए प्रथम स्थान प्राप्त किया जबकि महिला वॉलीबॉल टीम उपविजेता बनी।

सीनियर नेशनल बास्केटबॉल चैंपियनशिप में चमके भारतीय रेल के खिलाड़ी





चेन्नई (तमिलनाडु) | 4–11 जनवरी, 2026
75वीं सीनियर नेशनल बास्केटबॉल चैंपियनशिप में भारतीय रेल की पुरुष एवं महिला टीमों ने शानदार प्रदर्शन करते हुए
चैंपियनशिप अपने नाम की।



ग्रेटर नोएडा (उ.प्र.) | 4–10 जनवरी, 2026
9वीं एलीट महिला राष्ट्रीय मुक्केबाजी चैंपियनशिप में भारतीय रेल की महिला मुक्केबाजी टीम विजेता बनी।



काजीपेट (तेलंगाना) | 11–15 जनवरी, 2026
सीनियर नेशनल खो-खो चैंपियनशिप में भारतीय रेल की पुरुष टीम ने खिताब जीता।



रांची (झारखंड) | 24 जनवरी, 2026
60वीं राष्ट्रीय क्रॉस कंट्री चैंपियनशिप में भारतीय रेल की पुरुष एवं महिला टीमों ने खिताब अपने नाम किया।



तिरुनेलवेली (तमिलनाडु) | 24–26 जनवरी, 2026
9वीं फेडरेशन कप बॉल बैडमिंटन चैंपियनशिप में भारतीय रेल की खिलाड़ियों ने स्वर्ण पदक जीता।

भारत के ब्रिज

कठिनाइयों पर स्थापत्य की विजय

बलखाती नदियों, गहरी खाइयों और बेचैन समंदरों के ऊपर तने भारत के ब्रिज इंजीनियरी में देश की महत्त्वाकांक्षाओं के मूक साक्षी हैं। ये सिर्फ शहरों और क्षेत्रों को ही नहीं, बल्कि व्यक्तियों, संस्कृतियों और अर्थव्यवस्थाओं को भी जोड़ते हैं। ये ब्रिज अक्सर उन स्थानों को एक दूसरे से मिलाते हैं जिन्हें भूगोल ने लंबे समय से अलग-थलग कर रखा था। समूचे भारत में ब्रिज जिस तरह रोजमर्रा की जिंदगी को संवारते हैं उस ओर हममें से ज्यादातर का ध्यान नहीं जाता। वे उन दूरियों को घटाते हैं जिन्हें तय करने में कई दिन लग जाते थे। वे दूरदराज के समुदायों तक पहुँच बनाते और प्रकृति के सबसे उग्र रूपों का सामना करते हैं। देश भर में फैले अनगिनत ब्रिजों के जाल में कई प्रमुख ब्रिज विशालता और भारतीय अवसंरचना की दृष्टि की मिसाल हैं। इनमें से हर ब्रिज अपने में साहसिक डिजाइन तथा निर्मम मौसम और मुश्किल भूभागों पर विजय पाने के मानवीय संकल्प की कहानी समेटे है।

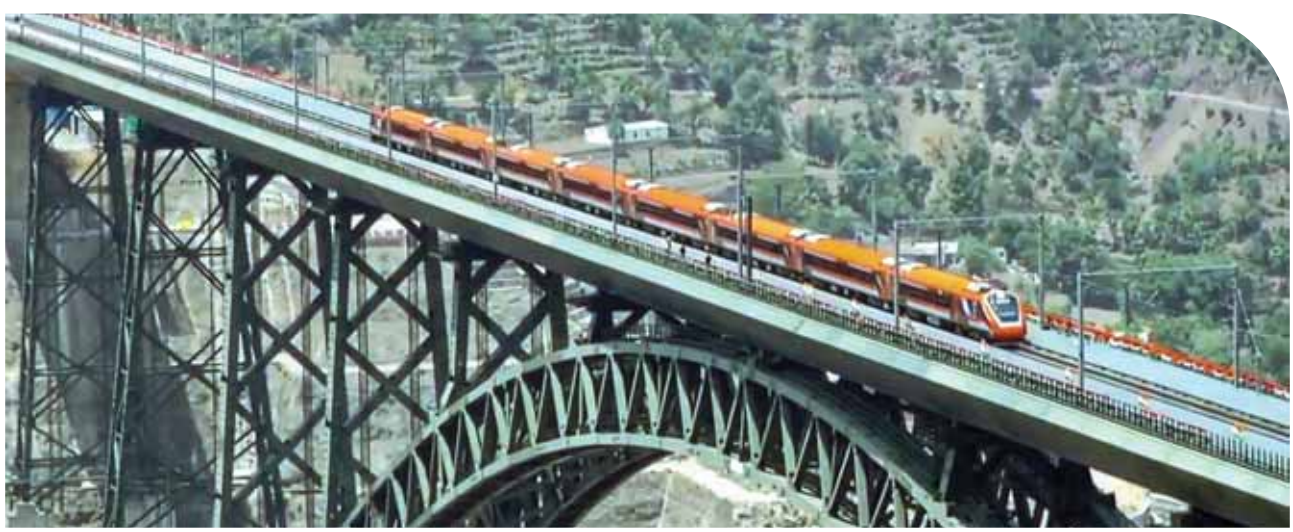
भारत की संयोजकता को परिभाषित करने वाले ब्रिज

अटल बिहारी वाजपेयी शिवड़ी-न्हावा शेवा अटल सेतु

अरब सागर के ऊपर अटल सेतु मुंबई महानगर के कैनवस पर कूची के बिंदास स्पर्श की तरह है। इसे मुंबई ट्रांस हार्बर लिंक (एमटीएचएल) के नाम से भी जाना जाता है। यह भीड़भाड़ और समय के बंधनों से मुक्त क्षितिज की ओर मुंबई का सबसे बड़ा कदम है। इसे मुंबई के द्वीपीय शहर पर ट्रैफिक के भारी बोझ को घटाने के लिए विकसित किया गया है। आधुनिक निर्माण और सुरक्षा प्रणालियों के इस्तेमाल से बना यह ब्रिज खाड़ी के आरपार ज्यादा तेज और सुरक्षित मार्ग प्रदान करता है। इससे दुर्घटना के जोखिम में गिरावट आने के साथ ही यात्रियों के रोजाना यात्रा के अनुभव में सुधार आता है। लेकिन इसका प्रभाव परिवहन से आगे भी है। एमटीएचएल मुंबई और इसके आसपास के क्षेत्रों में पर्यटन को बढ़ावा देने में भी सहायक है। यह व्यापार और उद्योग के लिए कनेक्टिविटी को बढ़ा कर स्थानीय अर्थव्यवस्था के विकास में भी योगदान कर रहा है। यह ब्रिज समुद्र के ऊपर 16.5 कि.मी. और जमीन पर 5.5 कि.मी. है। इस परियोजना के लिए ₹17843 करोड़ की लागत मंजूर की गई थी और यह भारत का सबसे लंबा समुद्री ब्रिज है। कोविड 19 की वैश्विक महामारी से पैदा अभूतपूर्व चुनौतियों के बावजूद यह परियोजना पटरी पर रही और निर्धारित समय पर पूरी हुई।

चिनाब ब्रिज

विश्व के सबसे ऊँचे मेहराबदार रेल सेतु, चिनाब ब्रिज का निर्माण पूरा होने के साथ ही भारत का इंजीनियरी कौशल भी एक नई ऊँचाई को छू रहा है। इस परियोजना को अनेक बाधाओं का सामना करना पड़ा। दुर्गम इलाके, हद से ज्यादा खराब मौसम और पर्वतों से गिरते पत्थरों ने निर्माण का काम बेहद कठिन बना दिया था। लाखों लोग एफिल टॉवर को देखने के लिए पेरिस जाते हैं। लेकिन चिनाब ब्रिज उससे भी 35 मीटर ऊँचा है। यह महत्त्वपूर्ण अवसंरचनात्मक संपत्ति होने के साथ ही उभरता पर्यटन स्थल भी है। चिनाब नदी के 359 मीटर ऊपर बना यह ब्रिज उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेलवे लिंक



चिनाब ब्रिज से गुजरती वंदे भारत एक्सप्रेस



अंजी खड्ड ब्रिज

(यूएसबीआरएल) का महत्त्वपूर्ण हिस्सा है। इस रेल मार्ग पर वंदे भारत ट्रेनों का परिचालन शुरू होने वाला है जिससे श्रीनगर और कटरा के बीच यात्रा का समय घट कर सिर्फ लगभग 3 घंटों का रह जाएगा। इस्पात की मेहराबों का 1315 मीटर लंबा यह ढाँचा 260 कि.मी. प्रति घंटा तक हवा के वेग को झेल सकता है और इसकी उम्र 120 साल होगी। कुल ₹1486 करोड़ की लागत से बना चिनाब रेल ब्रिज भारत की महत्त्वाकांक्षा, तकनीकी श्रेष्ठता और बढ़ती अवसंरचनात्मक क्षमताओं का प्रतीक है।

नया पांबन ब्रिज

रामेश्वरम को मुख्य भूमि से जोड़ने वाला नया बना पांबन ब्रिज, भारत का पहला वर्टिकल लिफ्ट रेलवे समुद्री ब्रिज है। यह दुनिया के नक्शे पर आधुनिक भारतीय अवसंरचना के एक खास प्रतीक के तौर पर उभरा है। ₹700 करोड़ से ज्यादा की लागत से बने इस 2.07 कि.मी. लंबे ब्रिज में 72.5 मीटर का एक वर्टिकल लिफ्ट सेक्शन है, जो 17 मीटर तक ऊपर उठ सकता है, जिससे ट्रेन की आवाजाही रोके बिना जहाज सुरक्षित रूप से गुजर सकते हैं। नए पांबन ब्रिज के निर्माण में प्रमुख पर्यावरणीय और लॉजिस्टिकल चुनौतियों का सामना करना पड़ा। इनमें तेज उठती समुद्री लहरें, तेज हवाएँ, चक्रवात और भूकंपीय जोखिम शामिल थे। साथ ही, सीमित ज्वार-भाटा के भीतर दूरस्थ स्थल तक भारी सामग्री को ले जाना भी मुश्किल था। अभिनव इंजीनियरिंग और उन्नत तकनीक के माध्यम से, 1,400 टन से अधिक का फैब्रिकेशन, लिफ्ट-स्पैन लॉन्च, 99 गर्डर्स और समुद्र में व्यापक ट्रैक व विद्युतीकरण का काम किसी को चोट पहुँचाए बिना पूरा किया गया। इसे जंगरोधी, उच्च-प्रदर्शन वाली सुरक्षात्मक कोटिंग्स और जोड़ों को पूरी तरह वेल्ड करके तैयार किया गया है। यह ब्रिज कम रखरखाव के साथ लंबे समय तक चलने वाला है। इसे भविष्य को ध्यान में रखकर तैयार किया गया है, जिसमें दूसरी रेलवे लाइन के लिए जगह छोड़ी गई है। चुनौतीपूर्ण तटीय परिस्थितियों को देखते हुए, इस पर की गई एक विशेष पॉलीसिलोक्सेन परत इसको जंग से बचाती है, जो इसके लिए एक आवश्यक सुरक्षा उपाय है।

धोला-सादिया ब्रिज

धोला-सादिया ब्रिज, जिसे भूपेन हजारिका सेतु के नाम से भी जाना जाता है, यह असम और अरुणाचल प्रदेश के बीच एक महत्त्वपूर्ण कड़ी है। यह उत्तरी असम और पूर्वी अरुणाचल प्रदेश के बीच पहला पक्का सड़क संपर्क का साधन भी है। बीम ब्रिज के तौर पर बना यह ब्रिज ब्रह्मपुत्र की मुख्य सहायक नदियों में से एक, लोहित नदी के ऊपर से गुजरता है, जो तिनसुकिया जिले में धोला को उत्तर में सादिया से जोड़ता है। 9.15 कि.मी. लंबा यह ब्रिज 60-टन के मिलिट्री टैंकों का वजन सहने के लिए बनाया गया है, जिसमें भारतीय सेना के अर्जुन और टी-72 मॉडल भी शामिल हैं। यह क्षमता इस संरचना में महत्त्वपूर्ण सामरिक महत्त्व जोड़ती है।

अंजी खड्ड ब्रिज

अंजी खड्ड ब्रिज अपनी खूबसूरती और बड़े आकार के साथ हिमालय के नजारे में चार चांद लगा देता है। यह भारत का पहला केबल-आधारित रेलवे ब्रिज है और उधमपुर-श्रीनगर-बारामुला रेल लाइन के



नया पांबन ब्रिज

कटरा-बनिहाल सेक्शन में एक अहम कड़ी है। जम्मू से लगभग 80 कि.मी. दूर और बर्फ से ढकी चोटियों के बीच बना यह ब्रिज अंजी नदी घाटी से 331 मीटर ऊपर है और 725 मीटर लंबा है। इसकी सबसे खास बात इसका उल्टा वाई -आकार का खंभा है, जो अपनी नींव से 193 मीटर ऊपर उठता है, इसमें 96 केबलों का उपयोग किया गया है। 8,200 मीट्रिक टन से ज्यादा संरचनागत स्टील ब्रिज को मजबूत बनाता है, जिससे यह भूकंप को झेल सकता है। अंजी खड्ड ब्रिज हिमालय की बहुत मुश्किल परिस्थितियों में बनाया गया था, यहाँ चूना पत्थर की चट्टानें और बड़े-बड़े चूना पत्थर के बोल्डर के साथ पहाड़ी ढलान का मलबा था। पहाड़ की पारिस्थिती को बचाने के लिए, पूरे निर्माण के दौरान बड़े पैमाने पर ढलान से बचाने के उपाय किए गए। अपनी तकनिकी बारीकियों के अलावा, अंजी खड्ड ब्रिज सिर्फ 11 महीनों में पूरा किया गया जो लगन और समझ का प्रतीक बन गया है। यह कश्मीर घाटी को शेष भारत से जोड़ने वाले बड़े रेल संपर्क के तौर पर, यात्रा को आसान बनाएगा, क्षेत्रीय कनेक्टिविटी को बढ़ाएगा और नए आर्थिक अवसर खोलेगा।

निष्कर्ष

भारत के ब्रिज सिर्फ अवसंरचना से कहीं ज्यादा हैं; वे इरादों को बयान करते हैं, जो एक ऐसे बड़े देश को जोड़ते हैं, जो अपनी विविधता के लिए जाना जाता है। वे पर्वतों, मॉनसून के बादलों और इस उपमहाद्वीप की पानी की सबसे अशांत लहरों से गुज़रते हैं। इस विशाल इलाके के हर कोने में, अलग-अलग ब्रिज भारत की लगन और दृढ़ संकल्प को दिखाते रहते हैं। असम में, शक्तिशाली ब्रह्मपुत्र नदी पर बना बोगीबील ब्रिज और नया सरायघाट ब्रिज, कनेक्टिविटी बढ़ाने के लिए सड़क और रेल दोनों की सुविधा देते हैं। इसी तरह, बिहार में दीघा-सोनपुर ब्रिज अपने मजबूत रेल-और-रोड डिजाइन से गंगा नदी के पार आवाजाही को बेहतर बनाता है। उनकी छाया में नवप्रवर्तन, लगन और उन मुश्किल जगहों की कहानियाँ छिपी हैं जिन्हें जीतने की उन्होंने हिम्मत की। वे अर्थव्यवस्था को नया आकार देते हैं, वे नए नक्शे बनाते हैं और लोगों के चलने, रहने और सपने देखने के तरीके को बदलते हैं। हर नया ब्रिज सिर्फ इंजीनियरिंग प्रगति को ही नहीं दिखाता, बल्कि क्षेत्र, समय और इतिहास की सीमाओं से आगे बढ़ने की देश की इच्छा को भी दिखाता है। जैसे-जैसे भारत आगे बढ़ रहा है, उसके ये ब्रिज, आगे बढ़ते हुए, अपना रास्ता बनाते हुए, एक गतिशील देश की सबसे स्पष्ट अभिव्यक्तियों में से एक के रूप में दिखाई देंगे।■



स्वच्छता के मामले में भारतीय रेल की बदल गई सूरत

गुलशन राय खत्री

पिछले दस वर्षों में जितनी तेजी से भारतीय रेल की छवि में बदलाव आया है, उतना शायद ही किसी दूसरे विभाग की छवि में आया हो। सबसे बड़ा बदलाव साफ सफाई को लेकर आया है। जब देश में पहली बार मेट्रो की शुरुआत हुई थी, उस वक्त अमूमन रेलवे स्टेशनों की तुलना मेट्रो से की जाती थी और इस तुलना में मेट्रो भारी साबित होती थी। उसकी वजह ये थी कि स्टेशनों पर ही नहीं, रेलवे की पटरियों और ट्रेनों के भीतर भी साफ सफाई को लेकर यात्री उंगलियाँ उठाते थे।

लेकिन भारतीय रेल में 2006 में ही भारतीय रेल ने ट्रेनों में ऑन बोर्ड हाउसकीपिंग सर्विस की शुरुआत की थी। लेकिन ये चंद प्रीमियम ट्रेनों में ही थी। लेकिन इसके अलावा बाकी जगह सफाई को लेकर सवाल उठते थे। हालत ये थी कि रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म पर लोग इसलिए खड़े नहीं हो पाते थे, क्योंकि कोच की गंदगी पटरियों पर गिरती थी और उससे बदबू होती थी। इसी तरह प्लेटफॉर्मों पर भी पूरी तरह सफाई न होने की शिकायतें मिलती थीं।

बॉयो टॉयलेट से बदली सूरत

भारतीय रेल के लिए बॉयो टॉयलेट एक बड़ा गेम चेंजर साबित हुआ। दरअसल, इससे पहले ट्रेनों के कोच में जो टॉयलेट बनते थे, उनसे मानव अपशिष्ट पटरियों पर गिरता था। उस वक्त हर तीन चार



स्टेशनों के बीच में टॉयलेट की सफाई होती थी और सारा अपशिष्ट वहीं पटरी पर गिर जाता था। हालत ये होती थी कि पटरियों पर इतनी गंदगी हो जाती थी कि उसे साफ करना मुश्किल होता। जिन रेल कर्मचारियों पर ट्रैक के देखरेख की जिम्मेदारी होती थी, उनके लिए सबसे बड़ी मुसीबत होती थी। ट्रैक पर गंदगी की वजह से उन्हें ट्रैक मेंटेन करना मुश्किल हो जाता था। यही नहीं, इस गंदगी की वजह से ट्रैक भी वक्त से पहले खराब होने लगते। ट्रैक में लगे लकड़ी के स्लीपर भी गलने लगते। कुल मिलाकर रेलवे के लिए ट्रेन कोच के टॉयलेट की गंदगी एक बड़ी समस्या थी।

लेकिन बॉयो टॉयलेट आने के बाद ये समस्या लगातार कम होती गई। इस वक्त रेलवे के आंकड़ों के मुताबिक तीन लाख 33 हजार से अधिक कोच में बॉयो टॉयलेट लग चुके हैं। कुछ लोकल और ईएमयू या डीएमयू ट्रेनों को छोड़ दें तो सभी मुख्य लाइनों के कोच बॉयो टॉयलेट से लैस हो झुके हैं। बॉयो टॉयलेट लगने के बाद अब ट्रैक पर गंदगी नहीं गिरती।

कैसे काम करता है बॉयो टॉयलेट

बॉयो टॉयलेट के टैंक में पहले से ही कुछ बैक्टीरिया छोड़े जाते हैं। जो इस टैंक में गिरने वाले ठोस अपशिष्ट को टुकड़ों में तोड़ते हैं और उसे गैस व तरल पदार्थ में बदल देते हैं। इससे मीथेन, कॉर्बन डाई ऑक्साइड व थोड़ा पानी बनता है। गैस वेंट पाइप से निकल जाती है। जिससे बदबू भी नहीं होती और टैंक फटने का खतरा भी नहीं होता।

जो बचा हुआ तरल होता है, वह काफी हद तक ट्रीटेड होता है। इसे भी जब ट्रेन अपने डेस्टिनेशन पर पहुँचने के बाद सफाई के लिए जाती है, तभी निकाला जाता है। यही वजह है कि अब न तो रास्ते में और न ही स्टेशन पहुँचने पर ट्रैक पर कोच के टॉयलेट से कोई गंदगी नीचे गिरती है।

वंदे भारत ट्रेनों में तो उन्नत किस्म के बॉयो टॉयलेट लगाए गए हैं। इनमें वैक्यूम सिस्टम लगा है, जो गंदगी को पूरी तरह से खींच लेता है। इससे पानी की खपत और कम हो जाती है।

क्या फायदा

रेलवे का आकलन है कि बॉयो टॉयलेट से सबसे बड़ा फायदा ये हुआ



है कि अब ट्रैक मेंटेनेंस की लागत में 20 से 30 फीसदी की बचत होने लगी है। इसी तरह पहले पुराने टॉयलेट में एक बार फ्लशिंग करने से पांच से दस लीटर पानी की खपत होती थी, लेकिन अब नए बॉयो टॉयलेट में आधे लीटर पानी की ही खपत होती है।

ट्रेनों में सफाई व्यवस्था

ट्रेनों के भीतर सफाई व्यवस्था को और बेहतर करने के लिए अब ऑन बोर्ड हाउस कीपिंग का दायरा बढ़ाते हुए इसे 1200 जोड़ी ट्रेनों तक कर दिया गया है। ट्रेन के अंदर ही सफाई करने वाला स्टाफ चलता है और हर कुछ अंतराल पर वह सफाई करता है। अगर किसी कोच के टॉयलेट में जरुरत हो तो यात्री, उसे तुरंत बुला भी सकते हैं। इसी तरह से रेलवे ने ट्रेनों में मैकेनाइज्ड क्लीनिंग के 82 ऑटोमैटिक वाशिंग प्लांट भी शुरू किए हैं। जिससे ट्रेनों की सफाई भी बेहतरीन हुई है और पानी की खपत भी कम हुई है। रेलवे ने इसके अलावा स्टेशनों पर सफाई के लिए इस तरह की व्यवस्था की है कि वहां नियमित तौर पर सफाई होती रहे। यही वजह है कि रेलवे स्टेशनों के प्लेटफॉर्मों पर अब न धूल मिलती है और न ही कूड़ा कचरा।

कचरे से बिजली

भारतीय रेल के स्टेशनों से लगभग चार सौ से पांच सौ टन कचरा रोजाना निकलता है। पहले समस्या थी कि इस कचरे का कैसे निपटारा किया जाए। अब इसके लिए रेलवे ने कुछ बिजली के प्लांट लगाए हैं। इस कचरे से बिजली बनाई जा रही है। इसी बिजली का रेलवे स्टेशनों पर इस्तेमाल भी कर लिया जाता है।

पटरियों के आसपास कचरे को हटाने की कोशिशें

रेलवे की पटरियों के आसपास कई शहरों में कूड़ा पड़ा रहता है। हालांकि इस कूड़े को डालने से रोकना स्थानीय निकायों का काम है। अब रेलवे ने इस दिशा में भी कदम उठाया है और ऐसी जगहों की पहचान करके स्थानीय निकायों से कहा जा रहा है कि पटरियों के आसपास, जहाँ भी कूड़ा डाला जाता है, उसे रोका जाए और वहां पड़े कूड़े को हटाया जाए। रेलवे को जब स्वच्छ भारत मिशन से जोड़ा गया तो कई संस्थाओं की मदद से इस पर भी काम शुरू हुआ है और कुछ जगह अभी भी इसे हटाने का काम चल रहा है। असम में तो रेलवे ने इसी सफाई के लिए ड्रोन का इस्तेमाल भी शुरू कर दिया है। धीरे-धीरे इसका विस्तार करके बाकी जगह भी सफाई को और अपग्रेड करने की तैयारी की जा रही है।■



एक छोटी मगर गंभीर चूक से उत्कृष्ट सेवाएँ भी हो सकती हैं ठप



आर. एन. सिंह
महाप्रबंधक, दक्षिण रेलवे

"सभी खुशहाल परिवार एक जैसे होते हैं, किन्तु हर दुःखी परिवार प्रायः अलग-अलग कारणों से दुःखी होता है।"

—लियो टॉल्स्टॉय, एना कैरेनिना

टॉल्स्टॉय की महान साहित्यिक कृति- 'एना कैरेनिना' की इस प्रसिद्ध प्रारंभिक पंक्ति प्रथम में एक गहरी व शास्वत वास्तविकता की झलक दिखती है, जो केवल साहित्य तक सीमित नहीं है। इसे यदि प्रबंधन के परिप्रेक्ष्य में देखें तो यह कहा जा सकता है की किसी भी जटिल प्रणाली विशेषतः ग्राहकोन्मुखी सेवाओं का सफल संचालन तभी संभव है, जब उसके सभी आवश्यक घटक हर समय सुचारु रूप से कार्यरत हों। इसके विपरीत, मात्र एक घटक की विफलता पूरी प्रणाली को ध्वस्त करने के लिए काफी है। अतः सभी सफल प्रणालियाँ इस मायने में एक जैसी दिखती हैं कि उनके सभी प्रमुख घटक सुचारु रूप से काम करते हैं, जबकि प्रत्येक विफल प्रणाली अपने तरीके से अलग दिखती है, जो इस पर निर्भर करता है कि कौन-सा घटक विफल हुआ है।

सेवाओं के प्रबंधन में प्रयोग होने वाला यह सिद्धांत, जिसे "एना कैरेनिना सिद्धांत" कहा जाता है, यह बताता है कि बहुत सक्षम और मजबूत दिखने वाली सेवाएँ व प्रणालियाँ एक छोटी चूक के कारण कभी-कभी आकस्मिक रूप से विफल और यहाँ तक कि ध्वस्त भी हो सकती हैं।

आज की सेवान्मुखी अर्थव्यवस्था में, प्रमुख जन सेवाएँ जैसे कि अस्पताल, रेलवे, हॉस्पिटैलिटी, एअरलाईन्स, इवेंट मैनेजमेंट और डिजिटल प्लेटफॉर्म इत्यादि एक जटिल प्रणाली के अंतर्गत काम करती हैं। उनकी दक्षता एवं विश्वसनीयता न केवल दृश्यमान मानदंडों की उत्कृष्टता पर निर्भर करती है, बल्कि इनके साथ-साथ कुछ महत्त्वपूर्ण घटकों की विफलता बचाने व चूक न होने देने पर भी उतना ही निर्भर करती हैं। जब एक कमजोर कड़ी टूट जाती है तो अन्य मजबूत कड़ियाँ मिलकर भी संतुलन कायम नहीं रख पाती हैं।

यह सिद्धांत एक सरल तर्क पर आधारित है कि ग्राहक सेवाओं व जन सेवाओं में मूलभूत आवश्यकताएं जैसे संरक्षा, स्वास्थ्य, सुरक्षा, साफ-सफाई, कर्मचारियों की विनम्रता, लॉजिस्टिक समन्वयन आदि– अपरिवर्तनीय (नॉन-नेगोश्येबल) होते हैं। वे आधार स्तंभों की तरह काम करते हैं, जो पूरी सेवा नष्ट कर सकते हैं। कोई प्रणाली कितनी भी दक्ष व सक्षम क्यों न हो, इनकी कमी की भरपाई नहीं कर सकती है। होटल की सुख-विलासिता कभी भी खराब स्वच्छता की भरपाई नहीं कर सकती। एक दक्ष व मित्रवत् डिजिटल इंटरफेस कभी भी विश्वसनीय एवं सुरक्षित सिस्टम की जगह नहीं ले सकता। जब ऐसी आधारभूत कड़ियाँ विफल होने लगती हैं तब मजबूत सेवा प्रणाली भी अपनी अन्य खूबियों के बावजूद विफल हो सकती हैं। इसीलिए कहा जाता है कि सभी अच्छी और सुचारु प्रणालियाँ बहुत नाजुक (Fragile) व संवेदनशील होती हैं।

विभिन्न क्षेत्रों की विगत में घटित कई दुर्घटनाएं दर्शाती हैं कि उक्त सिद्धांत को अनदेखा करने के गंभीर परिणाम हो सकते हैं।

विमानन/एवियेशन के क्षेत्र में, बोइंग 737 मैक्स की जानलेवा दुर्घटनाओं से यह सबक मिलता है कि एक खराब सॉफ्टवेयर व अपर्याप्त प्रशिक्षण जैसी चूक कैसे दशकों की विश्वसनीयता व उत्कृष्टता बरबाद कर सकती है। उत्पादन लक्ष्यों के दबाव में उड़ान संरक्षा के साथ किए गए समझौते के परिणामस्वरूप बोइंग की वर्षों की उत्कृष्टता, अग्रणी स्थान तथा ब्रांड ख्याति भी नहीं टिक पाई।

हॉस्पिटैलिटी (होटल) क्षेत्र में भी कुछ चूकें अक्सर देखने में आती है। मैरियट होटल शृंखला उत्कृष्टता और ब्रांड की विश्वसनीयता के बलबूते पर वैश्विक स्तर पर प्रख्यात है, तथापि एक साइबर सुरक्षा चूक के कारण सैकड़ों मेहमानों की व्यक्तिगत सूचना जब लीक (चोरी) हुई तब इसकी विश्वसनीयता को बहुत बड़ा झटका लगा जिसको ठीक करने में महीनों लग गए।

सार्वजनिक परिवहन प्रणालियों को अक्सर इंजीनियरी चमत्कार माना जाता है। परंतु वास्तव में वे भी इसी प्रकार की कमजोरियों से ग्रस्त हो सकती हैं। वर्ष 1997 में ब्रिटेन रेलवे बेहतरीन यात्री सेवाएँ देने के बावजूद, संरक्षा विफलता के चलते ठप पड़ गईं थीं, जिसको वापस विश्वसनीय बनाने में वर्षों लग गए, भारत में देखें तो कई बार बुनियादी सुविधाएँ जैसे स्वच्छ शौचालय के अभाव में सुसंचालित रेल सेवाओं की भी निंदा हो जाती है। कुशल सेवा मात्र से यात्री संतुष्टि लम्बे समय तक प्राप्त नहीं की जा सकती है, इसके लिए आवश्यक घटकों को विफलता से बचाना व गंभीर चूक न होने देना भी अति आवश्यक है।

स्वास्थ्य-केयर क्षेत्र में भी गंभीर उदाहरण हैं। अस्पतालों के पास प्रोन्नत प्रौद्योगिकी और सक्षम डॉक्टर हो सकते हैं, फिर भी वे सफाई, ऑक्सीजन की कमी या प्रोटोकॉल के अनुपालन की कमियों के कारण संकट का सामना कर सकती हैं। कोविड-19 संकट के दौरान, कई बेहतरीन सुविधाओं से युक्त अस्पतालों को अपनी अक्षमता के









कारण नहीं, बल्कि ऑक्सीजन लॉजिस्टिक्स में विफलता के कारण दुखद घटनाओं का सामना करना पड़ा तथा प्रतिष्ठा भी गंवानी पड़ी। ऐसी प्रणालियों को चूकों से बचाना उतना ही महत्त्वपूर्ण है, जितनी कि उनकी दक्षता व प्रवीणता।

इवेंट मैनेजमेंट क्षेत्र की विफलताएं दिखाती हैं कि उच्च प्रतिष्ठावाले संस्थान भी गंभीर चूक के कारण क्षणों में नष्ट हो सकते है। 2017 में बहामास में आयोजित फायर फेस्टिवल (Fyre Festival) की उन्नत मार्केटिंग एवं विख्यात हस्तियों की सहभागिता से दर्शकों को बहुत ऊँची उम्मीदें थीं, परन्तु आधारभूत सुविधाओं (भोजन, आवास तथा संरक्षा) में कमियों के कारण यह समारोह वैश्विक स्तर पर भारी विफलता का प्रतीक बन गया। भारत में तमिलनाडु के करूर में एक राजनीतिक रैली में बड़ी संख्या में भीड़ इकट्ठा हुई थी और लोगों में भी उमंग भरी थी, लेकिन एक कमजोर कड़ी तथा भीड़ नियंत्रण में चूक के कारण कई लोग हताहत हुए और रैली एक त्रासदी बन गई। सबक साफ है– संरक्षा में कमी पूरी प्रणाली या आयोजन को ध्वस्त कर सकती है।

अग्नि संरक्षा संबंधित विफलताएं और भी बड़ी चेतावनी देती हैं। बेंगलुरु में स्विस बॉर की दुखद घटना, जहाँ एक भीड़भाड़ वाली जगह में संरक्षा खामियों के कारण आग फैली, जैसे कि आपातकालीन निकासों की कमी, नियमों के पालन में लापरवाही और संरक्षा उपायों की अवहेलना। वर्ष 2025 में स्विस स्की रिसॉर्ट में हुई दुखद घटना, जहाँ व्यस्त पर्यटन सीजन के दौरान एक भीड़भाड़ वाले लॉज में आग लग गई व कई पर्यटकों की दुखद मृत्यु हो कई, कारण थे आपातकालीन निकासों की कमी एवं संरक्षा तत्परता के अभाव। यद्यपि स्विट्जरलैंड में नियमों का कड़ाई से पालन किया जाता है फिर भी इस घटना से ज्ञात हुआ कि अनुपालन सिर्फ कागज में नहीं बल्कि वास्तव में किया जाना है। व्यापारिक संस्थाएं कई दृश्यमान मानकों का उच्च स्तर पर प्रदर्शन करती हैं, इसके बावजूद संरक्षा उपायों में चूक के परिणामस्वरूप पूरा संस्थान ठप पड़ सकता है। संरक्षा में चूक, सेवा की तत्परता व अन्य खूबियों को भी दरकिनार कर देती है।

प्रोन्नत प्रौद्योगिकी के बावजूद, डिजिटल कॉमर्स भी कमजोर कड़ियों से बचा नहीं है। टारगेट का एक बड़ा डेटा ब्रीच एक थर्ड-पार्टी की सुरक्षा चूक के कारण हुआ था। फ्लिपकार्ट "बिग बिलियन डे" में सिस्टम ओवरलोड के कारण ठप पड़ गई थी। जब विश्वसनीयता और डेटा सुरक्षा जैसी अपरिवर्तनीय (नॉन-नेगोशिएबल) शर्तों के साथ समझौता किया जाता है, तब मार्केट अगुआई और ग्राहक निष्ठा तेजी से खत्म हो जाती है।

इन सभी मामलों में पैटर्न एक जैसा है। अच्छी सेवाएँ मुख्यतया इसलिए विफल नहीं होती हैं कि विभिन्न मापदण्डों के स्तर ठीक नहीं थे, बल्कि अधिकतर इसलिए कि प्रबंधकों ने किसी छोटे परन्तु गंभीर घटना की अनदेखी कर दी थी जिनमें चूक होने पर पूरी प्रणाली ठप हो सकती है।

गंभीर चूक व गलतियों को बचाने के लिए जापानी उत्पादन प्रणाली एक अनोखा उदाहरण प्रस्तुत करती हैं। व्यक्तिगत उत्कृष्टता से ज्यादा वे प्रक्रिया की स्थिरता, विसंगतियों की पहचान और कमजोरियों की लगातार पहचान कर उन्हे मजबूत करने पर प्राथमिकता देते हैं। काइजन (Kaizan) की बात करें तो यह कोई आमूल-चूल परिवर्तन नहीं है, बल्कि छोटी-छोटी कमियों को प्रगतिशील तरीके से समाप्त करना है, ताकि वे विफल न बनें। जापानी पोका-योके मैकेनिजम मानवीय या तकनीकी गलतियों की संभावना को पहचान कर उन्हें प्रणाली को बाधित होने से बचाता है।

FMEA (फेय्ल्यूर मोड्स एंड इफेक्ट एनालिसिस) विधि कुछ कठिन सवालों के उत्तर निकालती है जैसे कि प्रणाली कहाँ-कहाँ विफल हो सकती है? कौन-सी विफलता सबसे ज्यादा नुकसान पहुँचा सकती है? विफल होने से पहले यह क्या संकेत देगी? ऐसे में हमारा ध्यान सफल संचालन के सिवाय विफलताओं के जोखिमों को कम करने पर भी जाता है।

पारंपरिक डैशबोर्ड प्रगति पर प्रकाश डालते हैं। आधुनिक और जटिल प्रणाली वाले सेवा संगठन जो बड़ी विफलताओं का जोखिम नहीं उठा सकते हैं, उनको प्रबंधकीय सोच में परिवर्तन लाने की आवश्यकता है। उत्तम प्रणालियाँ, भूल-चूक की छोटी-छोटी घटनाओं, बाल-बाल बचनेवाली दुर्घटनाएं और असामान्य घटनाओं पर कड़ी नजर रखती हैं। ग्राहकों से प्राप्त शिकायतें, फ्रंटलाइन कर्मचारियों से प्राप्त फीडबैक, सुरक्षा संबंधी असामान्यताएं और परिचालनिक गड़बड़ियाँ ऐसी घटनाएं हैं, जिन पर ध्यान देना जरूरी है क्योंकि, वे निदान की आवश्यकता के संकेतक हैं, जो संरचनात्मक कमजोरियों के बारे में हमें पहले से ही अवगत कराते हैं और जो नजरअंदाज किए जाने पर भविष्य में भीषण आपदा बन सकते है।

सेवा संबंधी प्रणालियों में सबसे गंभीर जोखिम अक्सर छिपे होते हैं। रेलगाड़ी के कोच का एक खराब पम्प, ई-कॉमर्स प्लेटफॉर्म में असुरक्षित सर्वर, अस्पताल में स्टेरिलाइजेशन प्रोटोकॉल में चूक या किसी सार्वजनिक कार्यक्रम में अप्रशिक्षित सुरक्षा कर्मचारी, ये सभी आपदा में बदल सकते हैं। ये कार्य-प्रणाली के सामान्य घटक नहीं हैं, बल्कि प्रणाली के आधारित तत्व हैं।

'एना कैरेनिना सिद्धांत' हमें याद दिलाता है कि सफल प्रणालियों में एक समानता होती है कि सुरक्षा, विश्वास, स्वच्छता और समन्वय इसकी नींव बनते हैं। इसके विपरीत, प्रणालियों की विफलता कई अलग-अलग कारणों से हो सकती है और इस बात पर निर्भर करती है कि कौन-सा घटक फेल होता है।

मीडिया की कड़ी देख-रेख और सामाजिक प्रचार-प्रसार के इस दौर में, गलती करने की सीमाएं कम होती जा रही हैं। कई चूकें व गलतियाँ ऐसी हैं जिनको को सुधारने से पहले ही प्रतिष्ठा दांव पर लग जाती है। प्रणाली की आधारभूत मजबूती, न कि दृश्यमान उत्कृष्टता, दीर्घकालीन विश्वसनीयता को सुनिश्चित करती है।

टॉल्स्टॉय की अंतर्दृष्टि आज भी इसलिए प्रासंगिक है, क्योंकि यह सभी जटिल प्रणालियों के एक सार्वभौमिक सत्य को उजागर करती है कि जटिल प्रणालियाँ बहुत नाजुक व संवेदनशील होती हैं क्योंकि इनके सफल संचालन के लिए न केवल कई घटकों का एक साथ सुचारु रूप से कार्यरत होना आवश्यक है, बल्कि कमजोर कड़ियों की विफलताओं को रोकना भी आवश्यक है। और कोई भी गंभीर चूक क्षमा-योग्य नहीं होती।■

भारतीय रेल / Indian Railways

पत्रिका की सदस्यता एवं पत्रिका नहीं मिलने की शिकायत हेतु

फोन या व्हाट्सएप करें

92205 05349

सोमवार से शुक्रवार (सुबह 10 से 5 बजे तक)

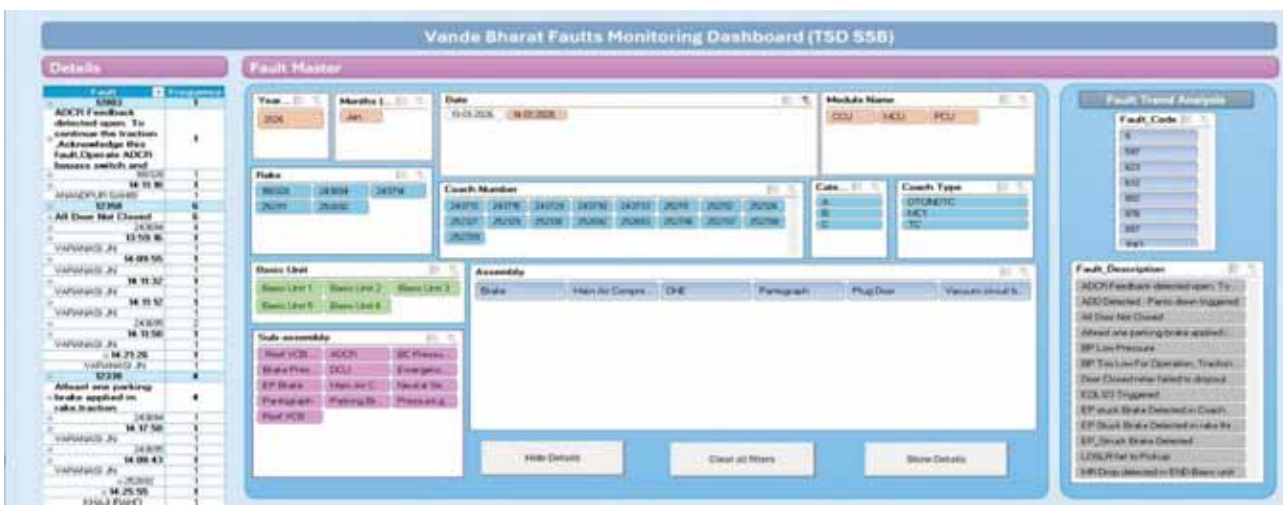
Email: bmpr310rb@gmail.com, irbrhelp@gmail.com

डिजिटल नवाचार के माध्यम से वंदे भारत रखरखाव में उत्कृष्टता

ट्रेनसेट डिपो शकूरबस्ती में आधुनिक रखरखाव पद्धतियाँ

चिराग श्रीवास्तव
मंडल यांत्रिक इंजीनियर
(ट्रेनसेट डिपो, शकूरबस्ती)

उत्तर रेलवे के ट्रेनसेट डिपो, शकूरबस्ती ने वंदे भारत ट्रेनों के लिए भारत की पहली पूर्णतः इन-हाउस रियल-टाइम फॉल्ट मॉनिटरिंग प्रणाली विकसित की है। यह प्रणाली बिना किसी बाहरी विक्रेता पर निर्भर हुए, लागत-प्रभावी, विश्वसनीय एवं अनुकूलनीय फॉल्ट प्रबंधन सुनिश्चित करती है। यह कर्मचारियों को सशक्त बनाती है, कार्यप्रवाह को सुव्यवस्थित करती है तथा भारतीय रेल में आत्मनिर्भरता की दिशा में एक अनुकरणीय उदाहरण प्रस्तुत करती है। भविष्य में प्रेडिक्टिव मेंटेनेंस की दिशा में आगे बढ़ते हुए, डिपो विश्व-स्तरीय सुरक्षा एवं विश्वसनीयता सुनिश्चित कर रहा है। इसी डिजिटल नवाचार यात्रा को सशक्त बनाते हुए, डिपो ने VBMM मोबाइल एप्लिकेशन का भी पूर्णतः इन-हाउस विकास सफलतापूर्वक किया है।



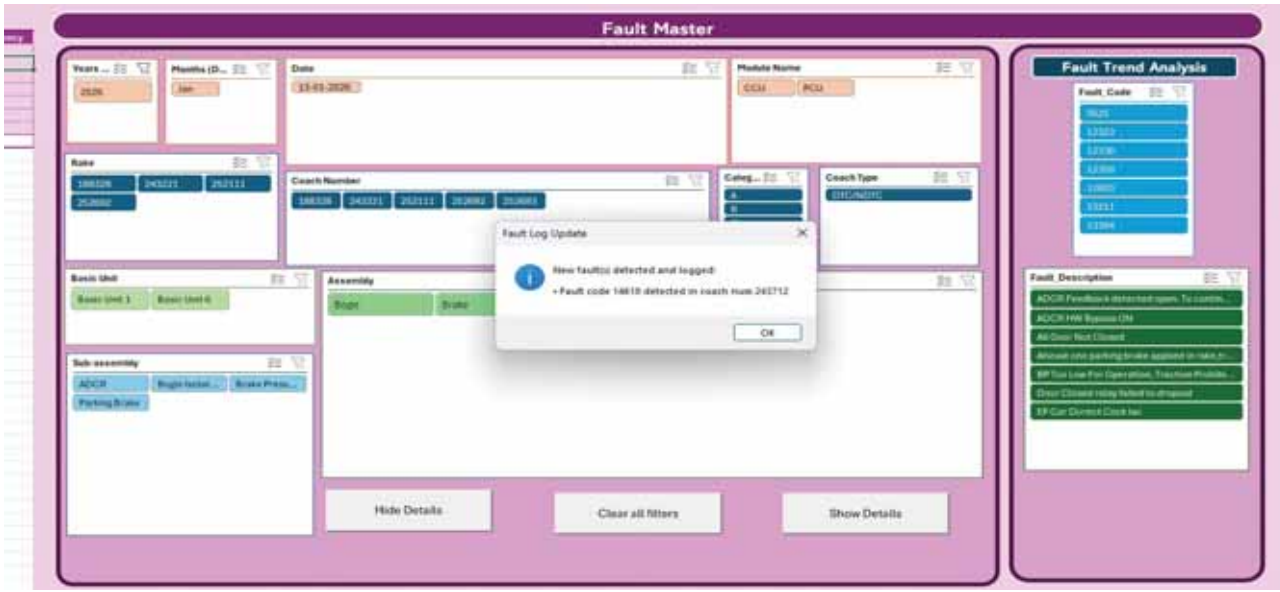
चित्र 1 : सॉफ्टवेयर डैशबोर्ड

खरखाव मॉनिटरिंग में एक महत्त्वपूर्ण कमी का समाधान

ट्रेनसेट डिपो शकूरबस्ती को यह विशिष्ट गौरव प्राप्त है कि यह भारतीय रेल का पहला डिपो है, जहाँ वंदे भारत ट्रेनों का रखरखाव प्रारंभ किया गया। पिछले छह वर्षों में, डिपो ने न केवल नियमित रखरखाव अनुसूचियों का सफलतापूर्वक निर्वहन किया है, बल्कि हैवी रिपेयर कार्यों को भी अंजाम दिया है, जिससे उत्तर रेलवे की इन प्रतिष्ठित ट्रेनों की सुरक्षा, विश्वसनीयता एवं परिचालन उपलब्धता सुनिश्चित हो सकी है।

टीम SSB की प्रतिबद्धता और अथक परिश्रम ने वंदे भारत की उत्कृष्ट कार्यक्षमता बनाए रखने में अहम भूमिका निभाई है। तथापि, जैसे-जैसे ट्रेनसेट प्रणालियों की जटिलता बढ़ती गई और फॉल्ट डेटा की मात्रा में वृद्धि हुई, एक संरचित, विश्वसनीय एवं प्रणालीबद्ध फॉल्ट मॉनिटरिंग तंत्र की आवश्यकता अत्यंत स्पष्ट हो गई। वंदे भारत ट्रेनसेट के रखरखाव में पाँच वर्षों से अधिक के व्यावहारिक अनुभव ने इस प्रणाली की परिकल्पना एवं विकास में महत्त्वपूर्ण योगदान दिया।

OEM द्वारा उपलब्ध कराई गई वेबसाइट में क्रिटिकल फॉल्ट के लिए स्वचालित अलर्ट की सुविधा का अभाव था। निगरानी कर्मियों को निरंतर स्क्रीन पर नजर रखनी पड़ती थी, क्रिटिकल और नॉन-क्रिटिकल संदेशों में मैनुअल अंतर करना पड़ता था तथा अस्थायी



चित्र 2 : फॉल्ट हेतु पॉप-अप चेतावनियाँ

संदेशों और लॉग्स की बड़ी मात्रा का विश्लेषण करना पड़ता था। यह प्रक्रिया श्रमसाध्य होने के साथ-साथ त्रुटियों की दृष्टि से भी संवेदनशील थी।

इस कमी को दूर करने हेतु PCME/NR, डिम्पी गर्ग के मार्गदर्शन में एक इन-हाउस समाधान विकसित किया गया, जिसने फॉल्ट मॉनिटरिंग की संपूर्ण प्रक्रिया को मूल रूप से परिवर्तित कर दिया। यह नई प्रणाली क्रिटिकल फॉल्ट के लिए स्वचालित पॉप-अप अलर्ट उत्पन्न करती है, उन्हें अलग से लॉग करती है तथा एक समर्पित डैशबोर्ड के माध्यम से प्रस्तुत करती है। इसमें फॉल्ट का वर्गीकरण रेक-वार, बेसिक यूनिट-वार, कोच-वार, मॉड्यूल, असेंबली एवं सब-असेंबली स्तर तक किया गया है।

यह प्रणाली बिना किसी पृथक डेटाबेस के 2 से 3 वर्षों तक डेटा सुरक्षित रखने में सक्षम है, जिससे फॉल्ट हिस्ट्री की आसान पुनर्प्राप्ति, पैटर्न विश्लेषण तथा उपकरणों की स्वास्थ्य निगरानी संभव हो पाती है। इस नवाचार ने फॉल्ट मॉनिटरिंग को एक मैनुअल एवं त्रुटिपूर्ण प्रक्रिया से बदलकर संरचित, विश्वसनीय एवं दक्ष प्रणाली में परिवर्तित कर दिया है।

इन-हाउस विकास का औचित्य

इस समाधान को आंतरिक रूप से विकसित करने का निर्णय व्यावहारिक चुनौतियों और नवाचार की दृढ़ इच्छा से प्रेरित था। कई बाहरी फर्मों से संपर्क किया गया, परंतु वे रेलवे रखरखाव की जटिल परिचालन आवश्यकताओं को पूर्णतः समझने में असफल रहीं। संवाद में कमी, डोमेन विशेषज्ञता का अभाव तथा अपेक्षानुरूप परिणाम न मिल पाने के कारण आउटसोर्सिंग व्यवहारिक विकल्प सिद्ध नहीं हुई।

इन सीमाओं को ध्यान में रखते हुए, ट्रेनसेट डिपो शकूरबस्ती ने अपनी आंतरिक तकनीकी दक्षता, व्यावहारिक अनुभव एवं परिचालन समझ के आधार पर इस प्रणाली को स्वयं विकसित करने का निर्णय लिया। इससे यह सुनिश्चित हुआ कि समाधान पूरी तरह रेलवे संचालन की वास्तविक आवश्यकताओं के अनुरूप हो, बाहरी निर्भरता समाप्त हो तथा संगठन के भीतर आत्मनिर्भरता एवं नवाचार की संस्कृति को बढ़ावा मिले।

इस प्रकार, ट्रेनसेट डिपो शकूरबस्ती भारतीय रेल का पहला डिपो बना जिसने इस प्रकार की रियल-टाइम फॉल्ट मॉनिटरिंग प्रणाली को पूर्णतः इन-हाउस विकसित एवं लागू किया, जो अन्य इकाइयों के लिए एक प्रेरणादायक मिसाल है।

इन-हाउस प्रणाली के प्रमुख लाभ

इस प्रणाली के लाभ व्यावहारिक एवं रणनीतिक दोनों दृष्टि से अत्यंत महत्त्वपूर्ण हैं। सबसे बड़ा लाभ इसकी लागत-प्रभावशीलता है। आंतरिक संसाधनों के उपयोग से प्रणाली के विकास के कारण बाहरी एजेंसियों द्वारा लिए जाने वाले उच्च विकास शुल्क से पूर्णतः बचाव हुआ। साथ ही, बाजार में उपलब्ध विभिन्न डेटाबेस एनालिटिक्स टूल्स से जुड़े AMC या लाइसेंस शुल्क का कोई दीर्घकालिक भार नहीं है।

लचीलापन इस प्रणाली की एक अन्य महत्त्वपूर्ण विशेषता है। नए रेक्स को बिना किसी अलग डेटाबेस के सहज रूप से जोड़ा जा सकता है। संचालन के दौरान पहचाने गए नए फॉल्ट्स को भी सिस्टम में सरलता से कॉन्फिगर किया जा सकता है। असेंबली एवं सब-असेंबली स्तर तक किया गया फॉल्ट वर्गीकरण उपकरणों के असामान्य व्यवहार की शीघ्र पहचान में सहायक है, जिससे समय

रहते सुधारात्मक कार्रवाई संभव हो पाती है और बड़ी विफलताओं से बचाव होता है।

इस संरचित दृष्टिकोण से रखरखाव मॉनिटरिंग अधिक सटीक, विश्वसनीय एवं उत्तरदायी बनी है। कर्मचारियों को अब लॉग्स की मैनुअल छानबीन नहीं करनी पड़ती और क्रिटिकल मुद्दे स्वतः हाइलाइट हो जाते हैं। परिणामस्वरूप, कार्यप्रवाह सुव्यवस्थित हुआ है और वंदे भारत ट्रेनों की परिचालन उत्कृष्टता को सशक्त समर्थन मिला है।

रखरखाव संस्कृति एवं परिचालन पर प्रभाव

तकनीकी सुधारों के साथ-साथ, इस प्रणाली ने रखरखाव संस्कृति में भी सकारात्मक परिवर्तन किया है। सरल कार्यप्रवाह एवं कम मैनुअल हस्तक्षेप के कारण कर्मचारी अब उच्च गुणवत्ता वाले कार्य पर ध्यान केंद्रित कर पा रहे हैं, जिसका उद्देश्य एक कुशल एवं फेल्योर-फ्री रखरखाव प्रणाली स्थापित करना है।

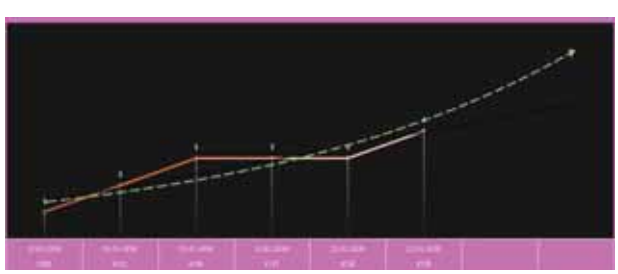
डेटा-आधारित विश्लेषण ने कर्मचारियों में नवाचार, स्वामित्व एवं उत्तरदायित्व की भावना को प्रोत्साहित किया है। फॉल्ट पैटर्न का अध्ययन, समस्या-निवारण एवं दीर्घकालिक निष्कर्ष निकालना अब संभव हो पाया है, जिससे रखरखाव की गुणवत्ता में निरंतर सुधार हो रहा है।

परिचालन स्तर पर, रखरखाव मॉनिटरिंग अधिक सुव्यवस्थित हुई है, त्वरित फॉलो-अप संभव हुआ है तथा उपकरणों की स्वास्थ्य स्थिति पर दीर्घकालिक दृष्टि प्राप्त हुई है। इससे सेवा व्यवधानों में कमी आई है और वंदे भारत ट्रेनों की विश्वसनीयता में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है।

आत्मनिर्भरता एवं भविष्य के नवाचार की दिशा में एक मिसाल

ट्रेनसेट डिपो शकूरबस्ती में विकसित यह रियल-टाइम फॉल्ट मॉनिटरिंग प्रणाली केवल एक तकनीकी उपलब्धि नहीं, बल्कि आत्मनिर्भरता और नवाचार का सशक्त प्रतीक है। इस प्रणाली ने रखरखाव मॉनिटरिंग की एक महत्त्वपूर्ण कमी को दूर करते हुए विश्वसनीयता, दक्षता एवं लागत-प्रभावशीलता में ठोस सुधार प्रदान किए हैं।

यह पहल भारतीय रेल की अन्य इकाइयों के लिए एक अनुकरणीय मॉडल प्रस्तुत करती है, जो यह दर्शाती है कि आंतरिक नवाचार के माध्यम से जटिल समस्याओं का स्थायी समाधान संभव है। इस प्रणाली की वास्तविक विरासत इसके सॉफ्टवेयर में नहीं, बल्कि उन दीर्घकालिक सुधारों में निहित है, जो संसाधनों का बेहतर उपयोग, सुदृढ़ शासन एवं वैश्विक मानकों के अनुरूप परिचालन सुनिश्चित करते हैं।



चित्र 3 : ट्रेंड लाइन सहित फॉल्ट पैटर्न

रिपेयर रिपोर्टिंग का डिजिटलीकरण एवं सुपरवाइजर उत्तरदायित्व

रियल-टाइम फॉल्ट मॉनिटरिंग प्रणाली के अतिरिक्त, ट्रेनसेट डिपो शकूरबस्ती ने VBMM (Vande Bharat Maintenance Monitoring) मोबाइल एप्लिकेशन को भी पूर्णतः इन-हाउस विकसित कर एक और महत्त्वपूर्ण उपलब्धि हासिल की है। इससे पूर्व, बुक रिपेयर की रिपोर्टिंग व्हाट्सऐप के माध्यम से होती थी, जिसे मॉनिटरिंग टीम द्वारा मैन्युअली Google Sheets में दर्ज करना पड़ता था।

VBMM एप्लिकेशन की प्रमुख विशेषताएँ:

- **रोल-आधारित लॉग-इन :** केवल संबंधित विभाग का सुपरवाइजर ही Action Taken दर्ज कर सकता है
- **स्वचालित इंटीग्रेशन :** एप्लिकेशन में की गई प्रविष्टियाँ तुरंत Google Sheets में अपडेट होती हैं
- **लंबित कार्यों की रियल-टाइम ट्रैकिंग :** अपूर्ण मरम्मत कार्यों की स्पष्ट दृश्यता
- **कार्यभार में कमी :** मॉनिटरिंग टीम को अलग-अलग शीट्स या फॉलो-अप की आवश्यकता नहीं
- **ग्राससरूट स्तर पर सशक्तिकरण :** सभी ट्रेनों में ऑनबोर्ड स्टाफ को टैबलेट उपलब्ध कराए गए, जिससे यात्रा के दौरान ही फॉल्ट रिपोर्टिंग संभव हो सकी

भविष्य की रूपरेखा : इंटेलिजेंट मेंटेनेंस की ओर

यह प्रणाली स्थिर नहीं है, बल्कि निरंतर विकसित हो रही है। प्रतिदिन ऐसे सुधार किए जा रहे हैं, जो इसकी कार्यक्षमता, अनुकूलनशीलता एवं उपयोगकर्ता-अनुकूलता को और बेहतर बनाते हैं। इसी ठोस आधार पर, ट्रेनसेट डिपो शकूरबस्ती अब आर्टिफिशियल इंटेलिजेंस आधारित प्रेडिक्टिव मेंटेनेंस की दिशा में अग्रसर है। AI के माध्यम से यह प्रणाली केवल फॉल्ट दर्ज करने तक सीमित नहीं रहेगी, बल्कि संभावित विफलताओं का पूर्वानुमान कर सकेगी, जिससे पूर्णतः प्रो-एक्टिव और कंडीशन-बेस्ड मेंटेनेंस संभव होगा। इस दिशा में प्रारंभिक कार्य पहले ही शुरू किया जा चुका है।

दृढ़ संकल्प, नवाचार एवं आत्मनिर्भरता की संस्कृति के साथ, ट्रेनसेट डिपो शकूरबस्ती को पूर्ण विश्वास है कि यह दृष्टि साकार होगी और वंदे भारत ट्रेनों के लिए सुरक्षा, विश्वसनीयता एवं रखरखाव में नए मानक स्थापित करेगी।■

जनरल डिब्बे की रंगीन यादें

जब चलती ट्रेन में उतरा फागुन का पहला रंग

रिंकल शर्मा

यात्राएँ केवल दूरी नहीं नापतीं, वे स्मृतियों के ऐसे स्टेशन भी बना जाती हैं जहाँ मन बार-बार लौटना चाहता है। मेरे जीवन की सबसे रंगीन बल्कि कहूँ तो सबसे लाल यात्रा एक रेलयात्रा थी, जो होली के मौसम में बचपन की पोटली में बँधकर आज तक सुरक्षित पड़ी है।

मैं तब पाँच या छह वर्ष की रही होऊँगी। फागुन का महीना था। हवा में अबीर की खुशबू घुली हुई थी और धूप में जैसे गुलाल की गरमाहट तैरती हो। हमारा परिवार तब दिल्ली में रहता था, लेकिन रिश्तों की जड़ें आगरा में थीं मतलब दादा-दादी, नाना-नानी, चाचा-चाची सब वहीं। और भला होली बिना परिवार के? यह तो ऐसे ही है जैसे गुझिया बिना खोये के! सो पिताजी ने ऐलान किया-"इस बार होली आगरा में मनाएँगे।" उस घोषणा में ही उत्सव की शुरुआत हो गई थी।

नई दिल्ली रेलवे स्टेशन उस दिन सचमुच किसी मेले से कम नहीं था। प्लेटफॉर्म पर रंगों की पिचकारियाँ भले न दिख रही हों लेकिन लोगों के चेहरों पर घर पहुँचने की जल्दी का रंग साफ झलक रहा था। लाउडस्पीकर पर रेल अनाऊँसमेंट की गूँजती आवाजें, चाय–चाय की पुकार, कुलियों की लाल पगड़ियाँ भीड़ के बीच चमकती हुई इत्यादि सब मिलकर ऐसा दृश्य रच रहे थे मानो पूरा शहर किसी अदृश्य उत्सव की तैयारी में हो। किसी के कंधे पर कपड़ों की गठरी थी, तो कोई स्टील के डिब्बों से भरा झोला सँभाले हुए था। छोटे-छोटे बच्चे कभी रोते, कभी उछलते, तो कभी माँ-बाप की उँगलियाँ कसकर पकड़े भीड़ में रास्ता बनाते चल रहे थे। कुछ परिवार अखबार बिछाकर प्लेटफॉर्म पर ही बैठ गए थे, मानो ट्रेन नहीं, बारात का इंतजार कर रहे हों। हर चेहरे पर अलग कहानी थी, पर मंजिल सबकी एक ही थी -"अपने घर जाना"। उस भीड़ में अजनबी भी अपने लगने लग रहे थे क्योंकि सबके मन में एक ही उत्साह धड़क रहा था- अपनों से मिलने का।

उन दिनों रेलयात्रा में आज जैसी आरक्षण की मारामारी, वेटिंग लिस्ट और मोबाइल पर टिकट चेक करने की चिंता नहीं हुआ करती थी। यात्रा थोड़ी असुविधाजनक जरूर होती थी, पर उसमें अपनापन और सहजता घुली रहती थी। पिताजी बड़े इत्मीनान से हमें जनरल डिब्बे की ओर ले गए। उनके चेहरे पर कोई तनाव नहीं था। बस यह संतोष था कि "ट्रेन मिल गई, अब सफर अपने आप कट जाएगा।" हम तीनों भाई-बहन, मम्मी-पापा-और साथ में घर से चले तीन बैग। एक बैग में कपड़े, दूसरे में रास्ते के लिए खाना और तीसरे में वे छोटी-छोटी जरूरतें, जिनके बिना माँ को कभी तसल्ली नहीं होती। डिब्बे में पहले से बैठे यात्रियों के बीच जरा-सी जगह देखकर पिताजी ने मुस्कुराते हुए कहा, "बस, यहीं ठीक है।" थोड़ी सरकने-खिसकने, "जरा जगह दीजिए" और "बच्चे हैं साथ में" जैसी विनम्र अपीलों के बाद आखिरकार हमने अपनी छोटी-सी दुनिया उस सीट पर जमा ली। खिड़की के पास बैठते ही लगा कि सफर सचमुच शुरू हो गया है। बाहर भागते लोग, सीटी की आवाज और भीतर धड़कता उत्साह-हम सब अब उस रेलगाड़ी का हिस्सा थे, जो न जाने कितनी कहानियाँ अपने साथ लेकर चलने वाली थी।

ट्रेन छूटी तो धीरे-धीरे लगा जैसे पूरा डिब्बा एक संयुक्त परिवार बन गया हो। सामने बर्थ वाली आंटी ने पूछा, "कहाँ जाओगे?"



"आगरा," पिताजी ने मुस्कुराकर कहा।

"अरे वाह, हम भी! होली मनाने!"

और बस, बातचीत का सिलसिला शुरू हो गया। थोड़ी ही देर में खाने की पोटलियाँ खुलने लगीं। किसी के डिब्बे से गरम पूरी की खुशबू उठी, तो कहीं से अचार की तीखी महक। एक अंकल बड़े गर्व से बोले, "भाईसाहब, चखकर देखिये, हमारे घर की बनी गुझिया है।" पर हम बच्चों की नजर इन सब पर कहाँ टिकती! हमारा मन तो चिप्स और ठंडी बोतल पर अटका था, जो उस जमाने में किसी राजसी वस्तु से कम नहीं मानी जाती थी।

ट्रेन अपनी रफ़्तार से आगे बढ़ती रही। पलवल निकल गया। फिर मथुरा आया। जैसे ही ट्रेन रुकी, खिड़कियों के बाहर आवाजों की बरसात होने लगी-"पेड़े ले लो... मथुरा के मशहूर पेड़े!" "चाय गरम!" कुछ यात्रियों ने खिड़कियाँ खोलीं। पेड़ों के डिब्बे अंदर आए, चाय के कुल्हड़ भी। माहौल और घरेलू हो गया।

मेरी मम्मी खिड़की के पास बैठी थीं। उन्होंने नीले रंग की अपनी वही खास मौकों वाली साड़ी पहन रखी थी जिसे वे बड़ी संभालकर अलमारी में रखती थीं और निकालते समय भी ऐसे देखती थीं जैसे कोई कीमती रेशमी याद हो। माथे पर नन्ही-सी गोल बिंदी, बाल करीने से बँधे और चेहरे पर संतुलित सादगी-जैसे सफर में नहीं बल्कि सीधे किसी रिश्तेदार के घर दहलीज पर उतरने वाली हों। उन्हें देखकर कोई भी कह सकता था-"यात्रा चाहे जनरल डिब्बे में हो, व्यक्तित्व हमेशा रिजर्वेशन वाला होना चाहिए।"

खैर ट्रेन ने लंबी सीटी दी। हल्का-सा झटका लगा और डिब्बा धीरे-धीरे सरकने लगा। बाहर प्लेटफॉर्म पीछे हटने लगा और अंदर यात्रियों ने संतोष की साँस ली कि चलो, सफर शुरू हुआ, अब बस घण्टेभर में आगरा पहुँच जायेंगे।" मगर तभी एक आवाज़ आई -धप्प! आवाज इतनी अचानक थी कि हम बच्चों ने सोचा किसी ने बाहर से पत्थर मार दिया। पर अगले ही पल दूसरा-धप्प! फिर तीसरा! कुछ समझ आता उससे पहले ही रंग से भरे गुब्बारे खिड़की की सलाखों से टकराए और फटाक! से फूट गए। लाल रंग की तेज धार सीधे मम्मी पर आ गिरी-ऐसी सटीक निशानेबाजी मानो बाहर कोई होली कमांडो दस्ता तैनात हो! मम्मी की नीली साड़ी जो अभी तक सलीके की मिसाल थी, पलक झपकते ही आधुनिक कला की प्रयोगशाला बन गई। रंग ऐसे फैला जैसे किसी उत्साही चित्रकार ने कैनवास समझकर पूरी बाल्टी उँडेल दी हो। सिर, कंधे, साड़ी का पल्लू, हाथ-सब पर गाढ़ा लाल रंग। मम्मी कुछ सेकंड तक समझ ही नहीं पाईं कि हुआ क्या है। उन्होंने पलकें झपकाईं, होंठ खोले, फिर बंद किए-और बस हमें घूरकर देखा। हम बच्चों ने एक पल उन्हें देखा... और अगले ही पल हमारी हँसी ऐसे फूटी जैसे गुब्बारे की दूसरी खेप अंदर ही छिपी हो। हम पेट पकड़कर हँसने लगे। सामने बैठे अंकल भी हँसी रोक न सके। एक ने तो ताली बजाकर कहा, "वाह भाभी जी! होली तो मथुरा से पहले ही शुरू हो गई!" पास वाली आंटी बोलीं, "अरे, किसने फेंका होगा?" दूसरे अंकल दार्शनिक अंदाज में बोले, "त्योहार का रंग है बहन जी, बुरा मानने की बात नहीं!"

मगर मम्मी का चेहरा अब पूरी तरह लाल था-आधा रंग से, आधा गुस्से से। वे खिड़की से बाहर झुककर देखने लगीं मानो अपनी आँखों से अपराधी को पकड़ लेंगी। पर तब तक ट्रेन रफ्तार पकड़ चुकी थी। शरारती "रंगवीर" प्लेटफॉर्म पर अपनी विजयगाथा सुनाने में लगे होंगे। मम्मी ने जल्दी से अपना रूमाल निकाला और चेहरा पोंछा। रूमाल ने तुरंत आत्मसमर्पण कर दिया-वह खुद गुलाबी हो गया पर मम्मी का चेहरा वैसा ही चमकता लाल रहा। उन्होंने दूसरी तरफ पोंछा-अब रूमाल पूरी तरह रंगीन झंडा बन चुका था। पापा बगल में बैठे थे। होंठों को भीतर की तरफ दबाए, कंधे हिल रहे थे-हँसी रोकने का असफल प्रयास। आखिर वे बोले, "देखो, फायदा ही हुआ... आगरा पहुँचते ही सब समझ जाएँगे कि दिल्ली से होली खेलकर आई हो!" डिब्बे में ठहाका गूँज गया।

तभी एक बुजुर्ग दादीजी ने मम्मी की परेशानी को समझते हुये, सहानुभूति से कहा, "बेटी, चिंता मत करो, दही-आटे से उतर जाएगा।" तुरंत पीछे से एक आवाज आई, "नहीं-नहीं, बेसन लगाइए!" तीसरे ने जोड़ा, "टमाटर से भी उतरता है!" मम्मी ने एक गहरी साँस ली-वह साँस जिसमें गुस्सा, लाचारी और "इन सबको घर पहुँचकर देख लूँगी" वाली मातृशक्ति तीनों शामिल थीं। और हम? हमने उस दिन पहली बार जाना कि होली खेलने के लिए पिचकारी की जरूरत नहीं होती-कभी-कभी एक चलती ट्रेन और एक खुली खिड़की ही काफी होती है। हम बच्चों के लिए तो यह सफर मनोरंजन पार्क बन चुका था। हम बार-बार मम्मी को देखते और खिलखिला उठते। उस समय यह समझ कहाँ थी कि उनकी साड़ी खराब हो चुकी है और वे सचमुच परेशान हैं। पूरा रास्ता मम्मी उसी रंग में रंगी रहीं-जैसे चलती ट्रेन में बैठी एक जीवित होली का पोस्टर।

एक घण्टे का समय बीता और ट्रेन आगरा पहुँची। स्टेशन से घर तक का सफर भी कम दिलचस्प नहीं था। लोग मुड़-मुड़कर देखते और मुस्कुराते। कुछ समझ जाते कि होली के हुड़दंगियों की शिकार यात्री।" घर का दरवाजा दादी ने खोला। मम्मी को देखते ही एक पल को ठिठकीं... फिर ठहाका लगा दिया और बोली, "अरे बहू! तुम पर तो किसी ने पूरी पिचकारी उँडेल दी!" और बस, मम्मी का गुस्सा भी हँसी में घुल गया।

होली का पहला रंग उसी दिन, उसी सफर में, सबसे गहरा लग चुका था। आज इतने वर्षों बाद भी जब होली के समय रेलवे स्टेशन की भीड़ देखती हूँ या टीवी पर ट्रेन की खिड़कियों से झाँकते मुसाफिर, तो वह दृश्य आँखों के सामने घूम जाता है-मम्मी की नीली साड़ी पर लाल रंग, डिब्बे में गूँजती हँसी और बचपन की बेफिक्र खिलखिलाहट। शायद यात्राएँ इसलिए याद रहती हैं क्योंकि वे हमें हमारे पुराने रूप से मिलवा देती हैं यानि उस इंसान से जो हर असुविधा में भी मनोरंजन ढूँढ लेता था। मेरे लिए होली का मतलब आज भी सिर्फ रंग नहीं... बल्कि एक चलती ट्रेन, एक खुली खिड़की और एक लाल रंग से सराबोर माँ और अविस्मरणीय पल है।■

अपना ज्ञान टटोलें

1. सामान्य बजट 2026–27 में भारतीय रेल को पूंजीगत व्यय हेतु कितना बजट आवंटित किया गया है?

(क) ₹2.52 लाख करोड़ (ख) ₹2.93 लाख करोड़

(ग) ₹3.50 लाख करोड़ (घ) ₹4.50 लाख करोड़

2. वित्त वर्ष 2025–26 के कुल पूंजीगत आवंटन का कितने प्रतिशत व्यय दिसम्बर 2025 तक हो चुका है?

(क) 20 प्रतिशत (ख) 65 प्रतिशत

(ग) 70 प्रतिशत (घ) 80 प्रतिशत

3. केन्द्रीय बजट में कितने हाई-स्पीड रेल कॉरिडोर विकसित करने की घोषणा की गई है?

(क) 2 (ख) 4

(ग) 7 (घ) एक भी नहीं

4. बजट में नए समर्पित माल ढुलाई कॉरिडोर किन दो स्थानों के बीच बनाने की घोषणा की गई है?

(क) डानकुनी–सूरत (ख) डानकुनी–गुवाहाटी

(ग) पुणे–हैदराबाद (घ) दिल्ली–वाराणसी

5. प्रधानमंत्री ने किस रेलवे स्टेशन से प्रथम वंदे भारत स्लीपर ट्रेन को हरी झंडी दिखाई?

(क) हावड़ा (ख) मालदा टाउन

(ग) कानपुर (घ) जयपुर

6. प्रथम वंदे भारत स्लीपर ट्रेन किन दो शहरों के बीच संचालित हो रही है?

(क) कानपुर–जयपुर (ख) अहमदाबाद–मुंबई

(ग) हावड़ा–गुवाहाटी (घ) मालदा–हावड़ा



7. प्रधानमंत्री ने जनवरी 2026 में विभिन्न कार्यक्रमों के दौरान कितनी अमृत भारत एक्सप्रेस सेवाओं का शुभारंभ किया?

(क) 12 (ख) 16

(ग) 18 (घ) 20

8. रेल मंत्री ने कितने रेल अति विशिष्ट रेल सेवा पुरस्कार प्रदान किए?

(क) 56 (ख) 100

(ग) 126 (घ) 156

9. दिनांक 3 फरवरी, 2026 को भारतीय रेल के विद्युतीकरण के कितने वर्ष पूर्ण हुए?

(क) 75 वर्ष (ख) 99 वर्ष

(ग) 110 वर्ष (घ) 101 वर्ष

10. रेल मंत्री ने हाल ही में किस उपलक्ष्य में डाक टिकट एवं स्मारक सिक्का जारी किया है?

(क) भारतीय रेल विद्युतीकरण के 100 वर्ष (ख) वंदे भारत स्लीपर

(ग) वंदे भारत (घ) तेजस एक्सप्रेस

1. (ख)	2. (ख)	3. (ग)	4. (क)	5. (ख)
6. (ग)	7. (ख)	8. (ख)	9. (ग)	10. (क)

सामान्य ज्ञान

रेल, पर्यटन व साहित्य को एक साथ संजोए
रेल मंत्रालय द्वारा प्रकाशित एकमात्र हिंदी मासिक पत्रिका



भारतीय रेल

अब ई-पत्रिका भी उपलब्ध

की सदस्यता
अब ऑनलाइन भी उपलब्ध

www.irctctourism.com/IRBRmag/#/home/hn

क्यू आर कोड स्कैन करें

सदस्यता शुल्क

मद		ऑफलाइन सदस्यता शुल्क (₹)	ऑनलाइन सदस्यता शुल्क (₹)	ई-पत्रिका सदस्यता शुल्क (₹)
एक प्रति (मासिक अंक)		20	-	-
एक प्रति (विशेषांक)		70	-	-
वार्षिक सदस्यता (सर्व साधारण)	एक वर्ष	250	263	130
	दो वर्ष	460	483	230
	तीन वर्ष	675	709	340
वार्षिक सदस्यता (रेलकर्मी)	एक वर्ष	200	210	100
	दो वर्ष	370	389	190
	तीन वर्ष	540	567	270
वार्षिक सदस्यता (विदेशी) सी-मेल द्वारा		1, 250	1, 313	----
वार्षिक सदस्यता (विदेशी) एयर-मेल द्वारा		2, 500	2, 625	----

(सदस्यता शुल्क में वार्षिक विशेषांक भी शामिल है।)

सदस्यता फॉर्म

नाम .....

पता .....

..... पिन कोड .....

मोबाइल ..... ई-मेल .....

पहचान पत्र संख्या (यदि रेल कर्मचारी है तो): ..... वैधता की तारीख .....

ऑफलाइन भुगतान का माध्यम

I) एम.ओ./आई.पी.ओ/डी.डी. व्यापार प्रबंधक के पक्ष में कमरा नं0 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001
II) नगद जमा कराने हेतु : कमरा नं0 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001

अधिक जानकारी के लिए संपर्क करें: व्यापार प्रबंधक, कमरा नं. 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110 001,
टेलीफोन: 011-47845089, 45089 (रेल) **bmpr310rb@gmail.com**



विज्ञापन दरें

विवरण	सामान्य अंक (मासिक दरें)		विशेष अंक (वार्षिक अंक)
	सामान्य दरें	अनुबंधित दरें*	
बैक कवर	₹22,000	₹20,000	₹25,000
सेकेण्ड कवर	₹19,000	₹17,000	₹22,000
थर्ड कवर	₹19,000	₹17,000	₹22,000
पूरा पृष्ठ (विशेष स्थिति, जैसे टेक्स्ट के बाद में)	₹16,000	₹15,000	₹18,000
पूरा पृष्ठ	₹15,000	₹14,000	₹17,000
आधा पृष्ठ	₹9,000	₹8,000	₹11,000
सेंटर स्प्रेड (दो पेज इकट्ठे)	₹28,000	₹25,000	₹32,000

* तीन महीने या इससे अधिक अवधि के लिए विज्ञापन प्रकाशित करवाने का अनुबंध करने पर लागू।

▪ उपरोक्त दरों के साथ 5% जीएसटी, आइजीएसटी प्राप्य होगी।

भुगतान का माध्यम

'व्यापार प्रबंधक, भारतीय रेल, नई दिल्ली'
के पक्ष में डिमाण्ड ड्राफ्ट, चेक लिखें अथवा एनईएफटी के द्वारा

तकनीकी विवरण

पत्रिका का आकार : 28X20.5 सेमी, छपाई क्षेत्र : 23X16.5 सेमी

अधिक जानकारी के लिए संपर्क करें

संजीव गुप्ता, व्यापार प्रबंधक
310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली–110 001
टेलीफोन : 011– 47845378, 23382531, email : bmpr310rb@gmail.com, **92205 05349**

IRIS Certification
AAR M-1003
Daulat Ram ENGINEERING



Driver Cab
Passenger Coaches

ROOF MOUNTED AIR CONDITIONERS FOR VANDE BHARAT

10/2, NH-12, Simrai, District Raisen, 464993, Near Bhopal, India
+91 7480 350001
+91 8889983336
info@daulatram.org
www.daulatram.com



देश-विदेश के हर क्षेत्र में फैले प्रवासी राजस्थानियों तक ई पेपर के माध्यम से सर्वाधिक पहुंचने वाला राजस्थान का अपना अखबार ई-पेपर लिंक Epaper.dainikjaltedeep.com से नि:शुल्क प्राप्त करें।

दैनिक जलते दीप

जोधपुर-जयपुर से प्रकाशित

सकारात्मक खबरों के साथ आपका अपना अखबार

- 56वर्षों से विश्वसनीयता की कसौटी पर खरा अखबार
- प्रतिदिन विषय विशेष पर ज्ञानवर्द्धक, पठनीय सामग्री
- राजस्थान के सभी संभागों से जुड़े जिलों के समाचार
- देश-विदेश में फैले प्रवासी राजस्थानियों के समाचार
- धर्म-आध्यात्म, खेल, वाणिज्य सहित और भी बहुत कुछ

नहीं छापते हैं इस तरह के विज्ञापन

'दैनिक जलते दीप' एवं 'माणक' में जनवरी 1997 से जर्दा, गुटखा, तम्बाकू, पान मसाला, पजल्स, ऑफसीन अभद्र, अपसंस्कृति सूचक एवं पाठकों को भ्रमित करने वाले विज्ञापन नहीं छापते हैं।

देस रा खूणा-खूणा में फैल्योड़ा राजस्थानियां सारू मातृभाषा राजस्थानी मांय

अेकमात्र पारिवारिक राजस्थानी मासिक

माणक

आपरा नजदीकी बुक स्टॉल सूं ताजो अंक खरीदो सा या म्हाणी वेबसाईट सूं ऑनलाईन सबस्क्राइब करावो सा

हरेक अंक राजस्थानी भाषा, साहित्य, संस्कृति नै समर्पित, रंगरंगीला चितरामां, ज्ञानवर्धक, रोचक रचनावां रौ संग्रै

विद्यादान/महादान
राजस्थान रै किणी ई स्कूल रा पुस्तकालय में 'माणक' रा ३३ सजिल्द सेट भेंट कर'र विद्यादान रौ लाभ उठावो सा!
कीमत मात्र ११ हजार रु.

'माणक' रौ हर अंक आप डिजिटल रूप में आखै संसार रा किणी ई छेत्र में विराज्योड़ा इंटरनेट माथै खरीद सको हो सा। अबै Magzter.com माथै 'माणक' सर्च करावो अर आपरी पसंदीदी अंक सबस्क्राइब कर'र घरै बैठां माणक बांची अर बंचावो सा। आप आपरा, किणी मित्र, रिस्तेदार नै ई 'माणक' भेंट कर सको हो।

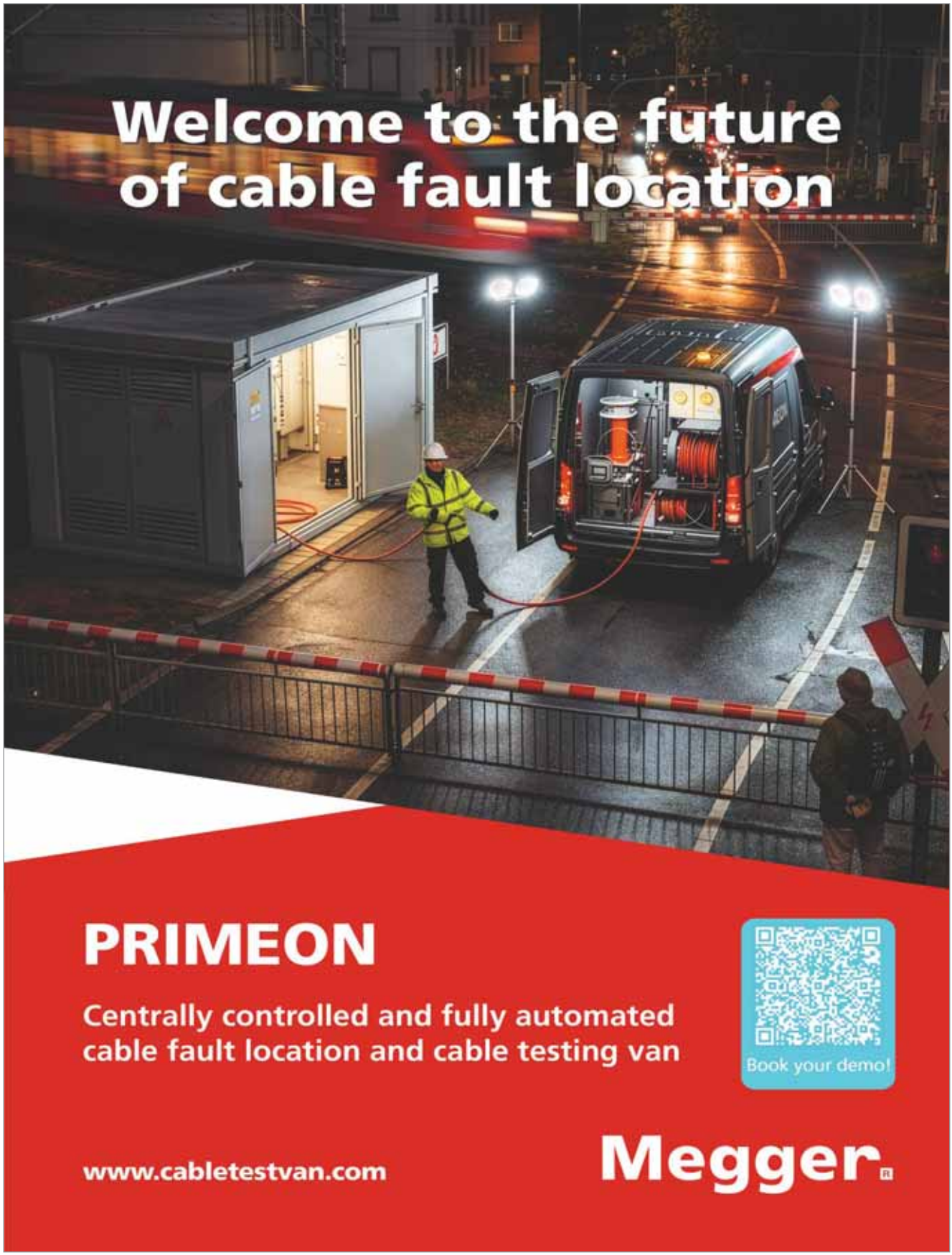
संपर्क करें

माणक प्रकासण जलते दीप भवन, मानजी का हत्था, पावटा, जोधपुर-342006 (फोन 0291-2546896, 2556900)
ईमेल- : info@manak.org jaltedeep.mdoffice@gmail.com वेबसाइट : www.manak.org dainikjaltedeep.com

आवश्यकता

'दैनिक जलते दीप' एवं 'माणक' के लिए सभी प्रान्तों के अप्रतिनिधित्व क्षेत्रों में मार्केटिंग प्रतिनिधि के लिए आकर्षक कमीशन एवं मानदेय पर आवेदन करें। 'दैनिक जलते दीप' मानजी का हत्था, पावटा, जोधपुर-342006

पंजीयन संख्या : दिल्ली पोस्टल नं. डी.ए ल. (ए न.डी.)-11/6031/2024-25-2026
आर.ए न.आई रजिस्टर्ड नं. 14427/1960
ISSN 2457-0001
दिनांक 3-4 को प्रकाशित तथा दिनांक 6-7 को प्रेषित



मुद्रक व प्रकाशक : **संजीव गुप्ता** द्वारा रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के लिए मैसर्स विबा प्रेस प्रा. लि., सी-66/3, ओखला इंडस्ट्रियल एरिया, फेज-2, नई दिल्ली-110020 में मुद्रित व 310, रेल भवन, रायसीना रोड, नई दिल्ली-110001 से प्रकाशित। संपादक : **योगेश अवस्थी**