* 1853 সালে মুম্বাই থেকে থানে পর্যন্ত প্রথম ট্রেনটি 34 কিলোমিটার পথ অতিক্রম করে।
* 2015 সালের মার্চ মাসের হিসাব অনুযায়ী, রেলপথের দৈর্ঘ্য 66030 কিলোমিটার।

**বিতরণঃ**

**ওয়াগনগুলোঃ**

ওয়াগন উৎপাদন শিল্প রেলপথে ওয়াগনের ক্রমবর্ধমান চাহিদা মেটাতে সম্পূর্ণরূপে প্রস্তুত। বেশিরভাগ ওয়াগন বেসরকারী খাত দ্বারা তৈরি করা হয়। বেসরকারী খাতে 30625টি ওয়াগন (চার চাকার) স্থাপনের ক্ষমতা সহ 13টি ইউনিট এবং প্রায় 4000 ইউনিটের প্রকৃত ক্ষমতা সহ তিনটি রেলওয়ে ওয়ার্কশপ রয়েছে। প্রায় 60% ওয়াগন পশ্চিমবঙ্গে উৎপাদিত হয়, বাকি মহারাষ্ট্র, U.P, পাঞ্জাব এবং দিল্লিতে উৎপাদিত হয়।

**রেলের অন্যান্য সরঞ্জামঃ**

ভিলাই এবং জামশেদপুরের লোহা ও ইস্পাত কারখানায় রেলওয়ে এবং স্লিপার বার তৈরি করা হয়। দুর্গাপুর, জামশেদপুর এবং রৌরকেলায় চাকা এবং অক্ষ। কোচ ও ওয়াগন সরকারি ও বেসরকারি উভয় ক্ষেত্রেই তৈরি করা হয়।

**জাহাজ নির্মাণ শিল্প**

দেশের বাণিজ্য ও বাণিজ্যের বিকাশ বজায় রাখতে ভারতীয় বন্দর ও জাহাজ শিল্প গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে। প্রায় 7,517 কিলোমিটার উপকূলরেখা সহ ভারত বিশ্বের ষোড়শ বৃহত্তম সামুদ্রিক দেশ। বন্দর ক্ষেত্রকে সহায়তা করার ক্ষেত্রে ভারত সরকার গুরুত্বপূর্ণ ভূমিকা পালন করে। এটি বন্দর এবং বন্দর নির্মাণ এবং রক্ষণাবেক্ষণ প্রকল্পগুলির জন্য স্বয়ংক্রিয় রুটের অধীনে 100% পর্যন্ত প্রত্যক্ষ বিদেশী বিনিয়োগের (এফডিআই) অনুমতি দিয়েছে।

ভারতে 12টি বড় এবং 205টি বিজ্ঞাপিত ছোট ও মধ্যবর্তী বন্দর রয়েছে। সাগরমালার জন্য জাতীয় দৃষ্টিভঙ্গি পরিকল্পনার আওতায় দেশে ছয়টি নতুন মেগা বন্দর গড়ে তোলা হবে।

**জাহাজ নির্মাণ শিল্পের বিতরণঃ**

জাহাজ নির্মাণ একটি বড় শিল্প যার জন্য বড় মূলধন প্রয়োজন। বর্তমানে ভারতে পাঁচটি প্রধান জাহাজ নির্মাণ কেন্দ্র রয়েছে। তারা হল বিশাখাপত্তনম কলকাতা কোচি। মুম্বাই এবং মৈনমাগাও। তারা সবাই পাবলিক সেক্টরে রয়েছেন। বেসরকারী খাতের শিপইয়ার্ডগুলি স্থানীয় চাহিদার দেখাশোনা করে। একবার কাজ শুরু হলে বড় জাহাজগুলি সম্পূর্ণ হতে কয়েক বছর সময় নেয়। কোচি এবং বিশাখাপত্তনমে সর্বাধিক যে জাহাজগুলি তৈরি করা যেতে পারে সেগুলি হল যথাক্রমে 10000 ডেড ওয়েট টনেজ ডিডব্লিউটি এবং 50,000 ডিডব্লিউটি। ভারতে জাহাজ মেরামতের জন্য 17টি শুকনো ডক রয়েছে।

**ভারতে শিপিং সংস্থাগুলির সামনে চ্যালেঞ্জঃ**

শিপিং কোম্পানিগুলির মাধ্যমে চালান পরিবহনের খরচ-কার্যকারিতা এবং পরিবেশ বান্ধব হওয়ার মতো অসংখ্য সুবিধা রয়েছে। ভারতে শিপিং সংস্থাগুলি কয়েকটি সীমাবদ্ধতার কারণে তাদের পূর্ণ ক্ষমতা উপলব্ধি করতে পারেনি। আসুন আমরা ভারতে শিপিং সংস্থাগুলির সম্মুখীন হওয়া কয়েকটি চ্যালেঞ্জ দেখি যা লজিস্টিক ক্ষেত্রে প্রবৃদ্ধিকে বাধা দেয়ঃ

1. **প্রাতিষ্ঠানিক চ্যালেঞ্জ:** ভারতীয় আমলাতন্ত্রের কঠোরতা এবং নিয়ন্ত্রণ ছেড়ে দিতে অনীহা বিলম্বকে আরও বাড়িয়ে তোলে। ওভারল্যাপিং ক্ষমতার সঙ্গে কেন্দ্রীয়, রাজ্য এবং স্থানীয় সরকারগুলির একাধিক সম্পৃক্ততা বিশৃঙ্খলা বাড়ায়। সিঙ্গল উইণ্ডো ক্লিয়ারেন্স সিস্টেমের অভাব ভারতে শিপিং কোম্পানিগুলির জন্য চ্যালেঞ্জিং করে তুলেছে।
2. **অবকাঠামোগত চ্যালেঞ্জ:** ভারতের সমস্ত বড় ও ছোট বন্দরগুলির সক্ষমতা জরুরি ভিত্তিতে বাড়ানো দরকার। অন্যান্য দেশে ট্রান্সশিপমেন্ট পয়েন্টের কারণে, ভারতীয় পণ্যসম্ভারের চক্র সময় বিশ্বব্যাপী প্রতিযোগিতাহীন করে তুলেছে। এর পাশাপাশি সড়ক নেটওয়ার্কের উন্নয়ন, বিদ্যুৎ এবং সামগ্রিক অবকাঠামোগত উন্নয়নও সময়ের দাবি।
3. **আর্থিক সমস্যা :** ভারতে শিপিং সংস্থাগুলির কোনও লাভজনক সরকারি প্রকল্পে প্রবেশাধিকার নেই যা অন্যান্য চ্যানেলে উপলব্ধ। বাঙ্কারের উপর শুল্ক, অবতরণ ফি, আয়কর ইত্যাদির মতো করের বোঝা। নগণ্য ছাড় ছাড়া শিপিং কোম্পানিগুলির পক্ষে উন্নতি করা কঠিন করে তুলেছে।
4. **ধীর প্রক্রিয়া :** পরিবহনের অন্যান্য মাধ্যমের তুলনায় শিপিং কোম্পানিগুলির দ্বারা পরিচালিত চালানের পদ্ধতিগুলি বেশ জটিল। ফলস্বরূপ, এটি মূল্যবান শিপিং সময় এবং শ্রমের সময় নষ্ট করে যা লজিস্টিক প্রক্রিয়ায় যায়।
5. **জাহাজের আকার:** শিপিং পরিষেবার চাহিদা বৃদ্ধির কারণে জাহাজের আকার বড় হচ্ছে। যদিও এটি একটি উন্নত প্রবণতা বলে মনে হতে পারে, ভারতের অনেক বন্দর এখনও বজায় রাখতে লড়াই করছে এবং এই বড় জাহাজগুলির অনেকগুলি বেশিরভাগ বন্দরে ডাকা যায় না।

**সরকারি উদ্যোগঃ**

1. পরিকাঠামোর উপর প্রাতিষ্ঠানিক ব্যবস্থাঃ সরকার একক শিপইয়ার্ডগুলিকে 'পরিকাঠামোর মর্যাদা' দিয়েছে। পরিকাঠামোর অবস্থা সহায়ক হবে