

भारत सरकार  
रेल मंत्रालय

लोक सभा  
14.12.2022 के

अतारांकित प्रश्न सं. 1299 का उत्तर

माल ढुलाई परिवहन में वृद्धि

1299. श्री मन्ने श्रीनिवास रेड्डी:

श्री कोमती रेड्डी वेंकट रेड्डी:

श्री वाई.एस. अविनाश रेड्डी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या रेलवे द्वारा और अधिक ढुलाई को आकर्षित करने के लिए सरकार ने माल ढुलाई परिवहन में अपना हिस्सा बढ़ाया है जिससे उद्योग की संभार तंत्र की लागत में कमी आई है;
- (ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;
- (ग) क्या इस कदम से कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड में 30.8 प्रतिशत के विनिवेश की योजना में भी तेजी आने की उम्मीद है;
- (घ) यदि हां, तो क्या नीति से मामूली लागत पर सौर संयंत्र स्थापित करने के लिए रेलवे भूमि के उपयोग का भी प्रावधान है और इससे सामाजिक अवसंरचना के विकास को प्रोत्साहन मिलता है; और
- (ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसकी वर्तमान स्थिति क्या है?

उत्तर

रेल, संचार एवं इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री

(श्री अश्विनी वैष्णव)

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

\*\*\*\*\*

माल ढुलाई परिवहन में वृद्धि के संबंध में 14.12.2022 को लोक सभा में श्री मन्ने श्रीनिवास रेड्डी, श्री कोमती रेड्डी वेंकट रेड्डी और श्री वाई.एस. अविनाश रेड्डी के अतारांकित प्रश्न संख्या 1299 के भाग (क) से (ड) के उत्तर से संबंधित विवरण।

(क) और (ख): जी हां। राष्ट्रीय रेल योजना में परिकल्पना की गई है कि रेल द्वारा माल यातायात का हिस्सा 2030 तक वर्तमान के 27% से बढ़कर 45% हो जाना चाहिए। महत्वपूर्ण उच्च घनत्व मार्गों पर समर्पित माल यातायात गलियारों (डीएफसी) का निर्माण भारतीय रेल द्वारा किया गया एक महत्वपूर्ण नीतिगत उपाय है ताकि देश में रेलवे की गिरती बाजार हिस्सेदारी की प्रवृत्ति को रोका जा सके और इसके परिणामस्वरूप, रेल परिवहन को लाभ पहुंचेगा। डीएफसी परिचालन से माल यातायात परिचालन में दक्षता आएगी और निम्नलिखित परिचालनिक/डिजाइन विशेषताओं के कारण रेल प्रशुल्क और अधिक प्रतिस्पर्धी होगा:

- प्रति माल डिब्बा और प्रति गाड़ी उच्चतर यातायात प्रवाह क्षमता: 13;000 टन समग्र भार के साथ भारी कर्षण वाली गाड़ियों का चालन।
- कम ऊर्जा खपत: परिचालन और अनुरक्षण की लागत कम होना।
- पारगमन समय में कमी: परिवहन की संभार लागत में कमी और चल स्टॉक का बेहतर उपयोग।

इसके अलावा, भारतीय रेल ने माल ढुलाई के क्षेत्र में अपनी औसत हिस्सेदारी को बढ़ाने के लिए कई बहु-आयामी रणनीतियां अपनाई हैं जिसमें प्रशुल्क युक्तिकरण और प्रशुल्क/माल यातायात प्रोत्साहन योजनाएँ शामिल हैं जिसके अंतर्गत माल यातायात का विविधीकरण, पारंपरिक एंटी फ्लो दिशाओं में उदारीकृत स्वचालित माल ढुलाई छूट योजना, स्टेशन दर स्टेशन दर संबंधी नीति का युक्तिकरण, मेरी-गो-राउंड का युक्तिकरण, कम गमन दूरी वाले यातायात में रियायत, खुले/सपाट स्टॉक और छतदार माल डिब्बों में बुक किए गए फलाई ऐश यातायात के लिए माल ढुलाई में छूट, अत्यंत गमन दूरी (50 किलोमीटर तक) कंटेनर यातायात के लिए राउंड ट्रिप चार्जिंग, राउंड ट्रिप ट्रेफिक (आरटीटी) नीति, ऑटोमोबाइल फ्रेट गाड़ी ऑपरेटर स्कीम (एएफटीओ), दुपहिया यातायात के लिए क्यूब कंटेनर की शुरुआत शामिल है, गैर-रेलवे भूमि के साथ-साथ रेलवे भूमि (आंशिक या पूर्ण) आदि पर कार्गो टर्मिनलों के विकास को सुविधाजनक बनाने के लिए एक नई गति शक्ति मल्टी-मोडल कार्गो टर्मिनल (जीसीटी) नीति को शुरू किया गया है।

इसके अलावा, सामान्य प्रयोजन वाले माल डिब्बों, विशेष प्रयोजन/उच्च क्षमता वाले माल डिब्बों और ऑटोमोबाइल वाहक माल डिब्बों आदि में निजी निवेश को आकर्षित करने के लिए कई अन्य योजनाएं भी शुरू की गई हैं।

(ग): कॉनकोर का 30.8% विनिवेश, आर्थिक मामलों संबंधी मंत्रिमंडल समिति (सीसीईए) के 20.11.2019 को दिए गए अनुमोदन पर आधारित है जो एक स्वतंत्र गतिविधि है और उपर्युक्त पैरा (क) से इसका कोई संबंध नहीं है।

(घ) और (ङ): "रेल भूमि के प्रबंधन संबंधी नीति" विषय पर 04.10.2022 को जारी मास्टर परिपत्र के अनुसार, 1 रु. प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष की दर से 35 वर्षों तक की पट्टा अवधि के लिए रेलवे के अनन्य उपयोग के लिए नवीकरणीय ऊर्जा संयंत्रों की स्थापना की अनुमति दी गई है। इसके अलावा, यह एक पारदर्शी नीति के माध्यम से चुने गए अस्पतालों और केन्द्रीय विद्यालय संगठन को 1 रु. प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष की दर से 60 वर्षों तक की पट्टा अवधि के लिए अनुमति देता है।

\*\*\*\*\*