

राष्ट्रीय मुद्रीकरण पाइपलाइन के तहत भारतीय रेलवे की संपत्ति के मुद्रीकरण की योजना (NMP)

यह जानकारी नीति आयोग के
राष्ट्रीय मुद्रिकरण पाइपलाइन -
खंड 2, 23 अगस्त 2021, से ली गई
है ।



NATIONAL MONETISATION PIPELINE

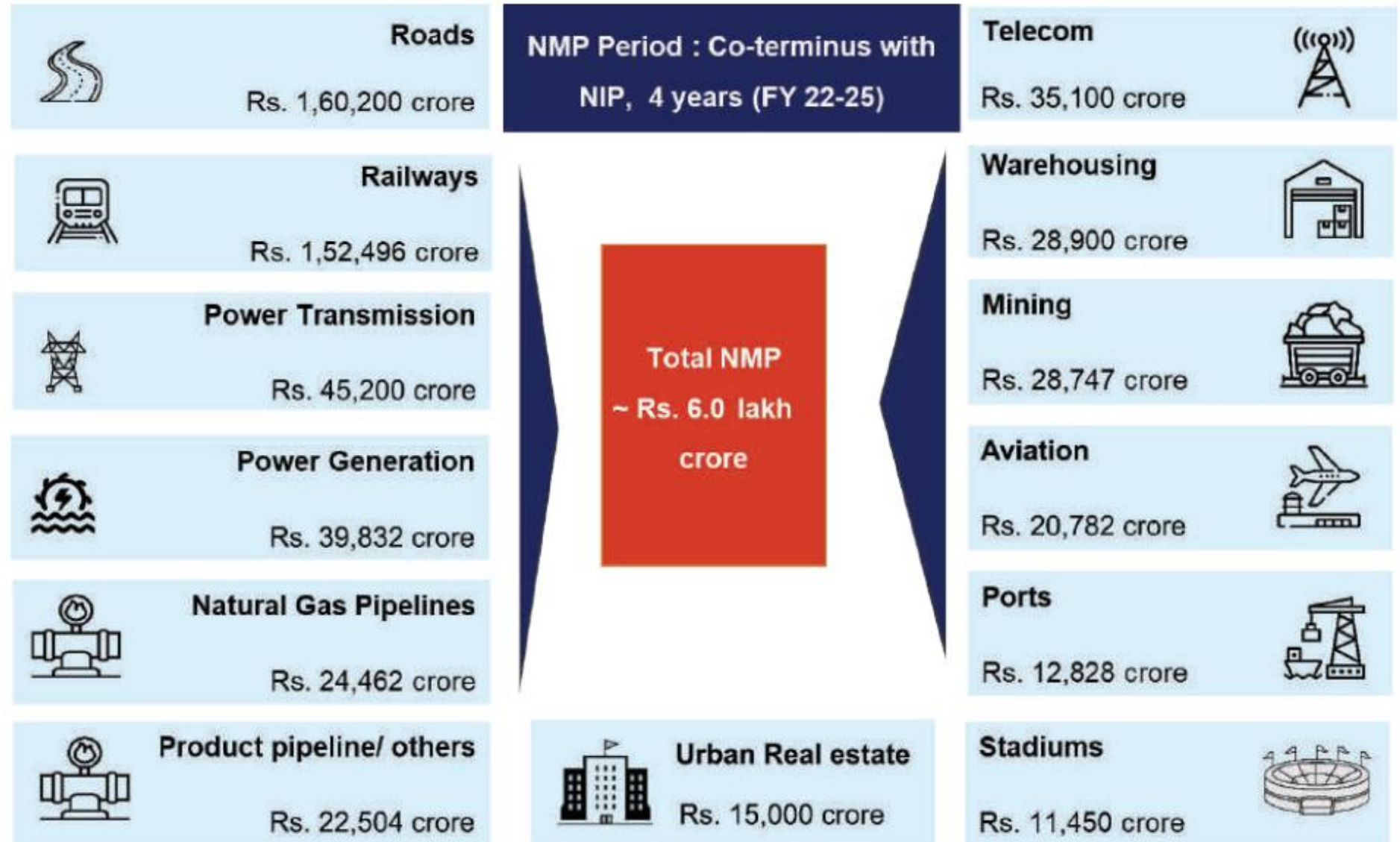
VOLUME II: ASSET PIPELINE



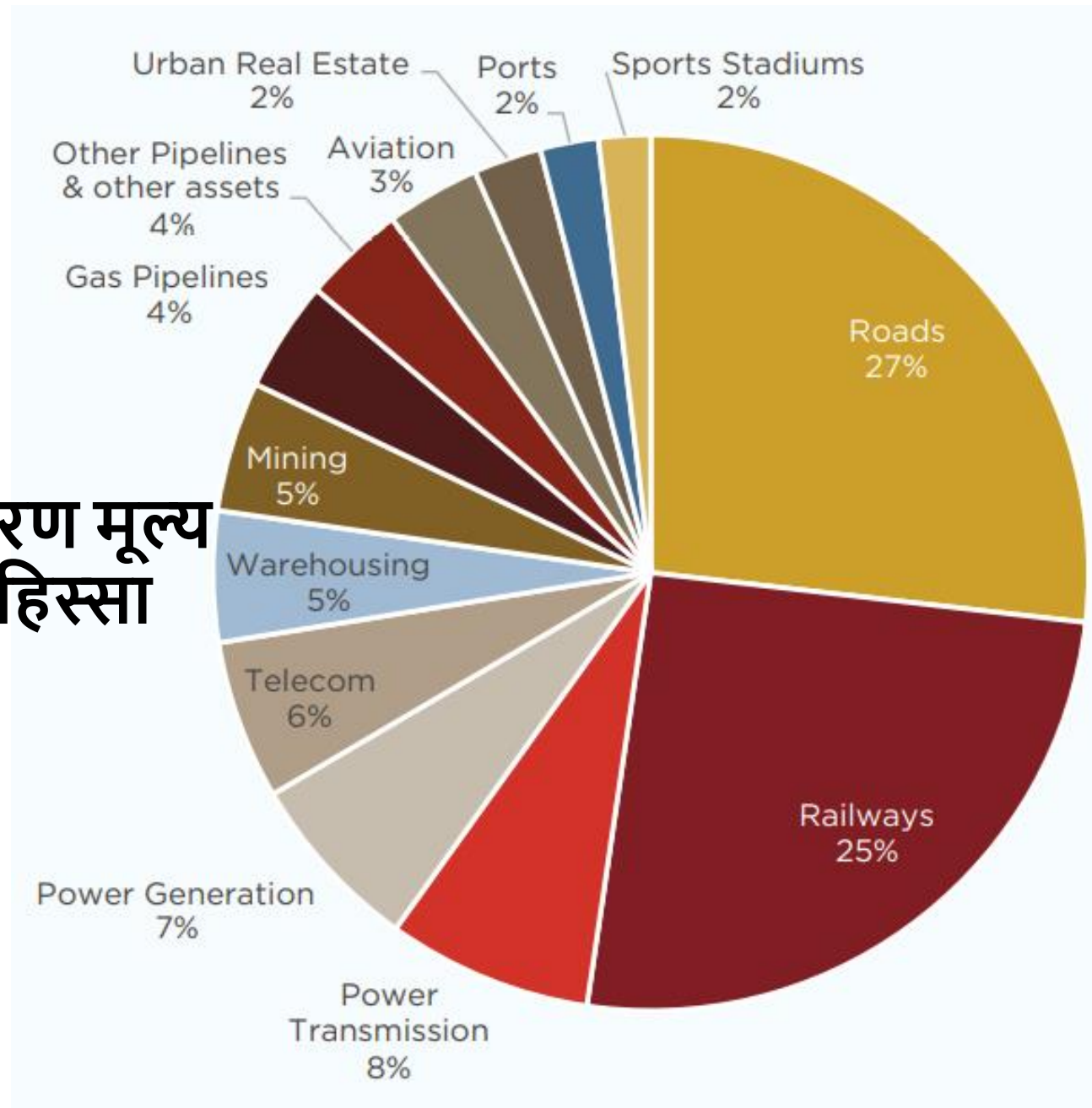
NMP अवलोकन

The breakup of the overall pipeline and the sectoral share is as provided in the figure below:

NMP

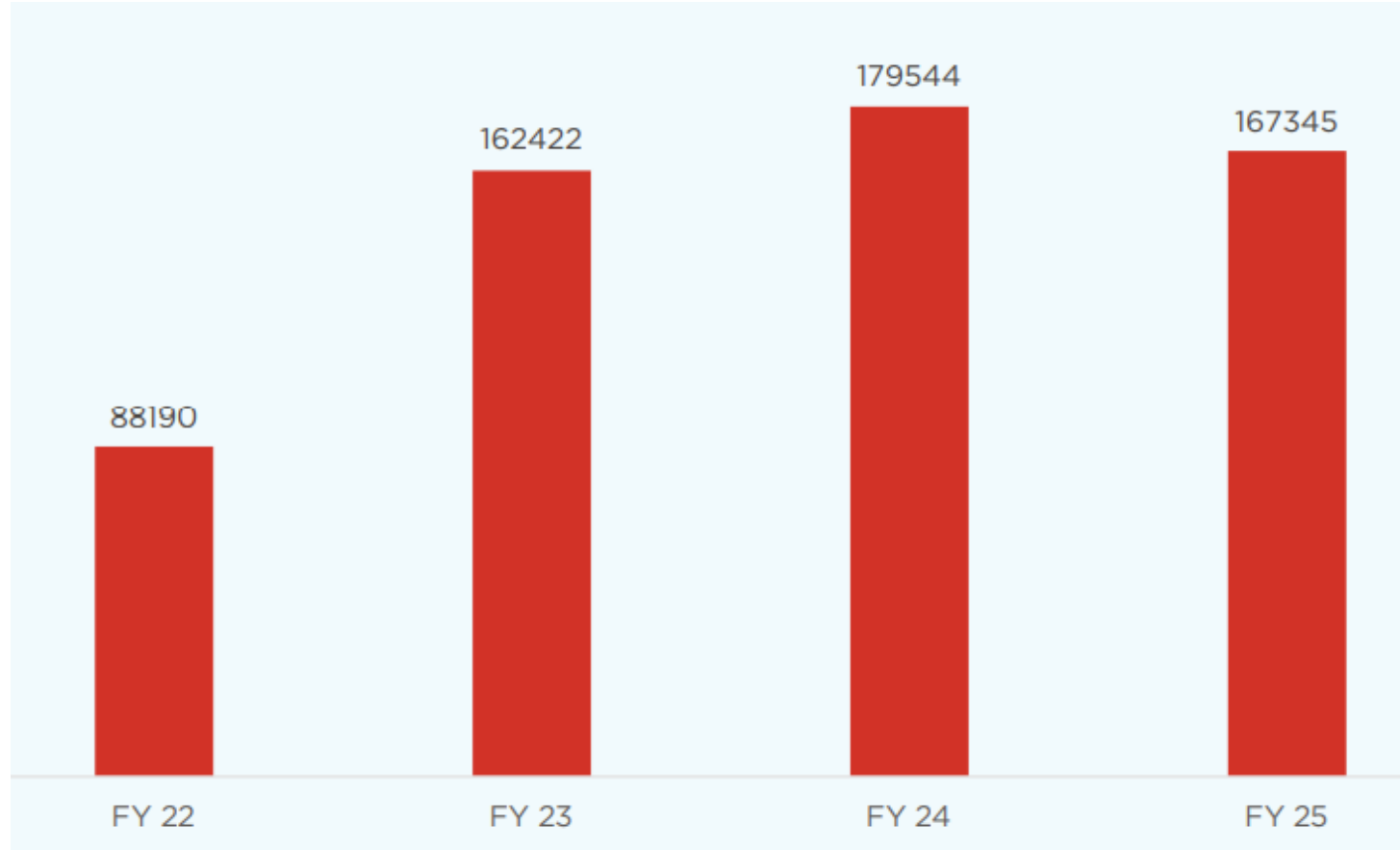


एनएमपी के तहत मुद्राकरण मूल्य के हिसाब से क्षेत्रों का हिस्सा



मुद्रिकरण पाइपलाइन का वर्ष-वार मूल्य

करोड़ रुपये में



रेलवे संपत्तियों के मुद्रिकरण की योजना

रेलवे की संपत्ति का मुद्र्रीकरण किया जाएगा

Key assets for monetisation over FY22-25 (% of Potential Asset Base)

Railway stations	400 Nos. (5.5% of stations)
Passenger trains	90 Nos. (5% of total trains)
Railway track	1 route of -1,400 km (2% of network)
Konkan Railways	741 km
Hill Railways	4 Nos. , 244 km route
Railway owned Good-sheds	265 Nos. (21% of total good sheds)
DFC track and allied infrastructure	673 km (20% of total DFC network)
Others-Railway colonies and stadiums	15 Railway stadiums & selected Railway Colonies

वर्षवार योजना

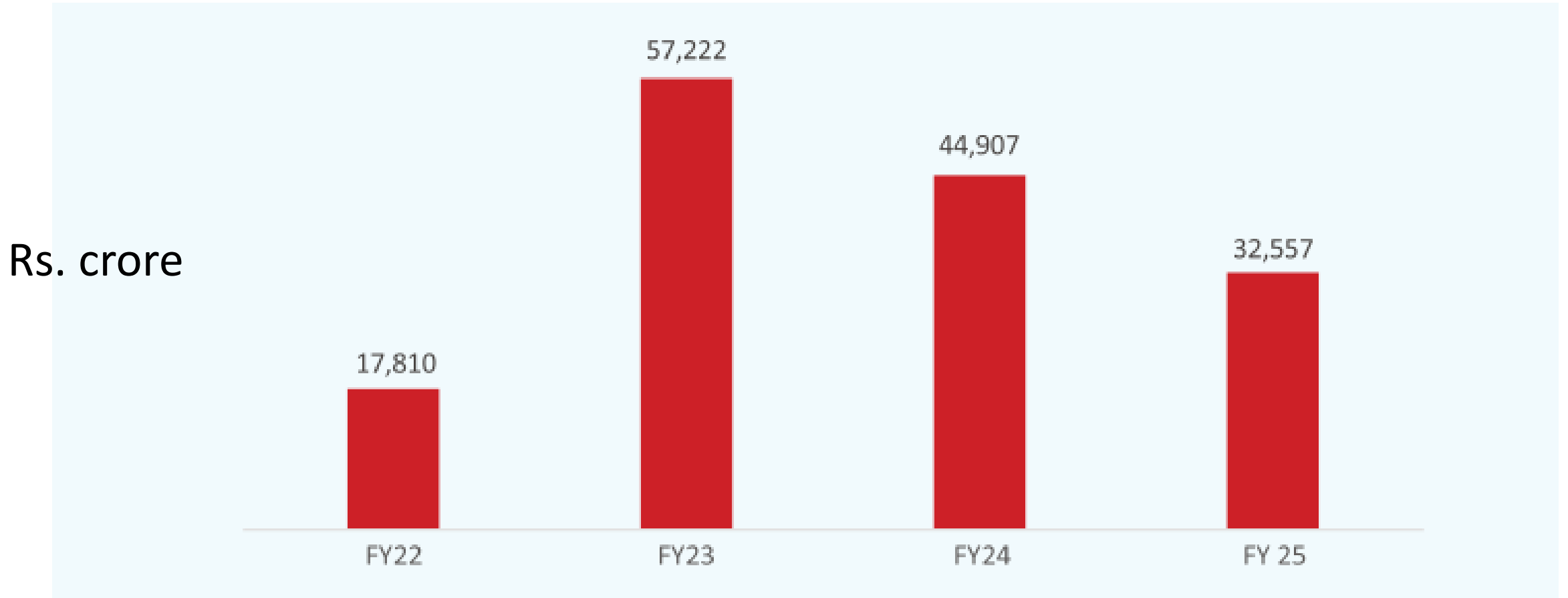
S.No.	Asset type	FY22	FY23	FY24	FY25	Total
1	Railway station development	40 stations	120 stations	120 stations	120 stations	400 stations
2	Passenger train operations (PTO)	—	30 trains	30 trains	30 trains	90 trains
3	Track - OHE InvIT	—	1,400 km	—	—	1,400 km
4	Good Sheds	—	75 nos.	100 nos.	90nos.	265 nos.
5	Konkan Railway	—	—	741 km	—	741 km
6	Hill Railways	2 nos.	2 nos.	—	—	4 nos.
7	Dedicated Freight Corridor	—	—	337 km	337 km	673 km
8	Railway Stadiums	3 nos.	5 nos.	5 nos.	2 nos.	15 stadiums
9	Railway Colonies	—	—	—	—	Numbers not provided

मुद्र्रीकरण से अपेक्षित धन, करोड़ रुपये

S.No.	Asset type	FY22	FY23	FY24	FY25	Total
1	Railway station development	17,000	29,325	17,575	12,350	76,250
2	Passenger train operations	—	7,002	7,212	7,428	21,642
3	Track - OHE InvIT	—	18,700	—	—	18,700
4	Good Sheds	—	1,575	2,100	1,890	5,565
5	Konkan Railway	—	—	7,281	—	7,281
6	Hill Railways	460	170	—	—	630
7	Dedicated Freight Corridor	—	—	10,089	10,089	20,178
8	Railway Colonies redevelopment	350	450	650	800	2,250
TOTAL		17,810	57,222	44,907	32,557	1,52,496

संपत्ति के मुद्र्रीकरण का वार्षिक चरण

The figure below depicts the annual phasing of the assets by total value generated.



स्टेशन पुनर्विकास कार्यक्रम

Salient features and key locations

Railway station development



Nodal institutions to drive monetisation – IRSDC/ RLDA



Procurement for 10 stations initiated (*refer list on the right*)
Bids for 40 stations in 2022



Model Concession Agreements developed; Typically DBFOT



Longer tenure – 50 to 99 year concessions



Station estate development rights; Flexibility on end-use



Revenue – Annual concession fee + fixed upfront premium



1 – New Delhi



2 – Mumbai (CSMT)



3 – Nagpur



4 – Amritsar



5 – Tirupati



6 – Dehradun



7 – Gwalior



8 – Sabarmati



9 – Nellore



10 – Puducherry

स्टेशन पुनर्विकास कार्यक्रम

- मुद्र्रीकरण के लिए प्रस्तावित रेलवे स्टेशनों की संख्या भारत सरकार के रेलवे स्टेशन पुनर्विकास कार्यक्रम के आधार पर निकाली गई है, जिसमें रेल मंत्रालय द्वारा पहचाने गए 400 रेलवे स्टेशनों के पुनर्विकास की परिकल्पना की गई है ।
- वाणिज्यिक क्षमता और विकास के संभावित स्तर के आधार पर रेलवे स्टेशनों को तीन श्रेणियों (टियर 1: 50 स्टेशन, टियर 2: 100 स्टेशन और टियर 3: 250 स्टेशन) में विभाजित किया गया है।

निजी यात्री ट्रेन संचालन परियोजना

Salient features and clusters in the Private Passenger Train Operations project

Private Passenger Trains Operations (PTO)



Anchored by Indian Railway



RFQ invited for 12 Clusters comprising 109 OD pair of routes through introduction of 151 modern Trains to increase high quality trains operated on the network



Concession Agreements developed; Typically DBFO



Long term PPP concession ~ 35 years



Right to determine and collect market linked fares; Access to Indian Railways' maintenance infrastructure



Rationalised track access charges + Revenue share

Clusters in the current batch of projects

SI No.	Cluster Name
--------	--------------

1	Mumbai 1
---	----------

2	Mumbai 2
---	----------

3	Delhi 1
---	---------

4	Delhi 2
---	---------

5	Chandigarh
---	------------

6	Howrah
---	--------

7	Patna
---	-------

8	Prayagraj
---	-----------

9	Secunderabad
---	--------------

10	Jaipur
----	--------

11	Chennai
----	---------

12	Bengaluru
----	-----------

ट्रैक, सिग्नलिंग और ओवरहेड उपकरण (ट्रैक ओएचई) InvIT

- इसका उद्देश्य है, मौजूदा रेलवे बुनियादी ढांचे यानी ट्रैक, सिग्नलिंग, ओएचई आदि को प्रस्तावित रेलवे मार्गों पर इकट्ठे मुद्रिकृत करना।
- इन रेलवे बुनियादी ढांचे की संपत्तियों का वर्तमान में भारतीय रेल द्वारा उपयोग किया जाता है, जिसमें निकट भविष्य में निजी क्षेत्र के ऑपरेटरों के भी शामिल होने की संभावना है।
- एनएमपी के तहत एक प्रमुख ओ-डी मार्ग के मुद्रिकरण की परिकल्पना एक पायलट परियोजना के रूप में की गई है, जो अन्य लाभदायक मार्गों के लिए रूपरेखा देने का काम करेगी।

निजी फ्रेट टर्मिनल (पीएफटी)

एनआरपी 2020 के डाफ्ट के अनुसार, भारतीय रेलवे का 1,246 माल शेडों पर स्वामित्व है जिनका वो प्रबंधन करता है। यह अंदाज है कि प्रमुख स्थानों में (विशेषकर प्रमुख शहरी केंद्रों में और उसके आसपास के इलाकों में) कुल 265 माल शेडों को (यानि कुल माल शेड का 21%) मुद्रिकृत किया जा सकता है। ये सब माल शेडों के निजी फ्रेट टर्मिनल के रूप में विकास और उसके रखरखाव के लिए निजी क्षेत्र की भागीदारी को आमंत्रित करके किया जाएगा।

ट्रैक और सम्बंधित बुनियादी ढांचा

DFCCIL का समर्पित फ्रेट कॉरिडोर

- वर्तमान DFCCIL कैपेक्स योजनाओं के अनुसार, यह अनुमान लगाया गया है कि DFCCIL कॉरिडोर (PPP को छोड़कर) का 2,843 किलोमीटर जून 2022 तक पूरी तरह से चालू हो जाएगा। एक बार पूरी तरह से चालू होने के बाद, यह माना जाता है कि DFCCIL वित्त वर्ष 2024 से ~ 673 किमी ट्रैक का मुद्रीकरण करेगा (या तो निजी खिलाड़ियों को TOT जैसी रियायतें दी जाएंगी या फिर ट्रैक एक्सेस चार्ज के रूप में InvIT लेनदेन के माध्यम से)।
- भूमि को छोड़कर दो डीएफसी की परियोजना लागत: 95,000 करोड़ रुपये

अन्य संपत्तियां: कोंकण रेलवे, हिल रेलवे, रेलवे स्टेडियम और कॉलोनियां

मुद्रीकरण के लिए प्रस्तावित विशिष्ट संपत्तियों को निम्नलिखित कारणों के आधार पर चुना गया है:

- (i) मार्गों की लाभदायकता,
- (ii) सेवा पेशकशों की एक श्रृंखला को बढ़ाने की क्षमता (पहाड़ी रेलवे नेटवर्क से जुड़ी पर्यटन क्षमता),
- (iii) बेहतर ओ एंड एम मानकों और खेल स्टेडियमों के उपयोग की संभावना ।