

भारतीय रेलवे का आदर्श लक्ष्य

किफ़ायती कीमत पर सुरक्षित, तेज़ ट्रेन सेवाएं

भारतीय रेलवे की दशा



अब रेलवे हमारे देश के परिवहन का एक प्रमुख साधन नहीं है

रेलवे का हिस्सा

माल: 84% (1950) 28% (2020) बन गया

यात्री: 79% (1950) 12% (2020) हो गए

औसत गति

माल ढुलाई सेवाएं: 25 किमी प्रति घंटे जबकि चीन में 200-300 किमी प्रति घंटे

यात्री सेवा: 50 किमी प्रति घंटे जबकि चीन में 400 किमी प्रति घंटे

अब रेलवे हमारे देश के परिवहन का एक प्रमुख साधन नहीं है

यातायात संतृप्ति

* 20% नेटवर्क में 55% ट्रैफिक

*कुछ मार्ग 100-150% उपयोग

आवश्यक है

नेटवर्क का विस्तार

दोहरीकरण / चारगुना बनाना

डेडिकेटेड फ्रेट / पैसेंजर लाइन्स



अब रेलवे हमारे देश के परिवहन का एक प्रमुख साधन नहीं है

मौजूदा बुनियादी ढांचे की सुरक्षा

ट्रैक: 4500 किमी हर साल नवीकरणीय (11000 किमी बकाया- पटरी से उतरने/दुर्घटना का कारण बन सकता है)

सिग्नल: 200 स्टेशन सिग्नल हर साल नवीकरणीय (100 स्टेशन सिग्नल बकाया)

पुल नवीनीकरण होना बाकी

के लिए राष्ट्रीय रेल संरक्षण कोष (आरआरएसके) : एक लाख करोड़ - अमल में नहीं लाया गया

सीएजी रिपोर्ट में 1.14 लाख करोड़ की संपत्ति के नवीनीकरण की परिकल्पना की गई है



रेलवे को परिवहन का प्रमुख माध्यम बनाना - राष्ट्रीय हित

वित्तीय लागत

रेल की इकाई लागत सड़क की तुलना में कम:

परिवहन: ₹.2 प्रति एनटीकिमी

यात्री: ₹.1.6 प्रति यात्री.किमी

ऊर्जा की खपत माल ढुलाई:

रेलवे में 75% से 90% कम

यात्री यातायात: रेलवे में 21% कम



रेलवे को परिवहन का प्रमुख माध्यम बनाना – राष्ट्रीय हित

पर्यावरणीय प्रभाव

Emission of CO2	Freight	Passenger
RAIL	28 gm/ NTkm	17gm/ pass.km
ROAD	64 gm/ NTkm	84 gm/ pass.km

दुर्घटना लागत

माल परिवहन के लिए सड़क दुर्घटना लागत, रेल दुर्घटना से **8 गुना अधिक** है
यात्री परिवहन के लिए सड़क दुर्घटना लागत, रेल दुर्घटना से **45 गुना अधिक** है

सामाजिक लागत

शहरी आबादी को कम करने के लिए उपनगरीय किराए काफी कम हैं

योजनाओं की कोई कमी नहीं



12वीं पंचवर्षीय योजना पूर्व-बंद, योजना आयोग परित्यक्त



राष्ट्रीय परिवहन विकास नीति समिति (एनटीडीपीसी) 2012-2032

रेलवे के फ्रेट शेयर को 50% तक बढ़ाने के लिए
यात्रियों की मांगों को पूरा किया जाए

माल की औसत गति 50 किमी/घंटा तक
यात्री की औसत गति 80 किमी प्रति घंटा तक

आवश्यक निवेश ₹35.30 लाख करोड़

एनटीडीपीसी योजना पूरी तरह से छोड़ी गई



नई पंचवर्षीय योजना 8.56 लाख करोड़ 2015 - 2020

लेकिन इन पांच वर्षों में रु. 8.56 लाख करोड़ की योजना में से केवल रु. 5.86 लाख करोड़ खर्च किए गए थे, योजना का सिर्फ 68% कवर किया गया था।

Year	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2019-20
Actuals Rs in Crores	93519	109934	101985	133376	148064

वर्ष 2019 में वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारामन ने 12 वर्ष, 2018 – 2030 के लिए 50 लाख करोड़ की योजना की घोषणा की।

इस योजना को छोड़ दिया गया।



राष्ट्रीय बुनियादी ढांचा पाइपलाइन (एनआईपी) 2019 - 2025

रेलवे की योजना 102 लाख करोड़ में से 13.69 लाख करोड़ रुपये की है

चूंकि रेलवे की ग्रीन फील्ड परियोजनाओं के लिए निजी निवेश को अमल में नहीं लाया गया था, एनआईपी ने इस फंड का 87 फीसदी यानी 11.90 लाख करोड़ रुपये सामान्य बजट समर्थन द्वारा निवेश करने की परिकल्पना की थी। **लेकिन वास्तविक बजटीय समर्थन केवल 29% है, यानी 87% से कम प्रतिबद्धता।**

Year	2019-20	2020-21	2021-22	Three Years TOTAL
Plan on NIP	1,33,232	2,62,510	3,09,360	705102
87%of NIP	1,15,911	2,28,383	2,69,143	613437
Budgetary Support	68104	29000(Revised) (70250(BE))	1,07,000	204104

राष्ट्रीय रेल योजना (एनआरपी) 2021- 2051

इस 30 वर्षीय योजना की घोषणा बजट के दौरान की गई थी, जो एनआईपी को ओवरलैप करती है, जिसमें निम्नलिखित उद्देश्यों के लिए आवश्यक 38.5 लाख करोड़ की परिकल्पना की गई है,

- *निवेश के स्रोत पर चर्चा नहीं की गई
- *बजट समर्थन को छोड़ा जाएगा
- *लागत में 30% की कमी के साथ रेलवे के मालभाड़ा हिस्से को 45% तक बढ़ाने के लिए
- *यात्री मांगों को पूरी तरह से पूरा करें

- *माल की औसत गति 50 किमी प्रति घंटा
- *यात्री सेवाओं की गति 160 किमी प्रति घंटा

आवश्यक निवेश ₹38.5 लाख करोड़

राष्ट्रीय संपत्ति मुद्रिकरण पाइपलाइन 2021- 2025

111 लाख करोड़ के एनआईपी का 5.4% एसेट मोनेटाइजेशन यानी 6 लाख करोड़ रुपये जुटाए जाएंगे।

संपत्ति मुद्रिकरण का 25%, यानी 1,52,496 करोड़ रेलवे से आएगा।

1.52 लाख करोड़ का 50% यानी 76250 करोड़, 400 रेलवे स्टेशन से आएगा।

1.52 लाख करोड़ में से 12% यानी 18000 करोड़ ,90 ट्रेनों के निजी संचालन से आएगा।

राष्ट्रीय रेल योजना का क्या हुआ?!

रेलवे स्टेशन विकास

रेलवे स्टेशन विकास- 400 स्टेशन – 50 स्टेशन – 27 स्टेशन

अभी तक केवल दो स्टेशन, हबीब गंज (रानी कमलापति स्टेशन) पश्चिम रेलवे और गांधीनगर प्राइवेट द्वारा लिए गए हैं।

संसद में मंत्री का जवाब, कि रेलवे स्टेशनों के मुद्रीकरण से राजस्व का अनुमान लगाना मुश्किल है।

इसलिए ₹.76250 करोड़ संपत्ति मुद्रीकरण का 50% अनिश्चित है।



निजी ट्रेन संचालन की स्थिति

12 क्लस्टर में 109 मार्गों पर 151 ट्रेनें।

अदानी, जीएमआर सहित 16 कंपनियों ने बोली-पूर्व चर्चाओं में भाग लिया और “कोई राजस्व हिस्सेदारी नहीं चाहती थी।

अंत में केवल 3 समूहों के लिए दो बोलीदाता

मुंबई 2: आईआरसीटीसी

दिल्ली 1. : आईआरसीटीसी और मेगा इंजीनियरिंग

दिल्ली 2 : आईआरसीटीसी और मेगा इंजीनियरिंग (केवल 0.54% राजस्व हिस्सेदारी के लिए बोली)

संसद की उत्तर: निविदाओं को खारिज कर दिया गया है (रद्द)

अब कहते हैं चार साल में 90 ट्रेनें, क्या है वजह? 150 का 60%?!!

संपत्ति मुद्राकरण का 12% भाग्य संकट में है।

नतीजतन

बुनियादी ढांचा निवेश भुखमरी जारी है

बीएयू – मेगा घोषणाओं के बावजूद हमेशा की तरह व्यवसाय



भविष्य की मांगें पूरी नहीं की जा सकतीं

फ्रेट (माल की ढुलाई) 1162 मिलियन टन प्रति वर्ष से 6885 मिलियन टन प्रति वर्ष 30% कम लागत के साथ।



रेलवे का निजीकरण

एनआईपी: 2025 तक 500 ट्रेनें, 80 स्टेशन और 30% मालगाड़ियां

NRP: 2031 भारतीय रेल कोई मालगाड़ियाँ नहीं चलाएगा, भारतीय रेल लाभदायक यात्री ट्रेनें नहीं चलाएगा

जून 2022 से डीएफसी वेस्ट/ईस्ट, 55% मालगाड़ियां प्राइवेट-प्लम में जाएंगी

माल और यात्री सेवाओं के निजीकरण का मतलब सस्ती दर पर नहीं है।



अन्य निजीकरण

CONCOR, IRCTC.....



परिणाम

गति नहीं बढ़ेगी,
रेलवे का हिस्सा नहीं बढ़ेगा,
भविष्य की मांगें पूरी नहीं होंगी,
सुरक्षा संकट में,
हमेशा की तरह व्यवसाय
सस्ती कीमत पर तेज, सुरक्षित ट्रेनों का मुख्य उद्देश्य विफल हो गया है।

कोई विकास नहीं, केवल विनाश



सरकार को बुनियादी ढांचे में सुधार के लिए निवेश करना चाहिए

कोई अन्य विकल्प नहीं

