**भारत सरकार**

**रेल मंत्रालय**

**राज्‍य सभा**

**28.12.2018 के**

**अतारांकित प्रश्‍न सं. 1912 का उत्‍तर**

**गैर-प्रतिस्पर्धी मालभाड़ा दरें**

**1912. श्रीमती वानसुक साइमः**

**क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः**

(क) क्या रेलवे की मालभाड़ा दरें पहले ही अनेक वस्तुओं के लिए परिवहन की अन्य पद्धतियों से कहीं ज्यादा हैं जिससे इसे ऑटोमोबाइल और फास्ट मूविंग कंज्यूमर गुड्स (एफएमसीजी) बाजारों से हाथ धोना पड़ रहा है जोकि सड़कमार्ग को वरीयता दे रहे हैं;

(ख) क्या कुल मालभाड़ा यातायात में रेलवे का हिस्सा 1950-51 में 83 प्रतिशत से कम होकर 2011-12 में 30 प्रतिशत हो गया है और वह थोक वस्तुओं तथा कोयला परिवहन पर अत्यधिक निर्भरता तक सीमित हो गया है; और

(ग) क्या नीति आयोग ने 2016 में नोट किया है कि रेलवे ने अपने मालभाड़ा व्यापार से होने वाले लाभ को यात्री भाड़े में होने वाले घाटे के लिए प्रति सहायता देने में उपयोग किया है जिससे मालभाड़ा प्रशुल्क में वृद्धि हुई है?

**उत्‍तर**

**रेल मंत्रालय में राज्‍य मंत्री (श्री राजेन गोहांई)**

1. भारतीय रेल की मालभाड़ा दरों को एक स्थिर संरचना के रूप में स्‍पष्‍टतया अधिसूचित किया जाता है, जो परिवहन किए जाने वाले पण्‍यों के वर्गीकरण, अत्‍यावश्‍यक पण्‍यों के सामाजिक प्रभाव और इसकी गमन दूरी पर आधारित होती हैं। चूंकि परिवहन के अन्‍य माध्‍यमों (जैसे सड़क मार्ग) में प्रचलित दर संरचना बाजार संचालित होती है, अत: इसकी तुलना रेलवे की मालभाड़ा दर संरचना के साथ करना न तो सटीक माना जाता है और न ही अर्थपूर्ण।
2. 2010 में पूर्ववर्ती योजना आयोग के लिए राइट्स द्वारा किए गए संपूर्ण परिवहन प्रणाली के अध्‍ययन से यह अनुमान लगाया गया था कि रेलवे का हिस्‍सा अंतर-क्षेत्रीय माल यातायात में 1951 में 89% से घटकर 2007-08 में 30% रह गया। भारतीय रेल द्वारा माल यातायात का बड़ा हिस्‍सा थोक पण्‍यों का है, जिसमें कोयले का 48% , लोहे का 12%, और सीमेंट का 9% शामिल है।
3. जी हां। इसे रेल बजट 2016-17 के संबंध में नीति आयोग की रिपोर्ट में शामिल किया गया था।

\*\*\*\*\*\*\*