



புதிய மெட்ரோ ரயில் கொள்கைக்கு மத்திய அமைச்சரவை ஒப்புதல்; நகர்ப்புற மேம்பாடு, செலவுக் குறைப்பு மற்றும் பலவகை போக்குவரத்து ஒருங்கிணைப்பு ஆகியவற்றில் கவனம் செலுத்துதல் தனியார் முதலீடுகளுக்கு மிகப்பெரிய வாய்ப்பை அளிக்கிறது கொள்கை: மத்திய நிதியுதவியைப் பெறுவதற்கு அரசு - தனியார் பங்களிப்பு வழிமுறை கட்டாயம்

Posted On: 16 AUG 2017 4:20PM by PIB Chennai

பிரதமர் திரு.நரேந்திர மோடி தலைமையில் நடைபெற்ற மத்திய அமைச்சரவைக் கூட்டத்தில், புதிய மெட்ரோ ரயில் கொள்கைக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டது. பெரும்பாலான நகரங்களில், மெட்ரோ ரயிலுக்கான தேவை அதிகரித்து வருவதால், அதனை நிறைவேற்றும் வகையிலும், பொறுப்புள்ள வகையிலும், மெட்ரோ ரயில் சேவையை அளிக்க இந்தக் கொள்கை வழிவகை செய்கிறது.

இந்தக் கொள்கையில், புதிய மெட்ரோ ரயில் திட்டங்களுக்கு மத்திய அரசின் நிதியுதவியைப் பெற வேண்டுமானால், அரசு - தனியார் பங்களிப்பு அவசியமாக்கப்பட்டுள்ளது. இதனால், மெட்ரோ ரயில் இயக்கத்தின் பல்வேறு பகுதிகளிலும் தனியார் முதலீடுகளுக்கு மிகப்பெரும் வாய்ப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. அதிக முதலீடுகளுடன் உயர் திறன் கொண்ட மெட்ரோ ரயில் திட்டங்களின் தேவையை நிறைவு செய்வதற்காக, மெட்ரோ ரயில் திட்டங்களுக்கு தனியார் முதலீடு மற்றும் பிற புதிய வடிவிலான நிதியளிப்பு முறைகள் கட்டாயமாக்கப்பட்டுள்ளது.

“மத்திய அரசின் நிதியுதவியைக் கோருவதற்காக அனைத்து மெட்ரோ ரயில் திட்டங்களுக்கும் மெட்ரோ ரயிலின் முழுமையான பணிகள் அல்லது சில தனித்துவமான பிரிவுகளுக்கு (தானியங்கி கட்டண வசூல், செயல்பாடுகள் மற்றும் சேவைகள் பராமரிப்பு போன்றவைகள்) தனியார் பங்களிப்பு கட்டாயம்,” என்று கொள்கையில் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. தனியாரின் ஆதாரங்கள், நிபுணத்துவம் மற்றும் தொழில்முனைவோர் திறனை பயன்படுத்திக் கொள்ளும் வகையில் இந்த நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டுள்ளது.

தற்போது, மெட்ரோ ரயில் நிலையங்களிலிருந்து மக்கள் சென்றுசேர வேண்டிய பகுதிகளுக்கு செல்ல போதிய போக்குவரத்து வசதி இல்லாத நிலை மற்றும் சில நேரங்களில் முற்றிலும் போக்குவரத்து வசதி இல்லாத நிலையே நீடிக்கிறது. எனவே, புதிய கொள்கையில், மெட்ரோ ரயில் நிலையங்களிலிருந்து எந்தத் திசையிலும் 5 கிலோமீட்டர் தொலைவுக்கு மக்கள் தங்களது பகுதிகளுக்கு சென்றுசேரும் வகையில், போக்குவரத்து வசதிகள், மோட்டார் இல்லாத போக்குவரத்து வசதிகளான நடைபாதை மற்றும் சைக்கிளில் செல்வதற்கான பாதைகள் மற்றும் மாற்றுத்திறனாளிகளுக்கான போக்குவரத்து வசதிகளை அறிமுகப்படுத்துதல் போன்றவை ஏற்படுத்தப்படும் என்று மாநில அரசுகள் உறுதியளிக்க வேண்டும். புதிய மெட்ரோ ரயில் திட்டங்களுக்கு கோரிக்கை விடுக்கும் மாநிலங்கள், கோரிக்கைகள் மற்றும் அந்த சேவைகளுக்காக ஏற்படுத்த உள்ள முதலீட்டு வாய்ப்புகள் ஆகியவை குறித்து திட்ட அறிக்கையில் குறிப்பிட வேண்டியது கட்டாயம்.

பொதுமக்கள் போக்குவரத்துக்கு குறைந்த செலவிலான போக்குவரத்து முறைகளை தேர்வுசெய்வதை உறுதிப்படுத்துவதற்காக, புதிய கொள்கையில், மாற்று வழிமுறைகள் ஆய்வு, மற்ற மக்கள் போக்குவரத்து வழிகளான பேருந்து விரைவு போக்குவரத்து அமைப்பு (Bus Rapid Transit System), இலகுவாக ரயில் போக்குவரத்து, டிராம் பாதைகள், மெட்ரோ ரயில், பிராந்திய ரயில் ஆகியவற்றை மதிப்பீடு செய்வது கட்டாயமாக்கப்பட்டுள்ளது. தேவை, திறன், செலவு, எளிதில் செயல்படுத்துவது ஆகியவற்றின் அடிப்படையில், இந்த மதிப்பீடு செய்யப்படும். திறனை அதிக அளவில் பயன்படுத்தும் வகையில், பல்வகை போக்குவரத்து ஒருங்கிணைப்பை உறுதிப்படுத்த, நகரங்களுக்கான விரிவான இடம்பெயர்வதற்கான திட்டங்களை (Comprehensive Mobility Plans) வகுப்பதற்காக நகர்ப்புற பெருநகர போக்குவரத்து ஆணையத்தை (Urban Metropolitan Transport Authority) அமைப்பது கட்டாயமாக்கப்பட்டுள்ளது.

புதிய மெட்ரோ ரயில் திட்டங்களுக்கு கடுமையான மதிப்பீடுகளை மேற்கொள்ள புதிய மெட்ரோ ரயில் கொள்கை வழிவகை செய்கிறது. மேலும், சுதந்திரமான மூன்றாவது நபர் மதிப்பீடு செய்யப்படும். இந்த விவகாரத்தில், நகர்ப்புற போக்குவரத்து கல்வி நிறுவனம் மற்றும் பிற உயர்திறன் மையங்கள் போன்ற அரசு அமைப்புகளின் திறன்கள், தேவைக்கு ஏற்ப பயன்படுத்திக் கொள்ளப்படும்.

மெட்ரோ ரயில் திட்டங்களால் ஏற்படும் சமூக, பொருளாதார மற்றும் சுற்றுச்சூழல் பயன்களைக் கருத்தில் கொண்டு, இந்தக் கொள்கையானது, தற்போது பின்பற்றப்படும் முதலீடுகளுக்கு நிதி அடிப்படையில் கிடைக்கும் பலன்களான 8% (Financial Internal Rate of Return of 8%) என்ற மதிப்பீட்டிலிருந்து பொருளாதார அடிப்படையில் கிடைக்கும் பலன்களான 14% (Economic Internal Rate of Return of 14%) என்ற வகையில் மாற்றியமைக்கப்படும். இது சர்வதேச அளவில் பின்பற்றப்படும் நடைமுறைகளின்படி, புதிய திட்டங்களுக்கு ஒப்புதல் அளிக்க பின்பற்றப்படும்.

நகர்ப்புற பொதுமக்கள் போக்குவரத்து திட்டங்களை, நகர்ப்புற போக்குவரத்து திட்டங்களாக மட்டும் பார்க்கக் கூடாது. ஆனால், நகர்ப்புறத்தை மாற்றியமைக்கும் திட்டங்களாக இருக்க வேண்டும். மெட்ரோ முனையங்களுடன் மக்கள் மிகுந்த நகர்ப்புற வளர்ச்சியையும், நகர்ப்புறத்துக்கு ஏற்ற வகையில் இருப்பதை ஊக்குவிக்கவும், போக்குவரத்து அடிப்படையிலான வளர்ச்சியை புதிய கொள்கை கட்டாயமாக்குகிறது. ஏனெனில், போக்குவரத்து அடிப்படையிலான வளர்ச்சி என்பது, போக்குவரத்து தொலைவைக் குறைப்பதோடு, நகர்ப்புறப் பகுதிகளில் நிலத்தை சிறப்பாக பயன்படுத்திக் கொள்ள வழிவகை செய்கிறது. இந்தக் கொள்கையின் கீழ், மெட்ரோ ரயில் திட்டங்களுக்கு நிதிக்கான ஆதாரங்களைப் பயன்படுத்த மதிப்பு அடிப்படையிலான நிதி முறைகள் (Value Capture Financing tools) போன்ற புதுமையான வழிமுறைகளை மாநிலங்கள் பின்பற்ற வேண்டும். இதன்படி, ரயில் எஸ்டேட்களுக்கான பெட்டர்மன்ட் வரியின் மூலம், சொத்துக்களின் மதிப்பு அதிகரிக்கப்படும். மேலும், மெட்ரோ ரயில் திட்டங்களுக்காக தொழில் பத்திரங்களை (corporate bonds) வெளியிடுவதன் மூலம், குறைந்த செலவிலான கடன் மூலதனத்தை மாநிலங்கள் பெற வேண்டும்.

மெட்ரோ ரயில் திட்டங்களுக்கான நிதி வாய்ப்புகளை உறுதிப்படுத்துவதற்காக, புதிய மெட்ரோ ரயில் கொள்கையின்படி, ரயில் நிலையங்கள் மற்றும் பிற நகர்ப்பகுதி நிலங்களில் வர்த்தக/சொத்து மேம்பாட்டுக்காக மேற்கொள்ளப்படும் நடவடிக்கைகள், மற்றும் விளம்பரங்கள், இடங்களை வாடகைக்கு விடுதல் போன்ற கட்டணம் இல்லாத வருவாயை அதிக அளவில் ஈட்டுவதற்காக முழு ஆதரவுடன் மேற்கொள்ளப்படும் நடவடிக்கைகளை திட்ட அறிக்கையில் மாநிலங்கள் தெளிவாக குறிப்பிட வேண்டும். மேலும், தேவையான அனைத்து அனுமதிகள் மற்றும் ஒப்புதல்கள் பெறப்படும் என்று மாநிலங்கள் உறுதியளிக்க வேண்டும்.

புதிய கொள்கையில், விதிகள் மற்றும் ஒழுங்குமுறைகளை உருவாக்கவும், குறிப்பிட்ட கால இடைவெளியில் கட்டணத்தை மாற்றியமைப்பதற்காக நிலையான கட்டண நிர்ணய ஆணையத்தை அமைக்கவும் மாநிலங்களுக்கு அதிகாரம் வழங்கப்படுகிறது. மெட்ரோ ரயில் திட்டங்களுக்கான மத்திய அரசின் நிதியுதவியைப் பெறுவதற்காக மூன்று வழிகளில் ஏதாவது ஒன்றை மாநிலங்கள் பயன்படுத்திக் கொள்ளலாம். அதாவது, மத்திய நிதியமைச்சகத்தின் Viability Gap Funding scheme-ன் கீழ், மத்திய அரசின் நிதியுதவியுடன் அரசு மற்றும் தனியார் கூட்டமைப்புடன் பணிகளை மேற்கொள்வது, இந்திய அரசின் நிதியுதவியைப் பெறுவது, இதில், திட்ட செலவில் 10 சதவீதத் தொகை, மத்திய அரசின் நிதியுதவியாக மிகப்பெரிய தொகையாக வழங்கப்படும். மூன்றாவதாக, மத்திய, மாநில அரசுகளின் பங்குத்தொகையை 50:50 என்ற அளவில் பகிர்ந்துகொள்வது. மேற்கண்ட அனைத்து வழிமுறைகளிலும், தனியார் பங்களிப்பு கட்டாயமாக்கப்பட்டுள்ளது.

புதிய கொள்கையின்படி, மெட்ரோ சேவைகள் செயல்பாடுகள் மற்றும் பராமரிப்பில் தனியார் துறையின் பங்களிப்பு பல்வேறு வழிகளில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. அதாவது:

- 1. செலவு மற்றும் கட்டண ஒப்பந்தம்:** மெட்ரோ ரயில் அமைப்பில் செயல்பாடுகள் மற்றும் பராமரிப்புக்காக தனியார் நிறுவனங்களுக்கு மாதாந்திர/ஆண்டு அடிப்படையில் கட்டணம் செலுத்தப்படும். சேவையின் தரத்தின் அடிப்படையில், நிலையானதாகவும், மாறுபட்டதாகவும் இருக்கலாம். செயல்பாடுகள் மற்றும் வருவாய் இடர்பாடுகளை உரிமையாளரே ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டும்.
- 2. மொத்த செலவு ஒப்பந்தம்:** ஒப்பந்த காலம் முழுமைக்குமாக குறிப்பிட்ட தொகையை தனியார் நிறுவனங்களுக்கு வழங்க வேண்டும். செயல்பாடுகள் மற்றும் பராமரிப்புக்கான இடர்பாடுகளை தனியார் நிறுவனங்களே ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டும். எனினும், வருவாய் இடர்பாடுகளை உரிமையாளர் ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டும்.
- 3. நிகர செலவு ஒப்பந்தம்:** தனியார் நிறுவனங்கள் அளிக்கும் சேவையின் மூலம் கிடைக்கும் வருவாய் முழுவதையும் தனியார் நிறுவனங்களே வசூலித்துக் கொள்ளலாம். செயல்பாடுகள் மற்றும் பராமரிப்பு செலவைவிட, குறைவான வருவாய் கிடைத்தால், கூடுதல் செலவை உரிமையாளர் ஈடுகட்ட வேண்டும்.

தற்போது, 8 நகரங்களில் ஒட்டுமொத்தமாக 370 கிலோமீட்டர்கள் தொலைவுக்கு மெட்ரோ ரயில் திட்டங்கள் செயல்பாட்டில் உள்ளன. அதாவது, டெல்லி (217 கிலோமீட்டர்கள்), பெங்களூரு (42.30 கிலோமீட்டர்கள்), கொல்கத்தா (27.39 கிலோமீட்டர்கள்), சென்னை (27.36 கிலோமீட்டர்கள்), கொச்சி (13.30 கிலோமீட்டர்கள்), மும்பை (மெட்ரோ பாதை 1 - 11.40 கிலோமீட்டர், மோனோ ரயில் முதல் கட்டம் 1 - 9.0 கிலோமீட்டர்), ஜெய்ப்பூர் - 9 கிலோமீட்டர்கள் மற்றும் குருகிராம் (உயர்மட்ட மெட்ரோ - 1.60 கிலோமீட்டர்).

மேலே குறிப்பிட்ட 8 நகரங்கள் உள்பட 13 நகரங்களில் ஒட்டுமொத்தமாக 537 கிலோமீட்டர் தொலைவுக்கான மெட்ரோ ரயில் திட்டப் பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன. மெட்ரோ ரயில் சேவைகள் வர உள்ள புதிய நகரங்கள்: ஹைதராபாத் (71 கிலோமீட்டர்கள்), நாக்பூர் (38 கிலோமீட்டர்கள்), அகமதாபாத் (36 கிலோமீட்டர்கள்), புனே (31.25 கிலோமீட்டர்கள்) மற்றும் லக்னோ (23 கிலோமீட்டர்கள்).

10 புதிய நகரங்கள் உள்பட 13 நகரங்களில் 595 கிலோமீட்டர்கள் தொலைவுக்கு புதிதாக மெட்ரோ ரயில் திட்டங்களை அமைக்க பல்வேறு கட்டமாக திட்டமிடல் மற்றும் மதிப்பீடு பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன. அவை: டெல்லி மெட்ரோ ரயில் 4-வது கட்டம் - 103.93 கிலோமீட்டர், டெல்லி மற்றும் தேசிய தலைநகரப் பகுதி - 21.10 கிலோமீட்டர், விஜயவாடா - 26.03 கிலோமீட்டர், விசாகப்பட்டினம் - 42.55 கிலோமீட்டர், போபால் - 27.87 கிலோமீட்டர், இந்தூர் - 31.55 கிலோமீட்டர், கொச்சி மெட்ரோ 2-வது கட்டம் - 11.20 கிலோமீட்டர், பெருநகர சண்டிகர் பிராந்தியம் - 37.56 கிலோமீட்டர், பாட்னா - 27.88 கிலோமீட்டர், குவஹாத்தி - 61 கிலோமீட்டர், வாரணாசி - 29.24 கிலோமீட்டர், திருவனந்தபுரம் மற்றும் கோழிக்கோடு (இலகு ரயில் போக்குவரத்து) - 35.12 கிலோமீட்டர் மற்றும் சென்னை இரண்டாவது கட்டம் - 107.50 கிலோமீட்டர்.

(Release ID: 1499955) Visitor Counter : 105

Read this release in: English

