

/font>

12.02 hrs.

Title: Presented a statement of the estimated receipts and expenditure of the Government of India for the year 2003-2004 in respect of Railways.

MR. SPEAKER: Now, we will take up the Railway Budget.

...(Interruptions)

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : अध्यक्ष जी, महात्मा बुद्ध और भगवान महावीर की जन्मभूमि को रेल से जोड़ने का यहां माननीय मंत्री जी प्रस्ताव पास करें।
वैशाली को रेल लाइन से जोड़ने वाला प्रस्ताव यहां पास करें। वह ऐतिहासिक घंटी है। ... (Interruptions)

MR. SPEAKER: Shri Prakash Ambedkar, are you on a point of order?

...(Interruptions)

SHRI PRAKASH YASHWANT AMBEDKAR (AKOLA): Yes, Sir. ... (Interruptions)

MR. SPEAKER: There is nothing before the House to raise a point of order. Please sit down. There is nothing before the House. The Railway Minister may please go ahead.

...(Interruptions)

MR. SPEAKER: Except Shri Nitish Kumar's speech, nothing should go on record.

(Interruptions)*

MR. SPEAKER: Hon. Members, please sit down.

...(Interruptions)

MR. SPEAKER: Shri Palanimanickam, what is your point? I have not been able to understand.

...(Interruptions)

SHRI S.S. PALANIMANICKAM (THANJAVUR): Sir, every year the Railway Budget is being presented in Hindi. It should be presented in English. ... (Interruptions)

* Not Recorded.

MR. SPEAKER: I will take care of it. Shri Nitish Kumar, they have a difficulty. The English translation is not being heard by them.

...(Interruptions)

MR. SPEAKER: Has it started?

Yes, it has started now. Now, the hon. Minister will start from the beginning. Hon. Members, please sit down.

...(Interruptions)

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): Should I start from the beginning?

MR. SPEAKER: Yes, you can go ahead.

श्री नीतीश कुमार : माननीय अध्यक्ष महोदय,

मैं भारतीय रेल के लिए वर्ष 2003-2004 के बजट अनुमान प्रस्तुत करने जा रहा हूँ

प्रस्तावना

2. सर्वप्रथम, मैं माननीय प्रधान मंत्री जी के प्रति अपना हार्दिक आभार प्रकट करना चाहूँगा कि उन्होंने राष्ट्रीय रेल विकास योजना का शुभारम्भ किया, इसके अन्तर्गत सर्वांगीण चतुर्भुज को सुदृढ़ करने, बन्दरगाहों के साथ बेहतर व द्रुत रेल सम्पर्क स्थापित करने और चार महा सेतु का निर्माण का कार्य किया जाएगा। इस बजेटतर पहल से राष्ट्र की जीवन रेखा कही जाने वाली भारतीय रेल के विकास में और तेजी आएगी।

3. अब मैं वा 2001-2002 के दौरान वित्तीय निपादन की संक्षेप में समीक्षा करूंगा। वा 2001-2002 के दौरान 492.5 मिलियन टन का लदान किया गया जो कि वा के लिए संशोधित अनुमानों में निर्धारित किए गये 489 मिलियन टन के लक्ष्य से 3.50 मिलियन टन अधिक था। इसके फलस्वरूप माल यातायात में संशोधित लक्ष्य से 235.4 करोड़ रूपए अधिक आमदनी हुई। यह सुधार वा की अंतिम तिमाही में बेहतर निपादन के कारण संभव हो सका जब अर्थव्यवस्था में बेहतरी आनी शुरू हो गई थी। बहरहाल, विभिन्न बाह्य कारणों से वा की अंतिम तिमाही में यात्री यातायात में कमी आई। जिससे 11,400 करोड़ रूपए के बड़े हुए संशोधित लक्ष्य की तुलना में यात्री यातायात से होने वाली आय 204 करोड़ रूपए कम रही। अन्य कोचिंग और फुटकर आय में वृद्धि को देखते हुए और संशोधित अनुमान के लक्ष्यों की तुलना में ट्रेफिक सर्पेस में कम बढ़ोत्तरी के कारण वा के लिए सकल यातायात प्राप्तियां संशोधित अनुमान से 118 करोड़ रूपए अधिक थीं।

4. खर्च पर लगातार नज़र रखने और उसे नियंत्रित करने के प्रयासों के परिणामस्वरूप रेलवे साधारण संचालन व्यय को 28,703 करोड़ रूपए तक सीमित रखने में सफल रही, जिससे संशोधित अनुमानों की तुलना में 397 करोड़ रूपए की अधिक बचत संभव हो सकी। मूल्य ह्रास आरक्षित निधि(डी.आर.एफ.) और पेंशन निधि में यथावश्यक विनियोग करने तथा शुद्ध विविध प्राप्तियां में परिवर्तन के कारण रेलवे के शुद्ध राजस्व में 197 करोड़ रूपए की वृद्धि हुई। संशोधित अनुमानों में आंका गया 96.6 प्रतिशत का परिचालनिक अनुपात (आपरेटिंग रेशियो) बेहतर होकर 96.0 प्रतिशत रहा। बजट के अनुसार 1,000 करोड़ रूपए के आस्थगन के बाद रेलवे 1337 करोड़ रूपए के लाभांश का निपटान करने के अलावा सामान्य राजको से पूंजी निधि के वास्ते लिये गये 249 करोड़ रूपए के ऋण की अदायगी करने में सफल रही।

वा 2002-2003 के वित्तीय निपादन की समीक्षा

5. 2002-2003 के बजट में 510 मिलियन टन प्रारम्भिक राजस्व उपार्जक यातायात का अनुमान लगाया गया था। मुझे सदन को यह बताते हुए प्रसन्नता है कि चालू वित्त वा के पहले 10 महीनों में निपादन समानुपातिक लक्ष्य से अधिक रहा है। तदनुसार, वा के संशोधित अनुमानों में प्रारम्भिक राजस्व उपार्जक यातायात के लक्ष्य को बढ़ाकर 515 मिलियन टन किया गया है। दूसरी ओर, दिसम्बर, 2002 के अंत तक यात्रियों की संख्या में लगभग 3 प्रतिशत की कमी आई है।

6. माल यातायात से होने वाली आमदनी 26,118 करोड़ रूपए के बजट लक्ष्य से 540 करोड़ रूपए अधिक होने की संभावना है जबकि यात्री यातायात से आमदनी 13,450 करोड़ रूपए के बजट लक्ष्य की तुलना में 720 करोड़ रूपए कम होने की संभावना है। अन्य कोचिंग और फुटकर आमदनी के मिलकर बजट लक्ष्य से 24 करोड़ रूपए कम होने की संभावना है। रेल उपयोगकर्ताओं, विशेषकर विद्युत बोर्डों द्वारा रेलों को देय राशि में लगातार वृद्धि होने से गैर- वसूली वाली राशि में बजट में निर्धारित 50 करोड़ रूपए के निपटान के बजाय 417 करोड़ रूपए की वृद्धि होने की संभावना है इसलिए, बजट के अनुसार 41,538 करोड़ रूपए की सकल यातायात प्राप्तियां संशोधित अनुमानों में घटकर 40,867 करोड़ रूपए हो गई हैं।

7. लगातार नजर रखने और मितव्ययता के अथक प्रयासों के कारण साधारण संचालन व्यय में 850 करोड़ रूपए की कमी आने की संभावना है। तदनुसार, संचालन व्यय के लिए 31,160 करोड़ रूपए के बजट अनुमान की तुलना में संशोधित अनुमान 30,310 करोड़ रूपए हैं।

8. बजट में अनुमानित 94.4 प्रतिशत परिचालनिक अनुपात (आपरेटिंग रेशियो) संशोधित अनुमान में सुधर कर 92.5 प्रतिशत हो जाने की संभावना है।

9. वा के लिए लाभांश दायिता का पूर्णरूपेण निर्वाह करने के अलावा, आस्थगित लाभांश दायिता राशि में से 50 करोड़ रूपए का भी भुगतान किए जाने का प्रस्ताव है।

ग्राहक संतुष्टि

1. महोदय, भारतीय रेल के 150वें वा को हम 'यात्री सुविधा वा' के रूप में मना रहे हैं। मौजूदा वा में भारतीय रेल की राट्र को गौरवशाली सेवा के 150 वा पूरे हो जायेंगे। इस अवसर पर भारतीय रेल अपने ग्राहकों के प्रति आभार व्यक्त करती है जिनके सतत सहयोग से इस विशाल तंत्र का सर्वांगीण विकास हो पाया है। राट्र पिता महात्मा गांधी का रेल से आत्मीय संबंध था। बापू ने कहा था कि ग्राहक हमारे परिसर में आने वाला सबसे महत्वपूर्ण व्यक्ति है। अतः ग्राहकों की संतुष्टि हमारा परम कर्तव्य है। (व्यवधान) और इसी कारण मैं वा 2003-2004 ग्राहकों को समर्पित करते हुए इसे 'ग्राहक संतुष्टि वा' घोषित करता हूँ। इस वा संरक्षा, सुरक्षा, समय- पालन तथा सफाई से संबंधित अनेक कदम उठाए जायेंगे ताकि ग्राहकों को रेल की बेहतर सेवा से संतो मिल सके।

संरक्षा

2. मैं सदन के भीतर और बाहर रेल परिचालन में संरक्षा के वाय पर व्यक्त चिन्ता से अवगत हूँ। संसद के विगत शरदकालीन सत्र के दौरान मेरे द्वारा की गई घोषणा के अनुपालन में इस सत्र के दौरान संरक्षा से संबंधित हर पहलू को शामिल करते हुए एक श्वेत पत्र प्रस्तुत किया जाएगा।
3. दुर्घटनाओं का एक प्रमुख कारण मानवीय चूक है। इस संदर्भ में, संरक्षा कोटियों में गुप'डी' स्तर पर कर्मचारियों की कमी को ध्यान में रखते हुए इस श्रेणी की रिक्तियों का भरा जाना महत्वपूर्ण हो जाता है। यह विनिश्चय किया गया है कि ऐसी 20000 से अधिक रिक्तियों को रेल भर्ती बोर्डों के माध्यम से अगले एक वा में भर दिया जाएगा। कर्मचारियों की दक्षता बढ़ाने में प्रशिक्षण का महत्वपूर्ण स्थान है। रेलवे संरक्षा संबंधी प्रशिक्षण में सतत सुधार के लिए कटिबद्ध है तथा इसके लिए सभी क्षेत्रीय प्रशिक्षण केन्द्रों, सात पर्यवेक्षी प्रशिक्षण केन्द्रों और आठ केन्द्रीय इंजीनियरी प्रशिक्षण केन्द्रों में प्रशिक्षण सुविधाओं को यथोचित रूप से समुन्नत किया जा रहा है। आपदा प्रबंधन के मॉड्यूल भी तैयार किए जा रहे हैं। इसके लिए 41 करोड़ रूपए की लागत से नए कार्य शुरू किए जाने का प्रस्ताव है।

टक्कर-रोधी उपकरण (सी डी)

4. टक्कर रोधी उपकरण (ए सी डी) देश में विकसित माइक्रोप्रोसेसर-युक्त उपकरण है, जिसके द्वारा गाड़ियों की आपस की टक्कर को रोका जा सकता है, रेल इंजनों, ब्रेकयानों, स्टेशनों और समपार फाटकों पर लगाए जाने के बाद ये ए सी डी आपस में नेटवर्क स्थापित कर टक्कर होने की स्थिति उत्पन्न नहीं होने देते हैं।

5. उत्तर रेलवे के जालंधर-अमृतसर खंड पर इस उपकरण के व्यापक परीक्षण 19 जनवरी, 2003 को सफलतापूर्वक पूरे कर लिए गए हैं। अब भारतीय रेल में इस उपकरण को लगाने का कार्य प्रारम्भ किया गया है इस सिलसिले में 1,800 मार्ग किलोमीटर पर इसके प्रतिस्थापन तथा 1,641 मार्ग किलोमीटर पर सर्वेक्षण का कार्य चल रहा है। वर्ष 2003-2004 में इस कार्य को तीव्र गति प्रदान करने के लिए 10,000 मार्ग किलोमीटर का सर्वेक्षण तथा 1,750 मार्ग किलोमीटर पर इस उपकरण को लगाने का प्रस्ताव है।

सतत रेल परिपथन

1. सतत रेलपथ परिपथन करने से रेल/वेल्ड फ्रैक्चर या तोड़फोड़ की कार्यवाही के कारण रेल पथ में हुए विखण्डन का पता लगाया जा सकता है। इससे समय पर एहतियाती कार्रवाई करने का अवसर मिल जाता है और संभावित दुर्घटना को बचाया जा सकता है। इससे समपारों पर भी संरक्षा सुधरेगी तथा लाइन क्षमता भी बढ़ेगी। स्टेशन लिमिट में ट्रैक सर्किटिंग का काम चल रहा है। अब 'ए' 'बी' और 'सी' मार्गों पर चुने हुए खंडों पर 425 करोड़ रूपए की लागत से सतत रेल पथ परिपथन के काम को इस बजट में शामिल किए जाने का प्रस्ताव है।

पुल

16 पुलों के निरीक्षण और प्रबंधन प्रणाली को समुन्नत बनाने और उनका आधुनिकीकरण करने के लिए जल के भीतर निरीक्षणों, आधुनिकतम उपकरणों के साथ कम्प्यूटरीकृत गैर-विनाशक परीक्षण और एक आधुनिक पुल प्रबंधन प्रणाली पर काम शुरू किया जा चुका है।

सवारी डिब्बों को टक्कर-रोधी बनाना

1. रेल यात्रा के दौरान यात्रियों को चोट लगने की घटनाओं को न्यूनतम करने के लिए सवारी डिब्बों को इस प्रकार से पुनः डिजाइन किया जा रहा है कि उनके भीतरी हिस्से में कोई तेजधार वाले मोड़ या कोने न हों और खतरे की संभावनाओं वाली जगहें यथोचित रूप से पैड युक्त हों। टक्कर होने की दशा में सवारी डिब्बों के एक दूसरे के ऊपर चढ़ जाने की स्थिति से बचने के लिए, कसे हुए लॉक वाले कपलर को उत्तरोत्तर रूप से लगाया जा रहा है और साथ ही सवारी डिब्बों के छोरों को इस प्रकार से पुनः डिजाइन किया जा रहा है कि टक्कर का पूरा प्रभाव वहीं तक सिमट कर रह जाए जिससे यात्रियों वाले हिस्से को कोई नुकसान न हो।

विशो रेल संरक्षा निधि से किया जाने वाले खर्च वित्तीय एवं वास्तविक प्रगति

1. वर्ष 2001-2002 के दौरान विशो रेल संरक्षा निधि के अंतर्गत 1,400 करोड़ रूपए के आवंटन की तुलना में वास्तविक खर्च 1,434 करोड़ रूपए (नेट) हुआ। संरक्षा अधिभार की वसूली में लक्ष्य से 95 करोड़ रूपए की कमी रही, अतः इन दोनों मदों के लिए अपेक्षित अतिरिक्त 129 करोड़ रूपए रेलवे के राजस्व से उपलब्ध कराए गए थे। चालू वर्ष में विशो संरक्षा निधि के लिए कुल शुद्ध आवंटन बजट अनुमानों के अनुसार 2,210 करोड़ रूपए था जिसमें 1,350 करोड़ रूपए सामान्य राजस्व से अंशदान के रूप में थे और 860 करोड़ रूपए संरक्षा अधिभार के रूप में प्राप्त करके उपलब्ध कराए गए थे, विशो रेल संरक्षा निधि के अंतर्गत संरक्षा कार्यों की प्रगति बनाए रखने के लिए संशोधित अनुमानों में 100 करोड़ रूपए की और वृद्धि की गई है। इस अतिरिक्त राशि का प्रावधान तथा चालू वर्ष की संरक्षा अधिभार वसूली में लगभग 200 करोड़ रूपए की कमी को रेलवे के अपने राजस्व से पूरा किया जा रहा है।
2. वास्तविक लक्ष्यों की प्राप्ति के संबंध में मैं सूचित करना चाहूंगा कि लगभग 5400 कि.मी. लम्बे रेलपथ के नवीकरण का कार्य भी इस वर्ष के अन्त तक पूरा हो जाएगा। लगभग 745 पुलों के पुनः उद्धार का कार्य चालू वित्त वर्ष के अन्त तक पूरा कर लिया जाएगा। अभी तक 298 स्टेशनों पर सिगनल उपकरणों के बदलाव का काम पूरा कर लिया गया है। इसी प्रकार विशो रेल संरक्षा निधि के अंतर्गत 1350 रेल पथ परिपथन की व्यवस्था की जा चुकी है।

सुरक्षा

1. आर.पी.एफ. को अधिक शक्ति प्रदान करने के लिए रेल सुरक्षा बल अधिनियम तथा रेल अधिनियम के संशोधन से संबंधित प्रस्ताव को संबद्ध मंत्रालयों से सक्रिय विचार-विमर्श कर अंतिम रूप दिया जा रहा है।
2. रेल सुरक्षा बल तथा रेल सुरक्षा विशो बल को सुदृढ़ करने के लिए 3,500 से अधिक कांस्टेबुल की नियुक्ति रेल भर्ती बोर्ड द्वारा वर्ष 2003-2004 में की जाएगी।

समय पालन

22. यात्री सेवाओं के समय पालन और सुधार लाने के लिए हमारे निगरानी तंत्र को और सुचारु एवं सुदृढ़ बनाए जाने का प्रस्ताव है। अनिवार्य बाध्यताओं (Force Majeure) को छोड़कर यात्री सेवाओं के समय पालन को प्रभावित करने वाले अन्य कारणों को नियंत्रित करने के लिए निगरानी तंत्र को और सुचारु एवं सुदृढ़ बनाए जाने का प्रस्ताव है। इस हेतु एक नई कम्प्यूटरीकृत कोचिंग परिचालन सूचना प्रणाली (सी ओ आई एस) को प्रारम्भ किया जा रहा है।

स्वच्छता अभियान

1. स्वतंत्रता दिवस के अवसर पर माननीय प्रधानमंत्री जी ने स्टेशन परिसरों तथा रेल गाड़ियों में बेहतर सफाई सुनिश्चित करने के लिए 'ऑपरेशन स्वच्छता' की घोषणा की है। इसके लिए कार्य योजना बनाने हेतु एक टास्क फोर्स का गठन किया गया है। रेलवे में सफाई का कार्य कई विभागों की जिम्मेदारी होती है। सफाई के काम में सफाई लाने के लिए एकल नियंत्रण स्थापित करने की आवश्यकता है। सफाई के क्षेत्र में रेलों में उपलब्ध मानव तथा मशीनी संसाधनों के पूर्ण उपयोग के साथ-साथ ऊंची लागत वाली मशीनों की भी आवश्यकता होगी जिसके लिए निजी क्षेत्र का भी सहयोग लिया जाएगा।

यात्री सुविधाएं

2. अनारक्षित टिकट प्रणाली संबंधी दिल्ली में चलाई गई पायलट परियोजना के सकारात्मक परिणाम को देखते हुए इस प्रणाली को उत्तर रेलवे के अन्य क्षेत्रों तथा पूर्वोत्तर, पूर्व मध्य, पूर्व एवं पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में कार्यान्वित किये जाने का प्रस्ताव है।
3. यात्रा नहीं कर पाने की स्थिति में गाड़ी छूटने के बाद आरक्षित टिकटों का रिफंड लेना यात्रियों के लिए अभी भी एक समस्या है। अतः वर्तमान सुविधाओं के अतिरिक्त गाड़ी के गंतव्य तक पहुंच जाने के तीन घंटे के बाद किसी भी कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र से देय राशि का रिफंड लेने की सुविधा यात्रियों को उपलब्ध कराए जाने का प्रस्ताव है।
4. आरक्षित अथवा आर.ए.सी. टिकट खो जाने की स्थिति में आरक्षण चार्ट के तैयार होने से पहले, दूरी और गाड़ी की किस्म के आधार पर, पूरे किराये के 10% या 50% भुगतान करने पर डुप्लीकेट टिकट जारी किया जा सकता है। एक ग्राहकोपयोगी उपाय के रूप में यह प्रस्ताव है कि इस प्रकार से जारी किए गए डुप्लीकेट टिकट का प्रभार ऐसे टिकट पर की गई यात्रा की समाप्ति पर गंतव्य स्थान पर स्थित पी.आर.एस.केन्द्र से वापस लिया जा सकता है।

रेल की भागीदारी बढ़ाने के लिए किए जाने वाले उपाय

1. बंगलोर में व्हाइटफील्ड टर्मिनल पर एकीकृत भण्डारण सुविधा के उपयोग से प्रोत्साहित होकर 22 अन्य स्थानों पर इसी प्रकार के एकीकृत रेल साइड भण्डारण परिसरों के विकास के लिए केन्द्रीय भण्डारण निगम को महत्वपूर्ण भागीदार के रूप में शामिल करने हेतु एक समझौता - ज्ञापन पर हस्ताक्षर करने का विचार है।
2. महाप्रबंधकों को माल-भाड़े में रेलवे की हिस्सेदारी में सुधार करने के लिए अधिक अधिकार दिए गए हैं। इसके लिए उन्हें स्टेशन से स्टेशन दरों के अन्तर्गत 10% से 24% तक रियायतें देने के लिए शक्तियां प्रदान की गई हैं व इसकी परिधि में माल भेजने वालों के साथ साथ माल प्राप्त करने वालों को भी शामिल किया जा सकता है।
3. रेलवे द्वारा निर्धारित समय सारिणी वाली अनुसूचित 5 पार्सल गाड़ियां प्रति सप्ताह चलाई जा रही हैं जिनमें से तीन गाड़ियां दिल्ली, मुंबई तथा चेन्नै से गुवाहाटी तक जाती हैं। दिल्ली से कोलकाता तथा दिल्ली से बंगलोर एक-एक गाड़ी चलती है। अब इनके अतिरिक्त अमृतसर से मुंबई बरास्ता दिल्ली, दिल्ली से गुवाहाटी बरास्ता मुरादाबाद, लखनऊ और गोरखपुर तथा मुंबई से कोलकाता के लिए भी ऐसी ही पार्सल गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव है।

रेफ्रिजरेटेड यान

1. जैसा कि पिछले वर्षों के रेलवे बजट में घोषणा की गई थी, रेल कोच फैक्टरी, कपूरथला में रेफ्रिजरेटेड यान के प्रोटो-टाइप का निर्माण कर लिया गया है। नश्य (पोरिशेबल) वस्तुओं की दुलाई के लिए वर्ष 2003-2004 में दस रेफ्रिजरेटेड यान लम्बी दूरी की लोकप्रिय सवारी गाड़ियों के साथ चलाए जाने का प्रस्ताव है।

यात्रियों को रियायतें

2. हमारे देश के वरिष्ठ नागरिकों को सभी श्रेणियों में और सभी गाड़ियों के किरायों में 30 प्रतिशत रियायत दी जा रही है। यह रियायत 65 वर्ष और उससे अधिक आयु के पुरुषों और 60 वर्ष और उससे अधिक की आयु की महिलाओं को दी जाती है। मुझे यह घोषणा करते हुए प्रसन्नता है कि अब 60 वर्ष की आयु पूरी करने पर पुरुष और महिला दोनों वरिष्ठ नागरिक वाली रियायत पाने के पात्र होंगे।
3. कैंसर और 'थेलेसीमिया मेजर' के रोगी तथा हृदय की शल्य चिकित्सा के लिए रेल यात्रा करने वाले रोगी को अकेले या परिचर के साथ यात्रा करने के वास्ते पहले और दूसरे दर्जे में 75 प्रतिशत रियायत मिलती है। अब इस सुविधा में विस्तार करते हुए उन्हें मेल एक्सप्रेस गाड़ियों में वातानुकूल-3 टियर और वातानुकूल कुर्सीयान में भी 75 प्रतिशत और वातानुकूल प्रथम श्रेणी और वातानुकूल 2 टियर में 50 प्रतिशत रियायत दी जाएगी। गुर्दे की खराबी वाले रोगी भी इलाज के लिए रेल यात्रा करने पर उपरोक्त रियायत के पात्र होंगे।
4. मान्यता प्राप्त संवादाताओं को इस समय प्रति वर्ष मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों की सभी श्रेणियों में 30,000 किलोमीटर तक यात्रा करने के लिए 50 प्रतिशत की रियायत दी जाती है बशर्ते कि वे संबंधित राजधानी अथवा जिला मुख्यालय से 25 किलोमीटर की दूरी के भीतर रहते हैं। मुझे यह सूचित करते हुए प्रसन्नता है कि इस रियायत के लिए यात्रा दूरी की सीमा तथा उनके रहने के स्थान की सीमा को हटाया जा रहा है। इसके अतिरिक्त मान्यता प्राप्त संवादाताओं को अब राजधानी और शताब्दी गाड़ियों में भी 30 प्रतिशत की रियायत दी जाएगी।
5. राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों में चलती गाड़ियों में सार्वजनिक उद्घोषणाएं करने और संगीत प्रसारित करने के लिए मौजूदा संचार प्रणाली को जनशताब्दी गाड़ियों में भी लगाया जाएगा। ऐसे सभी गाड़ियों में अब मौसम और प्रहर के अनुरूप सिर्फ वाद्य संगीत ही प्रसारित करने की नीति अपनाने का निर्णय लिया गया है।

अन्य पहलकदमियां

राष्ट्रीय ताप बिजली निगम के साथ संयुक्त उपक्रम

6. जैसा कि पिछले वर्ष सूचित किया गया था, रेल मंत्रालय द्वारा राष्ट्रीय ताप बिजली निगम के कैप्टिव ताप बिजली संयंत्रों की स्थापना के लिए एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए थे। मुझे यह बताते हुए प्रसन्नता है कि इस प्रयोजन के लिए गठित संयुक्त परियोजना समिति, जिसमें एन.टी.पी.सी. और रेलवे का प्रतिनिधित्व है, ने चार विभिन्न स्थानों की जांच करने के बाद, 1,000 मेगावाट के ताप बिजली घर की स्थापना के लिए नबीनगर की अनुशंसा की है, जिसे स्वीकार कर लिया गया है, इस योजना के कार्यान्वयन के लिए अब रेलवे तथा राष्ट्रीय ताप बिजली निगम का एक संयुक्त उपक्रम कम्पनी बनाने का प्रस्ताव है।

बायो डीजल

7. रेलवे वैकल्पिक ईंधन के स्रोतों की संभावनाओं पर भी काम कर रही है इसके लिए रेल पटरियों के दोनों ओर रतन ज्योत पौधों को लगाने

का व्यापक अभियान चलाया जाएगा। रतन ज्योत के पौधों से एक साधारण और कम खर्चीली शोधन प्रक्रिया से बायो-डीजल निकाला जा सकता है जिसे हमारे रेल इंजनों में से इस्तेमाल किए जाने वाले डीजल तेल में आसानी से मिलाया जा सकता है। यह उपाय न केवल पर्यावरण के अनुकूल है बल्कि इससे रेलवे के ईंधन व्यय को कम करने में मदद मिलेगी।

8. इंडियन ऑयल कार्पोरेशन के साथ एक पायलट परियोजना के लिए 12.02.2003 को एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं जिसके तहत वे रेलवे भूमि पर रतन ज्योत के पौधों को उगाएंगे और उनसे प्राप्त तेल की बिक्री वापस रेलवे को ही करेंगे।

नए जोनों और मंडलों का गठन

9. सात नए जोनों और आठ नए मंडलों को परिचालित करने के निर्णय से माननीय सदस्य अवगत हैं। उत्तर- पश्चिम रेलवे जयपुर और पूर्व-मध्य रेलवे हाजीपुर ने 01.10.2002 से अपना काम शुरू कर दिया है। शां पांच नए जोनों अर्थात् पूर्व-तटीय रेलवे भुवनेश्वर, उत्तर मध्य रेलवे इलाहाबाद, दक्षिण पूर्व-मध्य रेलवे बिलासपुर, पश्चिम-मध्य रेलवे जबलपुर तथा दक्षिण-पश्चिम रेलवे हुबली तथा आठ नए मंडलों जिनका मुख्यालय आगरा, अहमदाबाद, गुंटूर, नांदेड़, पुणे, रांची, रांगिया, और रायपुर में होगा, 01.04.2003 से परिचालित कर दिए जाएंगे, इन नए जोनों व मंडलों में क्रमशः महाप्रबंधक और मंडल रेल प्रबंधक स्तर के विशेष कार्य अधिकारी तैनात कर दिए गए हैं। उपलब्ध सूचना के अनुसार 01.10.2002 को परिचालित दो नए जोन अर्थात् उत्तर पश्चिम रेलवे और पूर्व मध्य रेलवे बेहतर कार्य कुशलता से काम कर रहे हैं।
10. यहां यह भी उल्लेखनीय है कि अनुसंधान और विकास कार्यकलापों पर अधिक ध्यान केन्द्रित करने के लिए 01.01.2003 से आर.डी.एस.ओ. को रेलवे बोर्ड के 'सम्बद्ध कार्यालय' के स्थान पर 'जोनल रेलवे' का दर्जा दिया गया है।

सुधार कार्यक्रम

1. भारतीय रेल को ग्राहकोन्मुखी संगठन का स्वरूप प्रदान करने के लिए लेखा प्रणाली को बेहतर बनाने का प्रस्ताव है। इस सिलसिले में वर्तमान लेखा नीतियों और पद्धतियों का पुनरीक्षण तथा पूर्णतः कम्प्यूटरीकृत लेखा और प्रबंध सूचना प्रणाली लागू करने की योजना है ताकि यात्री एवं माल सेवाओं से संबंधित आंकड़े वाणिज्यिक आधार पर निकाले जा सकें।
2. हमारी उत्पादन इकाइयां भारतीय रेल की जरूरतों को ही मुख्यतः पूरा करती रही हैं। अत्याधुनिक टेक्नालॉजी हासिल कर लेने के बाद रेलवे उत्पादन इकाइयां अब प्रतिस्पर्धी बन सकती हैं और वे विश्व बाजार में अपना स्थान बना सकती हैं बशर्ते उन्हें अपेक्षित रणनीति अपनाने और निर्णय लेने की स्वायत्ता प्रदान की जाए। उत्पादन इकाइयों को इस दृष्टिकोण से सक्षम बनाने के लिए उनकी पुनर्संरचना स्वतंत्र लागत तथा लाभ केन्द्र के रूप में करने का प्रस्ताव है।

परियोजनाएं

राष्ट्रीय रेल विकास योजना

1. 15 अगस्त, 2002 को घोषित 15000 करोड़ रूपए की अनुमानित लागत वाली राष्ट्रीय रेल विकास योजना 26 दिसम्बर, 2002 को माननीय प्रधानमंत्री जी द्वारा औपचारिक रूप से आरम्भ की जा चुकी है। इन परियोजनाओं के क्रियान्वयन तथा संसाधन जुटाने के लिए कम्पनी एक्ट के 'रेल विकास निगम लिमिटेड' नामक एक कम्पनी का सृजन किया गया है। चिन्हित की गई उप-परियोजनाओं के माध्यम से स्वर्णिम चतुर्भुज तथा इसके विकर्णों को मजबूत बनाने के कार्यों पर लगभग 8000 करोड़ रूपए की लागत आएगी जो इस योजना का प्रमुख भाग होगा। एशियन विकास बैंक द्वारा इसके लिए 31.36 करोड़ अमेरिकी डालर का आंशिक ऋण मंजूर किया गया है। इसका इस्तेमाल मुख्यतः स्वर्णिम चतुर्भुज को मजबूत बनाने के अंतर्गत शामिल परियोजनाओं के निपादन के लिए किया जाएगा। चार महासेतु के निर्माण तथा राष्ट्रीय रेल विकास योजना की अन्य परियोजनाओं के लिए धनराशि जुटाने के लिए विश्व बैंक के साथ बातचीत शुरू की गई है। पोर्ट कनेक्टिविटी के अंतर्गत परियोजनाओं की पहचान की गई है और इसके लिए विभिन्न सार्वजनिक निजी साझेदारी संबंधी पहलकदमियों के माध्यम से और बजटीय सहयोग से संसाधन जुटाने का प्रस्ताव है।
2. महोदय, जैसा कि मेरे पिछले वाक्य के बजट भाग में घोषणा की गई थी, तीन महासेतु यथा ब्रह्मपुत्र नदी पर बोगीबील में, गंगा नदी पर - एक पटना में और एक मुंगेर में - का निर्माण कार्य प्रारम्भ हो गया है। मुझे सदन को यह भी सूचित करते हुए हां हो रहा है कि कोसी नदी पर बनने वाले चौथे महासेतु के लिए सरकार से अपेक्षित स्वीकृति प्राप्त हो गई है और इस कार्य को प्रस्तुत बजट में शामिल किया गया है।

राष्ट्रीय तथा सामरिक परियोजनाएं

3. माननीय प्रधानमंत्री ने श्रीनगर के अपने दौरे के दौरान घोषणा की थी कि कश्मीर घाटी में पहली गाड़ी 15 अगस्त, 2007 तक चलनी शुरू हो जाएगी। उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला परियोजना की महत्ता को स्वीकार करते हुए इस कार्य हेतु 2003-2004 के लिए 500 करोड़ रूपए प्रदान करने के लिए वित्त मंत्री जी के प्रति मैं आभार व्यक्त करता हूँ। उधमपुर-कटरा तथा काज़ीगुंड-बारामूला खंडों का कार्य पहले से ही चल रहा है। कटरा-काज़ीगुंड खंड एक दुर्गम क्षेत्र है जिसमें अनेक लम्बी सुरंगों, लम्बे तथा ऊंचे पुलों के निर्माण के लिए विशेष स्थल सर्वेक्षण की जरूरत पड़ेगी। कार्य की दुरुहता को देखते हुए इस खंड के निर्माण का कार्य तकनीकी दृष्टि से सक्षम दो संगठनों यथा इस्कॉन और कॉकण रेलवे कारपोरेशन लिमिटेड को सौंपा गया है जबकि सर्वेक्षण का कार्य राइट्स को दिया गया है। मुझे सदन को यह सूचित करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि जम्मू-उधमपुर का काफी समय से लंबित परियोजना ने अच्छी गति पकड़ ली है और मार्च, 2004 तक इसे पूरा कर लिए जाने का लक्ष्य है। इसके अलावा कटरा तक रेल लिंक का कार्य 2004-2005 के दौरान पूरा कर लेने की संभावना है।
4. सामरिक महत्व की दो परियोजनाओं अर्थात् लूनी से मुनाबाव के आमान परिवर्तन और कोलायत से फलोदी तक नई लाइन के निर्माण का कार्य भी संतोषजनक ढंग से प्रगति कर रहा है और समदड़ी तक आमान परिवर्तन का कार्य पूरा कर लिया गया है।
5. चालू वर्ष के दौरान 1300 किलोमीटर से ज्यादा नई बड़ी लाइन उपलब्ध हो जाने की संभावना है। इसके अलावा 2003-2004 में लगभग 1340 किलोमीटर नई बड़ी लाइन जोड़ने का लक्ष्य रखा गया है।

नई लाइनें

6. महोदय, मुझे सूचित करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि कुमारघाट अगरतला नई लाइन परियोजना का कुमारघाट-मानु खंड पहले ही पूरा कर लिया गया है और 27.12.2002 को इसे यात्री सेवाओं के लिए खोल दिया गया था। फतुहा-इस्लामपुर के पुनर्स्थापन का कार्य भी पूरा कर लिया गया है। दरौंधा-महाराजगंज के पुनर्स्थापन और कटरा-फैजाबाद तथा जोरुली-क्योंझर नई लाइनों का काम र्वा के दौरान पूरा कर लिये जाने की आशा है। इसके अलावा, दौलतपुर-मलिकपुर तथा बाजकुल-नर्चेंदा का कार्य भी मार्च, 2003 तक पूरा होने की संभावना है। इन लाइनों के शेष लक्षित भाग अर्थात् मलिकपुर से बालुरघाट और नर्चेंदा से कांठी का कार्य जून, 2003 तक पूरा हो जाने की संभावना है।
7. 2003-2004 में 225 किलोमीटर नई लाइन का कार्य पूरा करने का रेलवे का प्रस्ताव है, जिसमें निम्नलिखित खंड शामिल हैं -

1. पनवेल-करजत
2. आरा-सासाराम का सासाराम-नोखा खंड
3. लक्ष्मीकांतपुर-नामखाना का काकदीप-नामखाना खंड
4. जम्मू-उधमपुर का बजालता-उधमपुर खंड
5. नंगलडैम-तलवाड़ा का ऊना-चुरारु तकराला खंड
6. काकीनाड़ा-कोटिपल्ली पुनर्स्थापन
7. हावड़ा-आमटा का महेन्द्रलाल नगर-आमटा खंड
8. हासन-बंगलोर का हासन-श्रवणबेलगोला खंड
9. राजगीर-तिलैया का तिलैया-जगदीशपुर खंड

आमान परिवर्तन

1. र्वा के दौरान बडालूर-वृद्धाचलम, धर्माबाद-निजामाबाद तथा जनकमपेट - बोधन के आमान परिवर्तन का कार्य पहले ही पूरा कर लिया गया है। मुझे यह सूचित करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि चालू र्वा के लिए 791 किलोमीटर के आमान परिवर्तन का लक्ष्य रखा गया था परन्तु लगभग 900 किलोमीटर आमान परिवर्तन होने की संभावना है, इसमें मिरज-लातूर का लातूर-रोड नई लाइन खंड, मंगलोर-कबाकपुतूर, विरुधनगर-राजपालयम, काटपाड़ी-पकाला-तिरुपति, सुरेन्द्रनगर -पिपावाव, राजकोट-जूनागढ़ और समदड़ी-जसई, जहां मेगा ब्लाक का कार्य चल रहा है, खंड शामिल हैं।
2. 2003-2004 के दौरान 775 किलोमीटर से ज्यादा के आमान परिवर्तन का प्रस्ताव है, जिसमें निम्नलिखित खंड शामिल हैं -

1. न्यू जलपाईगुड़ी-न्यू बोंगाईगांव का न्यू जलपाईगुड़ी/सिलिगुड़ी-समुकतला खंड
2. आगरा-बांदीकुईका बांदीकुई-भरतपुर खंड
3. लूनी-मूनाबाव का जसई-मूनाबाव खंड
4. हासन-मैंगलोर का कबाकपुतूर-सुब्रहमण्य रोड खण्ड
5. विल्लुपुरम-पांडिचेरी
6. क्विलोन-तिरुचेंदूर तथा विरुधनगर-तेनकासी का राजपालयम-तेनकासी खंड
7. सेलम कुड्डालोर का वडालूर कुड्डालोर खंड
8. तंजावूर-विल्लुपुरम का तंजावूर-कुम्बाकोनम खंड
9. जबलपुर-गोंदिया का गोंदिया-बालाघाट खंड
10. राजकोट-वेरावल का सोमनाथ तक विस्तार सहित जूनागढ़-वेरावल खंड
11. धोला-भावनगर

1. इसके अलावा, मुझे यह घोणा करते हुए भी प्रसन्नता हो रही है कि गुना-इटावा के भाग के रूप में भिंड-इटावा नई लाइन का निर्माण कार्य तथा मानसी -सहरसा के आमान परिवर्तन का काम अच्छी प्रगति कर रहा है और इसे 2004 के दौरान पूरा कर लिए जाने की संभावना है।

दोहरीकरण

52. चालू र्वा के दौरान 200 किलोमीटर दोहरीकरण का काम पूरा कर लिए जाने की संभावना है जबकि अगले वित्त र्वा के लिए 340 किलोमीटर का लक्ष्य रखा गया है।

53. माननीय सदस्यों को यह जानकर खुशी होगी की पकनी-मोहोल तथा मानसी-महेशखुंट, रोहतक-जाखल, हापुड़-कानकाथर, साहिबाबाद-आनन्द विहार तीसरी तथा चौथी लाइन, अम्बाला-कोडाइकनाल, चैन्नै बीच करुकुपेट, कटैया डांडी-लोहगड़ा, शुजालपुर-अकोड़िया, बरौनी-तिलरथ, बड़हरवां-तीनपहाड़, कायनकुलम-चेम्पड़ तथा कायनकुलम-मवेलीकारा, जहानाबाद-बेला तथा चांदपाड़ा-बनगांव के दोहरीकरण का कार्य बजट में शामिल किया गया है, इसके अलावा, रायचूर-गुंतकल, कटक-बरोंग, खुर्दा-बरोंग तीसरी लाइन तथा अलीगढ़-गाजियाबाद तीसरी लाइन के कार्य को भी शामिल किया गया है ताकि स्वर्णिम चतुर्भुज को सुदृढता मिले। इन कार्यों के पूरा हो जाने से यातायात प्रवाह सुगम हो जाएगा और कुछ संतृप्त खंडों में अतिरिक्त क्षमता सृजित होगी।

मेगा टर्मिनल

54. महानगरों से नई गाड़िया चलाने की निरन्तर मांग की जाती है, इस को पूरा करने में एक बड़ी कठिनाई टर्मिनल की तंगी है। इस समस्या से निजात पाने के लिए कोलकाता में चितपुर तथा दिल्ली में आनन्द बिहार अतिरिक्त टर्मिनलों के लिए प्रस्ताव बजट में शामिल किए गए हैं।

उपनगरीय परिवहन परियोजना

55 मुझे यह सूचित करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि मुम्बई परियोजना, चरण-एक के लिए आवश्यक अनुमोदन प्राप्त कर लिया गया है। इस परियोजना के अंतर्गत मुई नगर में रेल अवसंरचना को समुन्नत बनाने की परिकल्पना की गई है और इसका मुम्बई उपनगरीय रेल प्रणाली में दैनिक यात्रियों की भीड़ के घनत्व को कम करने में बहुत बड़ा योगदान होगा। इस परियोजना में 1613 करोड़ रूपए का ऋण अंश शामिल है, जिसे विश्व बैंक द्वारा स्वीकृत किया गया है। इस कार्य के 5 वर्षों में पूरा हो जाने की संभावना है।

1. मुझे सदन को सूचित करते हुए प्रसन्नता है कि अंधेरी से बोरीविली की पांचवी लाइन के शेष भाग का पूरा हो गया है। विहार से दहानु रोड तक स्वचालित ब्लाक सिगनल प्रणाली का कार्य भी पूरा हो गया है, जिससे खंड की लाइन क्षमता बढ़ी है।
2. 22.12.2002 से बारासात-हसनाबाद खंड पर ई.एम.यू. सेवाएं चालू कर दी गई हैं। टॉलीगंज से गरिया तक कोलकाता मेट्रो के विस्तार का कार्य संतोषजनक ढंग से प्रगति कर रहा है। सर्कुलर रेलवे का प्रिंसेपघाट से माजेरहाट तक विस्तार तथा इसके नेताजी सुभाष चन्द्र बोस हवाई अड्डे से सम्पर्क का कार्य दिसम्बर, 2004 तक पूरा हो जाने की संभावना है।
3. मुझे यह सूचित करते हुए खुशी हो रही है कि हाल ही में चेन्नै बीच से एगमोर तक आमाम परिवर्तन का कार्य चालू किया गया है ताम्बरम में चेंगलपट्टू तक के खंड का कार्य मार्च, 2004 तक पूरा कर लिए जाने की संभावना है।
4. माननीय सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि लोगों की जरूरत को देखते हुए चेन्नै सेन्दूरल और चेन्नै एगमोर के बीच सीधा सम्पर्क मुहैया कराने का निर्णय लिया गया है। इस सम्पर्क का लाभ दैनिक यात्रियों तथा लम्बी दूरी के यात्रियों दोनों को होगा और उन्हें इन दोनों स्टेशनों पर अनचाहे यानान्तरण से मुक्ति मिलेगी। जहां तक एम आर टी एम का संबंध है, तिरुमलाई से वल्लाचेरी खंड का कार्य जून, 2003 तक पूरा हो जाने की संभावना है।
5. जुड़े हुए हैदराबाद तथा सिकन्दराबाद नगरों के लिए मल्टी मोडल परिवहन प्रणाली का कार्य अच्छी प्रगति कर रहा है। हैदराबाद-सिकन्दराबाद-फलकनुमा और हैदराबाद-लिंगमपल्ली खण्डों में रेल अवसंरचना को समुन्नत करने का कार्य मार्च, 2003 तक पूरा हो जाने की संभावना है।
6. कोलकाता में सर्कुलर रेलवे के स्टेशनों के सौंदर्यवर्द्धन की मांग की जाती रही है ताकि हुगली नदी के तट के साथ लगे क्षेत्र की खूबसूरती बढ़ सके। मुझे यह सूचित करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि स्टेशनों में वृक्षारोपण और स्टेशनों के बीच सजावटी फोंसिंग के साथ-साथ स्टेशनों की साज-सज्जा बढ़ाने का प्रस्ताव है, ताकि उनके चारों ओर का वातावरण मनोहारी हो सके।

रेल विद्युतीकरण

1. वर्षों के दौरान रेल विद्युतीकरण के कार्यों में संतोषजनक प्रगति हुई है और जनवरी, 2003 तक 208 मार्ग किलोमीटर को ऊर्जांचित किया गया। चालू वित्त वर्ष के दौरान कुल 375 मार्ग किलोमीटर का विद्युतीकरण करने का प्रस्ताव है। मार्च, 2003 के अंत तक भारतीय रेल पर 16376 मार्ग किलोमीटर (25.98 प्रतिशत) का विद्युतीकरण हो जाएगा।

रेलवे भर्ती बोर्ड

2. अब तक रेलवे भर्ती बोर्डों द्वारा किए जाने वाले ग्रुप 'डी' की भर्ती के लिए लिखित परीक्षा (वस्तुनिष्ठ) के प्रश्न पत्र हिन्दी और अंग्रेजी में ही तैयार किए जाने का प्रावधान है। चूंकि ग्रुप 'डी' में भर्ती रेलवे मंडलवार की जाती है, इसलिए अब यह निर्णय लिया गया है कि उस रेलवे मंडल, जिसके लिए भर्ती की जानी है, में संविधान की आठवीं अनुसूची में उल्लिखित भाषाओं में से स्थानीय स्तर पर प्रयुक्त होने वाली भाषा में भी प्रश्न पत्र तैयार किए जाएंगे। इससे सिर्फ ऐसी स्थानीय भाषा जानने वालों को भी रेलवे में ग्रुप 'डी' की नौकरी प्राप्त करने के अवसर उपलब्ध हो सकेंगे।

सरकारी क्षेत्र के उपक्रम

3. माननीय सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि वर्ष 2001-2002 के दौरान सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों का कार्य निपादन संतोषजनक रहा। 2001-2002 में इस्कॉन ने 907 करोड़ रूपए का कारोबार किया और उसने 104 करोड़ रूपए का शुद्ध लाभ अर्जित किया। कम्पनी ने 17.3 करोड़ रूपए का लाभांश प्रदान किया। विदेशों में निर्माण ठेकों से विदेशी मुद्रा अर्जन में अधिकतम कारोबार करने के लिए कम्पनी को ओवरसीज कंस्ट्रक्शन कांउंसिल आफ इंडिया से निर्यात पुरस्कार प्राप्त हुआ। राइट्स लिमिटेड ने 39 करोड़ रूपए का शुद्ध लाभ दर्ज करते हुए वर्ष 2001-2002 के दौरान 283 करोड़ रूपए का अब तक का सर्वाधिक कारोबार किया और 3.75 करोड़ रूपए का लाभांश भुगतान किया। भारतीय कंटेनर निगम (कनकोर) ने 249.85 करोड़ रूपए का अर्जन करते हुए 1286 करोड़ रूपए का कारोबार किया तथा 41 करोड़ रूपए का लाभांश प्रदान किया। वर्ष 2001-2002 के दौरान भारतीय रेल वित्त निगम (आई आर एफ सी) ने 292 करोड़ रूपए का शुद्ध लाभ कमाया और 100 करोड़ रूपए का लाभांश भुगतान किया।

कोंकण रेल निगम

1. कोंकण रेल निगम ने अपने परिचालन में कुछ वृद्धि दर्ज की है और यह अपने संचालन व्ययों के लिए पर्याप्त राजस्व जुटाने में भी समर्थ रही है, परन्तु निर्माण के चरण में लिए गए ऋण और उस पर ब्याज दायता को चुकाने के लिए निगम को पर्याप्त वित्तीय सहायता की अभी भी आवश्यकता है। क्षेत्र के लाखों लोगों और मालभाड़ा संचालन के लिए महत्वपूर्ण रेल लिंक होने के कारण रेल मंत्रालय इसकी

ऋण सेवा दायिता को पूरा करने के लिए निगम को निरन्तर सहायता दे रहा है ।

भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम लिमिटेड (आईआरसीटीसी)

66 भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम लिमिटेड (आईआरसीटीसी) ने वित्त वर्ष 2001-2002 के लिए रेल मंत्रालय को 51थम लाभांश के रूप में 20 लाख रूपए दिए हैं । वर्ष 2002-2003 के दौरान, जो इसके परिचालन का पहला पूरा वर्ष है, आईआर सी टी सी द्वारा भारतीय रेल को 3.5 करोड़ रूपए दिए जाने की आशा है । जिसमें रियायत और लाइसेंस शुल्क तथा अन्य प्रभार शामिल है ।

रेलटेल कार्पोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड

67 चालू वर्ष के दौरान रेलटेल कार्पोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड ने बैंडविड्थ और अन्य दूरसंचार अवसरचनाओं को पट्टे पर देकर 5.22 करोड़ रूपए अर्जित किए । चालू वर्ष के दौरान कम्पनी द्वारा 12.5 करोड़ रूपए अर्जित किए जाने की संभावना है।

1. रेलटेल नेटवर्क के चरण-एक और चरण -दो को 2003-2004 में पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है और 150 महत्वपूर्ण नगरों और 1500 स्टेशनों को ऑप्टिकल फाइबर नेटवर्क द्वारा जोड़े जाने की आशा है ।
2. रेलटेल की नई दिल्ली स्टेशन पर एक पायलट प्रोजेक्ट के रूप में इंटरनेट कियोस्क मुहैया कराए जाने की योजना है। अगले वित्त वर्ष के दौरान एक चुनी हुई गाड़ी में पायलट प्रोजेक्ट के रूप में इंटरनेट सेवा मुहैया कराए जाने की भी योजना है ।

कार्मिक संबंध

3. वर्ष के दौरान भारतीय रेलों पर कार्मिक संबंध शांतिपूर्ण और सौहार्द्रपूर्ण रहे । स्थाई वार्ता तंत्र और संयुक्त परामर्श तंत्र योजनाओं के अंतर्गत सभी स्तरों पर शिकायत निवारण तंत्र संतोषजनक रहा है । मैं आदरणीय प्रधानमंत्री जी, आदरणीय उप प्रधान मंत्री जी और माननीय वित्त मंत्री जी का आभारी हूँ कि उन्होंने रेल कर्मियों की लम्बे समय से लंबित दो समस्याओं का समाधान कर दिया है । रेलवे प्रमोटी अधिकारियों के वेतनमानों को सुधारने तथा पांचवे वेतन आयोग की सिफारिशों से रेलवे के संगठित लेखा संवर्ग के वेतनमानों में निवसंगति को दूर करने का निर्णय ले लिया गया है । इन दोनों निर्णयों से इस संगठन का मनोबल ऊंचा करने में मदद मिलेगी ।

खेलकूद

4. चालू वर्ष के दौरान भारतीय रेल का खेलों में राष्ट्रीय तथा अंतरराष्ट्रीय दोनों स्तरों पर प्रदर्शन उत्कृष्ट रहा है ।
5. रेलवे के खिलाड़ियों ने राष्ट्रमंडल खेलों में चार स्वर्ण, पांच रजत और चार कांस्य पदक जीते हैं इसी प्रकार एशियाई खेलों में भारत द्वारा जीते गए कुल 35 पदों में से रेलवे खिलाड़ियों ने 13 पदक (6 स्वर्ण, 5 रजत और 2 कांस्य) जीते हैं । मैं श्रीमती नीलम जे.सिंह का विशेष उल्लेख करना चाहूंगा जिन्होंने चीनी एथलीट के 12 वर्ष पुराने रिकार्ड को तोड़कर बूसान एशियाई खेलों में 'डिस्कस थ्रो' में स्वर्ण पदक जीता । एथलैटिक्स में सुश्री के.एम.बीनामोल का प्रदर्शन प्रशंसनीय रहा , जिन्होंने 2 स्वर्ण और एक रजत पदक जीते ।
6. महोदय, अब मैं नई गाड़ियों, फेरों में वृद्धि और चालन क्षेत्र में विस्तार का उल्लेख करना चाहूंगा । वर्ष 2003-2004 में निम्नलिखित अतिरिक्त एक्सप्रेस गाड़ियां चलाए जाने का प्रस्ताव है -

1. सियालदह-आसनसोल बरास्ता बर्धमान (प्रतिदिन)
2. जबलपुर - कोटा बरास्ता बीना (प्रतिदिन)
3. सूरत - मुम्बई (बांद्रा) (प्रतिदिन)
4. आजमगढ़ - दिल्ली बरास्ता लखनऊ (प्रतिदिन)
5. सिकंदराबाद -सिरपुरकागजनगर बरास्ता काजीपेट (प्रतिदिन)
6. संबलपुर-रायपुर बरास्ता टिटलागढ़ (प्रतिदिन)
7. तिनसुकिया - मरियानी (प्रतिदिन)
8. चेन्नै इगमोर - इरोड बरास्ता तिरुचिरापल्लि (प्रतिदिन)
9. जयपुर - उदयपुर बरास्ता अजमेर और चित्तौड़गढ़ (प्रतिदिन) (मीटरलाइन)
10. बलिया-सियालदह बरास्ता बरौनी (प्रतिदिन)
11. गया - नई दिल्ली बरास्ता इलाहाबाद (प्रतिदिन)
12. विजयवाड़ा - सिकंदराबाद (प्रतिदिन)
13. लखनऊ - आगरा कैंट (प्रतिदिन)
14. रीवां - नई दिल्ली बरास्ता इलाहाबाद (प्रतिदिन)
15. चिरिमिरी - रीवा बरास्ता कटनी (प्रतिदिन)
16. सेलम - बंगलोर (यशवंतपुर) (प्रतिदिन)
17. जयनगर नरकटियागंज (प्रतिदिन) (मीटर लाइन)
18. न्यूअलीपुरदुआर - सिलीगुड़ी (प्रतिदिन) आमान परिवर्तन के बाद
19. न्यूअलीपुरदुआर - न्यू जलपाई गुड़ी (प्रतिदिन) आमान परिवर्तन के बाद
20. न्यूजलपाई गुड़ी - सिलीगुड़ी प्रतिदिन) आमान परिवर्तन के बाद
21. भावनगर - अहमदाबाद प्रतिदिन) आमान परिवर्तन के बाद
22. भावनगर - मुम्बई (बांद्रा) प्रतिदिन) आमान परिवर्तन के बाद
23. लखनऊ - मुम्बई (लोकमान्य तिलक टर्मिनस) बरास्ता झांसी (सप्ताह में तीन दिन)

24. जबलपुर-नागपुर बरास्ता इटारसी (सप्ताह में तीन दिन)
25. अजमेर -मुम्बई सेंट्रल (सप्ताह में तीन दिन)
26. इलाहाबाद - हरिद्वार बरास्ता प्रतापगढ़ और लखनऊ (सप्ताह में तीन दिन)
27. बंगलोर (यशवंतपुर) - निजामुद्दीन बरास्ता सिकंदरबाद(सप्ताह में तीन दिन)
28. वाराणसी- हावड़ा बरास्ता मुगलसराय और पटना (सप्ताह में तीन दिन)
29. पुणे - नागपुर बरास्ता मनमाड (सप्ताह में तीन दिन)
30. टाटानगर - अमृतसरबरास्ता मुगलसराय एवं लखनऊ (सप्ताह में दो दिन)
31. दुर्ग-गोरखपुर बरास्ता बिलासपुर, कटनी एवं इलाहाबाद (सप्ताह में दो दिन)
32. बंगलोर - मुम्बई (लोकमान्य तिलक टर्मिनस) बरास्ता हुबली और पुणे (सप्ताह में दो दिन)
33. चेन्नै - देहरादून एवं चण्डीगढ़ बरास्ता नई दिल्ली और सहारनपुर (साप्ताहिक)
34. बीकानेर - सिकन्दरबाद बरास्ता काजीपेट (साप्ताहिक)
35. पुरी - गुवाहाटी बरास्ता आसनसोल (साप्ताहिक)
36. रॉंची(हटिया)-बंगलोर (यशवंतपुर) बरास्ता झारसुगुडा एवं विशाखापत्तनम (साप्ताहिक)
37. पुणे - पटना बरास्ता इलाहाबाद (साप्ताहिक)
38. भुवनेश्वर - बंगलोर (यशवंतपुर) बरास्ता विशाखापत्तनम (साप्ताहिक)
39. वास्को - चेन्नै बरास्ता हुबली (साप्ताहिक)
40. तिरुवनंतपुरम - जोधुपेर बरास्ता मंडगांव (साप्ताहिक)
41. रॉंची - मुम्बई (लोकमान्य तिलक टर्मिनस) बरास्ता राउरकेला और नागपुर (साप्ताहिक)
42. चेन्नै - बंगलोर(साप्ताहिक)
43. डिब्रूगढ़ - अमृतसर बरास्ता वाराणसी और लखनऊ (साप्ताहिक)
44. सियालदह - जयपुर बरास्ता टुंडल (साप्ताहिक)
45. विजयवाड़ा - मुम्बई (लोकमान्य तिलक टर्मिनस) बरास्ता वाडी(साप्ताहिक)
46. अहमदाबाद -धनबाद बरास्ता टुंडला, मुगलसराय एवं पारसनाथ (साप्ताहिक)
47. गुवाहाटी - सिकंदरबाद बरास्ता विजयवाड़ा (साप्ताहिक)
48. मुजफ्फरपुर - बंगलोर (यशवंतपुर) बरास्ता कटिहार और हावड़ा (साप्ताहिक)
49. ओखा - गुवाहाटी बरास्ता वाराणसी और पटना (साप्ताहिक)
50. इंदौर - नागपुर बरास्ता देवास और मकसी (साप्ताहिक)

1. माननीय सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि कुछ लोकप्रिय गाड़ियों के साप्ताहिक फेरे बढ़ाए जाएंगे। अब मैं उनका विवरण दे रहा हूँ -

1. 2313/2314 सियालदही-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस 4 दिन से 5 दिन
2. 2443/2444 भुवनेश्वर - नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस 1 दिन से 2 दिन
3. 2439/2440 रॉंची- नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस 1 दिन से 2 दिन
4. 2441/2442 बिलासपुर- नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस 1 दिन से 2 दिन
5. 2129/2130 पुणे - हावड़ा आजाद हिन्द एक्सप्रेस 4 दिन से 5 दिन
6. 2561/2562 दरभंगा - नई दिल्ली स्वतंत्रता सेनानी एक्सप्रेस 4 दिन से प्रतिदिन
7. 5025/5026 गोरखपुर - मुम्बई गोदान एक्सप्रेस 1 दिन से 3 दिन
8. 4311/4312 बरेली - न्यू भुज आला हजरत एक्सप्रेस 2 दिन से 4 दिन
9. 7017/7018 सिकंदरबाद - राजकोट एक्सप्रेस 2 दिन से 3 दिन
10. 2101/2102 मुम्बई (लोकमान्य तिलक टर्मिनस) - हावड़ा ज्ञानेश्वरी एक्सप्रेस 3 दिन से 4 दिन
11. 5631/5632 गुवाहाटी - जोधपुर एवं बीकानेर एक्सप्रेस 1 दिन से 2 दिन
12. 2141/2142 पटना - मुम्बई (लोक मान्य तिलक टर्मिनस) एक्सप्रेस 4 दिन से 6 दिन
13. 2905/2906 हावड़ा - हापा एक्सप्रेस 1 दिन से 2 दिन

1. मुझे निम्नलिखित सेवाओं के परिचालन में विस्तार की घोषणा करते हुए बहुत प्रसन्नता हो रही है।

1. 2983/2984 जयपुर - दुर्ग एक्सप्रेस को बिलासपुर तक
2. 9113/9114 जम्मू तवी - अमृतसर एक्सप्रेस को फिरोजपुर तक
3. 7029/7030 हैदराबाद -एर्णाकुलम सबरी एक्सप्रेस को त्रिवेंद्रम तक सप्ताह में तीन दिन
4. 9169 /9170 वाराणसी - अहमदाबाद एक्सप्रेस को ओखा तक
5. 6512/6511 बंगलोर (यशवंतपुर) -दुर्ग एक्सप्रेस को बिलासपुर तक
6. 8611/8612 रॉंची - गढ़वा रोड एक्सप्रेस को वाराणसी तक
7. 6513/6514 बंगलोर (यशवंतपुर) - शोलापुर एक्सप्रेस को बीजापुर तक
8. 2905/2906 हावड़ा - हापा एक्सप्रेस को पोरबंदर तक
9. 6305/6306 एर्णाकुलम -कालीकट एक्सप्रेस को कन्नानूर तक
10. 8189/8190 अल्लेपी - बोकारो एक्सप्रेस को धनबाद तक
11. 297/298 कोटा-ग्वालियर पैसेंजर को भिंड तक
12. 9503/9504 जामनगर -अहमदाबाद इंटरसिटी एक्सप्रेस को सूरत तक
13. 9307/9308 इंदौर-ग्वालियर एक्सप्रेस को भिंड तक
14. 8183/8184 दानापुर - बिलासपुर दक्षिण बिहार एक्सप्रेस को दुर्ग तक (प्रतिदिन)
15. सीसी एम मिर्जापुर -चोपन पैसेंजरको शक्तिनगर और इलाहाबाद तक
16. 409/410 बिलासपुर-शहडोल पैसेंजर को रीवां तक

17. 3149/3150 सियालदह-न्यू जलपाईगुड़ी कंचन कन्या एक्सप्रेस को आमान परिवर्तन के बाद अलीपुरदुआर तक
18. 1463/1464 जबलपुर-राजकोट एक्सप्रेस को आमान परिवर्तन के बाद वेरावल तक
19. 103/104 चेन्नै एगमोर-विल्लुपुरम पैसेंजर को आमान परिवर्तन के बाद पॉण्डिचेरी तक
20. 437/438 तथा 439/440 मनकापुर/कटरा के बीच चलने वाली सवारी गाड़ियों को फेज़ाबाद तक
21. 3467/3468 भागलपुर-पटना विक्रमशिला एक्सप्रेस को नई दिल्ली तक
22. 2069/2070 रायगढ़ -दुर्ग जनशताब्दी को डूंगरगढ़ तक
23. 9019/9020 मुम्बई (बांद्रा) - देहरादून एक्सप्रेस के दिल्ली -कोटा कोचोंको नीमच तक
24. 7225/7226 विजयवाड़ा - हुबली अमरावती एक्सप्रेस को सप्ताह में एक बार वास्को तक

1. निम्नलिखित खंडों पर एमईएमयू/डीईएमयू सेवाएं चलाने का प्रस्ताव करता हूँ ।

1. पेंडरा रोड - बिलासपुर
2. आद्रा- भागा
3. भोजुडीह - चन्द्रपुरा
4. जौनपुर - औड़िहार
5. आद्रा - मिदनापुर
6. विरार - दहानु रोड
7. मोकामा - पटना - बक्सर
8. आद्रा - पुरुलिया
9. भोजुडीह - भागा
10. बिशनुपुर - आद्रा
11. आद्रा - भोजुडीह

श्री सोमनाथ चटर्जी (बोलपुर) केवल आद्रा आ रहा है

श्री नीतीश कुमार: सब आपका है।

वार्षिक योजना 2003-2004

77 महोदय, मैं अब वर्ष 2003-2004 की वार्षिक योजना प्रस्तुत करना चाहूंगा । वर्ष 2003-2004 के लिए योजना परिव्यय 10,607 करोड़ रूपए रखा गया है । विशेष रेल संरक्षा निधि से संबंधित संरक्षा कार्यों के लिए 2311 करोड़ रूपए के परिव्यय को देखते हुए कुल परिव्यय 12,918 करोड़ रूपए बनता है । यह पिछले वर्ष के संशोधित अनुमान से 603 करोड़ रूपए ज्यादा है । वर्ष 2003-2004 के लिए सामान्य राजकोष से कुल 6577 करोड़ रूपए प्राप्त हुए जिसमें विशेष रेल संरक्षा निधि में अंशदान के 1,600 करोड़ रूपए और केन्द्रीय सड़क निधि से प्राप्त 433 करोड़ रूपए शामिल हैं । इसमें नवसृजित रेल विकास निगम में विशिष्ट रूप से निवेश के लिए 730 करोड़ रूपए भी शामिल हैं । वर्ष 2002-2003 के लिए ये आंकड़े 5,840 करोड़ रूपए थे जिसमें विशेष रेल संरक्षा निधि के लिए 1,350 करोड़ रूपए और केन्द्रीय सड़क निधि से प्राप्त 450 करोड़ रूपए शामिल थे ।

78 बजटीय सहायता के अलावा, रेलवे का योजना व्यय के लिए आंतरिक स्रोतों से 2,630 करोड़ रूपए के संसाधन जुटाने का प्रस्ताव है । यह राशि पिछले वर्ष के बजट में किए गए प्रावधान जितना ही है । योजना की शो आवश्यकता बजटेंतर स्रोतों से साधन जुटाकर पूरी की जाएगी । जिसमें 2,970 करोड़ रूपए भारतीय रेलवे वित्त निगम के माध्यम से बाज़ार में उधार लेकर और 30 करोड़ रूपए बीरमगाम-मेहसाणा आमान परिवर्तन कार्य में बी.ओ.टी के रूप में निवेश के माध्यम से प्राप्त होंगे । विशेष रेल संरक्षा निधि के लिए केन्द्र सरकार के अंशदान के अतिरिक्त संरक्षा अधिभार से 711 करोड़ रूपए प्राप्त होंगे, जिससे विशेष रेल संरक्षा निधि के अंतर्गत कुल परिव्यय 2311 करोड़ रूपए हो जाएगा ।

1. महोदय, इस वर्ष पांच प्रमुख परियोजना शीर्षों में पूंजी के अन्तर्गत कुल परिव्यय 2,716 करोड़ रूपए रखा गया है, जिसमें नई लाइनों पर 1,005 करोड़ रूपए आमान परिवर्तन पर 703 करोड़ रूपए, दोहरीकरण के लिए 443 करोड़ रूपए और विद्युतीकरण के लिए 122 करोड़ रूपए शामिल है। महानगर परिवहन परियोजनाओं के लिए 443 करोड़ रूपए का प्रावधान किया गया है जिसमें से मुम्बई उपनगरीय परिवहन परियोजना के लिए बहु पक्षीय वित्त पोषण शामिल है ।
2. इसके अलावा, नई लाइनों, दोहरीकरण, आमान परिवर्तन तथा रेल विद्युतीकरण योजना शीर्षों के अन्तर्गत विभिन्न कार्यों के लिए, जो रेल विकास निगम द्वारा निपादित किये जाने हैं, 730 करोड़ रूपए आवंटित किए जा रहे हैं ।
3. विशेष रेल संरक्षा निधि के अंतर्गत दिए गए परिव्यय को शामिल करते हुए, संरक्षा से संबंधित योजना शीर्षों में रेल पथ नवीकरण के लिए 2,605 करोड़ रूपए, पुलों के लिए 302 करोड़ रूपए और सिगनल तथा दूरसंचार के लिए 689 करोड़ रूपए के परिव्यय की व्यवस्था की गई है ।

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह(वैशाली): वैशाली को रेल लाइन से जोड़ने की बात मंत्री जी बोल नहीं रहे हैं । माननीय प्रधान मंत्री जी यहां बैठे हैं । वैशाली भगवान महावीर की जन्म स्थली है । इसे रेल लाइन से जोड़ने की कई वर्षों से मांग हो रही है । (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: जब इस विषय पर चर्चा होगी, उस समय आप बोलना । मैं आपको बोलने का मौका दूंगा ।

डा. रघुवंश प्रसाद: इसका शिलान्यास कब होगा 6 वर्षों से टाल मटोल हो रही है।

1. महोदय, अब मैं 2003-2004 के बजट अनुमानों की चर्चा करना चाहूंगा।
2. वर्ष 2003-2004 के दौरान रेलवे द्वारा 540 मिलियन टन राजस्व उपायार्जक आरंभिक माल यातायात की दुलाई किए जाने की आशा है, जो चालू वर्ष के दौरान 515 मिलियन टन ढोए जाने वाले संभावित यातायात से 25 मिलियन टन अधिक है और यह बढ़त पिछले कुछ वर्षों में ढोए गए माल यातायात की औसत बढ़त से अधिक है। अर्थव्यवस्था के रुझान और रेलवे द्वारा किए गए कई उपायों को देखते हुए इस लक्ष्य को प्राप्त कर लेने की आशा है। आरम्भिक यात्री यातायात में लगभग 3 प्रतिशत वृद्धि होने की संभावना है, जिसके परिणामस्वरूप मौजूदा वर्ष के संशोधित अनुमानों की तुलना में 7 प्रतिशत अधिक आमदनी होने की संभावना है। अन्य कोचिंग संबंधी आमदनी में 7 प्रतिशत वृद्धि होने की संभावना है। वर्ष 2003-2004 के लिए अन्य विविध आय 990 करोड़ रूपए आंकी गई है, जो चालू वर्ष के संशोधित अनुमान से 5 प्रतिशत अधिक है।
3. इन अनुमानों के आधार पर सकल यातायात से प्राप्तियां 45,495 करोड़ रूपए होने का अनुमान है यह चालू वर्ष के संशोधित अनुमानों से 2,628 करोड़ रूपए ज्यादा है।
4. रेलवे का साधारण व्यय 32,460 करोड़ रूपए होने का अनुमान है जो कि चालू वर्ष के संशोधित अनुमान से 7 प्रतिशत अधिक है। पेंशन निधि में विनियोग को 6,385 करोड़ रूपए रखा गया है। योजना संसाधन के लिए संभावित आवश्यकताओं के आधार पर मूल्य हास आरक्षित निधि में 2005 करोड़ रूपए के विनियोग का प्रावधान किया गया है।
5. इस प्रकार कुल संचालन व्यय 40,850 करोड़ रूपए होगा, जिसके परिणामस्वरूप शुद्ध यातायात प्राप्तियां 2,645 करोड़ रूपए की होंगी। शुद्ध विविध प्राप्तियां 888 करोड़ रूपए होने का अनुमान है, जिसमें विशेष रेलवे संरक्षा निधि को विनियोजित किए जा रहे यात्री किराये पर के अधिभार की वसूली के जरिए एकत्रित होने वाली राशि भी शामिल है। अतः शुद्ध राजस्व 3,533 करोड़ रूपए बनता है।
6. सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर के संबंध में रेलवे कन्वेन्शन कमिटी को एक ज्ञापन प्रस्तुत किया गया है। इस बीच वर्ष 2003-2004 के लिए लाभांश की व्यवस्था वर्ष 2002-2003 के लिए लागू दर पर ही की गई है। इस आधार पर वर्ष 2003-2004 के लिए लाभांश दायिता 2,930 करोड़ रूपए बनती है। कुछ अन्य देय राशियों के साथ-साथ 2978 करोड़ रूपए की राशि सामान्य राजस्व को देय होती है। इस दायिता का पूरी तरह निर्वाह किया जाएगा।
7. उक्त अनुमानों से वर्ष के लिए योजना परिव्यय की आवश्यकता को पूरा करने के लिए आंतरिक स्रोतों से पर्याप्त धन सृजित होने की संभावना है।
8. मालभाड़ा दरों तथा यात्री किरायों को प्रतिस्पर्धी बनाने तथा परिवहन क्षेत्र में रेलवे की भागीदारी बढ़ाने के लिए यह आवश्यक है कि टैरिफ को युक्तिसंगत और संगत बनाने की प्रक्रिया जारी रखी जाए। रेलवे को और ज्यादा यातायात आकर्षित करने के लिए मैं कुछ अन्य उपायों तथा सुधारों को प्रस्तावित करता हूँ।

मालगाड़ी सेवाएं

9. महोदय, वर्ष 2002-2003 में मैंने मालभाड़ा दरों में समान रूप से कोई वृद्धि नहीं की। वर्ष 2003-2004 में किसी भी वस्तु के लिए मालभाड़ा दरों में वृद्धि करने का मेरा कोई प्रस्ताव नहीं है।
10. मालभाड़ा संरचना को युक्तिसंगत बनाते हुए श्रेणियों की कुल संख्या 59 से घटाकर 32 की गई थी। जिसमें श्रेणी -90 न्यूनतम और श्रेणी-300 उच्चतम रखी गई थीं। इस प्रकार युक्तिसंगत बनायी गई मालभाड़ा संरचना में उच्चतम न्यायालय मालभाड़ा दर का अनुपात 8.0 से घटाकर 3.3 किया गया था। श्रेणियों के अंतर को कम करने के लिए उच्चतम श्रेणी को श्रेणी-300 से घटाकर श्रेणी-250 करने का प्रस्ताव है। संशोधित वर्गीकरण में श्रेणियों की कुल संख्या 32 से घटकर 27 रह जाएगी और उच्चतम तथा न्यूनतम श्रेणियों के लिए मालभाड़ा दर का अनुपात भी 3.3 से और घटकर 2.8 हो जाएगा।
11. मालभाड़ा दरों को प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए कुछ वस्तुओं, जिनमें रेलवे को ऊंची माल भाड़ा दरों के कारण कड़ी प्रतियोगिता का सामना करना पड़ रहा है, का वर्गीकरण घटाने का प्रस्ताव है। पेट्रोल के पूरी गाड़ी (ट्रेन लोड) संचलन को वर्गीकरण श्रेणी-280 से तीन वर्ग घटाकर श्रेणी-250 करने का प्रस्ताव है जिससे उसकी मालभाड़ा दरें 10.7 प्रतिशत कम होंगी। कुछ अन्य वस्तुओं के वर्गीकरण में दो वर्गों की कमी करने का प्रस्ताव है। इन वस्तुओं में हाई स्पीड डीज़ल तेल (एच.एस.डी), भट्टी तेल, कच्चा तेल, नेप्था, लिक्वीफाइड पेट्रोलियम गैस (एल.पी.जी), कौम्प्रेस्ड गैस, लूब्रिकेटिंग तेल, लोहा और इस्पात, पिग आयरन, लोहा स्क्रैप, सीमेंट शीट, पेट्रोलियम कोक और सोडा राख शामिल है। टैंक वैगनों में ढोए जाने वाले कुछ तरल पदार्थ जैसे कि शीरा, डामर (बिटुमन), रिफाईंड वनस्पति तेल (डि वीजन ए) और गंधक तेजाब को भी उनकी मौजूदा श्रेणियों से दो वर्ग कम पर प्रभारित किए जाने का प्रस्ताव है। श्रेणी कम करने के कारण मालभाड़ा दरों में प्रस्तावित कमी 5.3 प्रतिशत से 9.5 प्रतिशत के बीच होगी। सीमेंट, विल्लिकर, मैगनीज अयस्क तथा कार्बोनाइड सोडा तरल (टैंक वैगनों में) के वर्गीकरण में एक वर्ग की कमी करने का प्रस्ताव है जिससे मालभाड़ा दरों में लगभग 3.7 प्रतिशत की कमी होगी। चुनिन्दा दूरियों के लिए मौजूदा तथा प्रस्तावित मालभाड़ा दरों के साथ इन वस्तुओं के पुनर्वर्गीकरण का ब्याौर मालभाड़ा दरों तथा किरायों में समायोजन संबंधी बजट प्रस्तावों की व्याख्या करने वाले ज्ञापन में दिया गया है।
12. वस्तुओं के कुछ ऐसे समूह हैं जिनके लिए उनके विभिन्न भौतिक स्वरूप के आधार पर, जैसे कि ढेले पाउडर आदि के लिए विभिन्न श्रेणियां तय की गई हैं। ऐसी वस्तुओं के समूह के वर्गीकरण को, जो मालडिब्बों की पूरी वहन क्षमता तक लदान करने योग्य हैं, सरल बनाने की दृष्टि से प्रत्येक ऐसे समूह के लिए एक समान श्रेणी तय की जाएगी। लौह अयस्क के विभिन्न रूपों जैसे ढेलों, पाउडर, चूरागोलियां, आदि को इस समय श्रेणी -120 से श्रेणी-125 तक श्रेणीबद्ध किया गया है। अब उनका ट्रेनलोड के लिए श्रेणी -120 के अंतर्गत समान भाड़ा प्रभारित किया जाएगा। इसी प्रकार अन्य चुनिन्दा वस्तुओं के समूहों, जैसे मैगनीज अयस्क, जिप्सम, बॉकसाइट, चूना पत्थर और डोलोमाइट, सोपस्टोन तथा चाक, के प्रत्येक समूह को एक समान श्रेणी में रखा जाएगा। इन वस्तुओं के समूहों के मौजूदा और प्रस्तावित वर्गीकरण के ब्याौर मालभाड़ा दरों तथा किरायों में समायोजन संबंधी बजट प्रस्तावों की व्याख्या करने वाले ज्ञापन में दिया गया है।
13. पेट्रोलियम उत्पादों के परिवहन में अपने हिस्से को बढ़ाने के लिए रेलवे, विभिन्न सेक्टरों के लिए मालभाड़ा दरों में और कटौती करने के लिए अलग-अलग तेल कम्पनियों के साथ दीर्घकालिक समझौते करने के लिए तैयार है बशर्ते रेलवे को दुलाई के लिए अतिरिक्त यातायात की गारंटीशुदा मात्रा की वचनबद्धता मिले।
14. भारतीय अर्थव्यवस्था के उदारीकरण के साथ ही औद्योगिकीकरण की प्रणाली में काफी परिवर्तन हो रहा है। उत्पादन केन्द्र, कच्चे माल के स्रोतों अथवा खपत केन्द्रों के निकट बन रहे हैं। रेलों द्वारा ढोई जाने वाली कुछ प्रमुख वस्तुओं की औसत दूरी धीरे-धीरे घट रही है। और रेलवे को कम गमन दूरी के यातायात को हासिल करने के लिए विभिन्न उपाय करने होंगे। 1999-2000 के रेल बजट में 100

किलोमीटर न्यूनतम दूरी से कम के माल यातायात पर लगने वाले भाड़े के प्रभार को कम करने के लिए 50 कि.मी. तक की दूरियों के लिए ढोए जाने वाले माल भाड़ा दरों में 25 प्रतिशत की रियायत प्रदान की गयी थी क्योंकि प्रभार लगाए जाने के लिए न्यूनतम दूरी 100 कि.मी. है। इस उपाय के परिणाम सकारात्मक रहे और इससे रेलवे के लिए अतिरिक्त राजस्व मिला। अब श्रेणीकृत रियायतों की योजना के माध्यम से 100 कि.मी. तक की दूरी के लिए बुक होने वाले सभी यातायात के लिए मालभाड़ा प्रभार को युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव है। इस योजना के तहत 50 कि.मी. तक की दूरी के लिए बुक यातायात के लिए मालभाड़े में 50 प्रतिशत की रियायत दी जाएगी। 51 कि.मी. से 75 कि.मी. तक के लिए 25 प्रतिशत रियायत और 76 कि.मी. से 90 कि.मी. के लिए 10 प्रतिशत रियायत दी जाएगी। प्रस्तावित युक्तिकरण में इन सभी दूरी श्रेणियों के लिए प्रति टन प्रति कि.मी. मालभाड़ा दर एक समान रहेगी।

15. रेल उपयोगकर्ताओं को यह विकल्प प्राप्त है कि वे भाड़ा प्रभार का भुगतान या तो बुकिंग के समय या गंतव्य स्टेशन पर सुपुर्दगी के समय करें। इस समय, बुकिंग के समय मालभाड़ा का भुगतान न किए जाने पर कोयले के अलावा सभी वस्तुओं के लिए सामान्य मालभाड़े पर 10 प्रतिशत का टु-पे अधिप्रभार लगाया जाता है। कोयला यातायात के मामले में 15 प्रतिशत का टु-पे अधिप्रभार लगाया जाता है। रेल उपयोगकर्ता इस अधिप्रभार को अत्यधिक मानते हैं। अतः कोयले के लिए टु-पे अधिप्रभार को 15 प्रतिशत से घटाकर 10 प्रतिशत और अन्य सभी वस्तुओं के लिए टु-पे अधिप्रभार को 10 प्रतिशत से कम करके 5 प्रतिशत करने का प्रस्ताव है।
16. बहुत से ऐसी वस्तुएं हैं जिनके लिए केवल वैगन लोड श्रेणी है यह विनिश्चय किया गया है कि यदि किसी वस्तु जिसके लिए केवल वैगन लोड श्रेणी उपलब्ध है तब उसके लिए ट्रेन लोड श्रेणी वैगन लोड श्रेणी से एक स्तर कम तय की जाएगी। परिणामस्वरूप, अगर अब ऐसी कोई वस्तु ट्रेन लोड बुकिंग के लिए प्रस्तुत की जाएगी तो मालभाड़ा 4 प्रतिशत से लेकर 5.26 प्रतिशत तक कम हो जाएगा।
17. भारतीय रेल पर माल का संचलन मुख्यतः एक प्रारम्भिक स्टेशन से एकल गंतव्य स्थल तक ब्लॉक रैक के रूप में किया जाता है। फिर भी ग्राहकों के लिए वहन लागत कम करने की दृष्टि से एक आरंभिक स्टेशन से एक - दूसरे के निकट दो गंतव्य स्थलों तथा दो आरम्भिक स्टेशनों से एक गंतव्य स्थल तक ब्लॉक रेल संचलन को भी अनुमति दी जा रही है। इस समय, ऐसे दो गंतव्य वाले ब्लॉक रैकों के लिए ट्रेन लोड वाली कम दरों का लाभ केवल सह गंतव्य स्थल तक के लिए ही प्राप्त है। अब यह विनिश्चय किया गया है कि दो गंतव्य वाले ब्लॉक रैकों के लिए परिवहन की समूची दूरी तक ट्रेन लोड वाली दरों का लाभ दिया जाएगा।
18. इस समय एक साथ छह परोणों (कन्साइनमेंट) को बड़ी लाइन के अठपहिए मालडिब्बे में ढोने की अनुमति है। बड़ी संख्या में व्यापारियों और खुदरा विक्रेताओं के लिए रेल परिवहन की व्यवस्था करने की दृष्टि से प्रत्येक अतिरिक्त रेलवे रसीद के लिए 100 रूपए का भुगतान करने पर बारह परोणों को एक साथ ढोने की अनुमति देने का विनिश्चय किया गया है।

100. निजी साइडिंगों में तैनात रेल कर्मचारियों का वेतन परम्परागत रूप से साइडिंग मालिकों को प्रभारित किया जाता है। साइडिंग मालिकों को राहत देने के उद्देश्य से क्षेत्रीय रेलें निजी साइडिंग के मालिक को प्रभारित की जा रही रेल कर्मचारी की लागत को चरणबद्ध आधार पर कम करने हेतु व्यापक समीक्षा करेंगी।

101. अपनी साइडिंगों से प्रारम्भिक यातायात द्वारा प्रति वर्ष 25 करोड़ रूपए से अधिक माल आमदनी देने वाले साइडिंग मालिक रेलवे के विशिष्ट ग्राहक माने गए हैं। परिवहन में रेल का हिस्सा बढ़ाने की दृष्टि से विशिष्ट ग्राहकों के लिए एक प्रोत्साहन योजना शुरू की जा रही है। इन ग्राहकों द्वारा रेलों को पिछले वर्ष की तुलना में दी गई अतिरिक्त शुद्ध प्रारम्भिक मालभाड़ा आमदनी के प्रत्येक पांच करोड़ रूपए के लिए 2 प्रतिशत की मालभाड़ा छूट दी जाएगी। यह छूट उन्हें प्राप्त किसी अन्य मालभाड़ा रियायत के अलावा दी जाएगी। यह प्रोत्साहन योजना श्रेणी-135 और इससे ऊपर की श्रेणियों में उल्लिखित वस्तुओं से प्राप्त शुद्ध अतिरिक्त प्रारम्भिक मालभाड़ा आमदनी पर लागू होगी।

यात्री सेवाएं

1. महोदय, इस वर्ष यात्री किरायों में वृद्धि का मेरा प्रस्ताव नहीं है।
2. गत वर्ष, मेल/एक्सप्रेस, साधारण यात्री गाड़ियों तथा मासिक सीजन टिकटों (एमएसटी) के किराया ढांचे को युक्तिसंगत बनाया गया था। इस वर्ष, राजधानी तथा शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों के किरायों को युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव है। वर्ष 1995-96 में, राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों के लिए एक अलग किराया संरचना की गई थी जिनका मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के किरायों के साथ कोई निश्चित संबंध नहीं है। अब राजधानी तथा शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों के किरायों को मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के युक्तिसंगत किराए ढांचे के साथ जोड़ने का प्रस्ताव है। राजधानी तथा शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों की प्रत्येक श्रेणी के लिए सुपरफास्ट मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के तदनुसूची श्रेणी के किराए से समान आधार पर मूल किराए को 15 प्रतिशत अधिक निर्धारित किया जाएगा। यात्रा की आवश्यकता के अनुसार, खानपान सेवाओं के प्रभार मूल किराए में जोड़ दिए जाएंगे। महोदय, इस युक्तिकरण के फलस्वरूप, राजधानी तथा शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों की विभिन्न श्रेणियों के मूल किराए अधिकांश स्टेशनों के लिए कम होंगे। अपवाद स्वरूप कुछ स्टेशनों के लिए मामूली रूप से अधिक होंगे लेकिन वैसी स्थिति में वर्तमान किराए लागू रहेंगे। राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों के आरम्भ से गन्तव्य तक के मौजूदा और प्रस्तावित किरायों के ब्यौरे, रेल बजट में मालभाड़ा दरों तथा किरायों में समायोजन संबंधी बजट प्रस्तावों की व्याख्या करने वाले ज्ञापन में दिया गया है।

104. मुझे यह सूचित करते हुए हाँ है कि पिछले वर्ष के रेल बजट में घोषित की गई सभी सोलह जनशताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों को चला दिया गया है। जनशताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों के किराया ढांचे को सुपर फास्ट मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के किरायों से 10 प्रतिशत अधिक रखा गया था इसके अलावा टिकट किरायों में, खान-पान से वाओं के लिए अतिरिक्त प्रभार भी शामिल थे। जन शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों को और लोकप्रिय बनाने के लिए इनके मूल किरायों का सुपरफास्ट मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों तदनुसूची श्रेणी के किरायों के वर्तमान 10 प्रतिशत आधिक्य को घटाकर 5 प्रतिशत के स्तर पर रखने तथा इन गाड़ियों में खानपान सेवाओं को वैकल्पिक बनाने का प्रस्ताव है।

1. यात्रियों को लाभ पहुंचाने तथा रेलों को प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए गैर-व्यस्त काल के दौरान किराया घटाने की अवधारणा को कुछ चुनी हुई गाड़ियों में लागू करने का प्रस्ताव है। प्रयोग के तौर पर इस वर्ष 15 जुलाई से 15 सितम्बर की अवधि के दौरान सभी राजधानी गाड़ियों के वातानुकूल प्रथम श्रेणी और वातानुकूल द्वितीय श्रेणी के मूल किरायों में 10 प्रतिशत की कमी की जाएगी।

106. इस समय, यदि कोई प्रतीक्षा सूची में शामिल यात्री राजधानी अथवा शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ी में चढ़ जाता है, तो उससे टिकट किराए के बराबर अतिरिक्त किराया प्रभारित किया जाता है। यह महसूस किया गया है कि इस दण्ड प्रभार को बदलने की आवश्यकता है। यह विनिश्चय किया गया है कि मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में चढ़ने वाले प्रतीक्षा-सूचीबद्ध यात्रियों से संबंधित नियम अब राजधानी, शताब्दी तथा जन शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों के प्रतीक्षा-सूचीबद्ध यात्रियों के लिए भी लागू होंगे।

पार्सल एवं सामान सेवा

1. पार्सल एवं सामान यातायात की बुकिंग प्रक्रिया को सरल बनाने और विभिन्न गाड़ियों द्वारा पार्सलों को ढोने के लिए उपलब्ध परिवहन

क्षमता के उपयोग को अनुकूलतम बनाने के लिए, पार्सल एवं सामान यातायात की बुकिंग हेतु दर संरचना को युक्तिसंगत बनाए जाने का प्रस्ताव है। इस समय, पार्सलों पर वस्तुओं की किस्म के आधार पर सात विभिन्न स्तरों के आधार पर प्रभार लगाया जाता है। अब यह प्रस्ताव है कि सामान सहित सभी प्रकार की वस्तुओं पर ग्राहक द्वारा चुनी गई सेवा की किस्म के आधार पर चार स्तरों पर समान रूप से एक ही दर से प्रभार वसूला जाएगा। सर्वोच्च श्रेणी - आर, राजधानी सेवाओं के लिए होगी और यह राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियों पर लागू होगी। अगली श्रेणी-पी, कतिपय अधिसूचित मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में विशिष्ट सेवा के लिए होगी। अगली निचली श्रेणी-एस मानक सेवाओं के लिए होगी जो अन्य मेल/एक्सप्रेस, शताब्दी एक्सप्रेस तथा पार्सल एक्सप्रेस गाड़ियों में लागू होगी। न्यूनतम श्रेणी-ई, साधारण यात्री गाड़ियों में किफायती सेवा के लिए होगी। इस युक्तिसंगत संरचना में, पार्सल तथा सामान यातायात को प्रभारित करने वाली श्रेणियों की संख्या 7 से कम होकर 4 हो जाएगी और सर्वोच्च तथा न्यूनतम दरों के बीच का अनुपात 8.7 से घटकर 6.2 हो जाएगा। समाचार पत्रों तथा पत्रिकाओं को अब सभी गाड़ियों में न्यूनतम श्रेणी-ई के अंतर्गत सामान दरों पर प्रभारित किया जाएगा। नयी संरचना के अंतर्गत पार्सल यातायात की युक्तिसंगत दरें मौजूदा दरों से निम्नतर होंगी। कुछ चुनिन्दा स्टेशनों के बीच अलग-अलग वस्तुओं की मौजूदा तथा प्रस्तावित दरों का ब्यौरा मालभाड़ा दरों तथा किरायों में समायोजन संबंधी बजट प्रस्तावों की व्याख्या करने वाले ज्ञापन में दिया गया है।

2. ये सभी प्रस्ताव 1.4.2003 से लागू होंगे।

3. महोदय, भारतीय रेल जैसे विशाल संगठन की उपलब्धियां रेल कर्मियों के कर्तव्यपालन और उनकी समर्पण भावना की परिचायक हैं जिसके लिए वे प्रशंसा के पात्र हैं। जन आकांक्षाओं और जन अभिलाषाओं को पूरा करने के लिए वे सदैव तत्पर रहते हैं। आदरणीय प्रधान मंत्री जी के सतत् प्रोत्साहन और उदार सहयोग के प्रति मैं आभार व्यक्त करता हूँ और मुझे पूर्ण विश्वास है कि उनके मार्ग दर्शन में भारतीय रेल प्रगति के नए आयाम स्थापित करेगी। वित्त मंत्री जी को भी मैं धन्यवाद देता हूँ और उनका आभार व्यक्त करता हूँ कि उन्होंने रेलवे को पर्याप्त समर्थन दिया है। मुझे विश्वास है कि वे आगामी वर्ष में रेलवे परियोजनाओं के त्वरित क्रियान्वयन के लिए उदारतापूर्वक अतिरिक्त धन प्रदान करने की कृपा करेंगे। माननीय सदस्यों से प्राप्त अनवरत सहयोग और उनके सुझावों के लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूँ और आशा करता हूँ कि वे इसे आगे भी जारी रखेंगे।

4. महोदय, इन शब्दों के साथ मैं रेल बजट 2003-2004 सदन में संस्तुत करता हूँ।

(ग्रंथालय में रखा गया, देखिए संख्या एल.टी. संख्या 7043/2003)

MR. SPEAKER: Hon. Members, please sit down.

...(Interruptions)

SHRI P.H. PANDIAN (TIRUNELVELI): What about Tamil Nadu? ... (Interruptions) Sir, 40 Members of Parliament belonging to the AIADMK Party and other Parties met and presented a memorandum to the hon. Railway Minister in person and demanded a fair deal to Tamil Nadu.... (Interruptions) We have listed out the projects which are pending for clearance by the Ministry.... (Interruptions) The hon. Minister also promised to look into it. But after this announcement today, Tamil Nadu is not seen in the map of Railways.... (Interruptions) The people of Tamil Nadu are docile and law abiding. There is no ticketless travel in Tamil Nadu. ... (Interruptions) The Southern Railway is yielding much revenue to the Railways.... (Interruptions)

अध्यक्ष महोदय: BÉBE{É³ÉÉ ¢ÉèÈÈ~A* VÉ¢É SÉSÉÉÇ cÉäMÉÉÒ, iÉ¢É +ÉÉ{É =°ÉàÉâ ÉÉc°°ÉÉ äÉä °ÉBÉÉiÉä cé*

â€ (व्यवधान)

MR. SPEAKER: The House stands adjourned to meet again at 2.30 p.m.

13. 05 hrs.

*The Lok Sabha then adjourned for Lunch till thirty minutes
past Fourteen of the Clock.*

14.31 hrs.

The Lok Sabha reassembled after lunch at
thirty one minutes past fourteen of the clock.

(Mr. Speaker in the Chair)

श्री विनय कटियार (फैजाबाद) : अध्यक्ष महोदय, आज अयोध्या का मुद्दा आने वाला था। इन लोगों ने पहले दिन हल्ला मचा दिया तो उस दिन भी हम लोग तैयार थे और आज भी तैयारी करके आये हैं। ये लोग बहस करने से भाग रहे हैं। हम चाहते हैं कि इस पर आज ही बहस हो जाये। क्योंकि हम आज तैयार हैं और हमारा आगे का कार्यक्रम बना हुआ है, इसलिये चाहेंगे कि आज ही इस पर चर्चा हो जाये। जो कार्य सूची है, उसमें भी अयोध्या का मुद्दा दिया हुआ है। अगर यह सब बदल जायेगा तो हम लोगों को कठिनाई होगी।

अध्यक्ष महोदय : मैं यही निवेदन करने के लिये ही खड़ा हुआ हूँ।

...(व्यवधान)

श्री श्रीप्रकाश जायसवाल (कानपुर) : अध्यक्ष महोदय, इनके द्वारा यह आरोप लगाने की क्या आवश्यकता है क्योंकि यह मुझ आपकी सहमति से टाला गया है।

श्री रामजीलाल सुमन (फिरोजाबाद) : अध्यक्ष महोदय, अयोध्या मुद्दे पर चर्चा से कोई भागता नहीं है। यहां तो व्यावहारिक संकट था। आज रेल बजट पेश हुआ है। मैं समझता हूँ कि वह प्रमुख सवाल था। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं किसी को इजाजत नहीं दे रहा हूँ।

...(व्यवधान)

MR. SPEAKER: Please sit down. I have to make a statement.

श्री रामजीलाल सुमन : अध्यक्ष महोदय, अयोध्या पर जरूर चर्चा होगी लेकिन चर्चा प्रमुखता के साथ हो।

अध्यक्ष महोदय : सुमन जी, क्या हर विषय पर बोलने की जरूरत होती है। आप प्लीज बैठिये। I am here to take care of everything. Please sit down.

...(Interruptions)

श्री विनय कटियार : अध्यक्ष जी, ये लोग अयोध्या मामले को सुलझाना ही नहीं चाहते। इनको क्रिकेट के मैच की ज्यादा चिन्ता है। ये केवल हल्ला मचाना चाहते हैं। (व्यवधान)