

an>

Title: Further discussion on Resolution regarding approval of first report of Railway convention committee moved by Shri Suresh Prabhu on 29th July, 2016.

HON. DEPUTY-SPEAKER: Now, the House will take up Item no. 19, further discussion on the Resolution moved by Shri Suresh Prabhu on 29th July, 2016.

Shri Dinesh Trivedi.

SHRI DINESH TRIVEDI (BARRACKPUR): Mr. Deputy-Speaker, Sir, first of all I would like to thank you and my Party for giving me this opportunity to speak on one of my favourite topics, the Railways.

I am fortunate that the hon. Finance Minister is also present in the House because basically – I would not say a tussle – this is a subject matter between the Ministry of Finance and the Ministry of Railways.

In a while I will go into the history of Railway Convention Committee itself. But before I do that let me tell you that I do not leave any forum or occasion to praise the Indian Railways. The Indian Railways is an amazing family. I can tell you without any kind of contradiction that it is perhaps one of the best organizations in the world.

I also must tell you that we are fortunate to have somebody like my dear and good friend Shri Suresh Prabhu as the Minister of Railways at this point in time. Because for years together Railways has been going through certain difficulties. Modernisation process started when Shri Madhavrao Scindia *ji*, a dear good friend, who is no more, was the Railway Minister. He initiated a lot of modernisation process. The next was Vision 2020 of the then Minister for Railways, hon. Mamata Banerjee *ji*, who is the Chief Minister of West Bengal now. I am not trying to praise because she does not require it. The world is praising her. If you read this Vision 2020 document, I think, it covers everything. In this very Report of the Railway Convention Committee a lot of reference has been made to this Vision 2020. Very honestly, when I took over as the Minister for Railway, I said that this is going to be my bible; this is going to be the basis on which I am going to take forward whatever they have started. All of them have done very good work. During Lalu *ji*'s time, there was some profit also. But the most difficult period, I would not say 'crisis', was almost during the time of the Sixth Pay Commission when hon. Mamata Banerjee *ji* took over as the Railway Minister. That was really a trying time. She did her very best to steer the Railways through, and a lot of innovations took place.

The reason I am talking about all these things is that at this juncture we are here and we are going to talk about the Resolution to approve para 11, 12, etc. of the Railway Convention Committee to review the rate of dividend payable to the Railways. Let me tell you, and especially to the entire House, you can make out, if you ask me, at what stage of development, a particular country is, then, at that stage of development or what is the economy of a country? ...*(Interruptions)*

HON. DEPUTY SPEAKER: Shri Dinesh Trivedi, just a minute.

...*(Interruptions)*

HON. DEPUTY SPEAKER: Hon. Members, please go to your seats. Hon. Minister is going to make a statement.

THE MINISTER OF FINANCE AND MINISTER OF CORPORATE AFFAIRS (SHRI ARUN JAITLEY): Sir, I can appreciate some Members from Andhra Pradesh certainly are concerned over a particular issue. I have repeatedly said that the Government stands by the commitments it has made in supporting Andhra Pradesh to the fullest. Even today I have had a word with the Andhra Pradesh Chief Minister, and we are trying to find a solution to these issues very shortly. ...*(Interruptions)*

HON. DEPUTY SPEAKER: No discussion. He made it very clear that he would be coming up with some solution soon. What do you want further?

...*(Interruptions)*

HON. DEPUTY SPEAKER: Please listen to me. We had a discussion with the hon. Speaker also today. You all know very well that we had discussed this matter. All are aware of this. And the Finance Minister has made it very clear in the House. He informed the House that he had already discussed the issue with the hon. Chief Minister of Andhra Pradesh and he is going to come out with a solution shortly. That is what he has said. What else do you want further?

...*(Interruptions)*

HON. DEPUTY SPEAKER: Nothing will go on record.

...*(Interruptions)* *

THE MINISTER OF CHEMICALS AND FERTILIZERS AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI ANANTHKUMAR): Sir, already hon. Finance Minister has given an assurance on the floor of the House that they are considering the demands of Andhra Pradesh. They are with the people of Andhra Pradesh. Very soon, they are going to look into the matter and going to settle all the issues.

SHRI JAYADEV GALLA (GUNTUR): Very soon means what? Another two years?...*(Interruptions)*

SHRI ANANTHKUMAR: Therefore, I think, that much time should be given. I would request all my Andhra friends to take the assurance of the hon.

Finance Minister and resume the business of the House.

HON. DEPUTY-SPEAKER: Okay. All right. That is enough.

Now, Shri Dinesh Trivedi.

...(Interruptions)

SHRI DINESH TRIVEDI: Sir, as I was mentioning that everybody feels that to become the Railways Minister is a huge thing, but I only know what kind of difficulty the Ministers of Railways go through.

Sir, the other day I was with the hon. Minister of Railways and my friend, Shri Suresh Prabhuji. It was around 5 o'clock. At 5 o'clock, he said: "I have not had a chance to even have a cup of tea. I have not had a chance to even have my lunch." Now, these are the trying circumstances under which most of the Railway Ministers work; and we need to find a solution...(Interruptions)

As I said, the best organization in the world, the most capable people we can think of, are in the Railways. In order for an engineer to get experience, his first preference would be the Railways. But what is happening today, and the crux the Railways is the finances.

Sir, I remember that when I was the Railway Minister, I had to borrow, about Rs. 3,000 crore to put in to the Railway Development Fund. My point is that the Railways hands are tight, their legs are tight, they are not allowed to do whatever they want to do in terms of generating their own revenue. On top of it, if they have to pay interest as dividend on whatever capital the Railways get, I think, it is impossible for any Railway Minister, with any kind of caliber to move smooth. Like I said initially that we are fortunate that Shri Suresh Prabhuji is a Chartered Accountant and he understands figures very well. I also appreciate that he has to run around even to LICs and others to get resource.

Sir, I have a very basic point. The very basic point is, what are we going to do about the Railways? I remember again that during the discussion of 12th Draft Document of the Planning Commission, I was part of that as a Railway Minister, at that point in time, I had mentioned that what is the country wanting to do with the Railways...(Interruptions)

SHRI ANANTHKUMAR: Mr. Deputy-Speaker, Sir, once again, through you, I am assuring our friends of Andhra Pradesh that the Government of India is committed to whatever has been assured to the people of Andhra Pradesh...(Interruptions)

We are with you; we are with the people of Andhra Pradesh. Give us some time so that we can completely bring it to conclusion. We can implement it. Therefore, when we are with the commitment, we are with the assurances and we are going to do it, then I think, they should consider this request and allow the House to run...(Interruptions)

HON. DEPUTY-SPEAKER: He has already said it. What more do you want? He has already said that they are committed to it.

...(Interruptions)

HON. DEPUTY-SPEAKER: Dinesh Trivedi, please continue.

SHRI DINESH TRIVEDI: Sir, as I was telling you, the Vision 2020 was presented by the then Minister for Railways, hon. Mamata Banerjee. The reason I am repeating this is because a lot of hon. Members of Parliament might not have heard that. The Vision 2020 came at a very critical time. What was the critical time? Like I mentioned that in Lalaji's time it made a lot of progress. I think, the Railways also ran into surplus. But the most difficult period was when this Vision 2020 Document was prepared under the leadership of Mamta Banerjee. The burden of the Sixth Pay Commission suddenly was put on the Railways. If it had not been for the leadership and collective wisdom of the people of the Railways and Mamta Banerjee, who created this Vision 2020, it would have been impossible. Perhaps, I may not be wrong if I say that the Railways would have stopped then and there. After a lot of patience and persuasion, a lot of expenditures were cut but not at the cost of development without even increasing anything which would hurt the common man. So, it was a difficult period.

I would just like to mention the last para. Everybody thinks that to be the Minister of Railways is a great thing. Certainly it is a very big thing but I only know what all difficulties a Minister of Railways goes through. The other day I was with my friend Suresh Prabhuji. I went to his room. It was around 5 o'clock. At 5 o'clock, the Railway Minister Suresh Prabhuji told that I had not even had a cup of tea since morning. At 5 o'clock he said: "There is no question of lunch." I tell you that this is a routine because there a lot of aspiration of the people. It is very very difficult for a single Minister for Railways to fulfil the aspirations of the people. I remember, I used to have more than 6,000 requests on various things. Suresh Prabhuji may have 7,000 requests. Mamta Banerjee would have had 10,000 requests because her accessibility to people is absolutely open. Anybody can virtually, even today as the Chief Minister of West Bengal, can just go and meet her and she will never say 'no' to any development work.

So, what I am getting at? I am getting at one basic thing – what do we want to do with Indian Railways? I remember, as a Minister for Railways, I was invited to discuss on the draft report of the Planning Commission of 12th Five Year Plan. Sureshji I had mentioned that please understand and let us talk – what do we want out of Indian Railways? Do we want Indian Railways to be a transportation system only for the poorest of the poor from point 'A' to 'B' or do we want Railways to be instrumental in adding two and a half per cent to the GDP, to the growth of the nation whereby we ensure that the poorest of the poor also gets benefit to it?

Sir, the other day we talked about price rise in this very House. I can tell you and I am sure Sureshji will agree with me that there is no way you can contain inflation if your transportation system is not robust. The very fact that some of the food grains get rotten or it cannot be transported are the questions that what you want out of the Railways. This is still my basic question as to what you want out of the Railways.

Sir, the Indian Railways is capable of certainly adding, perhaps, more than two and a half per cent to the GDP. I think, we do not have to use lot of our brains when we go to any country, we can make out a country's economic development by seeing its transportation system. We can make out whether it is a developed country, developing country or under-developed country only by seeing what kind of transportation systems they have. I

am afraid, there is a lot to be done. I remember, a very dear friend of mine, Sanjay Pugalia – when again my dear hon. friend Narendra *bhai* took over – asked me in a television show, and it is on record, that how do you think this Government is going to function. I said, I am not an astrologer; I do not know; but I can tell you one thing. I cannot tell you how many years, whatever it is; that is political. But I can tell you that a lot will depend on how he looks after the railways. I am aware that Railways is his pet project as well. If the Railways get derailed, then I am afraid, number-wise, years-wise, the country will go on and perhaps the Party will go on, but as far as the progress is concerned, I am not very sure.

Sir, today I am not very happy to say that things are not what we are capable of and the reason is not to do with the Railways themselves. The reason is not the hon. Minister. It is because of him that whatever things are happening in terms of augmentation of funds. I am aware that he has solutions out of the box running around to LIC which nobody had thought of. But LIC also will charge interest.

Just imagine, we have been talking about, and these are all the pet projects of this Government, and I think everybody would support it. Take for example, Clean Ganga. Just imagine India, which I had also mentioned in my speech as a Minister, can you imagine India without Himalayas? I am sure, we cannot. There is no India without Himalayas. Can we imagine India without the holy river Ganga? Obviously not. The entire sustenance of India is because of the Himalayas and the Ganga. I want to add to that the Indian Railways. Can you imagine India without the Indian Railways? It is just not possible. It is not possible at all. That is why, when you have the priorities of the Himalayas, cleaning up Ganga, I think one of the priorities has to be the Indian Railways. ...(*Interruptions*)

Sir, if we look, we have got more than 30 year old projects, three projects; we have projects which are 10 years old; we have projects which are 30 years old. If we want to fulfil all these projects, then we require, perhaps, maybe, Rs. 5 lakh crore. Who knows? The thing which I am getting at is the very history of this Convention Committee report. Why should we have this Convention Committee, to begin with? The Chairman of the Convention Committee is a very capable person, hon. Mahtab *ji*. It is not a reflection on that. The history of the Convention Committee goes to the British Colonial era. When the Railways were started, they wanted to take money out of the Railways. Railways were never seen as something which is going to integrate the country. Sir, do you know that this Committee itself is an *ad hoc* Committee? I am not reflecting anything as far as the competence is concerned but this is the system. I will tell you where the problem is. The problem is this. How is the Indian Railways defined? It is a basic thing which a lot of hon. Members perhaps may not know. A lot of hon. Members came up to me and said, what is this Convention Committee? The fact is, we are not even aware, but that is one of the most important Committees. That is a Committee which decides on the dividend rate.

15.00 hours

I will tell you as to where the basic problem is. The basic problem is in the definition of the Railway. Meghwal *Ji* is here. He was the hon. Member of that Committee. We have lost him and he has become a Minister. My compliments are with him. The basic problem is the definition of the Railway. What is the definition? The Indian Railway is a departmental, mind you, commercial undertaking of the Government of India. It was all right as long as it was under the British regime. Whatever penny the Britishers invested, they wanted return out of it.

Sir, can you have return out of the Defence Ministry? Can you have return out of the Roadways? Can we say that we are putting in so much of money in education? We should get some interest out of education. No, these are the organisations, set-ups and Ministries which are building India. But this country is free today, and we are very happy that a lot of our martyrs, a lot of our citizens got martyrdom and we got freedom. But unfortunately, Railway is still not free from this colonial legacy. I really had to cry to get Rs. 24,000 crore from the then Finance Minister. Now, he is the hon. President of India, Dr. Pranab Mukherjee. I said why I cannot make a Budget if you do not give me that. On the one side, you do not give the freedom to the Railways, and it is rightly so because we have so many poor people. You cannot keep on increasing the fare and the freight.

On the other side, all of us, the entire country wants Suresh Prabhu *Ji* to be a magician. Everybody wants under-bridge, over-pass and projects. And, incidentally, there are so many railway projects in West Bengal and we have been talking about it. Kindly see to it that they get passed. The Railway finances have been separated from the general finances as per the Separation Convention of 1924 and till then, the Railways was actually making a lot of money. I can tell you, I have got the figures that between the year 1898 and 1924, the Railways made a profit of Rs. 103 crore. That is where the Britishers thought that this is a *kamdhenu gaa* and we must get interest out of it. I personally feel that we have to very seriously consider it. What do we want to do with the Railways? I also want to suggest like we have a National Policy on Defence, we have a National Policy on Foreign Affairs, why can we not have a National Policy on Indian Railways? Why can we not all collectively make sure that the money is given to the Railways? That money is not basically for anything else but that money basically goes in making sure that this country gets the transportation system because without that basic infrastructure, nothing can grow.

I will just take another three minutes and I will be done. Please have patience. I am surprised with this one Resolution which I am reading from the report.

"The contribution to the Depreciation Revenue Fund (DRF) may be allowed to be made in consonance with the capacity of the system to general internal resource. "

Sir, do you know what it means? It means that if the Railways cannot have the generation of internal revenue, because salaries are increasing, pensions are increasing, then you cannot have a Railway Fund which goes into depreciations. Which means what? If one of your Railway bridges or one of the line requires repair, you do not have money for that. Can we put the system into jeopardy? More than 10 to 15 people everyday die in the Mumbai Railways. Do you mean to say it is because of paucity of funds?

So, my suggestion is that we must get out of that and we must ensure that, like all the other Ministries, because today the Indian Railways belongs to India like the Himalayas and the Ganga. We cannot afford to have this treatment of commercial thing, and I dare say that the Indian Railways cannot be treated as a commercial entity. Nowhere in the world, Sir, the Railways has the capacity to earn money and plough it back.

China was about 15 years behind the Indian Railways, maybe, 20-25 years back. Today, they have gone so far that we cannot even make up. Japan

took money from the World Bank at a very, very low interest rate. So, please understand that no Railways in the world can run in profit. The entire infrastructure has to be given by the Government.

As far as the running of the Railways is concerned, that is a different story. The running of the Railways has to be that you do not make money; you do not make losses; but that has to be efficient.

Sir, I know before you ring the bell--I know you would ring the bell in another minute--I have a lot to talk. I understand that it is not that we are talking on the Budget of the Railways but this Convention Committee has to be deliberated. I strongly recommend that you must go through the history and the time has come where we must have a National Policy on Railway because railway is a big asset.

I will just read a poetry and conclude.

"रेल गाड़ी की छुक-छुक में ही आम आदमी की धक-धक है,
रेल गाड़ी की बरकत में ही देश की बरकत है,
रेल गाड़ी को कुछ दुलार की जरूरत है,
थोड़ी राहत, थोड़ी चाहत, थोड़े प्यार की जरूरत है,
रेल गाड़ी की छुक-छुक में ही देशवासियों की धक-धक है।"

Thank you very much, Sir.

श्री बलभद्र माझी (नबरंगपुर): उपाध्यक्ष महोदय, आज की कार्य-सूची के 19 नंबर में लिफ्टबद्ध सरकारी रोज़ोल्ड्युशन, जो रेलवे कंवेशन कमेटी ने रिक्मंड किया है, उसके पैरा - 5, 6, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 और 19 को अपूल के लिए रखा गया है। इस मौके पर आपने मुझे बोलने का मौका दिया और मेरी पार्टी ने बोलने का मौका दिया, मैं आपको तथा मेरी पार्टी लीडर को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, जैसा कि आप जानते हैं कि जहां तक रेलवे की बात आती है, निश्चित ही हम लोग देश का तथा किसी भी क्षेत्र का विकास रेलवे के बिना बिल्कुल सोच ही नहीं सकते हैं। विशेषकर इंडस्ट्रियलाइजेशन रेलवे के बिना हो ही नहीं सकता है। जैसे रोड़ के बिना बाकी कॉमर्शियल एक्टिविटीज़ नहीं हो सकती हैं, वैसे ही रेलवे के बिना इंडस्ट्रियल एक्टिविटी बिल्कुल नहीं हो सकती है। उसी मामले में दुर्भाग्यजनक स्थिति में ओडीशा है। बहुत सी सरकारें आईं परंतु रेलवे के मामले में उड़ीसा बहुत नेगेटिविटीड रहा, लेकिन इस साल हमारे मुख्य मंत्री जी की कोशिश से और माननीय रेल मंत्री जी की कोशिश से छह नए रेलवे प्रोजेक्ट्स ओडीशा में सैंवशन हुए हैं। उसके लिए रेल मंत्री तथा हमारे मुख्य मंत्री जी को मैं धन्यवाद देना चाहूंगा। यह रेलवे प्रोजेक्ट तब सैंवशन हुआ, जब राज्य सरकार ने इस रेलवे प्रोजेक्ट में आधा हिस्सा वहन करने का निर्णय किया, अन्यथा हो सकता है कि हम लोग और प्रोजेक्ट्स का सपना भी नहीं देख सकते थे। बहुत सारे रेलवे प्रोजेक्ट्स ओडीशा में हैं, जो फाइनांशियली वायबल हैं, परंतु अभी तक सैंवशन नहीं हुए हैं। वे सारे प्रोजेक्ट्स सैंवशन होने चाहिए।

महोदय, रेलवे कॉमर्शियल ऑर्गनाइजेशन है या सोशल ऑर्गनाइजेशन है या दोनों का मेल है, यह चर्चा बहुत दिनों से होती आ रही है। यह जो कंवेशन कमेटी की रिपोर्ट है, इसमें कंवेशन कमेटी के सभी सदस्यों और चेयरमैन ने बहुत मेहनत की है, बहुत बैठकें की हैं, रेलवे और फाइनेंस विभाग के साथ में बहुत डेलिब्रेशन हुआ है। हम देख रहे हैं कि रेलवे के अधिकारी और रेलवे विभाग कहता आ रहा है कि रेलवे को बहुत सारे सोशल ऑब्लिगेशंस, जो अनइकॉनॉमिकल लाइंस हैं, जो नैशनल प्रोजेक्ट्स हैं, स्ट्रैटिजी लाइंस हैं, इन सबका लॉस वहन करना पड़ता है, उसको उठाना पड़ता है। कोविंग सर्विसेज में पैसेजर्स को, बहुत सारे लोगों को बहुत सारे कन्वेंशंस दिए जाते हैं, जैसे रिपोर्टर, बच्चे, हैंडीकैप लोगों को सुविधाएं देनी पड़ती हैं। फाइनेंस मिनिस्ट्री बार-बार कहती रही है कि हम लोग जो पैसा ला रहे हैं, वह भी फ्री तो नहीं ला रहे हैं, कहीं न कहीं से, किसी न किसी इंस्टीट्यूशन से ऋण के हिसाब से ही ला रहे हैं। सेन्ट्रल रेवेन्यू को भी इंस्ट्रेट पे करना पड़ता है, इसलिए यह जरूरी है कि रेलवे डिभिडेंड दे।

महोदय, जैसा कि पहली कन्वेंशन कमेटी वर्ष 1949 में हुई थी, तब से वर्ष 1981-82 तक जो इंस्ट्रेट रेलवे जनरल रेवेन्यू को पे करता था, जनरल रेवेन्यू को जितना इंस्ट्रेट पे करता था और प्लस कुछ पैसा ज्यादा करके, कुछ परसेंट ज्यादा करके रेलवे डिभिडेंड देता था, लेकिन वर्ष 1981-82 से जो प्रिवेलिग इंस्ट्रेट रेलवे है, उससे कन्वेंशन कमेटी कम रिक्मंड करने लगी। उसका यह मकसद था, उसका यह कारण था कि रेलवे को बहुत सारे सोशल ऑब्लिगेशंस, अनइकॉनॉमिकल लाइंस, स्ट्रेटिजिक लाइंस में, कोविंग सर्विसेज में बहुत सारा बोझ उठाना पड़ता है। तब से लगातार जो प्रिवेलिग इंस्ट्रेट रेलवे है, उससे कम ही कन्वेंशन कमेटी रिक्मंड करती आ रही है। इसमें जहाँ तक अलग-अलग पैरा की बात है, पैरा नम्बर 5 में इन्होंने स्ट्रेटिजिक लाइंस, जो नैशनल प्रोजेक्ट हैं, उनकी चर्चा की है, उसका व्वालिफिकेशन किया है, कितना लॉस है, उसका हर साल जो भी बार्नें हुई हैं, जो भी प्रोजेक्शन रेलवे मिनिस्ट्री ने दिया है, फाइनेंस विभाग ने दिया है, उसी हिसाब से रिक्मंड इस साल भी हुआ है तो उसमें कुछ नयापन नहीं है। लेकिन जो पैरा 6 में दिया है, यह सोशल ऑब्लिगेशन का है, इसमें फाइनेंस मिनिस्ट्री और रेलवे मिनिस्ट्री का बहुत कन्वेंशन है। रेलवे दावा करता रहा है कि इसमें 30 हजार करोड़ रूपए का उसे लॉस वहन करना पड़ा है, लेकिन फाइनेंस मिनिस्ट्री का कन्वेंशन है कि यह अमाउंट व्वालिफाई नहीं किया गया है। उसकी जो चर्चा कन्वेंशन कमेटी ने की है, कन्वेंशन कमेटी ने फाइनेंस विभाग को कहा है कि इसको साइनिफिकली व्वालिफाई करने की जरूरत है, ताकि जो लॉस होगा, हो सकता है कि कल के दिन में सेन्ट्रल गवर्नमेंट उस टोटल अमाउंट को रीइम्बर्स करने का सोच सकती है। यहाँ कुछ नुंजाइश है कि और गम्भीरता से एक साइनिफिक तरीके से जो सोशल ऑब्लिगेशंस हैं, उनका व्वालिफिकेशन करने की जरूरत है।

पैरा 8 में लिखा गया है कि डिफरेंट टाइम पे-कमीशन का जो रीपर्केशन पड़ा है, विशेषकर के छठे पे-कमीशन में कड़ीब एक लाख करोड़ रूपए का अतिरिक्त खर्चा रेलवे को करना पड़ा था। अभी, सातवें पे-कमीशन में कड़ीब 35-36 हजार करोड़ रूपए अतिरिक्त पेमेंट करना पड़ेगा। यह रेलवे को अपने रेवेन्यू से ही वहन करना है। जैसे-जैसे देखा गया है कि अलग-अलग टाइम में पे-कमीशन आने के बाद तीन-चार साल तक रेलवे का ऑपरेटिंग रेवेन्यू शूटअप कर जाता है और उन्हें रेलवे को चलाने में बहुत मुश्किल होती है, इसमें कोई दो मत नहीं है। इस सबको देखते हुए, क्योंकि रेलवे के पास पर्याप्त सरप्लस प्रोजेक्ट में इन्वेस्ट करने के लिए बचता नहीं था, तो लगातार सेन्ट्रल रेवेन्यू से वह फाइनेंसिंग करके कैपिटल के हिसाब से ले ही रहे हैं। इस साल से वर्ष 2015-16 से सरकार ने नया इनीशिएटिव लिया है कि स्टेट गवर्नमेंट पार्टिसिपेशन करे। अब तक कड़ीब 17 राज्य सरकारों ने इसमें पार्टिसिपेशन करने के लिए अपनी विलिंगनेस दी है। उसके बाद कुछ फाइनेंसियल इंस्टीट्यूशंस को भी रेलवे में इन्वेस्टमेंट करने के लिए ला रहे हैं। यह रेलवे मिनिस्ट्री की ओर से एक सहायनीय कदम है। जो-जो स्टेट गवर्नमेंट्स सक्षम हैं, वे चाहती हैं कि उनके यहाँ रेलवे जाए। इसमें यह देखा गया है कि जो पिछड़े हुए स्टेट हैं, वे लोग उसमें फाइनेंस करने की स्थिति में नहीं हैं। भले ही यह कदम लिया गया है, लेकिन आपको पिछड़े स्टेट्स पर भी ध्यान देना पड़ेगा।

पैरा 10 में दिया है, जाहिर सी बात है कि जो एनुअल प्लान बजट होता था, पहले तो बहुत कम हुआ करता था और पिछले दो-तीन साल से यह काफी बढ़ा है। वर्ष 2014-15 में कड़ीब 65 हजार करोड़ था, वर्ष 2015-16 में एक लाख करोड़ था और इस साल वर्ष 2016-17 में एक लाख 21 हजार करोड़ रूपए का है। आगे से इन्वेस्टमेंट ज्यादा है। जो महत्वपूर्ण बात है कि डिभिडेंड कितना पे करना है, करना चाहिए या नहीं करना चाहिए, तो इसमें बहुत सारी बातें करने के बाद कहीं साइनिफिकली असाइव करने का तो हमें नहीं दिखता है, पर एक आविश्कण करते हुए कन्वेंशन कमेटी ने रिक्मंड किया है कि वर्ष 2014-15 में 5 परसेंट और वर्ष 2015-16 में 4 परसेंट डिभिडेंड पेमेंट करने के लिए रिक्मंड किया है। उसमें 2015-16 से आगे के लिए कितना डिभिडेंड होना चाहिए, इसमें उसका उल्लेख नहीं किया है और उसको बाद में देखने के लिए कहा है।

जहाँ तक डिभिडेंड की बात है, इसमें बहुत सारी चीज़ें देखने की जरूरत है। डिभिडेंड इन परपैच्युइटी में रेलवे को पेमेंट करना पड़ता है, जो ऐशेंट बन गया, चाहे वह ऐशेंट सड़ गया हो, टूट गया हो या उसकी जगह दूसरा बन गया हो - जैसे एक ब्रिज है और वह टूटकर दूसरा ब्रिज भी बन गया हो, लेकिन वह जो टूटकर खत्म हो गया है, उस पर भी डिभिडेंड देना पड़ रहा है। बात यह है कि डिभिडेंड इन परपैच्युइटी पेमेंट रेलवे को क्यों करनी चाहिए? भले ही फाइनेंस मिनिस्ट्री का कन्वेंशन है कि वे लोग ज्यादा रेल में कैपिटल इन्वेस्टमेंट ला रहे हैं, पर यह जो कम डिभिडेंड देने के बाद भी इनपरपैच्युइटी में पेमेंट करना पड़ता है, उससे कहीं न कहीं जितना होना चाहिए, ज्यादा देना पड़ता है। जैसे कि रेटिंग स्टाक कोविंग में है कि 30 साल के बाद डिभिडेंड नहीं देना पड़ता है। उसी

पूकार अदर ऐसैट्स में भी एक फिक्स डेट होनी चाहिए कि इसके बाद और डिविडेड नहीं देना चाहिए। यह कंसिडर करने से मेरे ख्याल से रेलवे को रितीफ मिलेगा, क्योंकि जो ऐसैट स्वतः हो चुका है, उस पर डिविडेड देने की ज़रूरत नहीं है।

जहाँ तक वार्डर्स की बात है, उस पर भी रेलवे को डिविडेड देना पड़ता है, हालांकि वह 3 परसेंट के आसपास है, लेकिन वार्डर्स में तो हम कुछ कमा नहीं रहे हैं, अगर उसमें भी डिविडेड दें तो ठीक नहीं है। जैसे ट्रेन चल रही है तो उसमें रेलवे लाईन में कमा रहे हैं, पर वार्डर्स में तो कहीं कमाले की गुंजाइश नहीं है। इसलिए इसमें डिविडेड नहीं देना चाहिए। अभी जैसे एलआईसी क्लैरिफ से गवर्नमेंट ले रही है तो उसमें तो एक लिमिटेड इंटरैस्ट रेट है, लेकिन जो फाइनेंशियल इंस्टीट्यूशन से ले रहे हैं, ईपीसी मोड में कॉन्ट्रिब्यूट आएं, अपना डिज़ाइन करेंगे, कंस्ट्रक्शन करेंगे और फाइनेंसिंग भी करेंगे, उसमें करीब 17-18 परसेंट इंटरैस्ट आ जाएगा। जब 17-18 परसेंट में हम पैमेंट करने के लिए तैयार हैं तो क्यों न डिविडेड भी देना चाहिए? डिविडेड एकदम एग्जैक्ट किया जाए, यह तो संभव नहीं है, कुछ न कुछ देना चाहिए। कई स्टेट्स, जैसे अभी तो बिना इंटरैस्ट के भी फाइनेंस करने के लिए भी तैयार हैं, इसलिए डिविडेड रिव्यू करने की ज़रूरत है कि किस ऐसैट में कितना दिया जाए और कब तक दिया जाए।

महोदय, बाकी रिक्मंडेशन्स पर मुझे ज्यादा नहीं कहना है, डैप्रीसियेशन फंड है, डैवलपमेंट है, पेंशन फंड है, कैपिटल फंड है, सर्विस फंड है, उन सबमें जो कनवेंशन कमेटी ने रिक्मंडेशन दिया है, वह ठीक है। पर यह ज़रूर रिव्यू करने की ज़रूरत है कि डिविडेड को फॉरवर्ड कौन-कौन से ऐसैट में कितना देना चाहिए, किस ढंग से देना चाहिए, एवं जो सोशल ऑब्लिवेशंस हैं, उनका साइंटिफिक एनालिसिस करने की ज़रूरत है कि कितना रेलवे को कॉम्पैनिसेट किया जाए।

श्री अरविंद सावंत (मुम्बई दक्षिण) : उपाध्यक्ष जी, आपका धन्यवाद कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। एक बहुत महत्वपूर्ण विषय पर चर्चा हो रही है। रेलवे कनवेंशन कमेटी का कनवेंशन ही बेसिकली जो है, उसके ढाँचे पर ही हमला करने की आवश्यकता है। वया कनवेंशन है - कि Railway is a commercial Institute और कॉमर्शियल होने की वजह से इन्हें मुनाफा मिलता है। उस मुनाफे में हमें डिविडेड देना पड़ता है। कल तक तो यह बात सही भी होगी, लेकिन आज की बात अगर हम करें तो रेल के सफर में रेल की आमदनी दिन-ब-दिन घटती जा रही है। मैं ज्यादा ऑफ़रों में नहीं जाऊँगा। मैं एक महत्वपूर्ण ऑफ़र रखना चाहता हूँ। हमने पैसेंजर अर्निंग टारगेट रखा था। बजट एस्टिमेट में रखा था 42210 करोड़ रुपये। फिर हमने रियाइज्ड एस्टिमेट बनाया। उसमें हमने कर दिया उससे घटाकर 37500 करोड़ रुपये और जब एक्जुअल आया तो 36532 करोड़ रुपये आ गया। इसमें भी 968 करोड़ रुपये का घाटा आया। मतलब हमने बजट एस्टिमेट किया और लगा कि गलत हो रहा है तो हमने रियाइज किया। वह हमने कम किया और फिर एक्जुअल किया तो और भी 968 करोड़ रुपये कम आ गए। अब जब इतनी आमदनी कम आ रही है तो उसके पहले यह सोचना चाहिए कि रेलवे की आमदनी कैसे बढ़े, रिवेन्यू कैसे आएगा। जैसे अभी मेरे दोस्त ने कहा कि पॉल्सुएटेड ऐसैट्स पर हम डिविडेड देना मान रहे हैं। मुझे समझ में नहीं आ रहा है कि यह कौन सी बात है कि ऐसैट के ऊपर डिविडेड देना है। हमारे रेल मंत्री जी बहुत कुछ करना चाह रहे हैं। उन्होंने गति भी पकड़ ली है। बहुत सारी संस्थाओं से कर्ज़ लेकर बहुत प्रोजेक्ट्स घोषित हुए हैं। लेकिन, अगर हम सामने देखते हैं तो एक तरफ नए-नए प्रोजेक्ट्स आ रहे हैं, मुम्बई-अहमदाबाद के लिए बुलेट ट्रेन लाएंगे, और दूसरी तरफ हमारी जो ट्रेन चल रही है, वह डिग्रेड हो रही है। कल हमारे मुम्बई में कल्याण की लोकल ट्रेन डिग्रेड हुई।

उपाध्यक्ष महोदय, आप विश्वास नहीं करेंगे, पर पिछले दो महीनों से हमारी मुम्बई की लोकल ट्रेन न के बराबर चल रही है। एक दिन ऐसा नहीं गया, जिस दिन हमारी मुम्बई की लोकल ट्रेन सीमलेस चल रही है। बारिश में तो इतनी परेशानी है कि पूछो ही मत। अब जो आमदनी है, वह वहां घट रही है। इसकी सर्विस तो अच्छी हो। बुलेट ट्रेन की बात करेंगे, पर वह ट्रेन नहीं चल रही है, उसका वया करेंगे? उसकी जिम्मेदारी किसके ऊपर है? पिछले दो महीने से हमारी मुम्बई के सेंट्रल रेलवे के जी.एम. ही नहीं हैं। वहां जनरल मैनेजर नहीं हैं और सेंट्रल रेलवे में मुम्बई की लोकल चल रही है। वेस्टर्न रेलवे के जी.एम. दोनों तरफ देखा रहे हैं। इतनी बुरी हालत में करीब दस हजार लोग रेल के एक्सीडेंट्स में मरे। इसके लिए कौन जिम्मेदार है? क्यों लोग रेल की तरफ से भाग रहे हैं? क्यों रेलवे का पैसेंजर्स रिवेन्यू कम हो रहा है? Why is the number of passengers getting reduced day by day? Do they have any alternative mode of transport, like the local trains in Mumbai? Local trains are like our heart lines. लोकल ट्रेन हमारी जीवनरेखा बन गयी है। उस पर हमें गर्व है। लेकिन, आज हमारी मुम्बई की जो हालत हो रही है, वह दुर्लक्ष हो रही है। हम आकाश में देखते हैं, लेकिन ज़मीन में वया हो रहा है, इसका पता ही नहीं चलता। ज़मीन की तरफ देखाए। वाई-फाई की ज़रूरत नहीं है, बुलेट ट्रेन की ज़रूरत नहीं है। गरीबों को शेजाना जिस ट्रेन से जाना है, उसे तो समय पर लेकर जाइए। आपके ट्रेव्स टूटे मिलते हैं। संडे को तो आपका मेगा ब्लॉक होता है और बाकी दिन तो वैसे ही मेगा ब्लॉक होता है। एक दिन कानूनन मेगा ब्लॉक और बाकी दिन नैचुरल मेगा ब्लॉक है। चले न चले, अपनी मर्ज़ी से चले। आपका एक भी कोई पी.आर. लोगों के सामने आकर इसके बारे में नहीं कहता और यहां कनवेंशन कमेटी डिविडेड देने की बात कर रही है। अब ऐसी हालत आ गयी है कि पैसेंजर्स को डिविडेड दे दीजिए। हम जानते हैं कि इतनी सरती सर्विस कहीं नहीं है। इतने लोगों को सर्विस देने वाली सर्विस कहीं नहीं है, लेकिन वही नहीं चल रही है। वह सही समय पर चले, जो आज है, उसे तो मज़बूत करिए।

आप रेलवे वार्डर्स पर डिविडेड लगाते हैं, सरकार को भी यह पूछना चाहिए। मुझे यह समझ में नहीं आता है। उनकी हालत तो इतनी बुरी है कि रेलवे के बजट में हो या रेलवे के हर काम में लगा, वहां जो हमारा रेलवे का स्टाफ रहता है, उस स्टाफ के जो वार्डर्स हैं, उसके लिए तो कोई प्राथमिकता ही नहीं है। वह सबसे नीचे है। वह कब गिर जाएगा, पता ही नहीं है, क्योंकि पैसा ही नहीं है, वया करें? अब हम कर्ज़ ले रहे हैं। ज्यादा इंटरैस्ट देकर कर्ज़ ले रहे हैं। मेरी कनवेंशन कमेटी से भी प्रार्थना है। आपकी रिपोर्ट बहुत अच्छी है। यह डिग्रेड में है। लेकिन, उस कनवेंशन कमेटी ने कभी यह नहीं सोचा कि in principle, whether it is a commercial service or not, it is a social service. यह सोशल सर्विस है। यह कोई प्रोफ़िट ऑरिगेनाइजेशन नहीं है। यह आपकी मोनोपॉली है। अभी आप हमारी मेट्रो रेल में चलिए। आपको आश्चर्य लगेगा यह देखकर कि हमारी मोनोरल भी बंद पड़ी है। वह तो दो ट्रैक के ऊपर हवा में तैर रही है। पता नहीं वया होगा? मैंने इसके बारे में बार-बार कहा है। अभी किसी ने उसकी डि-डिज़ाइनिंग की बात की थी।

15.24 hours (Shri Ramen Dekha in the Chair.)

अभी कल-परसों आपके ए.डी. आए थे। मैंने उनसे फिर दोबारा बात की। मैंने कहा कि वया आप कभी इसके बारे में सोचते हैं? हमारी महिलाएं, जो उस ट्रेन में सफर करती हैं, उनके बारे में सोचिए। दो-दो घंटे तक रेल बीच में रुकी पड़ी है। प्रेग्नेंट महिला ट्रेन में हैं। वह नीचे कूद नहीं सकती, क्योंकि नीचे पानी भरा है। उसमें उनके लिए वया व्यवस्था है? उसमें वया सुरक्षा है? You have to redesign the compartments. कुछ नई-नई चीज़ें कीजिए। उसके बारे में सोचिए। उसमें टॉयलेट्स की आवश्यकता है। लम्बे सफर की लोकल ट्रेन में भी महिलाओं के डिब्बे में टॉयलेट्स की आवश्यकता है। फिर उसमें ज्यादा महिलाएं आएंगी। मैं यहां कुछ ज्यादा चीज़ें नहीं बोलना चाहता हूँ। बहुत सारी सुविधाएं हम लोग दे सकते हैं। हम लोग सी.सी.टी.वी. लगा सकते हैं, पर हम वह नहीं करते हैं। यह कहा जाता है कि ट्रेनों में खाना मिलेगा। खाना वया मिलेगा, उसमें तो चादर भी गंदी होती है।

All these innovative ideas are welcome ideas, but at the same time, the services which are right now in use should work efficiently and nicely. तब जाकर आगे वाली बात होती है। तुम्हारी नींव ठीक नहीं है और हम लोग इमारत की बात करते हैं। तुम्हारी नींव लीली हो रही है। कितनी आमदनी हो सकती है? रेल की जगह पर एनक्वैचमेंट थू आउट दि कंट्री है, केवल मुंबई में ही नहीं। रेल के पास बहुत बड़ा लैंड असेट है, उसमें बहुत बड़ा इनक्वैचमेंट है। केवल रेलवे को ही नहीं, केन्द्र सरकार को भी एक बार इसके ऊपर पॉलिसी तय करनी होगी। वह बीपीडी हो, रेलवे हो, इंश्योरेंस हो, इनकी हर जगह पर इनक्वैचमेंट है। वहां झुग्गी-झोपड़ियां खड़ी हुई हैं। तुम्हारा कामर्शियल है न कनवेंशन, तो ये सारी झुग्गी-झोपड़ियां कैसे खड़ी हुईं, इसके लिए कौन जिम्मेदार है? अगर खड़ी हुईं तो उनको निकाल नहीं सकते। राज्य का कानून उन झुग्गी-झोपड़ियों को सुरक्षा देता है। दूसरी तरफ ये बोलते हैं कि हमारी जगह है, हमको सुरक्षा भी नहीं देंगे, तो दोनों तरफ से कन्स्प्यूजन चल रहा है। यह मसला आपको एक बार आगे आकर सॉल्व करना होगा।

यह जो लैंड बैंक आपके पास है, वह एसेट है। Use it commercially; exploit it commercially; explore all ideas and see to it that you are really interested in that. वह हम लोग ध्यान नहीं दे रहे हैं। हमारे पास दो वर्ग के लोग हैं। आज भी हम देखते हैं कि रेल की टपरी पर बैठकर लोग जा रहे हैं, गांव में हम ऐसा यू.पी., बिहार में देखते हैं। इसका मतलब है कि जाने वाले लोगों की संख्या बहुत है। पैसेंजर डिवाइज नहीं हुआ। हो सकता है कि विदाउट टिकट जाते होंगे, उसके ऊपर ध्यान देना पड़ेगा। उसको आवश्यकता रेल की है। वह उसे नहीं मिल रही है, सेवा नहीं मिल रही है। उसे वह सेवा देने की आवश्यकता है। अगर रिवेन्यू बढ़ाना है, तो डिविडेड की बात मुझे समझ में नहीं आती है। यह हमारे घर की बात है। इस जेब से निकालो, उस जेब में डालो। किसको देना है, सरकार को डिविडेड देना है। डिविडेड के तवरक में पब्लिक सेक्टर इंटरप्रूइजेज ने पुराने इतने डिविडेड दिए हुए हैं, करोड़ों रूपए लिए, आज वे सब पब्लिक सेक्टर इंटरप्रूइजेज तकलीफ में हैं। सरकार उनको पैसा नहीं दे रही, मदद नहीं कर रही है। सरकार भूल गई कि इन्हीं कंपनियों से हमने डिविडेड लिया था। हमें इनसे लाखों-करोड़ों रूपए मिले। आज वे मुसीबत में हैं तो हमें सहायता देनी है। रेलवे को सरकार को सहायता देनी है, यह उसका कर्तव्य बनता है, क्योंकि, रेल सर्विस है, सेवा है। आप डिविडेड मांगते हो। कितने परसेंट देना है, वह तो छोड़ो, मेरा तो कहना है कि देना ही नहीं चाहिए। You utilise that money entirely for the development of the rail services. आपने मुंबई शहर में एलीवेटेड रेलवे घोषित किया। अब कह दिया कि डार्वर

रेलवे के लिए कर दिया, दूसरी तरफ वेस्टर्न रेलवे के लिए कर दिया, जबकि सबसे ज्यादा पैसेंजर्स सेंट्रल रेलवे से जाते हैं। उसकी एलिवेटेड रेल कौन बनाएगा? जहां जरूरत है, वहां ध्यान दो। वहां आमदनी मिलेगी, वहां पैसे मिलेंगे, वहां पैसेंजर मिलेंगे। अगर ये सेवा आप करेंगे तो डिविडेंड क्या, डिविडेंड देना भी नहीं, उल्टा कहें तो डिविडेंड के पैसे ले लो और हमारी रेल अच्छी बनाओ, ताकतवर बनाओ।

मैं शुभकामनाएं देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): Sir, I support the Government Resolution presented by Shri Suresh Prabhuji. It is with regard to the Railway Convention Committee 2014. It is also to decide the right of dividend payable by the Railway undertaking to the general revenue. So, there is no need of having any objection to it because the dividend goes in favour of the labourers. I think, there is no need of any change in this regard. In connection with this Resolution, I would like to touch upon a few other issues.

We experienced that the dividend payable every year is declining. The Minister may say that it is increasing in money terms. But, in real terms, it is declining because of inflation. The allocation on the Railway is also declining as a result of the dividend. So, in money terms, we can say that it is high but really it is a declining trend.

There is no budgetary support for the Railways. That is true. Railway is a very vast establishment in our country. We discuss about the two Budgets – the General Budget and the Railway Budget. I think, it is only the Railway which has got a privilege to present a Budget and have a very detailed discussion. So, the Railway has become part and parcel of the social life both from the point of view of passengers and also from the point of view of transportation of goods and services. But the Railway has to make its own revenue. It is in the form of charges on passengers and parcel. Railway may get some earnings through the transportation of goods and services. But the Railway has a very huge infrastructure to pay for the new lines, new trains, new platforms, salaries to the workers and so on. Railways is a public sector undertaking. So it fulfils certain social obligations. Year by year its expenditure is increasing and it is forced to go in for new sources of revenue by way of hikes and other means. As a result, the Railways is not able to invest much on new projects which could generate new income. Why is its dividend decreasing? The dividend is decreasing because there is no income generation scheme as far as the Railways is concerned. The Railways has to pay salaries and allowances and for the new projects which have to be started by the Railways. However, it is not in a position to take up such a huge task. It is because it has to fulfil its social obligation of providing passenger facilities.

The second issue which I would like to point out is the facilities and conveniences that the passengers need. I want to point out that there should be a time-bound programme as far as the Railways is concerned. Many programmes and schemes which started two decades ago are yet to be completed and they are still going on. As far as Kerala is concerned, we have prioritised the schemes that the Government is to take up. Our Chief Minister and Members of Parliament have met the Railway Minister. I would request him that those schemes be taken up on a priority basis. People should have greater accessibility to the Railways.

There is criticism even now that the administrative set up of the Railways is the same as the British with the Railway Board, Railway Zones, Railway Divisions and other offices. The State Governments have very little say in the decision making process. We have our bitter experience in this regard. In the presence of the Chief Minister there was a discussion and it was said that the administrative office should not be changed from Cochin. The GM, the DRM, the Chief Minister, the Railway Minister and others were present in that discussion. But without giving any importance to that discussion, the office was changed to some other place. That is the kind of say a State has in such matters. The States have to take a huge liability. They have to give the land and they have to take care of many other issues. Nowadays the cost sharing system has come. At the same time, when the decision making process comes there is very little the State Governments can say.

I now come to the Rakesh Mohan Committee Report. The report came as a surprise to me. The Report says that there is no need of a Railway Budget, there is no need of a scrutiny and there is no need of any discussion at all. That means it suggests us to go on the lines of a neo liberal policy. That we cannot accept. Railways is a very big public sector undertaking. It has a public character and that is the reason why it has been operating successfully all these years. When we travel by rail we can meet people belonging to different religions, castes and places. It is really a symbol of communal harmony in the country. If the Railways goes into the hands of private people, what would be its future?

The Railways should not implement the recommendations of the Rakesh Mohan Committee. If it does, it would go purely on the path of privatisation. Many of the projects have already gone into private hands even now. I am not fully against the PPP mode. At the same time, public participation should be kept in mind because the Railways has a social obligation. Also, there should not be any disconnection with the Government.

One point I would press on is that the Government should reserve some amount for the Railways. We are giving budget allocation to almost all the other Departments. To continue the dividend, we should also say that there should be some provision in the General Budget for the Railways also so that the Railways does its most important work as far as the nation is concerned. With these words, I conclude.

श्री शरद त्रिपाठी (संत कबीर नगर): सभापति महोदय, जो संकल्प आया है, उस चर्चा में कई बिन्दु हैं। रेल आंकड़ों का खेल नहीं है, रेल भारत और भारतीयता का एक मजबूत स्तंभ है। रेल केवल व्यापार का आधार नहीं है बल्कि सामाजिक दायित्वों के निर्वहन का भी केन्द्र है। मैं प्रधानमंत्री जी और रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने पूरे विश्व के सामने सबका साथ, सबका विकास का नारा दिया जिसे रेलवे में स्थापित करने का प्रयास किया है। रेलवे की जवाबदेही सामाजिक बाध्यताओं को पूरा करने की है। आज हम रेलवे की सुरक्षा के लिए भी संकल्पित हैं। रेल मंत्री जी ने तीन हजार महिला सुरक्षाकर्मियों की नियुक्ति करने का प्रस्ताव किया है, सफाई पर भी बहुत सास व्यय करने का प्रस्ताव है, यात्रियों को अच्छा खाना मिले, अच्छी बर्थ मिले, इन सारी चीजों पर व्यय करने का संकल्प आया है। हमारे बहुत सारे साथियों ने कहा कि हमें बुलेट ट्रेन की आवश्यकता नहीं है। भारत विकासशील देश से विकसित देश की पायदान पर खड़ा है। क्या हमें बुलेट ट्रेन की आवश्यकता नहीं है, क्या हमें वाई-फाई की आवश्यकता नहीं है, यह संयोग है कि यहां अभी बहुत सारे नौजवान भी बैठे हैं। आज नेट के माध्यम से पूरी दुनिया उनकी मुझी में है कि किस देश में रेल किस तरह से चल रही है।

हमारा देश विश्व की आबादी के लिहाज से बहुत बड़ा देश है। मुझे अभी आस्ट्रेलिया जाने का मौका मिला। हमारा देश क्षेत्रफल के अनुपात के अनुसार आस्ट्रेलिया में सात गुणा ज्यादा जमीन है लेकिन आबादी मात्र दो करोड़ सड़सठ लाख है, जितना रेलवे जोज कश्मीर से लेकर कन्याकुमारी तक होती है, ऐसी हमारी रेल है। पहले के बहुत सारे माननीय मंत्री, वह जिस क्षेत्र से निर्वाचित होकर आते थे, जिस प्रदेश से वह निर्वाचित होकर आते थे उसी क्षेत्र पर उनका पूरा ध्यान रहता था। मैं आदरणीय प्रधानमंत्री जी के कुशल निर्देशन में रेल मंत्री जी ने क्षेत्र विशेष को महत्व नहीं दिया, उन्होंने

पूरे देश को विशेष महत्व देने का काम किए हैं, इसका सबसे बड़ा उदाहरण नार्थ ईस्ट है।

सभापति महोदय, आप नार्थ ईस्ट से आते हैं, माननीय रेल राज्य मंत्री भी असम से आते हैं। प्रधानमंत्री जी ने नार्थ ईस्ट के लोगों को सात हजार करोड़ रुपये दिए हैं। अभी त्रिपुरा में आजादी के बाद पहली बार रेल चलाने का साहसिक कार्य के लिए प्रधानमंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। अगर उनके मन यह बात रहती कि केवल वोट के लिए रेल बजट लाएंगे तो आज 353 परियोजनाओं को कार्यान्वित नहीं करते। पूर्व की सरकारों को इन योजनाओं को चलाने से किसने रोका था क्योंकि उनके पास संकल्प नहीं था। अगर संकल्प होता तो जिस तरह से आज मजबूत विकल्प मिला है वह पहले भी मिल सकता था। आज रेल मंत्री जी ने दिल खोलकर प्रदेश की सरकारों से कहा है कि आप अपने प्रदेश के अनुसार प्रस्ताव सामने रखिए, पीपीपी मॉडल यानि साझेदारी के आधार पर कुछ पूंजी आप लगाइए और कुछ हम लगाएं और रेल को विकास की धारा को आगे बढ़ाएं। मैं जिस निर्वाचन क्षेत्र से चुन कर आया हूँ जहां संत कबीर नगर, खतिलाबाद, संत कबीर ने 28 देशों की यात्रा की थी और एक नारा दिया था-मानव मेरा धर्म और मानवता मेरी जात। इसके पहले सम्माननीय मंत्री जी को काम करने से कौन किसने रोका था।

माननीय सभापति महोदय, मैं सम्माननीय प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी को विशेष रूप से बधाई दूंगा कि कबीर की निर्वाण-स्थली पर भी उन्होंने आज 'सबका साथ सबका विकास' का नारा बुलन्द करने का काम किया है। हमारे खतिलाबाद से चलकर जो लाइन निकलेगी, वह जंशान का रूप लेगी और मेदावल, बांसी और उतरौला से होते हुए श्रावस्ती और लगभग बलारामपुर तक वह लाइन पहुंचेगी। इस लाइन के लिए लगभग 2,179 करोड़ रुपये देकर उदारता का परिचय, हमारे रेल मंत्री जी ने दिया है।

महोदय, मैं यहां बैठे हुए हमारे आदरणीय साथी श्री जगदम्बिका पाल जी और आदरणीय दहन मिश्रा जी का भी आभार व्यक्त करता हूँ कि ये भी अपने-अपने निर्वाचन क्षेत्रों में प्रधान मंत्री जी के नारों को बुलंद करने का काम कर रहे हैं।

सभापति महोदय, यदि आंकड़ों को देखा जाए, तो आजादी के बाद से जितनी हमारी रेलवे लाइनें बनीं थीं, उनमें बहुत ज्यादा बढ़ोतरी नहीं हुई, लेकिन हमारी सरकार के पिछले मात्र दो साल के कार्यकाल को यदि देखा जाए, तो रेलवे लाइनों का दोहरीकरण और तीहरीकरण करते हुए और पूरी लाइनों का परिचालन करते हुए लगभग 1500 किलोमीटर रेलवे लाइनों के रख-रखाव पर हमारी सरकार ने खर्च किया है। टेल्वो जैसी फास्ट स्पीड की गाड़ी को चलाने की व्यवस्था की जा रही है। अभी मैं एक अखबार में पढ़ रहा था। उसमें लिखा था कि एक लड़का टेल्वो गाड़ी को देख कर बोला कि वह रे आदरणीय मोदी जी, आपने तो पूरे के पूरे भारत को वैश्विक स्तर पर एक विशाल भारत बनाकर खड़ा कर दिया। इसी की देन है कि हमारे प्रधान मंत्री जी की योजनाएं चल रही हैं।

सभापति महोदय, इस समय पूरे विश्व के बड़े-बड़े देशों की अर्थव्यवस्थाएं जहां चरमरा रही हैं, वहां हमारे भारत की अर्थव्यवस्था, यदि आंकड़ों की बात करें, तो पूरे विश्व के देशों से ज्यादा लगभग 8 प्रतिशत की प्रगति पर पहुंचने जा रही है। इसके लिए मैं अपने प्रधान मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा। जीएसटी बिल जिस दिन पास हो जाएगा, तो हमारी सरकार के विकास कार्यों का जयजयकार हो जाएगा।

महोदय, मैं रेल की बात कर रहा हूँ। रेल को ही अगर देखा जाए, तो जो आज हमारी रेल की व्यवस्था है, इससे पहले टेल्वो जैसी फास्ट रेल की व्यवस्था के बारे में कोई सोच भी नहीं सकता था। अभी उसका ट्रैवल 130 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से दौड़ने का हो चुका है। यदि कोई यात्री रेल में यात्रा करता है और यदि उसे रेल में कोई कठिनाई है और यदि वह ट्वीटर पर ट्वीट करता है, तो उसकी समस्या का फौरन समाधान होता है।

सभापति महोदय, हमारे क्षेत्र की एक महिला रेलवे से जा रही थी। उसे दवा की आवश्यकता थी। उसका बच्चा दूध नहीं मिलने के कारण रो रहा था। वह रे मेरे प्रधान मंत्री जी, आपने कुशल निर्देशन में ऐसी व्यवस्था की वया कोई कल्पना कर सकता है कि वह मां अपने बेटे के दूध के लिए ट्वीटर पर ट्वीट करती है और अगले ही स्टेशन पर हमारे वर्तमान रेल मंत्री जी के निर्देश पर उसके लिए दूध और उसके लिए दवा की भी व्यवस्था होती है। यह हमारी रेल की जो प्रगति आज देखने को मिल रही है, वह केवल आंकड़ों का खेल नहीं, बल्कि वास्तविकता पर आधारित है।

सभापति महोदय, अगर मैं बात करूँ कि देश की आजादी के बाद, रेल ही हमारी एक ऐसी व्यवस्था थी, जिसके आधार पर हम कश्मीर से कन्याकुमारी तक के लोगों के दिलों को जोड़ने का काम करते हैं और उसका आधार वे तमाम परियोजनाएं थीं, जिन्हें हमारी सरकार ने पूरा किया। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय, आपने घंटी बजा दी है, लेकिन मुझे बहुत कुछ कहना था। मैं विशेष रूप से अपनी बात समाप्त करते हुए कहना चाहता हूँ कि आज जो हमारी यात्राएं होती हैं, उनके लिए हमारी सरकार ने जो रेलवे की विशेष परियोजनाएं शुरू की हैं, उनमें कश्मीर से कन्याकुमारी तक के लोग आपस में एक दूसरे से दिन प्रति दिन मिल सकते हैं। आज एक भारत, मजबूत भारत और श्रेष्ठ भारत जैसा बहुत बड़ा कार्य हमारी सरकार रेलवे के माध्यम से कर के दिखाने जा रही है।

महोदय, मैं पुनः एक बार रेलवे के इस संकल्प पर कहना चाहूंगा कि जिस प्रकार से सामाजिक दायित्व को निभाने के लिए हम शिक्षा पर अरबों रुपये खर्च करते हैं, स्वास्थ्य पर अरबों रुपये खर्च करते हैं और ये दोनों विभाग सरकार को कोई लाभांश नहीं देते हैं। सामाजिक दायित्व के निर्वहन का हमारा एक कर्तव्य है। इस कर्तव्य को पूरा करने के लिए यदि हम कोई काम करते हैं, उसी प्रकार रेल पर जो संकल्प आया है, मैं चाहूंगा, चूंकि आंकड़ों के आधार से रेल अपने बजट का 90 प्रतिशत व्यय केवल रेलवे परिचालन पर खर्च करती है, इसलिए रेलवे को केवल लाभांश के आधार पर न देखा जाए, बल्कि सामाजिक दायित्व के निर्वहन का एक आधार देखते हुए उससे लाभांश नहीं लेना चाहिए।

सभापति महोदय, मैं अंत में अपने प्रधान मंत्री जी को, दिनकर की पंक्तियों में बधाई देना चाहूंगा -

"जो होता है वो होने दो, यह

पौरुषहीन कथन है, जो हम चाहेंगे

वह होगा इसमें ही नवजीवन है।"

बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI DINESH TRIVEDI (BARRACKPUR): Sir, one of the things which I did not get time to speak is that there are a lot of projects in West Bengal which are pending for a very long time and very little money has been given to West Bengal. I would plead with the hon. Minister that please do not neglect West Bengal. It is the gateway of eastern India and it has a lot of development programmes.

Sir, the State of West Bengal has to progress ... (Interruptions) The hon. Minister from Bengal, Shri Babul Supriyo is sitting here... (Interruptions) He has to plead with the Government to give more money to the State of West Bengal... (Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Nothing will go on record.

â€¦ (Interruptions) â€¦

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HEAVY INDUSTRIES AND PUBLIC ENTERPRISES (SHRI BABUL SUPRIYO): After the Railway Budget I had actually come up with paper for the State of West Bengal. I am speaking out of turn because I am talking for Bengal. I think, in terms of on-going projects, the State of West Bengal was number one in the list. I am sure that it is still on top of the list this year as well in terms of the projects getting completed. As you can see, we are trying our very best and I am very sure that by the grace of Shri Prabhu everything will happen very soon... (Interruptions)

SHRI VARAPRASAD RAO VELAGAPALLI (TIRUPATI): Sir, I thank you and also my leader for giving me this opportunity to take part in this discussion.

The principle of the Railways is that the tax payer is literally the owner of the Indian Railways. They are the exclusive shareholders. Since it is a commercial organization we believe that it has to be run efficiently and in a professional manner unlike a non-commercial organization. However, I honestly thank the hon. Railway Minister, after he took charge, enormous developments have taken place and have been focusing on a lot of work and I, on behalf of the people of my constituency, would like to thank for various projects that he has sanctioned to us.

But the Railway Ministry, when compared to other Ministries, enjoys greater autonomy either in sanctioning expenditure or mobilization of resources. Therefore, the hon. Railway Minister should act independently to mobilise resources and make the organization independent instead of depending on Government of India every time. It is because the Government of India also needs a lot of funds for socio-economic development of the country. We believe that since the Railways is a commercial organization there are a number of ways to mobilise resources. The Railways should be run on commercial lines and more efficiently.

The Government of India is providing a lot of concessions to the Railways. It provides Gross Budgetary Support to the tune of Rs. 40000 crore every year. On top of it for the national projects in the North-Eastern Region, in the State of Jammu and Kashmir, the Government of India is providing budgetary support. So, the net effect is that whatever the Railways pay as dividend to the Government of India is less than 3 per cent. It is high time that the Railways wake up and run its own house efficiently and should pay a dividend as much as possible as is paid by some other Public Sector Undertakings. It is because the Government also has an enormous responsibility for socio-economic development. Government has to allocate funds for development of agriculture; allocate funds for development of the villages and also provide so many amenities to the poor people. Therefore, the Department of Expenditure has been repeatedly asking that the Railways should be run on commercial lines and it has to pay more dividends to the general Exchequer.

The elasticity of providing funds is also limited. Therefore, the Railways have to wake up and try to contribute or depend on its own to the extent possible. There are a number of avenues for the Railways to raise funds. The PPP mode has to be developed in a large scale so that private people also can come in. I know some of our colleagues may not agree to that. But if we want more development of the Railways, perhaps PPP is one model which the Railways can consider.

The second thing which the Railways must consider to improve upon its performance is the freight corridors. It has to develop the freight corridors in a large way so that instead of bothering the common man for the charges, it could consider mobilization of the resources through the freight corridors and can also consider running more trains. Apart from that the trains also need to be stopped at many places which, in turn, will help in generation of revenues. For example, they say that a train is an Express train and so the train does stop at many places. Some of us feel, except the Rajdhani Express and such other trains, that rest of the trains could be stopped at more number of places so that people are benefited and it also add to the revenue generation of the Railways.

Now, the Railway Minister has promised in the last budget that Rs. 8.5 lakh crore would be spent by mobilizing from various sources. We only hope - since he is a very dynamic Minister - that all the projects, as our colleagues have been demanding, which are pending not only in West Bengal but also in Andhra Pradesh should be completed.

Therefore, whatever pending projects which have been announced by the previous Ministers for which loans have been taken from other organizations like LIC should be completed.

The Government of India should not forget that it has been paying the interest to its borrowers, whether it is World Bank or any other source. The Government of India is also paying enormous interest. So, the Railways taking an exception should be limited instead of waiving off the dividend.

The Railway Board has requested for the waiver of the dividend from this year onwards. For the first year, 2014-15, they have agreed for five per cent. But later they said that for the rest five years, it should be waived off. It is extremely unfair on the part of the Railway Board to ask for the waiver because the Government of India also needs funds. The amount which has been spent is nearly Rs. 2 lakh crores. That amount of the Government of India is with the Railways. Therefore, as suggested by the Railway Convention Committee, for 2014-15, it could be five per cent. We all agree for it. But for the rest of the period, it should be not less than four per cent. The reason is that we know that the Seventh Pay Commission has come in a large way and the pension and salaries have to be increased.

Therefore, the recommendation is very reasonable and waiver cannot be considered. The figure of four per cent is very reasonable.

There are one or two issues as regards Andhra Pradesh that are pending. As per the States Reorganization Act of Andhra Pradesh, after the formation of Telangana, it has been declared that Vizag would be given a separate Railway Zone. It is more than 26 months now since bifurcation. People there are restless as the special status is also not being given. The five crore people of Andhra Pradesh are really restless there. If a small thing like the establishment of a separate Railway Zone for Vizag, which is a very prominent place in Andhra Pradesh, is not being sanctioned means that it almost amounts to humiliation of the people of Andhra Pradesh.

Therefore, special status should be given and a Railway Zone should also be sanctioned.

Lastly, as regards Tirupati, modernization there has started. The hon. Minister has taken over by introducing wi-fi and other facilities there. But modernization with the world standard as promised should be implemented as fast as possible.

*SHRI SHER SINGH GHUBAYA (FEROZEPUR): I thank you Sir, for giving me the opportunity to speak on this important "Government Resolution on

Railway'.

Sir, the progress and development of India is dependant on railway. Let me come to the problems pertaining to railway being faced by my state Punjab. Punjab is called the 'Granary of India'. It contributes over 60% foodgrains in the central kitty. Foodgrains are transported from Punjab to various states with the help of railway network. So, railway plays a crucial role as far as Punjab is concerned. However, much is yet to be done as far as the railway infrastructure in Punjab is concerned.

Sir, step-motherly treatment was meted out to Punjab by erstwhile Governments. Although, trains ply on the Amritsar, Gurdaspur, Hoshiarpur route, new towns and cities need railway connectivity urgently. Even the frequency of existing trains leaves much to be desired. Sir, our holiest shrine Golden temple is situated in Amritsar. There are other religious places like Nanded Sahib, Haridwar etc. which are frequented by Punjabis and Sikh pilgrims. The railway connectivity at all these places is not up to the mark. At places, there is no railway connectivity.

Sir, my parliamentary constituency is Ferozepur. Much water has flown down the Sutlej since independence, but Ferozepur has remained a neglected lot. No Shatabdi train links Delhi and Ferozepur. Fazilka lies at a distance of 400 kms from Delhi. Similarly, Ferozepur is a border district. The people of these places have not been able to avail the service of a Shatabdi train. Last year too, I had voiced my demand for providing a Shatabdi train linking Delhi and Ferozepur. A promise was made that a Shatabdi train will ply on this route. But to no avail. The service of Moga or Bathinda Shatabdi trains can be extended to Ferozepur. It will give a fillip to the revenue of the railway, and people of the area will also reap the benefit.

Sir, Fazilka can also be brought on the Shatabdi map by extending the service of Bathinda or Ganganagar Shatabdi. The need of the hour is to provide a fast train that connects Fazilka and Delhi. Fazilka and Chandigarh, the capital of Punjab, have no railway connectivity. The distance between these towns is 350 kms.

Sir, in the Railway Budget, various announcements are made. But, implementation is very slow and tardy. Let me thank the Central Government under our dynamic Prime Minister Shri Modi. He gave the green signal to lay the railway track on a 30 kms stretch connecting Amritsar and Ferozepur. However, the work has not yet been completed. I urge the Government to expedite the work on this section so that train connectivity between these two cities becomes a reality soon. People have to travel for 100 kms at present to go from one city to another.

Sir, trains must be provided that link Punjab to Haridwar, Nanded Sahib and other religious places. The border districts of Punjab do not have trains linking them to these places. Railway connectivity must be improved in these areas so that these places can also develop.

Sir, Talwandi Sahib is a holy place of the Sikhs. A four-lane road connectivity between Amritsar and Talwandi Sahib is the need of the hour. However, there is no underpass or overbridge at Talwandi town. When the gates are closed, it leads to massive jams. The proposal for an underpass has been accepted. So, relief must be provided to the hassled people of the area by constructing an under-pass at the earliest. The four-laning work of the road also must be taken up soon. The Railways have washed their hands off this proposal citing lack of funds. It has asked the State Government to fund this project. However, the State Government is already facing a resource-crunch. It is not in a position to fund this project. So, I urge upon the Central Government to fund this project at the earliest.

Sir, at several places, railway officials have permanently closed down the gates. This has led to a lot of problems for the people of the area. The suggestion of Member of Parliament of the area must be taken into consideration in these matters.

Sir, the Fazilka-Jalandhar DMU train has only one coach. Lot of passengers want to travel by this train. So, at least five coaches must be provided for this train. Sir, the distance between these two towns is 200 kms. However, no toilet facility has been provided for passengers in this train. It becomes difficult for the commuters, especially women and children. So, toilet facility must be provided in this train. Thank you.

16.00 hours

श्री नाना पटोले (भंडारा-गोंदिया) : महोदय, रेलवे कन्वेन्शन के इस प्रस्ताव पर बोलने के लिए मैं सड़ा हुआ हूँ। रेलवे का इतिहास 200-250 साल पुराना है। आज भारतवर्ष के लिए सामान्य, मध्यम वर्गीय और बड़े लोगों के लिए भी रेलवे महत्वपूर्ण परिवहन का साधन है। रेलवे सशक्त बने और सामान्य लोगों को अच्छी सुविधा प्राप्त हो, इस तरह की भूमिका हमारे प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने सोची है और निश्चित रूप से रेलवे को शक्तिशाली माध्यम बनाने की सोच भी अभी शुरू हुई है। हमने देखा है कि देश में जब भी रेलवे बजट आता था, तब नई रेल लाइनों की घोषणाएं की जाती थीं, लेकिन दूसरा बजट प्रस्तुत होने के समय तक न ही कोई रेल बनती थी और न ही कोई काम भी शुरू हो पाता था। अंग्रेजों ने जितनी लाइनें अपने समय में बनाई थीं, उसके बाद आजादी के साठ सालों तक उससे आधी रेल लाइनें भी हम लोगों ने नहीं बनाई हैं। आज स्थिति बदल गई है और हम दुनिया से इस संबंध में कम्पिटिशन करना चाहते हैं। रेलवे से जो प्रोफिट होता है, उसका डिस्ट्रिक्ट हमें देना पड़ता है; मैं इस कमेटी का सदस्य हूँ और जब मुझे पता चला कि रेलवे अपना डिस्ट्रिक्ट सरकार को देती है, तो मुझे बहुत आश्चर्य हुआ क्योंकि एक तरफ रेलवे घाटे में चलती है और लोन लेकर पैसे की व्यवस्था करती है तथा दूसरी तरफ रेलवे को सरकार को डिस्ट्रिक्ट देना पड़ता है। जो परम्परा बनी है, उस परम्परा के आधार पर यह व्यवस्था है, लेकिन अब इन चीजों से बाहर निकलने का समय अब आ गया है। मुझे विश्वास है कि रेल के बारे में हम दुनिया की प्रतिस्पर्धा में लगे हैं, उसकी बराबरी में हम आना चाहते हैं।

हम बुलेट ट्रेन की बात कहते हैं। दुनिया के कई देशों में बुलेट ट्रेन चलती है, लेकिन हमारे देश में बुलेट ट्रेन नहीं है। जब विदेशी पर्यटक हमारे देश में आते हैं और हमारी खराब गाड़ियों की स्थिति को देखते हैं तो इससे हमारे देश के प्रति उनका नजरिया क्या होता होगा, इसका अंदाज़ हमें लगाने की जरूरत है। हमारे पास अच्छी बोगियां तक नहीं हैं। वहाँ पुरानी बोगियां आज भी इस्तेमाल में लाई जा रही हैं, जिनके कारण दुर्घटना होने का खतरा लगातार बना रहता है। साठ सालों से जिन्होंने देश में शासन किया है, यह उन्होंने के द्वारा बनाई गई व्यवस्था है और उसी आधार पर खराब गाड़ियां चल रही हैं, लेकिन राजीव जी अब अच्छी ट्रेनें इस देश में चलाने लगेगी। सामान्य लोगों की सुविधा के लिए अच्छी और नई ट्रेनें बनाने का विचार हमारी सरकार ने किया है।

महोदय, मैं इतना ही कहना चाहता हूँ कि आज छोटी लाइन से बड़ी लाइन करने का काम किया जा रहा है, लेकिन यदि बड़ी लाइन को डबल लाइन में बनाया जाता, तो उसमें कम खर्चा होता। आज जहाँ पर बड़ी लाइन की गयी है, वहाँ पर दूसरी लाइन बनाने में ज्यादा खर्च आता है। पुरानी सरकार के पास कोई प्लानिंग नहीं थी। रेल विभाग ज्यादा से ज्यादा पैसे खर्च करके उसे नुकसान में कैसे डाला जाए, ऐसी व्यवस्था पुरानी सरकार ने की थी। उसी का परिणाम आज रेल विभाग भुगत रहा है। उसके परिणाम देश की जनता के ऊपर जा रहे हैं।

16.07 hours (Shri K.H. Muniyappa in the Chair.)

मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहूँगा कि मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ, दक्षिण से आने वाली सभी ट्रेनें, जो वाराणसी जाती हैं, वे वाया नागपुर, इटारसी, जबलपुर और फिर वाराणसी जाती हैं। इसमें कम से कम साढ़े तीन सौ किलोमीटर डिस्टेंस बढ़ जाता है। उसमें बिजली ज्यादा लगती है, यदि डीजल इंजन हो, तो डीजल ज्यादा लगेगा। लोगों का समय चला जाता है। लेकिन हमारी सरकार आने के बाद इन दिक्कतों को दूर किया गया और गोंदिया से जबलपुर तक की लाइन को बनाने का और उसकी डबलिंग करने का काम किया गया। पुरानी सरकार के समय में चन्द्रपुर से गोंदिया तक की सिंगल लाइन बनायी गयी थी। उनमें जो छोटी लाइन के प्लेटफॉर्म थे, वही प्लेटफॉर्म बड़ी गाड़ियों के लिए यूज करते थे। रोज कोई न कोई आदमी वहाँ से गिरता था, कोई बुजुर्ग आदमी गिर जाता था, उसका पैर टूट जाता था, मर जाता था। ऐसी व्यवस्था पहले की सरकार ने करके रखी थी। लेकिन हमारी सरकार ने बलात्सर से चन्द्रपुर और बलात्सर से गोंदिया वाया जबलपुर से वाराणसी

जाएगी, दक्षिण से आने वाली सभी ट्रेनें उस रास्ते जाएंगी, उस लाइन को डबलिंग करने की भी स्वीकृति अभी दी गयी है।

मैं सरकार को धन्यवाद दूंगा कि निश्चित रूप से आज रेल के लिए जो व्यवस्था बनाने का काम है, मैं मंत्री जी को कहेगा कि रेलवे में बहुत सुधार करने की आवश्यकता है। अंग्रेजों के जमाने से जो सिस्टम बना है, जो ज़ोन बने हैं, उनको बदलने का काम करना चाहिए। यदि रेलवे को घाटे से बाहर निकालना है, तो अंग्रेजों के सिस्टम से चलने वाली रेलवे को बाहर निकालने की कोशिश सरकार को करना चाहिए। इसलिए मैं आपके माध्यम से बताना चाहूंगा कि मेरा क्षेत्र बिलासपुर जोन से संबंधित है। बिलासपुर जोन से हमारे क्षेत्र की दूरी लगभग एक सौ किलोमीटर की है। हमारा क्षेत्र नागपुर से लगा हुआ है। नागपुर को मुम्बई जोन से जोड़ा गया है। हमने मांग की है कि नागपुर को ही जोन बनाया जाए। नागपुर जोन से विदर्भ, मराठवाड़ा, उत्तर महाराष्ट्र को ज्वाइन कर सकते हैं, जिससे प्रशासकीय व्यवस्था को अच्छी तरह से चलाया जा सकता है। प्रशासकीय व्यवस्था के माध्यम से रेलवे में जो गड़बड़ियाँ होती हैं, उनको सुधारने का काम भी हो सकता है। इसलिए कुछ नये जोन का निर्माण भी रेल विभाग के माध्यम से होना चाहिए। मैं यह मांग भी करता हूँ।

मैं ज्यादा न बोलते हुए कहना चाहता हूँ कि रेलवे आने वाले कल में दुनिया में भारतीय रेल को एक अच्छी पहचान देगा। ऐसा रेल मंत्रालय के माध्यम से होगा, यह कहते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री दुर्गाचंदा चौधरी (हिसार) : सभापति महोदय, with your permission, I would like to speak from here.

आज हम रेलवे के इस रिजोल्यूशन पर चर्चा कर रहे हैं, यह सौभाग्य की बात है कि देश की इस पार्लियामेंट में पहली बार पर इस रिजोल्यूशन पर चर्चा करने का अवसर मुझे मिला है। यह रिजोल्यूशन जिस कमेटी द्वारा बनाया जाता है, ब्रिटिश राज से निरंतर यह कमेटी डिविडेन्ट्स पर चर्चा करती आयी है, अपने सजेजंस देती आयी है और भारत सरकार निरंतर डिविडेन्ट्स के माध्यम से निरंतर वतने भी करती रही है।

मेरे से पूर्व भारतीय जनता पार्टी के सांसद ने कहा, अपग्रेडेशन की बात कही, आज सबसे बड़ी दुविधा यह है, जिसे हम इस रिपोर्ट के माध्यम से देखते हैं, एक ओर तो वित्त मंत्रालय अपना दक रेल मंत्रालय से मांग रहा है और दूसरी ओर जब रेल मंत्री जी ने इसे इंट्रोड्यूस किया, तो रेल मंत्री खुद इसके अंदर कंप्यूज दिखे कि क्या रेल मंत्रालय को यह पैसा वित्त मंत्रालय को देना चाहिए? आज यह सोचने और समझने की जरूरत है कि रेलवे जितना सर्व सुविधाओं पर करती है, क्या वह उतनी कमाई कर पा रही है? पिछले दो सालों से मैं भी रेल बजट को देख और सुन रहा हूँ उससे यह पता लगता है कि रेलवे मुनाफे में नहीं चल रही है और केन्द्र सरकार भी रेलवे को अपग्रेडेशन के लिए पैसा नहीं दे रही है।

बुटेट ट्रेन को चलाने के लिए हम जापान से लोन ले रहे हैं, रेलवे एक तरफ तो दूसरे देश से जो पैसा ले रही है, उसको चुका रही है, दूसरी तरफ केन्द्र सरकार को भी डिविडेन्ट के रूप में पैसा रेलवे दे रही है, मैं कमेटी की रिक्मण्डेशन को देख रहा था। मैं यह समझता हूँ कि सरकार को यह विचार करना होगा कि हमारे देश का जो पैसा कंसोलिडेटिड फण्ड से निकालकर रेल मंत्रालय को दिया जाता है, डिविडेन्ट के रूप में वही पैसा रेलवे वापस वित्त मंत्रालय को देता है जिसको वित्त मंत्रालय वापस कंसोलिडेटिड फण्ड में डालता है। आज सबसे पहली जरूरत रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर को इपूव करने की है। मुझे लगता है कि रेल मंत्री को इस बात पर विचार करना चाहिए कि जो पैसा हम डिविडेन्ट के रूप में वित्त मंत्रालय को दे रहे हैं, उसको प्रधानमंत्री जी के इंटरवैशन से यूटिलाइज करना चाहिए। उस धन से 80-90 साल पुराने रेलवे इम्पलायीज़ के जो क्वार्टर्स बने हैं, उनकी मरम्मत या रिक्स्ट्रक्चर्स की जानी चाहिए। हमारे जो रेलवे स्टेशन स्क्वडर पड़े हैं, उनको रीडेवलप करने पर उस पैसे को खर्च करें।

महोदय, हम निरंतर रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर की प्रगति को देखते आए हैं। जिस जगह पर आबादी अधिक है, वहां के रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर को हम डेवलप करते रहते हैं। लेकिन जो छोटे रेलवे स्टेशन हैं, जो कि आजादी से पहले के बने हैं, जैसे हिसार का रेलवे स्टेशन वर्ष 1915 का बना है। इसे आज लगभग 101 साल हो गए हैं तो क्यों नहीं हम उसके रीडेवलपमेंट के बारे में सोचते हैं। लाला लाजपत राय जिस रेलवे स्टेशन को अपनी ताँ की प्रेवियस के समय यूटिलाइज करते थे, उसको एक म्यूजियम के रूप में डेवलप करने पर विचार करना चाहिए।

महोदय, पार्लियामेंटरी कमेटी ने अपनी जो रिपोर्ट दी है, वह तो पार्लियामेंट के प्रावधानों के अनुसार है। उनका यह काम है कि उनको यह बताना है कि रेलवे को डिविडेन्ट की मात्रा बढ़ानी है या घटानी है। सभापति महोदय, आप स्वयं इस कमेटी के सदस्य रहे हैं, लेकिन सबसे पहले यह देखने की आवश्यकता है कि डिविडेन्ट देने के लिए रेलवे के पास क्या पैसा है या नहीं?

मैं रेल मंत्री जी को यही सुझाव दूंगा कि इस डिविडेन्ट को रेलवे के इंफ्रास्ट्रक्चर के अपग्रेडेशन में यूटिलाइज करना चाहिए। हरियाणा के हिसार, सिरसा और फतेहबाद जिलों से हम रेल के माध्यम से हमारी कैपिटल नहीं जा सकते हैं। हमें इस डिविडेन्ट को वहां डेमू ट्रेन चलाने पर यूटिलाइज करना चाहिए। जितने आरओबीज़ और आर्यूबीज़ पेंडिंग पड़े हैं, आप कहते हैं कि इसके लिए राज्यों को पचास प्रतिशत पैसा देना होगा, आप क्यों राज्यों से इसके लिए पैसा ले रहे हैं। आप डिविडेन्ट के रूप में जो पैसा केन्द्र सरकार को दे रहे हैं, उसको आरओबीज़ और आर्यूबीज़ को बनाने के लिए यूज किया जाए।

महोदय, मैं यही सुझाव देकर अपनी बात समाप्त करूंगा कि रेल मंत्रालय को गम्भीरता से सोचकर इस कानून में प्रावधान करना चाहिए और रेलवे द्वारा हर साल यह जो डिविडेन्ट केन्द्र सरकार को दिया जा रहा है, उसका उपयोग हमें रेलवे के अपग्रेडेशन और मॉडर्नाइजेशन पर यूटिलाइज करना चाहिए। धन्यवाद।

SHRIMATI V. SATHYABAMA (TIRUPPUR): Thank you Chairman Sir.

I express my indebtedness to our beloved leader hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi Amma for giving me an opportunity to speak on the Discussion on Railway Convention Committee report.

"These are challenging times and perhaps the toughest", the Railway Minister said when he introduced his budget. Indeed it is truly very challenging task for the Railway Minister to cater the needs of cross sections of the society, across the length and breadth of the country.

Hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi Amma stated that this Budget belied the sense of expectation nursed by many segments of the population, with no new trains and no new railway lines, and it was also surprising that no specific projects were announced, including several projects in Tamil Nadu.

Major stations to be brought under CCTV surveillance is really the need of the hour; it will ensure the safety and security and it is crucial for assisting Police in Railway Stations. The launch of Rail Mitra Sewa – a Comprehensive concierge services including battery operated cars, porter services, wheel chairs, etc., and 17,000 bio-toilets and additional toilets in 475 stations before close of this FY as well as installation of CCTV camera surveillance in major stations need more financial support.

In Tamil Nadu State, the Government had also indicated its willingness to enter into an MoU. I request the Railway Minister to consider entering into an MoU for early implementation, with the participation of the State and the Railways. It is heartening to see that the Government will partner with Tamil Nadu for developing suburban systems in Chennai by innovative financing mechanism. Since the land is typically provided by the State Government, this should be treated as part of the State Government's equity contribution to the SPY at market value.

Tamil Nadu, particularly the fast developing tier-II cities like Coimbatore, Madurai, Tiruchirapalli, Tirunelveli, Tiruppur, Erode, Salem, Vellore,

Thanjavur and Thuthukudi deserve more attention as far as the Railway projects are concerned.

As a Member of Parliament, I wish to lay emphasis on the demand of the people from Tiruppur Parliamentary constituency for a new railway line from Mettupalayam to Chennai via Sathyamangalam, Gopichettipalayam, Erode. I request the hon. Minister to implement this Railway project at the earliest.

I request the hon. Minister that there are plenty of railway demands at Tiruppur Railway station. The passenger trains normally stops only for two minutes at Tiruppur Station. Because of this, the Parcel services could not be carried out at Tiruppur station. Tiruppur is an important centre for the textile and knitwear industry. It is therefore very essential for five minutes stopover for all the trains at Tiruppur Railway station so that parcel services could be carried out.

I also wish the Railway Minister to introduce shuttle service between Tiruppur and Palakkad as well as Tiruppur to Tiruchirapalli via Karur so that people from all walks of life get the benefit of Rail services.

Thank you so much, Sir.

श्री राजीव सातव (हिंगोली) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। आज हम रेलवे कंवेन्शन कमेटी की रिपोर्ट के बारे में सदन में चर्चा कर रहे हैं। जब हम यह चर्चा कर रहे हैं तो माननीय रेल मंत्री यहां मौजूद नहीं हैं, लेकिन रेलवे के राज्य मंत्री मौजूद हैं। वह जब अपनी बात सदन में रखेंगे तो मैं उनसे पूछना चाहूंगा कि रेलवे कंवेन्शन कमेटी की रिपोर्ट के बारे में क्या कमी सदन में चर्चा हुई है? क्योंकि आज हम जो चर्चा कर रहे हैं और कमेटी ने जो बात रखी है, हम उसे मानेंगे। लेकिन सवाल यह आता है कि क्या वित्त विभाग और रेलवे विभाग में कहीं कोई कंफ्यूजन है? क्या सरकार के दोनों अंगों में कहीं न कहीं कोई बदलाव या अलग-अलग विचार की स्थिति है? यह भी हम इसके जरिये सरकार से पूछना चाह रहे हैं। क्योंकि इसके पहले अगर चर्चा हुई है तो सदन के सामने आप यह बात रखिये।

महोदय, दो साल पहले जब यह सरकार आई थी तो अच्छे दिन का वायदा किया गया था और अच्छे दिन के वायदे में 10-15 दिनों में आपने 14 प्रतिशत किराया बढ़ाया। आपने सिर्फ यात्रियों का किराया ही नहीं बढ़ाया, बल्कि माल भाड़े में भी आपने बहुत बड़ी वृद्धि कर दी।... (व्यवधान) अगर आप खड़े हो साहब की बात सुन रहे हैं तो खड़े हो साहब भी रेलवे मंत्री रहे हैं। कहने का मतलब यह है कि आप सिर्फ यात्रियों का किराया बढ़ाने से नहीं चूक रहे हैं, बल्कि आपने जिस प्रकार से माल भाड़ा बढ़ाया, आपने प्लेटफॉर्म और तत्काल को भी नहीं छोड़ा। यानी जहां-जहां भी आप बढ़ा सकते थे, वहां-वहां आपने किराये में बढ़ोतरी की। परंतु इतनी बढ़ोतरी करने के बाद भी क्या यात्रियों को सुविधा मिल रही है? जिस प्रकार से आप रेलवे में बदलाव करना चाह रहे हैं, क्या रेलवे में वैसा बदलाव हो रहा है, क्या रेलवे की आर्थिक स्थिति में बदलाव हो रहा है? इसका जवाब यह है कि इनमें बदलाव नहीं हो रहा है। सिर्फ कामज पर और कहीं न कहीं सोशल मीडिया पर आपको यह बदलाव दिखा रहा है।

क्या माल भाड़े में वृद्धि से आपका माल भाड़ा का रेश्यो बढ़ा है तो जवाब है कि नहीं बढ़ा है। आपका नेटवर्क ही ठीक नहीं है। आप अगर देखेंगे तो पिछले दो साल में अगर माल भाड़े में आपने वृद्धि की है तो क्या उसका प्रोपॉर्शन बढ़ा है, उसका प्रोपॉर्शन बढ़ा नहीं है। आज ज्यादा से ज्यादा ट्रैफिक हो रहा है। इतना ही नहीं पर्यटकों को एयर इंडिया ने ही एक स्कीम निकाली कि अगर आपका यज्ञधानी का टिकट वैल्यू है तो एयर इंडिया उसी फेयर में आपको वहां पर जाने के लिए मौका दे रहा है। इसका मतलब यह है कि आपका जो यात्रियों का ट्रैफिक है और माल का भी, उसमें दोनों तरफ कंफ्यूजन हो रहा है। कहा था कि हम नौ लाख करोड़ रुपये का कर्ज निकालेंगे। उसमें से डेढ़ लाख करोड़ रुपये आप एलआईसी से ले रहे हैं। लेकिन क्या यह कर्ज बाद में चुकाने की आपकी कोई क्षमता है।

अभी हमारे माननीय सदस्य नाना जी ने बुलेट ट्रेन की बात कही। बुलेट ट्रेन के बारे में भी मैं कहना चाहूंगा कि आप कह रहे हैं कि जापान से हमें यह कर्ज बहुत ही कम इंस्ट्रेट पर मिल रहा है। लेकिन क्या आर्किटेक्ट जापान का ही होगा? इंजन भी जापान का होगा? बोमी भी जापान की होगी? स्पेयर पार्ट्स भी जापान के होंगे तो कहीं न कहीं यह जो रेट ऑफ इंस्ट्रेट आप नहीं बता रहे हैं, तो जापान की सरकार और जापान पिछले रास्ते से यह कहीं न कहीं बुलेट ट्रेन का सर्वा ज़रूर निकालेगा। इसलिए हमारा आग्रह है कि आप बुलेट ट्रेन ज़रूर लाइए, हमें कोई दिक्कत नहीं है, लेकिन जो ट्रेन की क्षमता है जो ट्रेन के इंफ्रास्ट्रक्चर में बदलाव करने की बात है, उसके ऊपर जितना काम होना चाहिए, उतना नहीं हुआ है। बीच में कैंब की सबअर्बन की जो रिपोर्ट आयी, वह भी चौंकाने वाली थी। रिपोर्ट में जो कहा गया है कि बेसिक फैसिलिटीज़ भी आज मुंबई और सब-अर्बन रेलवेज़ में नहीं हैं। इसलिए मेरा सरकार से आग्रह रहेगा कि आप बुलेट ट्रेन ज़रूर लाइए, लेकिन रेलवे में जो बेसिक बदलाव का काम है, उसमें भी ध्यान दीजिए।

सभापति महोदय, मैं यहां यह भी बात रखना चाहूंगा कि जहां पर रेलवे का नेटवर्क नहीं है, उसके बारे में सरकार सोचेगी या नहीं सोचेगी? उसके बारे में आपको सोचना पड़ेगा। जैसे मैं मराठवाड़ा से आता हूँ, वहां पर सिर्फ सिंगल लाइन है, डबल लाइन नहीं है। एडिशनल लाइनिंग के बारे में आपको सोचना पड़ेगा। यह कोई मेरे संसदीय क्षेत्र की बात नहीं है, दस-पंद्रह लोक सभा क्षेत्र हैं जो शिवसेना और बीजेपी के साथ हैं, सरकार को उस बारे में सोचना पड़ेगा। जिस प्रकार से नांदेड़ के बारे में हम सभी 48 में से 48 सांसदों से बात कही कि नांदेड़ का ऑफिस आज भी सिक्करबाद से अटैच है, अगर वह मुंबई से अटैच होगा तो उसमें एक रुपये का भी खर्चा नहीं होगा। यह बात हम इसलिए कह रहे हैं कि जब तक आप बेसिक बातों की तरफ ध्यान नहीं देंगे, नांदेड़ का ऑफिस जब तक सेंट्रल रेलवे से आप अटैच नहीं करेंगे तो यह काम नहीं हो सकता है। जिस प्रकार से यह रिपोर्ट आपने दी है, इसके बारे में आपने यहां पर बात रखी, हम इसके साथ हैं, लेकिन रेलवे में जो बदलाव आना चाहिए, उसमें अभी भी वह बदलाव दिखा नहीं रहा है। इसीलिए मेरा सरकार से आपके माध्यम से आग्रह रहेगा कि जो बातें पिछले दो सालों में आपने की हैं, उसका इंप्रिमेंटेशन होना चाहिए। नहीं तो कहीं न कहीं यह सिर्फ अच्छे सपने दिखेंगे और हाथ में कुछ नहीं आएगा। इसलिए आपके माध्यम से सरकार से मेरा यह आग्रह रहेगा कि सभी बातों की तरफ ध्यान देना चाहिए। खास तौर से गरीबों के लिए इसमें राहत की बात आनी चाहिए। जो आम आदमी है, उसको आपकी सरकार के माध्यम से न्याय मिले और सही मायने में अच्छे दिन के सपने लोगों को सामने दिखें।

श्री धर्मनंद यादव (बदायूं) : सभापति महोदय, यह जो प्रस्ताव आया है, वह बड़ा अजीबो-गरीब और विरोधाभासी है। जहां एक ओर रेलवे से वित्त मंत्रालय डिफेंडेंड मांग रहा है, वहीं दूसरी ओर रेलवे की अगर चर्चा करते हैं तो रेलवे के सामने लगातार समस्याएं हैं, उसका कोई जवाब या समाधान सरकार देने को तैयार नहीं है। अभी मैं सत्ता पक्ष के तमाम साथियों के साथ सुन रहा था, वे इस तरह से व्याख्यान कर रहे थे कि जैसे कि पूरा का पूरा आमूल चूल परिवर्तन आ चुका हो। देश का रेलवे मंत्रालय समस्याओं से मुक्त हो गया होगा। सातव जी की बात से मैं सहमत हूँ कि जहां ये महंगाई कम करने का वायदा करके आए थे, सरकार बनते ही रेलवे क किराया 14% बढ़ा दिया, प्लेटफॉर्म टिकट दो-तीन रुपये से दस रुपये और हर तरह से किराए से ले कर जो बढ़ा सकते थे, पूरा का पूरा फेयर बढ़ाने का काम उन्होंने किया था। आपने महंगाई बढ़ाई और महंगाई बढ़ाने के बाद वित्त मंत्रालय के दबाव में रेल मंत्रालय डिफेंडेंड दे रहा है। महोदय, वह भी उस परिस्थिति में दे रहा है, आप स्वयं रेल मंत्री रहे हैं, आपको रेलवे की समस्याओं का अहसास है, आप जानते हैं कि रेलवे में किस तरह की चुनौतियाँ रही, मैं स्वयं शुकभोगी हूँ।

मैं आज भी कह रहा हूँ कि आज नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर चले जाइए, दिल्ली से हावड़ा की जो ट्रेनें हैं, पूर्वा एक्सप्रेस से लेकर तमाम ट्रेनें हैं, आज भी सामान्य श्रेणी की बोमी में कोई भी व्यक्ति उसके अन्दर नहीं घुस सकता है। सामान्य श्रेणी की बोमियाँ आपने नहीं बढ़ाई, तमाम साथियों ने इस बारे में चर्चा की, मैं उनसे सहमत हूँ, बाथरूम से लेकर महिलाओं, बच्चों तक के लिए रेल के अन्दर कोई सुविधाएं नहीं हैं। जहाँ इस तरह की सुविधाएं नहीं हैं, उसके बाद रेल मंत्रालय वित्त मंत्रालय को डिफेंडेंड दे रहा है तो मैं जानना चाहता हूँ कि कहीं से आप रेलवे की सुविधाओं को, आधारभूत ढाँचे को बढ़ा पाओगे। मंत्री जी आपने रेल बजट में एक काम ठीक किया कि आपने नई घोषणाएं नहीं कीं, मैं इस बात से सहमत हूँ, लेकिन माननीय मंत्री जी जो पुरानी घोषणाएं हैं, उन घोषणाओं को पूरा करने की जिम्मेदारी सरकार की है, क्योंकि इसी सदन में आपसे पूर्व कुछ सरकारों ने यहाँ सदन के अन्दर जिम्मेदारी के साथ घोषणाएं की थीं। उत्तर प्रदेश की एक नहीं दर्जनों परियोजनाएं मुझे याद हैं, जिनके बारे में मैं कह सकता हूँ। वर्ष 1996 में शुरू हुई परियोजनाएं आज तक चालू नहीं हुई हैं। इटावा-मैनपुरी रेल परियोजना, माननीय मंत्री जी ध्यान दे दें, इटावा-

मैनपुरी की रेल लाइन अभी तक शुरू नहीं हो पाई है, इटावा से आगरा वाली अभी तक शुरू नहीं हो पाई। इटावा से लेकर भिंड-ग्वालियर वाली अभी शुरू नहीं हो पाई। हमारे बटारू की ब्रिडगेज शुरू जरूर हुई, लेकिन उस पूरे ब्रिडगेज पर अभी केवल दो ट्रेनें चल रही हैं। मंत्री जी हम चाहते हैं कि आप वित्त मंत्रालय को जो चाहे दें, हमें इस पर आपत्ति नहीं है, यह दोनों मंत्रालयों का आपस का मामला है, लेकिन हमारी आपत्ति इस बात पर जरूर है कि जो देश की जनता को रेलवे से जरूरत की सुविधाएं चाहिए, आज रेलवे के तोग उस जरूरत को पूरा नहीं कर पा रहे हैं। जब आप जरूरत पूरा नहीं कर पा रहे हैं, उसके बावजूद आप लगातार वित्त मंत्रालय को डिविडेड देना चाहते हैं, मैं समझ नहीं पा रहा हूँ कि आप यह कौन सा विरोधाभासी काम कर रहे हैं। आज रेलवे की लाइनें बढ़ रही हैं, आप मानव रहित फाटक बन्द कर रहे हैं, लेकिन उन्हें बन्द करने के साथ अगर आप अंडरब्रिज नहीं दोगे, आप अंडरब्रिज दे दो, छोटे-छोटे अंडरब्रिज दे दो, जिससे लोगों को सुविधाएं मिलें। आरओबी तो आप दे ही नहीं पा रहे हो, मैंने अपने लोक सभा क्षेत्र बटारू के लिए एक आरओबी माँगा, आगे पर उत्तर प्रदेश सरकार तैयार थी, भारत सरकार ने एनओसी भी नहीं दी, पैसे भी नहीं दिए तो मजबूर होकर मुझे उत्तर प्रदेश सरकार का पूरा का पूरा बजट लगाकर बटारू शहर में आरओबी बनवाना पड़ा। उत्तर प्रदेश सरकार ने पूरा पैसा दिया, जो रेलवे को पैसा देना चाहिए, वह भी उसने नहीं दिया।

रेल मंत्री जी, मैं पूछना चाहता हूँ कि आखिर कहीं से आप पर इतना सख्त पैसा हो गया है, कहीं से आपने रेलवे की जरूरतों को पूरा कर लिया है कि अभी भी आप डिविडेड वित्त मंत्रालय को देने के लिए यह बिल भी ला रहे हो, कानून भी बना रहे हो, प्रस्ताव भी ला रहे हो। देश के सामने रेलवे की बहुत सारी समस्याएँ हैं, हम चाहते हैं कि मंत्री जी पहले आप उन समस्याओं को पूरा कर दें, उसके बाद अगर आपके पास सख्त पैसा बचता है तो आप बजट ट्रेन भी चलाइए, आप हाई-स्पीड ट्रेन भी चलाइए, आप जो भी आधुनिकीकरण कर सकते हैं, वह करिए, हमें कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन मेरी आपत्ति इतनी है कि जब तक देश की जनता को जो मूलभूत आवश्यकताएँ, जो मूलभूत जरूरतें रेलवे से चाहिए हैं, जब तक आप उनको पूरा न कर दें, तब तक कृपा करके रेलवे को खोखला न बनाइए। यह हमारी आपसे प्रार्थना और अपील है। रेल मंत्री जी हमारी बात पर ध्यान नहीं देना चाह रहे हैं, लेकिन रेल मंत्री जी जिस तरह से उत्तर प्रदेश की जनता ने आपका साथ दिया और आपके 73 एम.पी. बनाए और आप रेल मंत्री हो।

उत्तर प्रदेश की जो उपेक्षा हो रही है, उत्तर प्रदेश के जो सांसद यहाँ बैठे हैं, वे जनता का सामना नहीं कर पाएंगे। क्या दिया उत्तर प्रदेश को, उत्तर प्रदेश की एक भी योजना के बारे में बताइए जो आपने पूरी कर दी हो, एक भी योजना उत्तर प्रदेश की पूरी नहीं की, एक नई योजना आपने नहीं दी, उसके बाद भी आप हँस रहे हैं, आपने कौन सी योजना दे दी है?... (व्यवधान) कोई योजना नहीं दी है, मैं जिम्मेदारी से कह रहा हूँ। मैं हवा में बात नहीं रहा हूँ। उत्तर प्रदेश को कोई योजना नहीं दी है। उत्तर प्रदेश को योजनाएँ देना तो दूर, जो पुरानी योजनाएँ चल रही हैं, उन योजनाओं को भी पूरा नहीं किया। माननीय मंत्री जी आप यह बता देना कि इटावा-मैनपुरी कब शुरू कर रहे हो, इटावा-ग्वालियर कब शुरू कर रहे हो, इटावा-आगरा कब शुरू कर रहे हो? हमारे बटारू के अन्दर केवल दो रेल चल रही हैं, वहाँ पर आप रेल कब बढ़ाएंगे, यह भी हम आपसे आपके जवाब में जानना चाहते हैं। आप जरूरत की चीजें पूरी कर दीजिए, मूलभूत समस्याएँ पूरी कर दो, उसके बाद आप पूरे रेल मंत्रालय को वित्त मंत्रालय के हवाले कर दो, हमें कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन जब तक सुविधाएँ नहीं देंगे, तब तक हम जरूर जनता के हित में अपनी आपत्ति को दर्ज कराते रहेंगे। इसी उम्मीद के साथ हम अपनी बात समाप्त करते हैं कि आप जनता के हितों को समझते हुए रेलवे को आगे बढ़ाएँगे। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्रीमती संतोष अहलावत (सुंझुल): माननीय सभापति महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करना चाहती हूँ कि आपने मुझे महत्वपूर्ण मुद्दे पर बोलने का मौका दिया।

सभापति महोदय, रेल देश की धमनियों में दौड़ने वाला तट्ट है। सुट्ट रेल प्रणाली किसी भी देश की प्रगति का सूचक है। लोगों को अपने गंतव्य तक पहुँचाने के साथ-साथ रेल माल ढुलाई का महत्वपूर्ण कार्य भी करती है। इसलिए आवश्यक है कि रेलवे का बुनियादी ढाँचा सुट्ट हो तथा सुविधा विस्तार के लिए उसका हाथ भी खुला हो। मैं गर्व के साथ कहना चाहूँगी कि मेरी सरकार ने पिछले दो वर्षों में विगत तहस-नहस ढाँचा जो पंगु था, न केवल अपने पैरों पर खड़ा किया, बल्कि आज रेलवे में जो भी अभिनव सुधार हुए हैं, वे काबिले तारीफ हैं। विशेषतौर पर रेल का आधुनिकीकरण, पारदर्शिता, सुविधाओं का विस्तार, डिजिटलीकरण आदि जो भी किया गया है, उसमें महिलाओं और विद्यार्थियों के लिए विशेष प्रबंध कर माननीय प्रधान मंत्री जी के 'सबका साथ सबका विकास' का उद्देश्य स्पष्ट तौर पर दृष्टिगोचर हो रहा है।

माननीय सभापति महोदय, मैं स्वयं समस्त भारत की महिलाओं की तरफ से माननीय रेल मंत्री जी और माननीय प्रधान मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहूँगी। उन्होंने महिलाओं को टिकट आरक्षण में कोटा देकर बहुत बड़ा काम किया है। रेलगाड़ी में महिला यात्रियों को बेहतर सुविधा प्रदान करने के लिए 24 घंटे हेल्पलाइन नंबर 182, तथा रेलवे स्टेशनों पर महिलाओं को सुरक्षा प्रदान करने हेतु सीसीटीवी चौकसी की व्यवस्था की है। शिशुओं के साथ यात्रा करने वाली महिलाओं के लिए गाड़ियों और स्टेशनों पर शिशु आहार उपलब्ध कराने की सुविधा भी शुरू की है। अतिरिक्त बर्थ, बायो टॉइलेट्स, पूरे देश में 400 स्टेशनों पर फ्री वाई-फाई की सुविधा भी इस ओर एक महत्वपूर्ण कदम है।

माननीय सभापति महोदय, ई-टिकटिंग की सुविधा में जो विस्तार किया गया है, वह एक तरह से अभिनव प्रयोग है। 2020 तक हर यात्री को कनफर्मड टिकट मिलेगा। लंबी दूरी की अनारक्षित यात्रियों के लिए अंत्योदय एक्सप्रेस, दीनदयाल सवाई डिब्बे जोड़ने का सरकार का निर्णय सामाजिक और आर्थिक, दोनों दृष्टियों से स्वागत योग्य है। लंबी दूरी के आरक्षित यात्रियों के लिए तेजस, हमसफर और उदय गाड़ी, यात्रा को आरामदेह बनाने के लिए समय-पालन में सुधार लाना, गाड़ी परिवालन ऑडिट प्रारंभ करना, यात्री टिकटों के लिए ऑटोमैटिक टिकट वैलिंग मशीनें लगाना, ई-टिकटिंग मशीनों की क्षमता का विस्तार करना, और इस तरह से अगर मैं बताने लूँ तो अभिनव प्रयोग बताते-बताते ही मेरा बोलने का समय पूरा हो जाएगा। अतः मैं आपका ध्यान इस तरफ ले जाना चाहती हूँ कि रेल अभिसमय समिति 2009-2014 ने वर्ष 2013-14 के लक्ष्य की दर तथा आनुषंगिक मामले विषय का छठा प्रतिवेदन 8 मई, 2013 को लोक सभा में प्रस्तुत किया और उसी दिन राज्य सभा के पटल पर भी रखा गया।

महोदय, रेल मंत्रालय ने 11 जून, 2015 को 2014-15 एवं 2015-16 हेतु लक्ष्य की दर तथा आनुषंगिक मामले संबंधी एक अंतरिम ज्ञापन भी दिया जिसमें रेल मंत्रालय और वित्त मंत्रालय दोनों के विचार समितित थे। रेलवे तथा सामान्य राजस्व के बीच वित्तीय व्यवस्था की रूँ तो समय-समय पर समीक्षा होती रहती है और समय की बदलती आवश्यकताओं के अनुसार उसमें संशोधन और परिवर्तन भी होते रहे हैं। वर्ष 2007-08, 2008-09 में प्रत्येक वर्ष भारतीय रेल द्वारा 7 प्रतिशत लक्ष्य दर पर पूँजी का विनियोज किया गया था। वर्ष 2009-10, 2010-11 में यह प्रतिशत घटकर 4 प्रतिशत हो गया था। रेलवे मंत्रालय का अनुसंधान था कि वर्ष 2014-15 के लिए लक्ष्य दर 4 प्रतिशत निर्धारित किया जाए तथा परवर्ती 5 वर्षों के लिए 2015-16 से 2019-20 तक लक्ष्य के भुगतान को पूरी तरह से छोड़ दिया जाए। ऐसा इसलिए कहा गया कि किसी भी देश में रेल का विस्तार न केवल वाणिज्यिक जिम्मेदारियों को पूरा करता है, बल्कि सामाजिक सरोकारों से भी संबंध रखता है।

सभापति जी, वित्त मंत्रालय ने यह मत प्रकट किया कि 8 से 8.5 प्रतिशत की दर पर ऋण लेने की तुलना में 7 प्रतिशत फिर भी रियायती है। मगर, रेल मंत्रालय ने कहा कि वित्तीय श्रेष्ठ पर कुल प्रभाव के सिद्धांत के रूप में 'स्थिरांक जीबीएस' का परिणाम धन की समय के लागत के सिद्धांत पर आधारित होना चाहिए करना जी.बी.एस. में घूस हो जाता।

सभापति महोदय, यहां माननीय रेल मंत्री जी बैठे हैं, उनका ध्यान भी इस ओर आकर्षित करना चाहूँगी कि मेरे लोक सभा क्षेत्र में एक छोटी दूरी की ट्रेन चलती है, जो दोहरा नुकसान कर रही है। एक नुकसान कि रेलगाड़ी खाली चल रही है और दूसरा नुकसान कि उसका फायदा किसी को भी नहीं हो रहा है। इसकी वजह सिर्फ छोटी-सी है, एक तो इसका टाइम टेबल गलत है। मेरे यहां से चलने वाली रेल यात्रि में आकर पहुंचती है। पूरी रात वहां कोई भी व्यापारी ठहर नहीं सकता, जो अपना काम करके वापस चला जाए। इसलिए मैं निवेदन करना चाहूँगी कि रेल के टाइम टेबल में बदलाव किया जाए और सप्ताह में सातों दिन वह रेल चलनी चाहिए। आपके माध्यम से मैं यह निवेदन करना चाहती हूँ।

धन्यवाद।

श्री जय प्रकाश नारायण यादव (बाँका) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

महोदय, रेलवे का जो प्रस्ताव आया है, उसमें कई सवाल हैं। रेलवे देश की लाइफलाइन है, जीवन-रेखा है। इसकी पूर्ति न जहाज कर सकता है, न सड़क कर सकता है। इंसान को ढोलें का काम और माल को ढोलें का काम, दोनों रेलवे देश के चारों तरफ करता रहता है। इसलिए हमारा रेलवे अच्छा हो, बेहतर हो। उसमें सुरक्षा हो, संरक्षा हो, इस पर विशेष ध्यान देने का मौका हमेशा रहना चाहिए। रेलवे के माननीय मंत्री जी से बड़ी अपेक्षाएं रखी हैं, आज भी हैं। लेकिन अपेक्षाएं धूल-धूसरित हो रही हैं। एक माननीय रेल मंत्री आदरणीय श्री तात् प्रसाद यादव हुए, जिन्होंने घाटे के रेल को मुनाफा में बदला और 90,000 करोड़ रुपए का मुनाफा देने का काम किया। उन्होंने कहा कि रेलवे हमारी दुधारू गाय है, रेलवे कमाऊ घोड़ा है। माल भाड़े में जो गड़बड़ी होती थी, उसको उन्होंने

ठीक करने का काम किया। उस समय आदरणीय तालू प्रसाद जी और नीतीश कुमार जी ने रेलवे के इंफ्रास्ट्रक्चर को जो बढ़ाया, उसे बेहतर करने का काम आज करना चाहिए। आज की तारीख में सुरक्षा पर ध्यान देना चाहिए, संरक्षा पर ध्यान देना चाहिए। खान-पान पर ध्यान देना चाहिए। समय पर गाड़ियां चलें, इस पर ध्यान देना चाहिए। आज हम अच्छे दिनों की बात करते हैं, मेक-इन-इंडिया की बात करते हैं, लेकिन देनों में बलात्कार की घटनाएं बढ़ी हैं। स्थिति बद से बदतर हुई है। ट्रेनें लेट चलती हैं। जिस राजधानी एक्सप्रेस से हम लोग सफर करते हैं, आज उस राजधानी एक्सप्रेस की भी हालत बहुत खराब है।

मैं एक प्वायंट माननीय रेल मंत्री जी और माननीय वित्त मंत्री जी के बीच जो हुआ, उसके बारे में कहना चाहता हूँ। On the eve of the current year's Budget, the MR has requested the Finance Minister for release of revenue grant of Rs. 32,000 crore to the Railway for implementation of the 7th Pay Commission's recommendations, but the same has already been rejected. उन्होंने इसे रिजेक्ट कर दिया कि नहीं, हम इसे कबूल नहीं करते हैं। माननीय रेल मंत्री जी को यह बताना चाहिए। इसलिए कई सवाल सामने हैं।

जो लोग वर्तमान समय में बुलेट ट्रेन की बात करते हैं, हमारे देश में राजधानी एक्सप्रेस चाहिए, शताब्दी एक्सप्रेस चाहिए, छोटी-छोटी ट्रेनें चाहिए। हमारा देश बुलेट ट्रेन में कहां फंस गया? यहां बुलेट ट्रेन आत्महत्या करने की तरह है। इस वित्तीय वर्ष में जब हमारा ऑपरेटिंग रेजियो लॉस में चल रहा है, तब हम बुलेट ट्रेन की बात कर रहे हैं। इससे बढ़कर दुर्भाग्य और क्या हो सकता है?

इसी तरह, एक और जगह यह लिखा हुआ है कि for the first time in its glorious history of over 150 years, Railways is likely to default in payment of salary and pension in the current financial year after the decision of the Government to release the 7th Pay Commission arrears. Even without implementation of increased pay-scales of the 7th Pay Commission, which will be paid from the month of August, 2016, the Railways have reported operating ratio of 102 per cent in the first quarter of the current financial year, ending June, 2016. इससे बढ़कर यह वित्त सामने आता है।

महोदय, हम अपने क्षेत्र की बात करना चाहेंगे। भागलपुर में डीआरएम आफिस मंजूर हो गया, लेकिन भागलपुर में डीआरएम आफिस नहीं बन रहा है। माननीय रेल मंत्री जी ध्यान देंगे। बांका में नई इंटरसिटी चलाने की बात है, लेकिन वह आज तक नहीं चल रही है। जमालपुर रेल कारखाना को आधुनिकीकरण करने की बात आगे नहीं बढ़ रही है। जिसिडीह से राजधानी ट्रेन प्रतिदिन चले। जिसिडीह हमारा पुराना स्टेशन है। यहां माननीय सदस्य निशिकांत जी बैठे हैं, यह इनका भी क्षेत्र है। जिसिडीह में राजधानी ट्रेन सभी दिन चलनी चाहिए। भागलपुर होकर राजधानी ट्रेन चले, जन-शताब्दी ट्रेन चले। सुल्तानगंज से लेकर असरगंज, बेतहर होकर जो नई रेल लाइन है, उसके काम को शुरू करना चाहिए। बटेसर रेल पुल का काम होना चाहिए। जो हमारा बरियारपुर से लेकर खड़गपुर, तख्तपुर, बरहड की लाइन है, उस पर काम नहीं हो रहा है। वयूल से कटरा का दोहरीकरण होना चाहिए। जो वयूल में गोडाउन है, उसे मनकण्डू लाना चाहिए। धौनी, पुनसिया स्टेशन को रेलवे स्टेशन का दर्जा देने का काम करना चाहिए।

महोदय, आप मेक इन इंडिया की बात करते हैं। आप मेक इन इंडिया की बात कीजिए, सबका साथ, सबका विकास की बात कीजिए, स्टार्ट अप की बात कीजिए। रेलवे जो हमारी लाइफ लाइन है, इसकी सुरक्षा में, संरक्षा में, खानपान में, यात्री सुविधा में सुधार की आवश्यकता है। यात्रियों का किराया बढ़ाया गया। यह क्यों बढ़ाया गया? एक तरफ आप कहते हैं कि हम रेलवे को चमका रहे हैं। चमका नहीं रहे हैं, रेलवे को आप दमका रहे हैं। आप इसे नीचे ले जा रहे हैं। इसीलिए हम बार-बार कहते हैं कि आपके राज में मेक इन इंडिया नहीं बेक इन इंडिया हो रहा है। हम लोगों के इलाके में, बिहार में कोई काम नहीं हो रहा है। रेलवे की सारी योजनाएं ठप हो गई हैं। इससे बढ़कर दुर्भाग्य क्या होगा?

माननीय रेल मंत्री जी अच्छे आदमी हैं। इनसे बात करते हैं तो खुश हो जाते हैं, लेकिन जब ये काम से खुश करेंगे तब हम मानेंगे कि काम हो रहा है। रेल के संबंध में जो चर्चा की है, हम लोगों के क्षेत्र के सभी काम को माननीय रेल मंत्री जी प्राथमिकता देने का काम करेंगे। इसी के साथ मैं अपनी बात को समाप्त करता हूँ।

डॉ. अरुण कुमार (जहानाबाद) : महोदय, रेल सचमुच में देश की जीवन-रेखा है। यह लाइफ लाइन इसलिए है कि यह सामाजिक विकास के लिए, आर्थिक विकास के लिए, सांस्कृतिक विकास के लिए और सामरिक ंटि से भी एक महत्वपूर्ण योगदान रखती है।

महोदय, वक्त कम है, इसलिए हम आपके माध्यम से सिर्फ दो-तीन सवाल सरकार से कहना चाहेंगे। आजादी के बाद या आजादी के पूर्व भी जब अंग्रेज यहां शासन में थे, तो उन्होंने रेल का विस्तार किया, जबकि वे समझते कि आज नहीं तो कल यहां से जाना है। देश में एक बेहतर शासन के लिए औद्योगिक विकास के लिए और उन स्रोतों के ट्रांसपोर्टेशन के लिए रेल की बड़ी भूमिका है, इसलिए अंग्रेजों ने यहां रेल का जाल बिछाया। आजादी के कुछ वर्षों को छोड़कर निश्चित तौर से पिछले पच्चीस-तीस वर्षों में देखा जाए, जैसा अभी माननीय सदस्य जयप्रकाश जी कह रहे थे कि इतना लाभ दिया, एक आंकड़ा ये पेश कर रहे थे और दूसरी तरफ डिमांड का एक बड़ा विस्तार, ऐसा लगता था कि जैसे एक भी काम तालू प्रसाद जी के रेल मंत्री रहते इनके क्षेत्र में नहीं हो सका।

महोदय, यह बात प्रमाणित कर रहा है।... (व्यवधान) जिस बात को मैं कहना चाह रहा था, वह खुद माननीय सदस्य कह रहे थे कि पिछले 25-30 वर्षों में रेल का दुरुपयोग हुआ, रेल का वीप पौपुलैरिटी के लिए राजनीतिक कारणों से दुरुपयोग किया गया और 125 करोड़ लोगों के भविष्य को चौपट किया गया। सिर्फ आवासन देने का काम किया गया। जितने माननीय सदस्य इस सदन में हैं, उन सबसे रेल जुड़ी हुई है। 14 लाख लोग रेल में काम करते हैं। मैं उसके विस्तार में नहीं जाना चाहूंगा, सिर्फ इतना कहना चाहूंगा कि माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु ने बड़े संकल्प के साथ इस अभियान को शुरू किया है।

एनडीए फ्रंट में माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के काल खंड में डैडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर का संकल्प लिया गया था। बाद में यूपीए सरकार आई तो वह काम बंद हो गया या नहीं के बराबर हुआ। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि जब तक डैडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर तैयार नहीं होगा, तब तक रेल की समस्याओं का निदान संभव नहीं है। इसे कमर्शियली वॉयबल बनाया जाना चाहिए। यह काफी बड़ा नैटवर्क है, यह कमर्शियली कैसे वॉयबल हो। वित्त मंत्रालय को भी लाभान् की समस्या है। यह सिर्फ एक संगठन नहीं है, यह देश की जीवन रेखा है। इसे धन मिलना ही चाहिए और इससे कुछ नहीं लेना चाहिए, किसी को इसमें कोई संदेह नहीं है। धन की बहुत आवश्यकता है। रेल का विकास सिर्फ रेल तक सीमित नहीं है बल्कि सम्पूर्ण विकास का आधार रेल बन सकता है। इसलिए हम आपके माध्यम से निवेदन करना चाहेंगे कि आज सामरिक ंटि से भी नार्थ ईस्ट में बहुत काम करने की जरूरत है, कश्मीर के इलाके में काम करने की जरूरत है। इसलिए इस सिस्टम को स्ट्रैन्डेंड करने के लिए जितने धन और सोर्सिंग की आवश्यकता है, ऐफ़ॉर्स दी पार्ट लाइन सबको यह देखना चाहिए। सरकार द्वारा बड़े मजबूत मन से माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में यह संकल्प लिया गया है। इसमें पूरे सदन से पूर्ण सहयोग मिलना चाहिए। धन्यवाद।

श्री मुकेश राजपूत (फर्रुखाबाद) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए धन्यवाद। मैंने एक दिन समाचार पत्र में आर्टिकल पढ़ा था कि देश के पहले रेल मंत्री द्वारा स्वीकृत कई योजनाओं को अभी भी माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु पूर्ण करने में लगे हुए हैं। आपसे पहले जो भी रेल मंत्री रहे, उन्होंने अपने कार्यकाल में बहुत घोषणाएं करके लोकप्रियता हासिल की, लेकिन कार्यों को पूर्ण करने में कोई रुचि नहीं दिखाई। देश में माननीय प्रभु जी पहले ऐसे रेल मंत्री हैं जिन्होंने घोषणाएं नहीं कीं बल्कि जमीन पर अथरी कार्य योजनाओं को पूर्ण करने में पूरे मनोयोग से प्रयास किया।

16.49hours (Hon. Deputy Speaker in the Chair)

देश के विभिन्न क्षेत्रों में चाहे बुढ़िजीवी हों, चाहे समाज सेवी हों, हर व्यक्ति इस बात की प्रशंसा कर रहा है। जिस तरह रेल में सुविधाएं बढ़ाई गईं, चाहे वाई-फाई की सुविधा हो, रेलवे स्टेशन में कहीं भी जाएं, हम आज से नहीं बल्कि लगभग 30-35 सालों से रेल की यात्रा कर रहे हैं। हम लोग टॉयलेट में जाते थे या डिब्बों में जाते थे तो वहां गंदगी के ढेर लगा रहता था, एक बार बाथरूम जाने के बाद दुबारा जाने की इच्छा नहीं होती थी। आज आप कहीं भी चले जाएं पूरे रेलवे स्टेशन से लेकर ट्रेन तक साफ मिलेगी। पूरी स्वच्छता आपको रेल में दिखाई पड़ेगी, बस स्टेशनों पर भी इतनी स्वच्छता नहीं मिलेगी। माननीय मंत्री जी द्वारा स्वच्छता पर विशेष ध्यान दिया जा रहा है। नवजात शिशु को गर्म पानी या गर्म दूध को उनके बर्थ पर पहुंचाने का कार्य माननीय रेल मंत्री जी द्वारा किया गया है। माताएं और बहनें छोटे-छोटे बच्चों को लेकर चलती थीं उन माताओं-बहनों की बहुत बड़ी सुविधा हुई है, पहले वह सोचते थे कि बच्चे को गर्म दूध या गर्म पानी कैसे एपेलेबल होगा? ये छोटी बातें हैं

लेकिन यह बहुत ही सराहनीय कार्य है; देश में कई ऐसे स्टेशन हैं जिन्हें आदर्श बनाने का कार्य किया है; हमारे संसदीय क्षेत्र में रेलवे स्टेशनों को आदर्श बनाने का काम किया है; धर्मेन्द्र यादव जो सांसद बहुत सीनियर सांसद हैं, वह कह रहे थे कि रेल मंत्री जी ने कुछ नहीं किया।

जब से देश आजाद हुआ तब से लेकर आज तक उत्तर प्रदेश में जितना विकास हुआ है उससे ज्यादा विकास कार्य उत्तर प्रदेश में निरंतर हो रहा है; मैं अपने संसदीय क्षेत्र के बारे में बताता हूँ कानपुर से लेकर कासगंज तक रेलवे लाइन का विद्युतीकरण का कार्य स्वीकृत हुआ, फर्रुखाबाद से लेकर शिकोहाबाद तक विद्युतीकरण स्वीकृत हुआ इन दोनों योजनाओं पर लगभग छह सौ करोड़ रुपये की राशि स्वीकृति हुई, इसी तरह से चार-चार पलाई ओवर भी स्वीकृत हुए हैं। उत्तर प्रदेश में इस बार काफी विकास का काम हुआ है; फर्रुखाबाद से दिल्ली तक एक ट्रेन आती है। कानपुर से कन्नौज होते हुए, फर्रुखाबाद होते हुए, मैनपुरी से आगरा-मथुरा होते हुए हजरत निजामुद्दीन तक ट्रेन आ जाए। फर्रुखाबाद से दिल्ली तक कोई सीधी ट्रेन आ जाए। अलीगढ़ से कासगंज तक मात्र 52 किलोमीटर की दूरी है वहां एक नई रेल लाइन शुरू हो जाए यही मेरी माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है।

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) : सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री रेलवे कन्वेंशन कमेटी की विभिन्न सिफारिशों को लागू करने के लिए इस संकल्प को सदन में लेकर आए हैं। रेलवे इन सिफारिशों के तहत सामान्य राजस्व दर का लाभांश दर पांच और चार फीसदी रखना चाहती है; इस रिपोर्ट के अनुसार 1964 में लाभांश सौ करोड़ रुपये से कम हुआ करता था, वर्ष 2013-14 में भुगतान 8867 करोड़, 2014-15 में 9174 करोड़, 2015-16 में 10,811 करोड़ रुपये का अनुमान है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को पुरानी पड़ी परियोजनाओं पर काम करने के लिए बर्खास्त देना चाहता हूँ; एनडीए सरकार में दो रेल बजट हो चुके हैं, दो रेल बजटों में जितने वादे रेलवे के सुधार के लिए गए थे उस तरीके से रेलवे में कोई सुधार नहीं हुआ है। कई साथी लालू जी के समय, नीतिश जी के समय का नाम ले रहे थे, कोई भी रेल मंत्री बनते हैं तो उनकी जिम्मेवारी होती है कि रेलवे को कैसे चलाएं।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, जब कोई भी माननीय सांसद रेल मंत्री बनता है, तो उसकी यह जिम्मेदारी होती है कि वह रेलवे को सफलतापूर्वक चलाए; मैंने वर्तमान रेल मंत्री जी के दोनों भाषण सुने हैं। इन्होंने यह कहा था कि मैं कर्जा लेकर भी हिन्दुस्तान में बुलेट ट्रेन चलाऊंगा। आज बुलेट ट्रेन की वया छलत है, यह आप सभी को मालूम है। अहमदाबाद और मुंबई के बीच बुलेट ट्रेन चलाने के बारे में चर्चा होती रहती है कि बुलेट ट्रेन का काम शुरू होने वाला है, लेकिन सभी जानते हैं कि आज तक उसका काम चालू नहीं हो सका।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आम लोगों की एक बात कहना चाहता हूँ कि अभी 15 दिन पहले एक आदमी बीमार था, जो पांच आदमियों के साथ हमारे क्षेत्र से आया। उसने टिकिट लिया और जब टिकिट कन्फर्म नहीं हुआ, तो वह ट्रेन का टिकिट लौटाने गया, तो उससे कहा गया कि आपको आधा घंटे पहले आना चाहिए; चूंकि आप लेट हो गए हैं, इसलिए अब टिकिट वापस नहीं होगा। मैं बताना चाहता हूँ कि शाम को 5.15 बजे राजधानी एक्सप्रेस चलती थी, लेकिन जब वे 5.00 बजे टिकिट लौटाने के लिए गए, तो उन्हें कहा गया कि आप आधा घंटे लेट हो गए हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि इस तरह की व्यवस्था तो आपको करनी चाहिए कि ट्रेन चलने के कम से कम एक घंटे बाद तक टिकिट वापस हो जाए। वह बीमार आदमी है और बाहर से आया है। आप कहते हैं कि जब टिकिट कन्फर्म नहीं होता है, तो उसे पैसा वापस मिलेगा, लेकिन जब इस तरह की व्यवस्था होगी और उन्हें पैसा वापस नहीं मिलेगा, तो कैसे काम चलेगा? इस विषय में रेलवे का कहना है कि गाड़ी छूटने से आधा घंटा पहले टिकिट वापस कीजिए। यदि ट्रेन चलने से 21 मिनट पहले आते हैं, तो आपको पैसा नहीं मिलेगा। मेरा कहना है कि इस प्रकार की व्यवस्था में परिवर्तन होना चाहिए जो लोग गांव से आते हैं, बीमारों को लेकर आते हैं, उनकी पंक्ति से इस प्रकार की व्यवस्था से तो सीधे पंक्तिमारी होती है। इसलिए मैं यह सुझाव दे रहा हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र का आदमी वहां से इलाज करने के लिए आया और स्टेशन से उसे तौटकर यहां आना पड़ा। यह बहुत दुःखद बात है।

महोदय, अब मैं अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ बातें सदन के सामने रखना चाहता हूँ। मैं माननीय मंत्री जी से बख्तिरपुर से राजगीर रेलवे लाइन के दोहरीकरण की मांग करता हूँ। दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि राजगीर से बिहार शरीफ वाया दनियामा होते हुए पटना तक की रेल लाइन पर कोई भी ट्रेन नहीं चलती है, जबकि राजगीर में डीएमयू की कई बार मांग भी की गई है और जो रेलवे लाइन दनियामा से बिहार शरीफ से कोराव तक बनना था, उसे बिहार शरीफ तक ही बनाया गया है, जो श्रेष्ठपुरा तक अभी भी बाकी है, उसे भी पूरा करने का प्रयास किया जाए। मेरा एक और अनुरोध है कि वाया दनियामा-पटना तक डीएमयू चलाए जाने की व्यवस्था कराई जाए, जिससे आम लोगों को सहज मिल सके। फतुहा से दनियामा होते हुए बिहार शरीफ तक सभी डॉल्ट बने हैं, लेकिन एक पर भी यार्ली शेड नहीं है और न पीने के पानी की कोई व्यवस्था है। इस्लामपुर से नतेसर अभी तक मात्र डीएमयू चलती है; वहां पर यात्रियों के लिए कोई सुविधा नहीं है। वहां न पीने का पानी है और न यात्रियों के लिए शेड है।

महोदय, मैं दो-तीन मिनट में अपनी बात कह कर समाप्त करूंगा। इस्लामपुर से नतेसर तक रेल खंड आज तक लंबित है, उसे पूरा किया जाए। मैं माननीय मंत्री जी का आभारी हूँ कि उन्होंने बिहार शरीफ रेलवे स्टेशन को मॉडल स्टेशन के रूप में चिन्हित कर के विकास करने का प्रयास किया है। इसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूँ। बिहार की राजधानी पटना के लिए दिल्ली से और दूरन्तो ट्रेन चलाने की अनुमति देने का प्रयास करें। बिहार की राजधानी पटना से नई दिल्ली तथा सहरसा गरीब रथ एवं पूर्वा एक्सप्रेस को सहरसा तक बढ़ाने की आवश्यकता है। अमृतसर-कटिहार एक्सप्रेस को कटिहार से बढ़ाकर पूर्णिया तक करने की व्यवस्था की जाए। माननीय रेल मंत्री जी आपका बहुत-बहुत आभार।

17.00hours

श्री सुधीर गुप्ता (मंडसौर) : माननीय सभापति महोदय, आज रेलवे के राजस्व, वित्त एवं उसके लाभांश पर चर्चा करने के लिए हम यहां उपस्थित हैं। हम इस बात को जानते हैं कि भारत की रेल दुनिया में एक बड़े प्रतिमान के रूप में स्थापित है। यह दुनिया की सबसे बड़ी रेलवे है, जो 1 लाख, 15 हजार किलोमीटर पटरियों से सज्जित है और 7,112 रेलवे स्टेशनों को लेकर खड़ी है। हम सब इस बात को जानते हैं कि वर्ष 2014-15 में 8.39 बिलियन पैसेंजर्स ने इन रेलों के द्वारा यात्रा की है; इन्होंने 1058 मिलियन टन फ्रेट का परिवहन किया है। इनके द्वारा हम रु. 1,634 बिलियन रैवेन्यू प्राप्त कर रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, हम सब जानते हैं कि आज भारतीय रेल द्वारा 13 लाख 76 हजार कर्मचारियों को रोजगार दिया जा रहा है; हम जब इतने बड़े संसाधन को लेकर देश के सामने खड़े हैं, तब हमें इस बात की भी चिंता करनी होगी कि आखिरकार रेलवे के वित्त में जो राजस्व अन्य निधियों से लगाया गया है, उनके लाभांशों की आवश्यकता है, क्योंकि सरकारों को आज ऐसी कई स्थितियों पर धन की आवश्यकता होती है; निश्चित रूप से समिति ने जो सिफारिश की है, उसे मैं भी अनुमोदित करता हूँ कि आज देश में रेलवे अपने स्वयं के संसाधनों से सुसज्जित होकर एक सक्षम संस्थान के रूप में खड़ी हो।

उपाध्यक्ष महोदय, हम सब इस बात को बहुत बेहतरी से जानते हैं कि पिछले दो वर्षों में रेल मंत्री माननीय सुरेश प्रभु और मनोज सिन्हा जी ने देश के सामने रेल नेटवर्क को नये तरीके से प्रस्तुत किया है। हम सबने उसे आज देश में सुसज्जित होते हुए देखा है। चाहे जम्मू-कश्मीर में हो या पूर्वांचल में हो, रेलवे ने अपने कदम तेजी से बढ़ाये हैं। रेल की गतिविधियां जिस सुसज्जित तरीके से देश के सामने आयी हैं, वे निश्चित रूप से एक मिसाल हैं। स्वच्छ भारत मिशन के साथ रेलवे ने अपने प्रतिमानों को सुसज्जित किया है। रेल आज सक्षमता से खड़ी हो रही है।

उपाध्यक्ष महोदय, हम सब जानते हैं कि रेलवे में विकास की आवश्यकता है। आज यह राज्यों के साथ सहयोगी होकर देश के सामने प्रस्तुत हुई है। आज हमने कई राज्यों में रेल को एक सहयोगी के रूप में खड़े होते हुए देखा है; मैं अनुरोध करूंगा कि रेल का विकास राज्यों में भी हो।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं मध्य प्रदेश से आता हूँ। आज मध्य प्रदेश रेल पटरियों के मामले में देश के अन्य प्रदेशों की तुलना में बहुत पीछे है। आज रेल का राज्यों के साथ एक सहयोगी व्यवहार बना है। हमें पीपीपी मोड के तहत रेलों को विकसित करने की ओर आगे बढ़ना चाहिए। धन्यवाद।

SHRI GAURAV GOGOI (KALIBOR): Sir, first of all, I would like to pay my congratulations to the new Minister of State for Railways, Shri Rajan Gohenji, who happens to be from my State of Assam and I am sure that he will also appreciate what I am going to focus on in my speech.

Sir, this Resolution focuses on some of the financial and commercial aspects of the Ministry of Railways but the way it has been framed, it almost makes the Railways sound as if it is a private enterprise. But the Railways also has a social enterprise which is to connect the remote areas of our country. North-East happens to be an area which has been largely neglected by the Ministry of Railways in this current Government.

I am thankful to the previous Government and former Prime Minister, Shri Manmohan Singhji, who gave national project status to important projects in the North-East such as Bogibeel bridge and Silchar-Lamding broad gauge conversion. It is because of his leadership that these important projects got the necessary funds from the Government of India.

Today, the Ministry of Railways has given a special proposal to the Ministry of Finance, Government of India, that for the important area of North-East India, there should be a separate fund above the gross budgetary support. This fund was the North-East Rail Regional Development Fund. This proposal was sent by the Ministry of Railways to the Ministry of Finance so that we get more funds and the on-going projects can get completed rapidly. But unfortunately the Ministry of Finance has come back with a negative reply. It has said that there is no need for an NERRD Fund. This has been a very disappointing response because this puts the entire Railway projects in north-east under jeopardy. Already we see that all the projects that are currently national project status are all old projects. No new national projects have been given to the north-east by the current Government.

The 25th Report of the Standing Committee on on-going projects and pending Railway projects with special emphasis on projects in the north-east region specifies that the projects in the North-East should be given top priority and should be given support. So, I would request the hon. Minister to set up NERRD Fund, if not through this, through some other mechanism. Secondly, there should be new national projects for north-east, especially in my constituency, Lok Kaliabor where the paan, tobacco and betal nut farmers in Rupohi have a lot of industry. They can be supported.

So I urge the Ministry to kindly consider this case.

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले माननीय रेलमंत्री जी को बधाई दूंगा कि वे लगातार प्रयास करते रहे हैं। मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आपका मुनाफा कितना है और आप करना क्या चाहते हैं। आज रेल 6,000 करोड़ रुपये घाटे में चल रही है तो आप पैसा कहाँ से लाएंगे? ... (व्यवधान) सबसे अधिक बिजली वाला रेल लाइन्स चीन में हैं। रशिया में 86,000 किलोमीटर रेल लाइन है, वहाँ पर भी रेल सरकारी है और 86,000 किलोमीटर रेल लाइन में से लगभग 50,000 किलोमीटर रेल लाइन बिजली वाला है। वहाँ 1669 लोगों पर एक किलोमीटर रेल लाइन है। चीन ने नेपाल तक रेल लाइन बिछा ली, लेकिन हम कब तक नेपाल की सीमा तक पहुँच पाएंगे, इसकी जानकारी नहीं है। प्रत्येक साल रेल औसतान 20 मेजर कोलिजन, 350 डिस्ट्रिब्यूशन और 80 लेवल क्वॉलिटी दुर्घटनाओं का सामना करती है। भारतीय रेल में 34,000 ओवरएज्ड वैनस हैं, 1322 ओवरएज्ड कोचेज हैं और ऐसे 1560 स्टेशन्स हैं, जहाँ सिग्नल ओवरएज्ड हो गए हैं, लेकिन रेलवे इन्हें बदलने में कामयाब नहीं हो पा रही है। 262 से ज्यादा रेल पुल खराब हैं, 56,000 पुल 80 वर्ष से ज्यादा पुराने हैं। मेरा सिर्फ यही कहना है कि आप रेल प्रोटेक्शन वार्निंग सिस्टम और रेल कोलिजन एवाइडेंस सिस्टम जैसी अत्याधुनिक स्वचालित तकनीकों को लगाना चाहते हैं, लेकिन यह कैसे होगा? रिपोर्ट बताती है कि 293 रेल दुर्घटनाओं में से 200 रेल दुर्घटनाओं का कारण स्टाफ की लापरवाही रही है।

मेरे कुछ सुझाव हैं। परीक्षा के लिए जाने वाले विद्यार्थी, जो गरीबी रेखा से नीचे हैं, क्या उनकी सुविधा के लिए आप यात्रा फ्री करेंगे या उसके लिए रियायती दर पर टिकट की कोई व्यवस्था करेंगे? असाध्य रोगों से पीड़ित व्यक्तियों के इलाज के लिए जाने वाले लोगों, जो बिहार से बाहर इलाज के लिए जाते हैं, असम से बाहर जाते हैं, जिन लोगों को कैंसर है, टी.बी. है या अन्य कोई संक्रामक बीमारी है, उनके लिए क्या आप फ्री यात्रा की व्यवस्था करेंगे? क्या उनको वातानुकूलित श्रेणी या द्वितीय श्रेणी में छूट देंगे? देश भर में जो असंगठित क्षेत्र के मजदूर हैं, जो अपने जीवन के लिए बाहर जाते हैं, खासकर कोसी और तिस्टुत से लोग बाहर जाते हैं, क्या उन लोगों के लिए रेल यात्रा में रियायत देने की व्यवस्था है? क्या आप महिलाओं के लिए अलग से दो या तीन कमपार्टमेंट्स हर ट्रेन में देंगे? बिहार में जो प्रमुख पर्यटन स्थल हैं, जो बिहार की आगदनी का एकमात्र स्रोत बन गया है, उन प्रमुख पर्यटन स्थलों को आप जोड़ने का काम करेंगे? बिहार के सारण जिले में विराग नामक स्थान... (व्यवधान) उपाध्यक्ष महोदय, मैं केवल कुछ प्वाइंट्स बताकर अपनी बात समाप्त करूंगा।... (व्यवधान) बिहार में भिखारी ठाकुर का भितरवा आश्रम है, महात्मा गांधी की कर्मभूमि चम्पारण है, बाबू वीर कुंवर सिंह की जन्मस्थली जगदीशपुर, सुपौल जिले के राघोपुर प्रखण्ड के गनपतगंज, पेरुमत मंदिर, सुपौल जिले के प्रखण्ड लखपतिगाम में ऐतिहासिक तिलेश्वर शिव मंदिर आदि पर्यटन स्थल हैं। मेरा आग्रह है कि बिहार से वीरपुर वाया आलमनगर रेल लाइन, जिस तरीके से कुर्सेला से बिहारीगंज का काम आपने पूरा कर दिया है, बिहारीगंज को मुस्लीगंज, खुर्दा-कुमारगंज होते हुए जोड़ना है।... (व्यवधान) मैं एक मिनट में अपनी बात खत्म कर दूंगा। वैशाखी को सहरसा तक करें, अमृतसर-कटिहार ट्रेन को वाया सहरसा से चलाएं, मधेपुरा-सहरसा-सुपौल, ... (व्यवधान) कटिहार से चलने वाली सभी ट्रेन्स को आप सहरसा छोकर चलाएं। बगौनी से चलने वाली सभी ट्रेन्स को आप सहरसा से चलाने के लिए एक्सटेंशन करें। सहरसा से भागलपुर होते हुए कोलकाता, सहरसा से मुंगेर होते हुए रांची ट्रेन्स चलाएं। इस तरीके से मेरा सिर्फ यही कहना है... (व्यवधान) महोदय, मैं सबसे महत्वपूर्ण बात कह कर अपनी बात समाप्त करूंगा। अनुग्रहनाथराण रोड से सूर्य मंदिर तक नई रेल लाइन, मधुबनी से विश्व प्रसिद्ध मैथिली कवि विद्यापति जी की जन्मस्थली होते हुए, अद्विष्टास्थान तक रेल लाइन, सहरसा से कुर्सेरा स्थान, बिहारीगंज से किशनगंज होते हुए सिमरी-बखिताचारपुर, सीतामढ़ी से शिवहर आदि इन कुछ रेल लाइन्स को पूरा करें। ... (व्यवधान) मेरा आग्रह है कि कुछ स्टेशन्स को बेहतरीन बनाने के लिए काम करें, जैसे सहरसा, मधेपुरा, सुपौल। मेरा आग्रह है कि आप सहरसा को एक जोन देने का काम करें।... (व्यवधान)

SHRI K. PARASURAMAN (THANJAVUR): Hon. Deputy-Speaker, Sir, I express my gratitude and sincere thanks to our beloved leader the hon. Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma for giving me this opportunity to speak on the discussion on the Report of the Railway Convention Committee.

The honourable Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi Amma stated that this year, Railway Budget belied the sense of expectation nursed by many segments of the population with no new trains and no new railway lines and it was also surprising that no specific projects were announced including several projects in Tamil Nadu.

Major stations are to be brought under CCTV surveillance. This is really the need of the hour and it will ensure the safety and security and crucial for assisting the police in railway stations.

Sir, recognizing that world class infrastructure is a pre-requisite for rapid growth and development, my revered leader Puratchi Thalaivi Amma had launched the Tamil Nadu Vision 2023 Document aimed at identifying and implementing infrastructure projects in a number of sectors, including railways at a total cost of Rs. 15 lakh crores. Out of the 217 identified projects in the Vision Document, ten are crucial railway projects costing Rs. 1,88,400 crore approximately.

Tamil Nadu, under the dynamic and able leadership of Puratchi Thalaivi Amma, had been making a request to create a Chennai-Thoothukudi dedicated freight corridor. Therefore, the North-South Dedicated Freight Corridor from Delhi to Chennai should have been rightly extended upto Thoothukudi. Similarly, the East Coast corridor could also have been extended upto Thoothukudi. The hon. Railway Minister paid much attention to enhance passenger amenities including safety of women, accessibility to differently-enabled and senior citizens. These are all steps in the right

direction and we welcome these initiatives.

As a Member of Parliament from Tamil Nadu, I wish to lay emphasis on the demand of the people of Thanjavur for a new railway line from Thanjavur to Ariyalur. I would request the hon. Minister to implement this railway project at the earliest. Also, the Thanjavur to Thiruchirappalli (Ponmalai) doubling work is progressing very slowly. This has to be expedited.

The work from Thanjavur to Karaikudi via Peravoorani, Pattukkottai and Mannarkudi to Thiruthuraiipoondi Akasthiyampalli railway line needs to be speeded up and completed at the earliest. Thanjavur to Pattukkottai and Pattukkottai to Mannarkudi railway lines were announced long back but yet little work has been undertaken so far. The project sanction needs to be expedited.

Thanjavur Railway Junction is 60 years old and needs to be upgraded and modernized with all the required facilities.

Tamil Nadu deserves much more. I believe that the Union Government will do enough justification for the people of Tamil Nadu by fulfilling our long pending genuine railway demands.

SHRI A.P. JITHENDER REDDY (MAHABUBNAGAR): Sir, the Resolution has been moved to review the rate of dividend payable by the Railway undertaking to general revenue and other ancillary matters.

Why, so much of a hurry for this when the whole country has got a lot of projects yet to be taken up? Every State has got its own problems. Many railway works are pending. Many requisitions are pending with the hon. Minister. As a newly born State, Telangana, we have given you a lot of requisitions. There are a lot of works which have to be taken up as per the States Reorganization Act. We have given requests for having a Coach Factory in Warangal, for the upgradation of Mahabubnagar Railway Station, doubling of the track from Secunderabad to Mahabubnagar and RoBs at Chatanpalli in Shadnagar.

Moreover, as you know, when the train comes and stands at the platform, the old people are left away and the younger generation who are there just rush themselves and get into the trains. We have asked for a special coach for the elderly people who are aged above 50 so that they can have a comfortable journey.

Recently, I have sent a letter to the hon. Minister about an issue. There is a train known as 'Maharaja Express', which is running as a tourism train. It goes around the northern States, like Rajasthan. In that, the fares are charged on the dollar basis. As the dollar is fluctuating – today it is about Rs. 70 to Rs. 80 – this rate should only be for the people who come from abroad, should only be for the foreigners, who can pay this amount. Why an Indian Rupee rate is not being fixed in this train? That should be done so that Indians can also travel in a luxury train like this and move around the country and see all the places.

The last point is, when we have so many pending projects across the country, why is this amount being transferred? I would like to know that.

श्री स्वीन्दर कुमार पाण्डेय (गिरिडीह) : महोदय, वर्ष 1999 से लेकर वर्ष 2004 तक इस समिति का मैं सदस्य रहा हूँ। इस दौरान भारतीय रेल को मैंने अच्छी तरह से जाना है और वर्तमान में भी मैं देख रहा हूँ कि भारतीय रेल भारत की जीवन-रेखा है। भारतीय रेल से बहुत अपेक्षाएं हैं और उन्हें पूरा करने के लिए धन की भी आवश्यकता है। सरकार की जनता के प्रति जवाबदेही को पूरा करने के लिए भारतीय रेल को करीब 34 हजार करोड़ रुपये पब्लिक सर्विस के लिए अतिरिक्त बोज के रूप में मुनाफे से छी देना पड़ रहा है। भारतीय रेल ने जिस आंकड़े को दर्शाने का काम किया है, उसकी जांच किसी भी स्वतंत्र एजेंसी से करवाई जा सकती है।

महोदय, माननीय मंत्री जी का प्रयास है कि हम रेल में सुधार करें और इसमें कोई दो मत भी नहीं हैं। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि मैं झारखंड प्रदेश से आता हूँ और गिरिडीह लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत पारसनाथ गिरिडीह रेल लाइन की बात वर्ष 1996 से चली आ रही है। इस लाइन को बिछाने का काम करवाया जाए और साथ-साथ गिरिडीह-कुवाड़ रेल लाइन बती है, उसे अतिलम्ब पूरा करने का मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ। मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि रेलवे में सुधार करने का इनका प्रयास बहुत अच्छा है।

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): Mr. Deputy-Speaker, Sir, let me first of all thank you as well as all the distinguished Members who participated in this debate for being so supportive of the Railways. That is for obvious reason because the Railways is our strategic asset. It is our national treasure. It is an important life line for the country. It is a link between our heritage, when the Railways came for the first time, and our future that we all want India to be. We cannot think about a future for our country which has to be modern, which has to be efficient, which has to be cost effective, which has to be environment friendly unless the Railways develop to its full potential.

We have had a very good long discussion though normally a Resolution of this kind is not subjected to such a long discussion. I am thankful to all the Members, including the former Minister of State of Railways, who initiated the discussion and was also in chair for some time. I am thankful to my good friend who is the Chairman of the Standing Committee on Railways, Shri Dinesh Trivedi. I am also thankful to the Chairman of the Railway Convention Committee, Shri Bhartruhari Mahtab, which recommended this dividend. I am really thankful to all of them. I am thankful to all the hon. Members cutting across the party lines, coming from different shades, who have really expressed their opinions. I really thank each one of them.

Of course, the subject matter is such that obviously the issues related to the constituencies and related to the States and it is how we should tackle railway lines. All these have been raised but I will confine only to the Resolution. What I really need to do is respond to the issues relating to this Resolution which I had moved, and which I am sure would be passed unanimously after the end of my reply.

I will also talk about some of the larger issues which have been raised by the hon. Members, including Shri Dinesh Trivedi. They are about the overall

importance of Railways, and in view of that importance how you actually make sure that Railways is on the right track and developed properly. As he himself pointed out - I really appreciate it - that the Railways has been passing through trouble not now but it has been passing through trouble for many years. The Railways has been in deep trouble for a long time. All of us have to make an effort to pull it out because that is where our interest lies. Therefore, how we do it is a challenge.

There are issues which are coming out of the Resolution itself. The issue related to how much financial support, considering the importance of the Railways, Central Government, by way of the General Budget, would give it to Railways. Therefore, the Resolution came in. I am glad that Shri Dinesh Trivedi has pointed out very correctly the history behind it. The first time, situation arose and when there was a need to give dividend, the Railways were making profit. The British realised that it was a good way of getting some extra revenue. Since then, a lot of water has flowed below the bridge over a period of time. Now, the Railways are in a completely different situation. At that time, the Railways were not taking 'public service' obligation. Now, we are taking it. Therefore, we really need to relook at the issue completely.

Going back, let us see the situation globally, which will be interesting to note. Today, the Railways are bearing the 'public service' obligation and it is to the tune of Rs.34,000 crore. All Governments globally have been supporting the Railways. They realise that the 'public service' obligation cannot be met by an organisation which is supposed to be commercial in terms of its operations but also to carry the burden of 'social service' obligations.

I will now give an interesting statistics. Each country, including the most developed countries in the world, where there are market forces in operation, support the Railways through their budgets. For example, Germany gives subsidy of 19 billion dollars. Here, we are talking about subsidy of only Rs.32,000 crore, which is not even 5 billion dollars, almost less than 4.5 billion dollars. France gives subsidy of 15 billion dollars; Italy gives subsidy of 8.6 billion dollars, and so on. Even a small country like Austria, which is even smaller than some of the cities of India, gives subsidy of 2.6 billion dollars. Therefore, when it comes to passenger-kilometres - that is very interesting, which all Governments do it - in India, how much are we asking for a subsidy in view of this burden? We have 1138 billion passenger-kilometres of the traffic. Therefore, the subsidy we are asking is Rs. 0.30 (i.e. 30 paise) per kilometre. I was giving international statistics. To compare internationally, it comes to US Dollar 0.004 per passenger km. This money not even a beggar would take! This is the subsidy that we are asking. In EU countries, they have larger subsidy. We have got less subsidy, or virtually no subsidy for the Railways. Therefore, we really need some sort of support. I am thankful to the Members for applying their mind to this.

We give dividend based on the Gross Budgetary Support. The issue comes in because subsidy is there; the Gross Budgetary Support is given. From the Gross Budgetary Support, subsidy is coming. Normally, the Gross Budgetary Support goes into various issues. Part of the issue is national projects, which are so important for the country. What we do in the North-East, in Jammu and Kashmir, and in many other places? When we run these nationally important projects, we obviously need Gross Budgetary Support. Also, when we run these lines, they are not profitable but they are run for some strategic purposes. Therefore, there is also a need to have operational subsidy. If you really look at it, many of these things are the inherent reasons for giving subsidy, and giving subsidy lies in the fact that these are the lines which have been created only for strategic purposes. These lines are not for commercial considerations. Therefore, obviously, there is a merit for having subsidy. So, when we get GBS, to provide dividend on it is something, which is overburdening the organization. This is the rationale, which many of the Members including Shri Dinesh Trivedi pointed out, which I really appreciate also.

Therefore, I am saying that the Gross Budgetary Support on which the dividend is given, needs some proper re-look. That is what we have been saying.

Considering all this, we obviously, have got some broader issues, which have been brought to the fore by many hon. Members. One is transportation. In this context, as I said, Railway is needed. It is the most environment-friendly transportation. We need transportation but also the transportation, which will not emit the Green House Gases, which will not cause the new environment problems, which again, are choking several cities of the world. Some cities in China, where there had been huge industrialisation, had to be shut down because of this.

One of the major contributions to the Green House Gases, come from transportation. Transportation is a significant contributor to this problem. So, unless we favour the green transport, which is railways, we would not be able to do much. So, in view of this, the growth of GDP, which you said 2 per cent to 2.5 per cent, which I fully agree, we can actually make it happen. But how do we do it? For that, we need to invest in railways. Now, to invest in railways, there lies the problem related to what have been discussing this Resolution. It is because investment would mean that we need to get money from somewhere. So, from the main Budget, if we get the money on which we have to pay the dividend, it would cause an additional burden. So, we need to find out monies, which would come from alternative sources. So, what we have done is that we have increased the investment into the Railways. Last year it was about Rs. 94000 crore; and this year, it is Rs. 1.21 lakh core, which is almost two to 2.5 times to what it was two years back. It is the simple reason, which you also mentioned, for its contribution to the GDP.

Therefore, in addition to this investment, we are also trying to make investments in Dedicated Freight Corridors. We are trying to put up two new factories with manufacturing facilities. One is in the Constituency of our great leader Pappu Yadav, in Madhepura. So, new factories are being put up - one is diesel and the other is electric. The idea is that they should try to put in more money, which can generate more investment; and more investment will lead to more GDP that you are all talking about.

If we have 2.3 trillion dollars GDP today and if we want 2.5 per cent, it can come with the type of investments that we are making. It can have a positive contribution. At the same time, when we make investment, the point which also comes in is servicing. This point is not being raised only today but earlier also by a very distinguished leader and also the former Railway Minister. How to have servicing of it? Therefore, we need revenues. How do we get revenues for the Railways? It is one of the very challenging times for the Railways today. It is because, in the past, the investment that we had made in the road was disproportionate to making it in the Railways. So, the rail share had been completely off balance. More investments have gone to the road sector and less investments have gone to the rail sector. So, obviously, more traffic has moved to the road sector. Therefore, we need to get more revenues in the railways. One traditional revenue is the freight traffic. As you know, about freight traffic, we have been losing it to the road sector all the time. Why? It was very easy for a Minister like me, to show more profits; I could have increased the freight rates. That is what has been happening constantly. But it is a tipping point. Today, we cannot afford to take more. So, what I did for the first

time, with the permission and support of all of you hon. Members, was that I reduced the freight rate.

Hon. Deputy-Speaker, with your permission, I will lay before the floor of this House, this booklet that we have prepared. I will circulate it to all the hon. Members also. It is about the initiatives that we have taken in the last few months on increasing the freight traffic. It is not just reduction in freight rates, but there are many, many new initiatives that we have taken, which are reforming the freight sector of the railways in a significant way.

Sir, we are also working on passengers side in a significant way. To satisfy the customers is a very difficult challenge. About 2.3 crore, that is, over 2 crore people travel by rail daily. So, we have taken a number of measures to make sure that we do not lose passengers. It happened for a short time when the number of passengers travelling in rails was also going down. We have been able to arrest that trend, now. Rather, we have been able to increase the number of rail passengers. I must appreciate, the Standing Committee on Railways was right in pointing out that we need to even look at this issue. Therefore, to get the passengers back to the railways, we have taken up a number of measures. Again, with your permission, Sir, I will lay this booklet also before the House a little later.

But, Sir, these are not the traditional revenues, which will sustain the railways. We need even more to be done. We made some announcements in the Budget. Incidentally all the Budget announcements made in the previous Budget as well as in this Budget have either been implemented fully or under very advanced stage of implementation.

So, one of the things that we did is that to create a Non-Fare Revenue Directorate for which additional revenue will come from advertisement. We are not investing any money. This will be done by somebody but Railways will get revenue.

Then, I come to station displays. We would have probably 1,00,000 displays across 2,000 railway stations.

HON. DEPUTY SPEAKER: Now, it is 5.30 p.m. We are supposed to take the Half-an-Hour Discussion. But if the House agrees, we can extend it till the hon. Minister completes his speech. Let the hon. Minister complete his reply. Afterwards, we will pass the Resolution and take up the Half-an-Hour Discussion.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

HON. DEPUTY SPEAKER: Hon. Minister, you can continue your speech now.

SHRI SURESH PRABHU: Thank you, Sir. Then the question of station development comes. The first station redevelopment project has been handed over in Habibgunj, Bhopal. About four or five stations are in the advanced stage, two in Delhi, two in Gujarat and at other places. This will again bring in more revenue and also monetising the land and the data. This is what we would like to do.

The increase in revenue is one part of the strategy. Reduction in cost is more important. Reduction in energy cost is also important. It is the second highest amount. Water is also now looking significant and we have already started audits and everything. We are also bringing in savings in the capital expenditure. If you are going to invest Rs. 1,21,000 crore, ten per cent saving will also be a significant benefit for the Railways. We are trying to work on that.

We are using the technology of the highest order. I will circulate to all the hon. Members about our new initiatives in the field of technology. We are bringing in a completely transformative approach to the Railways. Therefore, we are working on ERP as well as on the new accounting system. In fact, this has been a recommendation for a long time. We have already rolled it out. The accounting system that we have rolled out will be integrating right from budgeting to outcomes in a very integrated manner.

We have also started a new complaint redressal mechanism which again one day I will share with all of you. But this again would mean that we need an organisational revamp.

I am happy to say that we are restructuring various arms of Railway organisation in a significant way. We have already taken a number of measures. We have tried to restructure the whole thing. We are also delegating powers to bring in more decentralisation. The Railways, as you know, is most centralised organisation. So, we are trying to decentralise its operations by delegating powers but we will make sure that the delegated power will be used properly.

Kharge *sahab* will be happy to know that we are introducing the concept of key result areas so that each of the functionaries will be accountable for something. It is not otherwise that we have given authority and they will have to bring in. All of these will happen in a transparent way for which we have also taken a number of measures and setting up regulators.

Many hon. Members have pointed out that they need something significantly more for their States than what was available. As I explained, we have increased the amount from Rs. 40,000 crore to Rs. 1,21,000 crore, which is almost three times. That is why, we are able to give them more. West Bengal needs more, obviously, it needs more. Bihar needs more, obviously, it needs more.

As Mr. Trivedi pointed out about the problems of West Bengal, we are looking into all the problems of the States. We have also suggested that joint ventures be formed with the States. I am happy to say that when we had announced it, 16 States, in principle gave their approval. Now, we have gone ahead. A number of meetings have taken place. Every State, which has agreed, we are preparing a separate business plan for which we have involved the World Bank, the Asian Development Bank, etc....(*Interruptions*)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): I would like to know whether any joint venture has been proposed by the State Government of West Bengal to you.

SHRI SURESH PRABHU: You know, we are in the various stages of talking, so I do not to comment on that. But I must say that West Bengal has a Chief Minister, who was also the Railway Minister. She understands the problem at both the ends. We have been constantly in dialogue with each other. The support and the cooperation of West Bengal is as good as many other States. We are working on a joint venture with States. As I was

saying, at least, we have involved ten different financial institutions who are preparing business plan. We will put some equity, the State Government will put some equity and balance amount will be raised. We are only talking to various financial organisations which will help the States to do it.

I must compliment all the Chief Ministers including the Chief Minister of Kerala. I must really compliment him. He met me recently and he very clearly said that we would like to take up only the viable projects. So, I really compliment the present Chief Minister of Kerala as well the previous Chief Minister of Kerala for doing this because change of guard has not resulted into change of position. Therefore, this again speaks volumes for the people of Kerala that they can think about the national issue in this manner. So, we are also working on PPP; we are also doing international collaboration. We are also involving citizens for making the Railways viable.

Again, with your permission, Sir, I will place before you a booklet in which we have already done a number of measures involving the citizens. I must compliment them. Many of the stations in India are getting completely different look, thanks to the selfless, dedicated participation of these public spirited people. They are spending their own money. They are trying to come forward. This is something – thanks to the leadership of our Prime Minister – that the Prime Minister has been able to bring in a new element. He is a strong proponent of the Railways. He believes that the Railways can bring in transformation of India. Therefore, we are doing it and we are trying to do it.

Sir, I come to last few points about which some of Members asked me. One is, as Mamata ji had prepared, we are preparing a physical, on the ground plan, not vision but a real plan, about how railway connectivity should happen. Many of the Members who have raised the issue, I would like to tell you that we are preparing a physical plan for the Railways for 2030. There has not been a plan like this for a simple reason, if you come and meet me, I will take up your line. But why should we not take up a line based on certain logic? Therefore, we are devising this plan. This plan will not be ready unless all the stakeholders like the hon. Members of Parliament, the State Governments and the Legislative Assembly Members will be consulted. It will be done in the shortest possible time. We have already started the work. In fact, a former Member Engineering has been given this task to make this happen. We are also working on HR. We are making three new dedicated freight corridors. This is the point that some of the Members made; we are also creating marketing and also helping to start a new startup programme. The idea is, as you mentioned, a national policy for the Railways. In fact, you are aware that the previous Government had appointed Mr. Rakesh Mohan to come out with an integrated transport policy. It is because, actually speaking, we need an integrated transport policy in which the Railways will be a component of that. That policy is ready. I have been having a lot of meeting with Dr. Rakesh Mohan. We will try to take his ideas on board. But, the idea is, I fully appreciate the demand, the concern, the involvement of all of you. Everybody wants more. As you can see, we have already got more than what normal business would have given. But, that is not enough. More is not enough. We have more, but not enough. To make it from more to enough, the Railways must become vibrant. To make that, we need strategy which we have put in place. The strategy is under implementation and that cannot happen unless I have such a great support that I have received from all you. So, I thank you. Also, Sir, with your permission, I seek your indulgence to move this resolution to be passed by each one of you.

Thank you very much, Sir.

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : मंत्री जी, मेरा आपसे आग्रह है कि माननीय प्रधान मंत्री जी बहुत अच्छा काम कर रहे हैं और आप भी लोकतांत्रिक मूल्यों को और जनतांत्रिक पद्धति को बहुत बेहतरीन तरीके से लागू कर रहे हैं। आपने देश भर में हर डीआरएम के ज़ोन में एक सांसद की कमेटी बना कर कहा है कि अधिक से अधिक मूल्यों को, जनतांत्रिक पद्धति को आप लाएं और आप अपना सुझाव दें। लेकिन जो आपके डीआरएम हैं, जीएम हैं, इनको लोकतांत्रिक मूल्यों से या जनतांत्रिक मूल्यों की व्यवस्था से कोई लेना-देना नहीं है। आप एमपी, एमएलए की बात करते हैं, किसी एमपी की रेस्पेक्ट कितनी है, वह पूरी की पूरी व्यवस्था आज भी अंग्रेजों के शासन काल के हिसाब से सारी व्यवस्था चल रही है। मेरा आग्रह है कि आप इस अंग्रेजी व्यवस्था को जो जीएम और डीआरएम की पद्धति में लगी हुई है और पूरा जो आपका जो बोर्ड है, मंत्रालय व्यवस्था चलाता है, लेकिन बोर्ड नहीं चला रहा है। मेरा आग्रह है कि उस कमेटी को आप कोई पॉवर देने की व्यवस्था करें। ... (व्यवधान)

HON. DEPUTY SPEAKER: The question is:

"That this House approves the recommendations contained in Paras 5, 6, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 and 19 of the First Report of Railway Convention Committee (2014), appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues and other ancillary matters, which was presented to both the Houses of Parliament on 22 December, 2015."

The motion was adopted.

...(Interruptions)