चतुर्दश माला, खंड 7, अंक 2

शनिवार, 26 फरवरी, 2005
7 फाल्गुन, 1926 (शक)

लोक सभा वाद-विवाद

(हिन्दी संस्करण)

चौथा सत्र

(चौदहवीं लोक सभा)

(खण्ड 7 में अंक 1 से 10 तक• हैं)

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

मूल्य : पचास रुपये

सम्पादक मण्डल

गुरदीप चन्द मलहोत्रा
महासचिव
लोक सभा

किरण साहनी
प्रधान मुख्य सम्पादक

प्र.ना. भारद्वाज
मुख्य सम्पादक

वन्दना त्रिवेदी
वरिष्ठ सम्पादक

पीयूष चन्द्र दत्त
सम्पादक

(अंग्रेजी संस्करण में सम्मिलित मूल अंग्रेजी कार्यवाही और हिन्दी संस्करण में सम्मिलित मूल हिन्दी कार्यवाही ही प्रामाणिक मानी जाएगी। उनका अनुवाद प्रामाणिक नहीं माना जाएगा।)

विषय-सूची

[चतुर्दश माला, खंड 7, चौथा सत्र, 2005/1926 (शक)]

अंक 2, शनिवार, 26 फरवरी, 2005/7 फाल्गुन, 1926 (शक)

विषय	कॉलम
रेल बजट, 2005-2006	
श्री लालू प्रसाद	11-52
सभा पटल पर रखे गए पत्र	52-53
विधेयकों पर राष्ट्रपति की अनुमति	53-54

लोक सभा के पदाधिकारी

अध्यक्ष

श्री सोमनाथ चटर्जी

उपाध्यक्ष

श्री चरणजीत सिंह अटवाल

सभापति तालिका

श्री पवन कुमार बंसल
श्री गिरिधर गमांग
श्रीमती सुमित्रा महाजन
श्री अजय माकन
डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय
श्री बालासाहिब विखे पाटील
श्री वरकला राधाकृष्णन
श्री अर्जुन सेठी
ले. कर्नल (सेवानिवृत्त) मानवेन्द्र शाह
श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव

महासचिव

श्री गुरदीप चन्द मलहोत्रा

लोक सभा

शनिवार, 26 फरवरी, 2005/7 फाल्गुन, 1926 (शक)

लोक सभा पूर्वाह्न ग्यारह बजे समवेत हुई।

[**अध्यक्ष महोदय** *पीठासीन हुए*]

अध्यक्ष महोदय : अब रेल बजट प्रस्तुत किया जाएगा।

श्री लालू प्रसाद जी।

(व्यवधान)

श्री सुखदेव सिंह ढींडसा (संगरूर) **:** महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।

अध्यक्ष महोदय : बजट प्रस्तुतीकरण के दौरान कोई व्यवस्था का प्रश्न नहीं उठाया जायेगा। अब, कृपया आप अपने स्थान पर बैठ जाइये।

(व्यवधान)

श्री सुखबीर सिंह बादल (फरीदकोट) **:** महोदय, हाल के एक उप-चुनाव में...*...

अध्यक्ष महोदय : कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित न किया जाये। आप इस मुद्दे को बाद में उठा सकते हैं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप इसे बाद में उठा सकते हैं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया इसे कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित न करें।

*(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : ठीक है। कार्यवाही वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जा रहा है।

*(व्यवधान)**

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यों कृपया अपने स्थान पर बैठ जायें।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : पूरा देश यह सब देख रहा है। आप एक उत्तरदायी सांसद हैं। कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइये।

हां, श्री लालू प्रसाद जी।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : ठीक है, बहुत हो चुका। कृपया अब अपने स्थान पर बैठ जायें।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह बहुत ही महत्वपूर्ण अवसर है। देश का रेल बजट प्रस्तुत होना है और आप उन्हें बोलने का मौका नहीं दे रहे हैं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आपने अपनी बात कह दी है। अब कृपया अपने स्थान पर बैठ जायें।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आप बैठिये।

[अनुवाद]

मुझे आपकी मदद की जरूरत नहीं है।

(व्यवधान)

श्री सुखबीर सिंह बादल : महोदय, हम विरोधस्वरूप सभा से बहिर्गमन करते हैं।

पूर्वाह्न 11.02 बजे

(इस समय, श्री सुखबीर सिंह बादल और कुछ अन्य माननीय सदस्य सभा भवन से बाहर चले गये)

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : हां, श्री लालू प्रसाद जी।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा (दक्षिण दिल्ली) : अध्यक्ष जी, पिछले नौ महीने से हम दागी मंत्रियों का विषय उठाते रहे हैं और दागी मंत्री का...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : आप एक वरिष्ठ सांसद हैं।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आप बैठिए। हमें आपकी जब मदद की जरूरत होगी, तब आपका सहयोग लिया जाएगा।

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा : अध्यक्ष जी, किसी दागी व्यक्ति का मंत्री होना, देश क अपमान है, जनतंत्र का अपमान है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : यह ऐसा मुद्दा नहीं है कि इसे इस समय उठाया जाये।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा : सुप्रीम कोर्ट में सॉलीसीटर जनरल ने एश्योरेंस दी कि दागी मंत्री के मुद्दे पर सदन में बहस होगी। अब सदन में बहस होनी है। जब तक सदन में इस मुद्दे पर बहस नहीं होती, तब तक दागी मंत्री द्वारा रेल बजट प्रस्तुत किया जाना अनुचित है और जनतंत्र की हत्या है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मल्होत्रा जी, आप अपनी बात कह चुके हैं।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा : हम इनको रिकॉगनाइज नहीं करते। इनकी जगह दूसरे मंत्री बजट प्रस्तुत करें। हम इनका प्रोटैस्ट करते हैं। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : आप अपनी बात कह चुके हैं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं जरा आपके नेता की बात सुनूं।

(व्यवधान)

श्री लाल कृष्ण आडवाणी (गांधीनगर) : महोदय मेरे सहयोगी ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : यह सब क्या हो रहा है?

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइये। यह कोई तरीका नहीं है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइये।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : आप भी बैठ जायें। अपने नेता की बात सुनने दें। जब मैं आपके नेता को बोलने की अनुमति दे रहा हूं तो आप बाधा क्यों डाल रहे हैं?

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यो कृपया बैठ जायें। मुझे कार्यवाही करने पर बाध्य न करें।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव (झंझारपुर) : अध्यक्ष महोदय, इनके बाद हमें भी बोलने के लिए एलाऊ करें।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैं यह सब किसी को भी करने की अनुमति नहीं दूंगा। श्री देवेन्द्र प्रसाद, कृपया बैठ जायें।

[हिन्दी]

श्री रामदास आठवले (पंढरपुर) : अध्यक्ष महोदय, हमें भी बोलने का समय दिया जाये।...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : श्री रामदास आठवले, मैं आपको चेतावनी दे रहा हूं। आप बैठ जाइये।

(व्यवधान)

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : महोदय, मेरे सहयोगी ने उच्चतम न्यायालय के एक मामले से संबद्ध एक ऐसे महत्वपूर्ण मुद्दे को उठाया है जिसमें सरकार ने उच्चतम न्यायालय को यह आश्वासन दिया है कि वह इस मुद्दे पर संसद में चर्चा करायेगी।...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : मुझे पता नहीं। मेरे पास ऐसी कोई जानकारी नहीं है।

(व्यवधान)

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : यही बात सरकार को कहने दीजिये ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : यह बात ठीक है। लेकिन श्री आडवाणी जैसा कि आप जानते हैं, इस मुद्दे के उठाने का यह उचित समय नहीं है।

(व्यवधान)

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : यदि सरकार ने ऐसा कोई आश्वासन नहीं दिया है तो उसे यह बात यहां कहनी चाहिए।...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आप अपनी बात कह चुके हैं।

(व्यवधान)

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : महोदय, मुझे खेद है। ऐसी स्थिति में हम इसकी अनुमति नहीं दे सकते। इस मुद्दे पर इस सरकार ने उच्चतम न्यायालय में आश्वासन दिया है...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : मुझे पता नहीं। मेरे पास ऐसी कोई सूचना नहीं है। मुझे इस बारे में किसी ने कोई सूचना नहीं दी है। आज रेल बजट प्रस्तुत किया जाना है। इसलिए आज रेल बजट के अलावा अन्य किसी विषय पर चर्चा नहीं होगी।

(व्यवधान)

श्री अनंत कुमार (दक्षिण बंगलौर) : महोदय, सरकार को यह बात कहनी चाहिए...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आप क्या बात कर रहे हैं—आप इसकी अनुमति नहीं देंगे? आप लोग बार-बार सभा की कार्यवाही में व्यवधान पैदा कर रहे हैं। मैं इसकी अनुमति नहीं दे सकता कि मुझे आदेश दिया जाए। मैंने रेल मंत्री का नाम पुकारा है। मेरा आपसे अनुरोध है कि आप उनकी बात सुनें। हमें सभा में व्यवस्था बनाये रखनी चाहिए। यह सब आपके लिए है। रेल बजट प्रस्तुत होने देना चाहिए। इसे यहां प्रस्तुत किया जाना है।

(व्यवधान)

श्री अनंत कुमार : सरकार को इस बारे में वक्तव्य देना चाहिए।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : श्री लालू प्रसाद, आप अपना बजट भाषण शुरू करें। रेल मंत्री के भाषण के अलावा और कुछ भी कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

*(व्यवधान)**

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : श्री लालू जी, आप शुरू कीजिए।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : मैं यहां उपस्थित वरिष्ठ सदस्यों से कहना चाहूंगा कि सभा की कार्यवाही चलने दें। यह बहुत ही महत्वपूर्ण अवसर है। आप इस समय इस मुद्दे को नहीं उठा सकते। आज कार्यमंत्रणा समिति की बैठक होनी है। हम इस समिति में इस मुद्दे पर चर्चा कर सकते हैं। किसी अन्य बात को कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित न किया जाये।

*(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : आप लोग क्या चाहते हैं? क्या आप यह चाहते हैं कि बजट प्रस्तुत न किया जाये? मैं सभा में इन सब बातों की अनुमति नहीं दे सकता।

(व्यवधान)

---

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय : मुझे इससे कुछ भी लेना-देना नहीं है। क्या आपके पास उच्चतम न्यायालय के आदेश की प्रति है? आप ऐसा क्यों कह रहे हैं? आप एक ऐसे आदेश का उल्लेख कर रहे हैं जिसे मेरे सामने लाया ही नहीं गया।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : श्री लालू प्रसाद, आप अपना भाषण जारी रखें। यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण बात है। मैं तो यही कह सकता हूं कि वरिष्ठ नेताओं की उपस्थिति में भी रेल बजट को प्रस्तुत न होने देना, बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण बात है।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : श्री लालू प्रसाद, आप भाषण जारी रखें।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : ये जाने वाले हैं, इन्हें जाने दीजिये।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : बजट भाषण के अलावा अन्य किसी बात को कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

*(व्यवधान)**

श्री लाल कृष्ण आडवाणी : यदि ऐसी बात है, तो हम इसका विरोध करते हैं और सभा से बहिर्गमन करते हैं।

पूर्वाह्न 11.08 बजे

(इस समय श्री लाल कृष्ण आडवाणी और कुछ अन्य माननीय सदस्य सभा भवन से बाहर चले गये)

(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आप बोलिए।

(व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय : पहले इन्हें जाने दीजिए।...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आप लोग ऐसे क्यों करते हैं?

[अनुवाद]

सत्र के आरंभ में ही मुझे कार्रवाई करने के लिए बाध्य न करें। मैं पूरी गंभीरता से कह रहा हूं।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं इस बारे में बहुत ही गंभीर हूं।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : आपको जाना है तो जाइए।

[अनुवाद]

यदि आप सभा को छोड़कर जाना चाहते हैं तो चुपचाप चले जाइये। सभा की कार्यवाही में बाधा मत पहुंचाइये।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद : आप जाएंगे या नहीं?...*(व्यवधान)*

श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराष्ट्र) **:** अध्यक्ष महोदय, इनके ऊपर एक्शन लीजिए।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्री खैरे, ऐसा मत करें।

[हिन्दी]

पहले आपके ऊपर एक्शन लेंगे, फिर इनके ऊपर लेंगे।

*(व्यवधान)**

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : इसे कार्यवाही वृत्तांत से निकाल दिया जाये।

(व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद : अध्यक्ष महोदय, मैं जानता हूं कि जब भी मैं खड़ा होता हूं तो एनडीए के माननीय सदस्य पीठ दिखाने के सिवा कुछ नहीं करते।...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आप बजट पर बोलिए।

श्री लालू प्रसाद : नहीं, हमको बोलने दीजिए।...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आप बजट पर आइये।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यह क्या हो रहा है? अगर आप सुनना चाहते हैं तो यहां बैठिये।

(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : आप शान्ति से जाइये, बाधा मत पहुंचाइये। आपको सारा देश देख रहा है।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : आप मुझे इनके खिलाफ नोटिस क्यों नहीं देते? श्री परांजपे, मैं आपको चेतावनी देता हूं। यदि आप बाहर जाना चाहते हैं तो चले जायें। ये कोई हो-हल्ला मचाने की जगह नहीं है।

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद : इस तरह हाउस कैसे चलेगा? आप फ्री फॉर आल कर दीजिये।...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : श्री खैरे, मैं आपको नाम लेकर चेतावनी दूंगा।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मैं आपको नाम लेकर चेतावनी दूंगा। सभा से निलम्बित कर दूंगा।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : यदि आप सभा की कार्यवाही में बाधा पहुंचाते हैं तो मैं उनसे आपके निलम्बन के लिए प्रस्ताव लाने को कहूंगा।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : मार्शल मुझे शोर मचाने वाले सदस्यों के नाम दीजिये। मैं उन्हें नाम लेकर चेतावनी दूंगा और सभा से बाहर करवा दूंगा।

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : ये लोग भारत की संसद में इस तरह का व्यवहार कर रहे हैं। सारा देश देख रहा है।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : चलिये, आप बोलिये।

(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : यह सब बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण है। यह भारत की संसद है।

(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री लालू प्रसाद : महोदय, गोधरा की रिपोर्ट आज इस सदन में बजट के बाद मैं ले करने वाला हूं, इसलिए ये प्लान कर रहे हैं...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय : आप स्पीच पर बोलिये।

श्री लालू प्रसाद : देश की इंस्टीटयूशंस से और बाकी चीजों से इनको कोई मतलब नहीं है। इस तरह ये अपना फेस कवर करना चाहते हैं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय : आप अपने भाषण पर आयें।

पूर्वाह्न 11.15 बजे

रेल बजट, 2005-2006*

[हिन्दी]

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं भारतीय रेल के लिए वर्ष 2005-2006 के बजट अनुमान प्रस्तुत करने जा रहा हूं। मैं यह बजट ऐसे समय पर प्रस्तुत कर रहा हूं जब भारतीय अर्थव्यवस्था में चहुंमुखी प्रगति देखने को मिल रही है। दसवीं पंचवर्षीय योजना में आर्थिक वृद्धि की दर 8 प्रतिशत रखी गई है। इसके लिए बुनियादी ढांचे में, जिसका रेलवे एक महत्वपूर्ण और अभिन्न अंग हैं, बड़े पैमाने पर सार्वजनिक और निजी निवेश आकर्षित करने के लिए बेहतर कार्यकुशलता और कुशल वित्तीय प्रबंधन की आवश्यकता है।

भारतीय रेल देश की अर्थव्यवस्था की निरंतर प्रगति को बनाए रखने में एक अहम भूमिका निभाती है। हमने विश्वस्तरीय रेल परिवहन अवसंरचना उपलब्ध कराकर अर्थव्यवस्था की नित नई बढ़ती हुई मांग को पूरा करने हेतु रेलवे के आधुनिकीकरण और विस्तार की एक महत्वाकांक्षी योजना तैयार की है। हम न केवल यात्री सेवाओं को सुचारू बनाने एवं इनकी गुणवत्ता में सुधार लाने की दिशा में कार्य करेंगे अपितु माल परिवहन के क्षेत्र में भारतीय रेल की देश के परिवहन प्रक्षेत्र में हिस्सेदारी बढ़ाने का हरसंभव प्रयास करेंगे।

चालू वर्ष (2004-05) के दौरान कार्यचालन और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा

महोदय, संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार के प्रथम रेल बजट को प्रस्तुत करते हुए जब मैंने यात्री एवं मालभाड़ा नहीं बढ़ाने की घोषणा की थी तो अभिजात्य वर्ग के तथाकथित बुद्धिजीवियों ने इस बजट को 'लोक-लुभावन बजट' की संज्ञा देकर इसकी आलोचना की थी। मुझे सम्माननीय सदन को यह सूचित करते हुए अत्यंत प्रसन्नता हो रही है कि लाखों रेलकर्मियों ने अथक परिश्रम कर आलोच्य वित्तीय वर्ष के पहले नौ महीनों में भौतिक एवं वित्तीय दोनों ही दृष्टिकोणों से उत्कृष्ट उपलब्धि हासिल कर इस आलोचना का करारा जवाब दिया है। माल यातायात क्षेत्र में भारतीय रेल ने पिछले वर्ष की तुलना में 7.67 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज करते हुए 438.36 मिलियन टन की ढुलाई की है जो पिछले वर्ष की आलोच्य अवधि के दौरान की गई ढुलाई से 31.21 मिलियन टन अधिक है। इस रूझान को ध्यान में रखते हुए माल लदान एवं माल यातायात आमदनी का संशोधित लक्ष्य क्रमशः 580 से बढ़ाकर 600 मिलियन टन एवं 28,745 करोड़ रुपए से बढ़ाकर 30,450 करोड़ रुपए निर्धारित किया गया है। कई दशकों से माल लदान के क्षेत्र में भारतीय रेल की हिस्सेदारी उत्तरोत्तर कम होती जा रही है। महोदय, प्रत्येक रेलकर्मी के लिए यह गर्व का विषय है कि इस वर्ष माल ढुलाई में भारतीय रेल ने देश की अर्थव्यवस्था की प्रगति दर से अधिक वृद्धि दर दर्ज कर न केवल अपनी हिस्सेदारी बढ़ाने का कार्य किया है अपितु दसवीं पंचवर्षीय योजना के अंतिम वर्ष 2006-2007 के लिए निर्धारित 396 बिलियन टन किलोमीटर के लक्ष्य से अधिक उपलब्धि दो वर्ष पूर्व अर्थात् 2004-2005 में ही प्राप्त की है। महोदय, इस वर्ष 43 मिलियन टन की अतिरिक्त माल लदाई होने की संभावना है जो अब तक का सबसे बड़ा कीर्तिमान है। प्रारंभिक यात्री यातायात में भी 3.0 प्रतिशत के निर्धारित लक्ष्य की तुलना में लगभग 6 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। महोदय, इस वर्ष दिसंबर तक यातायात आमदनी में 8.3 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई है जो पिछले वित्तीय वर्ष दर्ज की गई 4.1 प्रतिशत वृद्धि दर के दोगुना से अधिक है। संशोधित अनुमान में कुल आमदनी 46,635 करोड़ रुपए है जो बजट अनुमान की तुलना में 1,838 करोड़ रुपए अधिक है।

रेल मंत्रालय के संगठित प्रयासों से बकायों की वसूली में भी पिछले वर्ष की तुलना में दोगुना वृद्धि हुई है। 150 करोड़ रुपए की इस वसूली से निर्धारित सकल यातायात आमदनी 44,902 करोड़ रुपए से बढ़कर 46,785 करोड़ रुपए हो जाएगी।

साधारण संचालन व्यय में 400 करोड़ रुपए की वृद्धि होने की संभावना है जो कि मुख्य रूप से बजट उपरांत ईंधन के मूल्यों में अत्यधिक वृद्धि होने के कारण है और इनके लिए संशोधित अनुमान बजट अनुमान के 32,860 करोड़ रुपए की तुलना में 33,260 करोड़ रुपए रखे गए हैं।

कुल सकल यातायात आमदनी में 1,883 करोड़ रुपए की एवं संचालन व्यय में मात्र 400 करोड़ रुपए वृद्धि होने की आशा है। इस प्रकार साधारण संचालन एवं पेंशन व्यय का सकल यातायात आमदनी से अनुपात अर्थात् 'वर्किंग अनुपात' लगभग 85 प्रतिशत के बराबर होने की संभावना है। बजट अनुमान की तुलना में मूल्य ह्रास आरक्षित निधि में 395 करोड़ रुपए का अतिरिक्त विनियोग करने के बाद भी ऑपरेटिंग अनुपात 92.6 से सुधरकर 91.2 प्रतिशत होने की संभावना है।

माननीय सदस्यों द्वारा अनेकों बार रेलवे द्वारा संचालित विभिन्न निधियों में घटते हुए अवशेष पर चिंता प्रकट की गई है। यह हर्ष का विषय है कि पिछले वर्ष की तुलना में अधिक निकासी करने के बावजूद निधि अवशेष 6963 करोड़ रुपए के संतोषजनक स्तर पर बने रहने की आशा है।

*ग्रंथालय में भी रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1594/2005

पिछले वर्षों की तुलना में चालू वर्ष में हमारी वित्तीय एवं भौतिक उपलब्धि सराहनीय रही है। लेकिन हमें इससे संतुष्ट नहीं होना है क्योंकि–

"उठना है और भी ऊपर, हैं ऊँचाइयां पुकारतीं
हैं अपार क्षमताएं, आशाएं तुम्हें निहारती।"

(व्यवधान)

श्री अजीत जोगी (महासमुन्द) : इस लाइन को एक बार और पढ़ दीजिए।...*(व्यवधान)*

श्री लालू प्रसाद : भारतीय रेल की इन अपार क्षमताओं का राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था एवं आम जनता को पूरा लाभ मिले इस उद्देश्य से हमने अनेक नीतिगत निर्णय लिए है जिनका उल्लेख मैं भाषण के दौरान करूंगा।

माल व्यवसाय-पहलकदमियां

महोदय, मालगाड़ियों की औसत गति दर में वृद्धि लाने एवं टर्मिनल डिटेन्शन को कम कर रोलिंग स्टॉक का प्रभावी उपयोग सुनिश्चित करने के उद्देश्य से हमने कमर्शियल, ऑपरेटिंग एवं निवेश संबंधी पहलुओं पर अनेक नीतिगत निर्णय लिए हैं जिनके बारे में मैं संक्षिप्त रूप से उल्लेख करना चाहूंगा।

मालडिब्बों की उपलब्धता तथा मालडिब्बों के उपयोग में सुधार लाने के लिए रणनीति

महोदय, पिछले वर्ष मालडिब्बों की संख्या में कोई उल्लेखनीय वृद्धि नहीं होने के बावजूद वैगन टर्न राउंड में सुधार लाकर माल लदान में अभूतपूर्व वृद्धि दर्ज की गई है। गत वर्ष के 7 दिन की तुलना में वर्ष 2004-2005 में वैगन टर्न राउंड और सुधरकर लगभग 6 दिन होने की संभावना है। एक ठोस रणनीति के द्वारा निकट भविष्य में इसे 5 दिनों के स्तर पर लाने के लिए हर संभव प्रयास किए जाएंगे।

मालडिब्बों के टर्न राउंड में सुधार लाने के उद्देश्य से यातायात वरीयता अनुसूची को युक्ति संगत और सरल बनाया गया है। सैनिक यातायात को सर्वोच्च प्राथमिकता 'ए', प्राकृतिक विपदाओं के लिए आपदा राहत सामग्री और केन्द्र सरकार की एजेंसियों द्वारा प्रायोजित यातायात को प्राथमिकता 'बी' एवं अनुमोदित प्रोग्राम ट्रैफिक को प्राथमिकता 'सी' दी जाएगी। अन्य सभी वस्तुओं का संचलन प्राथमिकता 'डी' के तहत किया जाएगा। प्रत्येक श्रेणी में इंजन-ऑन-लोड योजना, मालडिब्बा निवेश योजना अथवा चौबीसों घंटे मशीन से परिचालित पूरे रेक की साइडिंगों वाले ग्राहकों द्वारा पेश किए जाने वाले यातायात को उसी श्रेणी के भीतर उच्चतर प्राथमिकता दी जाएगी।

मालडिब्बों के बेहतर टर्न राउंड तथा मालगाड़ियों की बाधा-रहित आवाजाही सुनिश्चित करने के उद्देश्य से निर्णय लिया गया है कि रेलवे विद्युतीकृत खंडों पर स्थित मौजूदा ऐसी सभी डीजल साइडिंगों का विद्युतीकरण अपने खर्चे पर करेगी जिन पर अत्यधिक डिटेन्शन होते हैं एवं रेलवे द्वारा निर्धारित संख्या में प्रतिमाह रेकों की हैंडलिंग होती है।

इंजन-ऑन-लोड

जैसा कि सदन को ज्ञात है पिछले बजट में "इंजन-ऑन-लोड" प्रणाली शुरू की गई थी जिसमें गाड़ी का इंजन लदान और उतराई के दौरान प्रतीक्षारत रहता है। माल ग्राहकों से विचार-विमर्श कर योजना की शर्तों को और उदार बनाया गया है। बल्क एवं बोरी में लदान की गई वस्तुओं की लोडिंग के लिए निर्धारित समय सीमा को क्रमश: 3 घंटे से बढ़ाकर 4 घंटे और 5 घंटे से बढ़ाकर 6 घंटे किया जा रहा है। यह भी विनिश्चय किया गया है कि प्रत्येक तिमाही के अंत में उपलब्ध शुद्ध क्रेडिट घंटों का समायोजन अगली तिमाही में देय माल भाड़े में किया जा सकता है। "इंजन-ऑन-लोड" के ग्राहकों को रेकों की आपूर्ति में उसी श्रेणी की प्राथमिकता के अंतर्गत उच्चतर वरीयता दी जाएगी। जिन ग्राहकों के पास अपनी प्राइवेट साइडिंग नहीं है उनके लिए "इंजन-ऑन-लोड" योजना कुछ चुनिंदा माल शेडों में भी प्रदान की जाएगी।

टर्मिनल प्रोत्साहन योजना

ऐसे माल ग्राहकों को वित्तीय प्रोत्साहन देने की योजना है जो अपनी साइडिंग पर मैकेनाइज्ड लोडिंग एवं अनलोडिंग, राउंड द क्लाक वर्किंग एवं यार्ड ले-आउट में सुधार इत्यादि में निवेश कर टर्मिनल डिटेन्शन को कम करने में रेलवे की मदद करते है। उद्योग जगत से विचार-विमर्श कर एवं इस विषय से जुड़े सभी पहलुओं का प्रोफेशनल एजेंसी द्वारा परीक्षण कराकर टर्मिनल प्रोत्साहन योजना तैयार की जाएगी।

मालडिब्बों जांच केन्द्रों, विशेषकर क्लोज सर्किट रेक जांच केन्द्रों, पर उपलब्ध अवसंरचनात्मक सुविधाओं का उन्नयन कर मालगाड़ी जांच तथा मालडिब्बा अनुरक्षण की पद्धति में गुणात्मक सुधार लाया जाएगा। अगले वर्ष ऐसे 20 जांच केन्द्रों में उपलब्ध सुविधाओं को बेहतर बनाया जाएगा। इससे मालगाड़ियों की जांच में लगने वाले समय में कमी, जांच की गुणवत्ता बेहतर और रेल संरक्षा सुदृढ़ होगी। मालगाड़ी की दो जांचों के बीच पर्याप्त रूप से लंबा अंतराल प्रदान किया जाएगा

एवं अधिकांश क्लोज सर्किट रेकों की दूसरी जांच 6000 किलोमीटर की यात्रा के बाद की जाएगी।

लोडिंग एवं अनलोडिंग के लिए दिए जाने वाले फ्री टाइम एवं डेमरेज एवं स्थान शुल्क संबंधी नियमों को युक्तिसंगत बनाया जाएगा। सभी माल शेडों और साइडिंगों के काम के और व्यवसाय के घंटे एक समान रखने का भी निर्णय लिया गया है। ग्राहकों को इस बात के लिए प्रोत्साहित किया जा रहा है कि वे लदान और उतराई का काम मशीनों द्वारा चालित हैंडलिंग यंत्रों से कराएं और चौबीसों घंटे काम की प्रणाली अपनाएं। प्रोत्साहन के रूप में 22.00 बजे से 06.00 बजे के बीच किए जाने वाले लदान और उतराई के काम पर लगने वाले वास्तविक समय की गणना विलंब शुल्क के प्रयोजन के लिए पचास प्रतिशत के बराबर की जाएगी।

प्राय: मालडिब्बों से उतराई में इसलिए भी विलंब हो जाता है कि पहले आए हुए रेक से उतारा गया माल जमीन पर पड़ा रहता है। माल को शीघ्रता से वहां से हटाने के कार्य को प्रोत्साहन देने के लिए मालडिब्बों से उतराई के लिए निर्धारित नि:शुल्क समय में दो घंटे की और छूट दी जाएगी यदि पूरे माल को माल शेडों से बढ़ाए गए नि:शुल्क समय के भीतर हटा लिया जाता है।

इलेक्ट्रानिक पेमेंट गेटवे

मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि पिछले बजट में की गई घोषणा के अनुरूप जनवरी, 2005 में बदरपुर ताप बिजली घर के लिए इलेक्ट्रानिक पेमेंट गेटवे फॉर फ्रेट की पॉयलट परियोजना शुरू की जा चुकी है तथा उनसे 110 करोड़ रुपए की बकाया देय राशि की भी वसूली हो चुकी है। आगामी वर्षों के दौरान यह सुविधा सभी इच्छुक प्रमुख ग्राहकों को प्रदान की जाएगी।

सार्वजनिक-निजी भागीदारी

भारतीय रेल के आधुनिकीकरण एवं विकास से संबंधित परियोजनाओं के लिए गैर-परंपरागत तरीकों से संसाधन जुटाने हेतु एवं ग्राहकों को और अच्छी सेवा प्रदान करने के उद्देश्य से सार्वजनिक-निजी भागीदारी की अनेक योजनाएं शुरू की जा रही हैं। इनमें निजी साइडिंग, रेल भूमि विकास प्राधिकरण के तत्वावधान में रेलवे की खाली जमीन का उपयोग कर आधुनिक रेलवे स्टेशन सहित अन्य यात्री सुविधाओं एवं लॉजिस्टिक्स पार्क का निर्माण, पार्सल व्यवसाय से संबंधित पहल, रेल टेल के आप्टिकल फाइबर केबल नेटवर्क का उपयोग, कंप्यूटराइज्ड ट्रेन इंक्वायरी सिस्टम एवं वैगन निवेश योजना प्रमुख है। इन भागीदारी पहलों का मैं अपने भाषण के दौरान उल्लेख करूंगा।

साइडिंग

यातायात में रेलवे की हिस्सेदारी को बढ़ाने की दृष्टि से यह आवश्यक है कि विभिन्न प्रकार के उद्योगों को अपनी निजी साइडिंग के विकास के लिए बढ़ावा दिया जाए। यदि उद्योग यातायात के लिए लंबी अवधि की वचनबद्धता अर्थात् 10 वर्ष अथवा इससे अधिक का प्रस्ताव करता है तो रेलवे का नई रेलवे साइडिंग की लागत में हिस्सेदारी करने का प्रस्ताव है। इस व्यवस्था के अंतर्गत रेलपथ, स्लीपर, फास्टनिंग आदि हटाए जा सकने वाली अधिसंरचना और ओवरहेड विद्युत उपस्करों की लागत रेलवे द्वारा वहन की जाएगी। विभिन्न प्रकार की यातायात सुविधाओं यथा सर्विंग स्टेशन पर अतिरिक्त रेल लाइनों का निर्माण, 'वाई' कनेक्शन, क्रासिंग स्टेशन, खंडों के आंशिक दोहरीकरण आदि की पूंजीगत लागत रेलवे द्वारा वहन की जाएगी। ग्राहकों को भूमि, मिट्टी संबंधी कार्य और रेलपथ की अवसंरचना की लागत वहन करनी होगी।

प्राइवेट साइडिंगों पर कार्यरत रेल कर्मचारियों में से प्रति पाली मात्र एक वाणिज्यिक कर्मचारी की लागत को छोड़कर अन्य सभी कर्मचारियों की लागत रेलवे वहन करेगी। इंजन-ऑन-लोड साइडिंग पर रेल कर्मचारियों की पूरी लागत का वहन रेलवे करेगी।

रेल भूमि विकास प्राधिकरण

रेलवे की खाली पड़ी जमीन एवं आकाश क्षेत्र का व्यावसायिक उपयोग सुनिश्चित करने के लिए मैंने रेल भूमि विकास प्राधिकरण की स्थापना हेतु रेलवे संशोधन विधेयक, 2004 गत सत्र में राज्य सभा में पेश किया था। इस प्राधिकरण के द्वारा सार्वजनिक एवं निजी भागीदारी के आधार पर एक तरफ स्टेशन, माल गोदाम के निकट रेलवे की खाली पड़ी जमीन को विकसित कर वेयरहाउस एवं लॉजिस्टिक्स पार्क का निर्माण किया जा सकेगा तो दूसरी और रेल विकास के लिए अतिरिक्त संसाधन जुटाने में मदद मिलेगी। महोदय, अगले कुछ वर्षों में इस प्राधिकरण के माध्यम से हम महानगरों के स्टेशनों को विश्वस्तर के आधुनिक स्टेशन के रूप में विकसित करेंगे एवं खाली पड़ी जमीन पर फूड प्लाजा, शॉपिंग माल सहित अन्य व्यावसायिक उपयोग सुनिश्चित कर यात्री सुविधाओं का विस्तार करेंगे, वर्ष 2005-2006 में नई दिल्ली रेलवे स्टेशन को आधुनिक एवं विश्वस्तर का स्टेशन बनाने की कार्य योजना की स्वीकृति से संबंधित प्रक्रिया पूर्ण करने की दिशा में हर संभव प्रयास किए जाएंगे।

एकीकृत माल गोदाम परिसर

भारतीय रेल ने सेंट्रल वेयर हाउसिंग कॉरपोरेशन के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं जिसके तहत उसके द्वारा 22 स्थलों

पर एकीकृत माल गोदाम परिसरों का निर्माण किया जाएगा। पब्लिक-प्राइवेट भागीदारी को प्रोत्साहन देने के उद्देश्य से उपर्युक्त मॉडल के अनुसार एकीकृत माल गोदाम परिसर का निर्माण निजी क्षेत्र द्वारा भी करने की योजना की स्वीकृति दी गई है। इससे ग्राहकों को फारवर्डिंग, हैंडलिंग, वेयरहाउसिंग एवं सड़क संपर्क जैसी वैल्यू एडेड सेवाएं एक ही साथ उपलब्ध हो सकेंगी।

रेल टेल कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड

महोदय, रेल टेल का आप्टिकल फाइबर नेटवर्क अब बढ़कर 26,000 मार्ग किलोमीटर हो गया है जिसके 2008 तक 40,000 मार्ग किलोमीटर हो जाने की संभावना है। चालू वित्त वर्ष के दौरान रेल टेल ने चार महानगरों और चार उप महानगरों की कनेक्टिविटी का कार्य पूरा कर लिया है। इसके अलावा, मौजूदा नेटवर्क में 180 महत्वपूर्ण नगरों और 1750 अन्य रेलवे स्टेशनों के बीच कनेक्टिविटी उपलब्ध हो चुकी है। इस नेटवर्क से रेलवे की दूरसंचार एवं संरक्षा आवश्यकताओं को संतोषप्रद तरीके से पूरा किया जा रहा है। रेल टेल आप्टिक फाइबर नेटवर्क के लगभग 23,000 मार्ग किलोमीटर क्षेत्र में एसटीएम-4 से एसटीएम-16 में विकसित करने का कार्य निष्पादित कर रहा है जिसके जून, 2005 में पूर्ण हो जाने पर रेल टेल की आय में आशातीत वृद्धि होगी। रेल टेल इस विशाल नेटवर्क का उपयोग सार्वजनिक एवं निजी भागीदारी के माध्यम से संयुक्त उपक्रम बनाकर, सीधे लीज देकर अथवा चैनल पार्टनर बनाकर विभिन्न प्रकार की ब्रॉड बैंड सेवाएं यथा इंटरनेट, वॉयस टेलीफोनी ऑन इंटरनेट, केबल टी.वी., नेशनल लॉग डिस्टेंस टेलीफोनी शहरी एवं ग्रामीण क्षेत्रों में उपलब्ध कराने की हर संभव कोशिश करेगा।

कंटेनर यातायात

भारतीय अर्थव्यवस्था के भूमंडलीकरण तथा आयात-निर्यात में अभूतपूर्व वृद्धि होने के फलस्वरूप कंटेनर यातायात में प्रति वर्ष लगभग 15 प्रतिशत की वृद्धि होने की संभावना है। कंटेनर ट्रेनों की बढ़ती मांग को पूरा करने हेतु भारतीय रेल द्वारा कंटेनर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया के अलावा औरो को भी कंटेनर ट्रेन चलाने की अनुमति देने पर विचार किया जाएगा।

मौजूदा मार्गों पर माल वहन क्षमता को बढ़ाने के लिए दो मंजिल सामान रखने वाली कंटेनर गाड़ियों को शुरू करना आवश्यक हो गया है। आगामी दो वर्षों में उत्तर भारत को गुजरात राज्य की बंदरगाहों से जोड़ने वाले ऐसे एक मार्ग पर दो मंजिल कंटेनर गाड़ियों को चलाने का प्रस्ताव है जिस पर ऐसा करना आर्थिक रूप से लाभप्रद हो।

पार्सल व्यवसाय—पहलकदमियां

पार्सल यातायात में वैल्यू ऐडेड सेवाएं उपलब्ध कराने के लिए रेलवे खुली निविदा प्रणाली के द्वारा यात्री गाड़ियों के आगे वाले एस एल आर डिब्बे में उपलब्ध पार्सल स्थान को लीज पर देती है। अधिक यातायात आकर्षित करने के लिए कुछ निर्धारित मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में पिछले एस एल आर डिब्बे में उपलब्ध दो में से एक कंपार्टमेंट को भी लीज पर एवं आगे वाले एस एल आर डिब्बे में गार्ड के खाली कंपार्टमेंट को कोरियर एजेंसियों को छोटे पैकेटों को ले जाने के लिए लीज पर देने का भी प्रस्ताव है।

अनेक पैसेंजर गाड़ियों एवं मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में लगने वाले एस एल आर में उपलब्ध पार्सल क्षमता का पूरा उपयोग नहीं हो पा रहा है एवं कुछ गाड़ियों में तो यह 50 प्रतिशत से भी कम है। ऐसी गाड़ियों में यातायात आकर्षित करने के लिए एक वर्ष की अवधि के पट्टे शुरू किए जाएंगे। इन गाड़ियों में उपलब्ध क्षमता के पिछले उपयोग को ध्यान में रखते हुए ऐसे पट्टों के लिए आरक्षित मूल्य सामान्य से कम रखा जाएगा। साधारण पैसेंजर गड़ियों में मध्यवर्ती स्टेशनों के लिए पार्सल स्थान को पट्टे पर देने की अनुमति भी दी जाएगी बशर्ते ऐसी गाड़ियों के मार्ग में पड़ने वाले दो जोड़ी स्टेशनों के बीच पार्सल यातायात की मांग उपलब्ध हो।

यात्री यातायात व्यवसाय - पहलकदमियां और सुविधाएं

आगामी वर्ष में यात्रियों को नई, आधुनिक और उन्नत सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए अनेक कदम उठाने का मेरा प्रस्ताव है। इनमें से कुछ का ब्यौरा नीचे दिया गया है:

कंप्यूटराइज्ड ट्रेन इंक्वायरी प्रणाली

महोदय, आम यात्रियों की प्राय: शिकायत रहती है कि रेलवे इंक्वायरी से संबंधित फोन लाइनें हमेशा व्यस्त रहती हैं। इसलिए हमने ट्रेन इंक्वायरी प्रणाली को आधुनिक बनाकर उसे गांव-गांव तक पहुंचाने का एक प्रयास चालू वर्ष में पटना में कॉल सेंटर खोलकर किया है। इस प्रयोग के तहत बिहार के किसी भी कोने से लोग एक मानक नंबर 139 डायल करके लोकल काल के खर्च पर गाड़ियों के आगमन अथवा प्रस्थान, आरक्षण की स्थिति, किराया एवं रियायत की सूचना आदि का पता कर सकते हैं। यह सुनिश्चित करने के लिए कि लाइनें व्यस्त नहीं रहें, एक कॉल सेंटर पर आवश्यकतानुसार 200 से 500 टेलीफोन लाइनों का उपयोग किया जाता है ताकि हजारों लोग एक साथ पूछताछ की सुविधा प्राप्त कर सकें। मुझे सदन को यह सूचना देते हुए हर्ष हो रहा है कि इस अभिनव प्रयोग की अभूतपूर्व सफलता को देखते

हुए हमने वर्ष 2005-2006 के अंत तक इस सेवा का विस्तार पूरे देश में करने का निर्णय लिया है ताकि न केवल शहर अपितु गांव-देहात के लोग भी 139 नंबर डायल कर स्थानीय काल के खर्च पर पलक झपकते ही अपेक्षित सूचना प्राप्त कर सके।

इंटरनेट बुकिंग सुविधा का विस्तार

चालू वर्ष से शुरू की गई सेल फोन के द्वारा टिकटों की इंटरनेट बुकिंग की व्यवस्था निकट भविष्य में लैंड लाइन फोन पर भी उपलब्ध हो जाएगी। वर्तमान में इंटरनेट पर रेल टिकटों की बुकिंग सुबह 8 बजे से रात्रि 10 बजे तक की जाती है। 15 मार्च, 2005 से यह सुविधा सुबह 4 बजे से रात्रि 11.30 बजे तक निरंतर उपलब्ध रहेगी।

आरक्षण स्थिति की पूर्व जानकारी

वर्तमान में प्रतीक्षा सूची वाले यात्रियों को चार्ट बनने अर्थात् गाड़ी प्रस्थान करने के समय से 4 घंटे पहले तक अपनी आरक्षण स्थिति का पता नहीं चलता है। किसी भी व्यक्ति के लिए यात्रा की तैयारी करने के लिए यह समय काफी कम होता है। अत: यात्री आरक्षण प्रणाली में यथोचित तकनीकी सुधार कर ऐसी व्यवस्था की जा रही है जिससे प्रतीक्षा सूची लगातार अपडेट होती रहे।

खाली बर्थों की स्थिति को प्रदर्शित करना

प्लेटफार्म एवं यात्री गाड़ी के प्रत्येक आरक्षित कोच पर आरक्षण चार्ट के साथ-साथ वेकेंसी चार्ट भी प्रदर्शित किए जाने का प्रस्ताव है ताकि यात्रा के विभिन्न पड़ावों पर खाली बर्थों की वस्तुस्थिति से जरूरतमंद एवं प्रतीक्षा सूची वाले यात्रियों को अवगत करा कर इनके आरक्षण में पारदर्शिता लाई जा सके। यथा संभव इन आंकड़ों को चालू बुकिंग काउंटरों से जोड़ा जाएगा ताकि यात्री सुविधापूर्वक खाली बर्थों को आरक्षित करा सके।

ग्राहकों की संतुष्टि के लिए सूचना प्रौद्योगिकी का विस्तार

महोदय, मुंबई उपनगरीय यात्रियों के लिए इंटरनेट पर सीजन टिकटों के नवीकरण और उनके घर तक पहुंचाने की एक प्रायोगिक योजना शुरू करने का प्रस्ताव है। इससे बड़ी संख्या में सीजन टिकट धारकों को राहत मिलेगी एवं बुकिंग काउंटरों पर भीड़-भाड़ में भी कमी आएगी।

देश भर में 1163 स्थानों पर यात्री आरक्षण प्रणाली पहले ही संस्थापित की जा चुकी है। इनके अतिरिक्त, 152 और स्थानों के लिए स्वीकृति दी जा चुकी है और वे पूरा होने के विभिन्न चरणों में हैं। हालांकि अधिकतर जिला मुख्यालयों को यात्री आरक्षण प्रणाली सुविधाएं उपलब्ध कराई जा चुकी हैं, शेष 100 जिला मुख्यालयों को 2 वर्षों के भीतर ये सुविधाएं उपलब्ध कराने का प्रस्ताव है। 2005-06 में ऐसे 45 स्थानों पर कार्य शुरू किया जाएगा, बशर्ते कि मौजूदा नीति के अनुसार जिला पदाधिकारियों द्वारा साइट की व्यवस्था की जाए।

14 जोनल रेलों में 108 स्थानों पर अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली पहले ही उपलब्ध कराई जा चुकी है। चालू वर्ष के अंत तक यह सुविधा 120 एवं अगले वित्त वर्ष के अंत तक 300 स्थानों पर उपलब्ध कराने का प्रस्ताव है।

एम.आई.एस. उन्मुख सूचना प्रौद्योगिकी पहलकदमियां

महोदय, नियोजन एवं नियंत्रण संबंधी निर्णय लेने की प्रक्रिया, रोलिंग स्टॉक के बेहतर प्रबंधन द्वारा संचलन लागत में कमी एवं यात्रियों के बीच रेलवे की छवि में निखार लाने के लिए सूचना प्रौद्योगिकी का बड़े पैमाने पर उपयोग किया जाएगा। इस विषय पर इस वर्ष की गई नई पहलों का मैं संक्षेप में उल्लेख करना चाहूंगा।

भारतीय रेलों पर यात्री आरक्षण प्रणाली (पी.आर.एस.), अनारक्षित टिकट प्रणाली (यू.टी.एस.) और माल परिचालन सूचना प्रणाली (एफ.ओ.आई.एस.) से डाटा वेयरहाउस बनाकर मैनेजमेंट इनफारमेशन सिस्टम विकसित करने का प्रस्ताव है। इससे नियोजन, नियंत्रण एवं मॉनीटरिंग प्रक्रिया को और अधिक कारगर बनाने में मदद मिलेगी।

वर्तमान में डिवीजनल कंट्रोल कार्यालयों में पदस्थापित रेलकर्मी हाथ से चार्टिंग कर गाड़ियों की आवाजाही पर नियंत्रण रखते है। वर्ष 2005-2006 में कंट्रोल चार्टिंग प्रक्रिया को कंप्यूटरीकृत करने की योजना शुरू की जाएगी। इससे न केवल इस कार्य को सुगमतापूर्वक करने में मदद मिलेगी अपितु कंट्रोल कार्यालय द्वारा और प्रभावी तरीके से गाड़ियों के संचलन पर नजर रखी जा सकेगी। साथ ही यात्रियों के लिए उपयोगी सूचनाएं संकलित कर राष्ट्रीय ट्रेन इंक्वायरी सिस्टम एवं कॉल सेंटर के माध्यम से आम जनता को ऑन लाइन बेसिस पर उपलब्ध कराई जा सकेंगी। वर्ष 2005-2006 में इसे 15 डिवीजनल कंट्रोल कार्यालयों में क्रियान्वित किया जाएगा।

विभिन्न रेलों के कुछ मंडलों में कंप्यूटरीकृत गाड़ी चालक दल प्रबंधन प्रणाली पहले ही कार्य कर रही है। इन प्रणालियों के क्रियान्वयन से हुए अनुभवों के आधार पर पूरे देश में सभी रेलों पर एक कंप्यूटराइज्ड एकीकृत गाड़ी चालक दल प्रबंधन प्रणाली विकसित करने का प्रस्ताव है। इस प्रणाली से गाड़ियों की जरूरत के मुताबिक चालक दल तैनात

करने एवं रनिंग कर्मचारियों के कार्य घंटों को युक्तिसंगत बनाने में मदद मिलेगी।

अधिकांश मंडलीय और जोनल मुख्यालयों अर्थात् लगभग 80 स्थलों पर सी ओ आई एस समय-पालन मॉड्यूल पहले ही उपलब्ध है। सी ओ आई एस की समय-सारणी मॉड्यूल का विकास किया जा रहा है और केन्द्रीय समय-सारणी डाटा बेस बनाया गया है। वर्ष 2005-2006 के दौरान इसे वैब से जोड़ा जाएगा।

वर्ष 2005-2006 के दौरान दावा कार्यालयों की तर्ज पर रेल दावा अधिकरण, गुड्स रिफंड कार्यालय और सहायक दावा कार्यालयों का कंप्यूटरीकरण किया जाएगा। गुड्स रिफंड कार्यालयों के कंप्यूटरीकरण से गुड्स रिफंड मामलों को ऑन लाइन रजिस्टर करने और रेलवे से इन मामलों की स्थिति का पता लगाने में सुविधा प्राप्त होगी। ऐसा अनुमान है कि वेब समर्थित दावा प्रबंधन प्रणाली से दावों के निपटान में लगने वाले औसत समय में कमी करने में सहायता मिलेगी।

समेकित रेलवे आधुनिकीकरण योजना

महोदय, उपर्युक्त नई पहलकदमियां कर एवं एक समेकित रेलवे आधुनिकीकरण योजना बनाकर हमने भारतीय रेल को विश्व की नम्बर एक रेल बनाने का सपना देखा है।

"सिर्फ हंगामा खड़ा करना मेरा मकसद नहीं,
मेरी कोशिश है कि ये सूरत बदलनी चाहिए।"

भारतीय रेल को विश्वस्तरीय रेल के रूप में विकसित करने के उद्देश्य से रेलवे के समेकित आधुनिकीकरण के लिए एक पंचवर्षीय योजना बनाई गई है जिसे 2010 तक क्रियान्वित किया जाएगा। इस योजना के तहत पैंसेजर व्यवसाय क्षेत्र में नई दिल्ली-हावड़ा और नई दिल्ली-चेन्नै मार्ग पर 150 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से गाड़ी चलाने की परिकल्पना की गई है। माल व्यवसाय क्षेत्र में स्वर्णिम चतुर्भुज और उसके विकर्णों पर 100 किलोमीटर प्रति घंटे पर मालगाड़ियां चलाने, उच्च एक्सेल लोड का प्रयोग करने, दो मंजिले कंटेनर और पहचाने गए मार्गों पर रोल-ऑन-रोल-ऑफ मालडिब्बों को चलाने आदि की परिकल्पना की गई है।

भारतीय रेल में उपयोग में लाए जा रहे मालडिब्बों का अपना ही भार अधिक होने के कारण कम ढुलाई हो पाती है। प्रति वैगन 4 टन अतिरिक्त लदान करने के उद्देश्य से हल्के भार और जंगरोधी एल्युमिनियम के वैगनों का भी उपयोग 2005 से 2010 की अवधि के दौरान प्रारंभ किया जाएगा।

आधुनिकीकरण के अन्य प्रयासों में रेलपथ आधुनिकीकरण और उसके रखरखाव की पद्धति, पुल प्रबंधन प्रणाली, सिगनल एवं दूरसंचार प्रणाली, यांत्रिक और बिजली प्रणाली तथा आपदा प्रबंधन प्रणाली का आधुनिकीकरण शामिल हैं। भारतीय रेल आधुनिकीकरण योजना में पहचानी गई मदों के निष्पादन के लिए लगभग 24000 करोड़ रुपए के कुल व्यय की परिकल्पना की गई है।

लेखा के क्षेत्र में की गई पहल

भारतीय रेल की वर्तमान लेखा प्रणाली काफी समय से सफलतापूर्वक कार्य कर रही है तथा यह सरकार की रिपोर्टिंग की आवश्यकता के अनुसार आंकड़े प्राप्त करने एवं उन्हें वित्तीय विवरणों में दिखाने के लिए एक यथोचित आधार मुहैया कराती है। परंतु आज-कल लेखा के क्षेत्र में विश्व भर में सूचना टेक्नोलॉजी पर आधारित एक समान लेखा मानक विकसित हो रहा है एवं वित्तीय रिपोर्टिंग में अधिक पारदर्शिता पर जोर दिया जा रहा है। इस आलोक में एवं बढ़ते हुए व्यवसाय की आवश्यकताओं को देखते हुए रेलवे का वर्तमान लेखा प्रणाली में व्यापक सुधार लाने का प्रस्ताव है।

रेलवे लेखा संरचना में वाणिज्यिक लेखों और सरकारी लेखों के बीच तारतम्य बनाए रखने के लिए कुछ ऐसे संव्यवहारों जैसे कि 'प्राप्तियां जो दय हो गई हैं लेकिन प्राप्त नहीं हुई हैं' के लिए अलग-अलग लेखा शीर्ष संधारित किए जाते हैं। भारतीय रेल लेखा पद्धति में राजस्व एवं पूंजीगत खर्चों को अलग-अलग शीर्षों में वर्गीकृत किया जाता है। लेकिन भारतीय रेल वित्त निगम से लीज पर लिए गए रोलिंग स्टॉक के वास्ते भुगतान किए जाने वाले लीज प्रभार की पूरी राशि को राजस्व खर्च के रूप में दिखाया जाता है। जबकि भुगतान की गई इस राशि में ब्याज एवं मूलधन का पुनर्भुगतान दोनों सम्मिलित है जो कि क्रमशः राजस्व एवं पूंजीगत खर्च है। अतः इस लेखा पद्धति में विहित प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए इस प्रकार से बदलाव लाने का प्रस्ताव है कि रेलवे के लेखे में ऐसे लेन-देन की वास्तविक प्रकृति एवं रेलवे राजस्व में ऐसी परिसंपत्तियों के योगदान की वस्तुस्थिति के बारे में पता चल सके एवं लेखे लीज वित्त पोषण के सामान्य रूप से स्वीकार्य एवं मानक लेखा पद्धतियों के अनुरूप हो।

भारतीय रेल की पूंजी संरचना से जुड़े अनेक महत्वपूर्ण बिन्दुओं यथा मूल्य ह्रास आरक्षित निधि में वैज्ञानिक आधार पर अंशदान, गैर उत्पादक एवं बेकार पड़ी पूंजी परिसंपत्तियों की पहचान आदि पर ध्यान देने की आवश्यकता है। अतः मैंने भारतीय रेलों की पूंजी संरचना को युक्ति संगत बनाने की कार्य योजना तैयार करने के निर्देश दिए हैं।

भारतीय रेल का लेखा प्रणाली में सुधार एवं प्रस्तावित पूंजी पुनर्संरचना के इस दौर में प्रस्ताव है कि किसी एक भारतीय प्रबंधन संस्थान में

रेलवे फाइनेंस का अध्ययन करने के लिए एक चेयर की स्थापना की जाए। यह भारतीय रेल लेखा सेवा की प्लेटिनम जुबली को मनाने का भी एक सुन्दर तरीका होगा।

भारतीय रेलों पर पेंशन दायिता का वास्तविक (एक्चुऐरिअल) मूल्यांकन

महोदय, भारतीय रेल में लगभग 12 लाख पेंशन भोगी हैं जिन पर होने वाला खर्च बढ़कर इस वर्ष लगभग 7000 करोड़ रुपए हो गया है और यह राशि लगातार बढ़ रही है। पेंशन निधि में किया जाने वाला विनियोग आदर्श तौर पर वास्तविक मूल्यांकन के आधार पर किया जाना चाहिए। रेलवे सहित केन्द्र सरकार के कर्मचारियों के लिए इस प्रकार का मूल्यांकन पिछली बार 1974 में किया गया था। रेलवे पेंशन भोगियों की भावी दायिता का वास्तविक मूल्यांकन कर लेने से इस दायिता के बेहतर तरीके से प्रबंधन करने में मदद मिलेगी। अतः यह प्रस्ताव है कि इस दायिता के वास्तविक मूल्यांकन का कार्य किसी व्यावसायिक एजेंसी के माध्यम से कराया जाए।

क्रय एवं विक्रय पद्धति में पारदर्शिता

महोदय, गत वर्ष का बजट प्रस्तुत करते हुए मैंने स्क्रैप की नीलामी नीति में माफिया तत्वों की गतिविधियों पर प्रभावी अंकुश लगाकर पारदर्शिता लाने की घोषणा की थी। इस वर्ष रेलवे की क्रय-विक्रय प्रक्रिया में और सुधार एवं पारदर्शिता लाई जाएगी। भारतीय रेल द्वारा प्रतिवर्ष हजारों करोड़ रुपए मूल्य की वस्तुओं का क्रय किया जाता है। कुछ मामलों में अनुमोदित आपूर्तिकर्ताओं की संख्या समिति होने के कारण रेलवे को उचित मूल्य पर वस्तुओं की आपूर्ति नहीं हो पाती है। हाल ही के वर्षों में कंक्रीट स्लीपर की निविदा में कारटेल फारमेशन की शिकायतें विशेष रूप से प्राप्त हुई हैं। अतः निर्णय लिया गया है कि ऐसे सभी मामलों में जहां आपूर्तिकर्ताओं की संख्या सीमित होने के कारण रेलवे को उचित दामों पर माल की आपूर्ति नहीं हो पा रही है उनमें स्वस्थ प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा देने के लिए सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र के नए वेंडर विकसित करने का प्रयास किया जाएगा। यह भी विनिश्चय किया गया है कि निविदाओं का मूल्यांकन यथा संभव सभी स्थानीय कर सहित आपूर्ति की कुल लागत को ध्यान में रखकर किया जाएगा।

संरक्षा-कार्य निष्पादन एवं किए जाने वाले नए उपाय

निरंतर एवं गहन प्रयासों के परिणामस्वरूप परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं में लगातार गिरावट आई है। वर्ष 2001-2002, 2002-2003 एवं 2003-2004 में ये घटकर क्रमशः 415, 351 एवं 325 हो गई हैं। पिछले वर्ष की तदनुरूपी अवधि की 260 दुर्घटनाओं की तुलना में यह संख्या अप्रैल से दिसंबर 2004 के दौरान कम हो कर 175 (अनंतिम) हो गई है जो लगभग 33 प्रतिशत की कमी दर्शाता है।

विशेष रेल संरक्षा निधि

विशेष रेल संरक्षा निधि के अंतर्गत स्वीकृत निर्माण कार्यों को पूरा करने में उल्लेखनीय प्रगति हुई है। 31.3.2004 तक 6504 करोड़ रुपए खर्च किए गए थे और चालू वित्त वर्ष के दौरान 3645 करोड़ रुपए खर्च किए जाने की संभावना है जिससे इस मद पर खर्च की जाने वाली कुल राशि 10,149 करोड़ रुपए हो जाएगी। जहां तक भौतिक प्रगति का संबंध है, 31.3.2005 तक नवीकृत किए जाने वाले कुल 16,538 किलोमीटर रेलपथ के लक्ष्य में से 12,138 किलोमीटर रेलपथ नवीकरण का कार्य पूरा कर लिए जाने की संभावना है। पुनर्वासित किए जाने वाले 2700 पुलों में से 1306 पुलों का पुनर्वास 31.3.2004 तक पूरा किया जा चुका था। चालू वर्ष के दौरान 411 पुलों का पुनर्वास किए जाने का लक्ष्य है। 567 स्टेशनों पर गतायु सिगनल प्रणाली के स्थान पर आधुनिक प्रणाली अपनाकर बदलाव का कार्य पूरा किया जा चुका है। अन्य 881 स्टेशनों पर यह कार्य प्रगति पर है। 2004-2005 के दौरान 300 फाटकों पर सिगनल के साथ लेवल क्रासिंग के इंटरलॉकिंग का कार्य पूरा किए जाने की संभावना है। इससे चौकीदार वाले 16741 लेवल क्रासिंग में से कुल 7395 लेवल क्रासिंग के इंटरलॉकिंग का कार्य पूरा हो जाएगा। 5300 स्थानों पर ट्रैक सर्किटिंग का कार्य प्रगति पर है। इनमें से जनवरी, 2005 तक लगभग 2277 स्थानों पर यह कार्य पूरा हो चुका है।

संरक्षा पहलकदमियां

चल स्टॉक

राहत एवं बहाली के काम में तेजी लाने के उद्देश्य से चिकित्सा राहत एवं बहाली हेतु उपकरणों को ले जाने वाली गाड़ियों को 100 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से चलने में समर्थ बनाने के लिए उन्नत किया जा रहा है। मोटर मैन को उन्नत ड्राइविंग तकनीक के प्रशिक्षण की सुविधा दिए जाने से संरक्षा निष्पादन में बेहतर परिणाम प्राप्त होंगे। अतः ई.एम.यू./एम.ई.एम.यू. शेडों के लिए तीन सिमुलेटर की व्यवस्था करने का प्रस्ताव है। ''ट्रैक साइड बोगी मॉनीटरिंग सिस्टम'' के विकास के लिए एक पॉयलट परियोजना शुरू किए जाने का प्रस्ताव है। यह प्रणाली वे साइड डिटेक्टरों का इस्तेमाल करके बियरिंग सहित बोगियों के निष्पादन की मॉनीटरिंग करती है और नोडल स्टेशन को असामान्य हालातों के बारे में चेतावनी सिगमल देकर वाहन को क्षति पहुंचने से पहले अग्रिम कार्रवाई करने में समर्थ बनाती है।

रेलपथ

भारतीय रेल पर हाल ही में एक मॉडर्न लेजर आधारित, संपर्क रहित रेल प्रोफाइल मेज़रिंग एंड एनेलेसिस सिस्टम शुरू किया गया है तथा रेल फीचरों की नियमित रूप से रिकॉर्डिंग शुरू कर दी गई है। इसके अलावा एक अत्याधुनिक ट्रैक रिकॉर्डिंग कार भी खरीदी गई है। जिसके मार्च, 2005 तक संस्थापित किए जाने की संभावना है। इन पहल कदमियों से अनुरक्षण की योजना बनाने का कार्य बेहतर रूप से हो पाएगा, जिससे यात्रियों को सुरक्षित यात्रा एवं बेहतर आराम मिलेगा।

सिगनल एवं दूरसंचार

भारतीय रेल में पूर्वोत्तर सीमा रेलवे पर दो गाड़ियों की आमने-सामने की टक्कर को रोकने के लिए बनाए गए टक्कररोधी उपकरणों से युक्त पहला सेक्शन मार्च, 2005 तक तैयार होने की संभावना है। जी.एस.एम.आर. तकनीक पर आधारित मोबाइल ट्रेन रेडियो संचार प्रणाली का कार्य 2415 किलोमीटर में चल रहा है। यह विभिन्न ऑपरेशनल एवं अनुरक्षण कार्यों में लगे कर्मचारियों के लिए उपयोगी दूरसंचार एवं संरक्षा उपकरण साबित होंगे। उत्तर मध्य रेलवे तथा दक्षिण रेलवे के कतिपय खंडों पर ड्राइवरों द्वारा खतरे के सिगनल की अनदेखी करने में अंकुश लगाने के लिए वर्ष 2005-2006 के दौरान 280 रेलपथ किलोमीटर पर ट्रेन प्रोटेक्शन तथा चेतावनी प्रणाली शुरू की जाएगी।

सुरक्षा

रेलवे सुरक्षा बल को 1 जुलाई, 2004 से रेलवे संपत्ति की सुरक्षा प्रदान करने के अलावा यात्रियों को बेहतर ढंग से सुरक्षा प्रदान करने का कार्य सौंपा गया है तथा छोटे-मोटे रेल अपराधों के लिए भी उत्तरदायी बना दिया गया है। राजकीय रेल पुलिस के प्रयासों और स्टेशनों की सुरक्षा में सहायता देने के अतिरिक्त रेलवे सुरक्षा बल द्वारा प्रतिदिन औसतन 1262 गाड़ी मार्गरक्षी दलों को तैनात किया जाता है। यात्रियों की सुरक्षा की अतिरिक्त जिम्मेदारी और नई चुनौतियों से निपटने के लिए रेल सुरक्षा बल में रिक्तियों को भरने के लिए भर्ती अभियान और रेल सुरक्षा बल में प्रशिक्षण सुविधाओं एवं वायरलैस प्रणाली का आधुनिकीकरण कार्यक्रम पूरे जोरों पर चल रहा हैं। इन उपायों से यात्रियों और उनके सामान की सुरक्षा में अपेक्षित सुधार होने की संभावना है।

रियायतें

महोदय, गत वर्ष बजट प्रस्तुत करते हुए मैंने बेरोजगार नवयुवकों को केन्द्र सरकार की नौकरियों में चयन हेतु साक्षात्कार देने के लिए कॉल लेटर एवं आवेदन की प्रमाणित प्रति पेश करने पर दूसरे दर्जे में की जाने वाली यात्रा पर पूरी रियायत देने की घोषणा की थी। इस वर्ष मैं यह रियायत राज्य सरकार में नौकरियों में चयन हेतु साक्षात्कार के लिए की जाने वाली दूसरे दर्जे की यात्रा के लिए भी प्रदान करने का प्रस्ताव करता हूं।

प्रस्ताव है कि किसानों तथा दुग्ध उत्पादकों को देश के अन्य भागों में राष्ट्रीय स्तर के संस्थानों में कृषि एवं डेयरी पालन के संबंध में प्रशिक्षण अथवा बेहतर शिक्षा पाने के प्रयोजन से की जाने वाली यात्रा हेतु दूसरे दर्जे के किराए में 50% की रियायत दी जाए।

राजकीय ग्रामीण स्कूलों के विद्यार्थियों को वर्ष में एक बार शैक्षणिक भ्रमण के लिए की जाने वाली यात्रा में दूसरे दर्जे के किराए में 75% रियायत दी जाए।

प्रस्ताव है कि ग्रामीण क्षेत्रों की राजकीय विद्यालयों में पढ़ने वाली बालिकाओं को चिकित्सा, इंजीनियरिंग तथा अन्य व्यावसायिक पाठयक्रमों की राष्ट्रीय स्तर की प्रवेश परीक्षा में सम्मिलित होने के लिए की जाने वाली रेल यात्रा में दूसरे दर्जे के किराए में 75% की रियायत दी जाए।

रेलें प्राकृतिक आपदाओं अथवा दुर्घटना में प्रभावित हुए लोगों के लिए राहत सामग्री पहुंचा रही हैं। प्रस्ताव है कि राष्ट्रीय आपदा अथवा दुर्घटनाओं के अधिसूचित किए गए मामलों के संबंध में राहत सामग्री प्राथमिकता के आधार पर तथा निःशुल्क ढोयी जाएगी। यह भी प्रस्ताव है कि इस प्रकार की आपदाओं में फंसे लोगों को निकालने के लिए रेलें उन्हें दूसरे दर्जे में निःशुल्क यात्रा की सुविधा उपलब्ध कराएगी।

प्रस्ताव है कि प्रमुख सरकारी अस्पतालों में उपचार के दौरान मरने वाले रोगियों के शवों को उनके निवास स्थान को जोड़ने वाले नजदीकी रेलवे स्टेशन तक ले जाने के लिए 50 प्रतिशत की रियायत दी जाएगी।

ग्रुप 'डी' के लिए फील्ड इकाइयों द्वारा भर्ती

महोदय, गत वर्ष मैंने रेलवे सुरक्षा बल की रिक्तियों को रेल भर्ती बोर्डों के माध्यम से न भरकर सुरक्षा विभाग द्वारा सीधी भर्ती संबंधी पूर्व प्रक्रिया को बहाल करने की घोषणा की थी। इसके अच्छे परिणाम सामने आए हैं और रिक्तियों को भरने की प्रक्रिया में तेजी आई है। अतः ग्रुप 'डी' के कर्मचारियों की कमी की समस्या से निपटने के लिए निर्णय लिया गया है कि इनकी भर्ती रेल भर्ती बोर्डों के बजाय पूर्व की भांति फील्ड इकाइयों द्वारा की जाएगी।

आरक्षण

मुझे सम्मानित सदन को यह सूचना देते हुए प्रसन्नता हो रही है कि अनुसूचित जातियों के प्रतिनिधित्व का निर्धारित प्रतिशत रेल सेवाओं के सभी ग्रुपों में प्राप्त कर लिया गया है। अनुसूचित जन जातियों एवं अन्य पिछड़ी जातियों का रेल की सभी वर्गों की सेवाओं में समुचित प्रतिनिधित्व सुनिश्चित करने के लिए विशेष अभियान चलाने सहित हर संभव प्रयास किए जा रहे हैं।

महोदय, नई केटरिंग नीति में अनुसूचित जाति, अनुसूचित जन जाति, अन्य पिछड़ा वर्ग, अल्पसंख्यक समुदाय, शहीदों एवं रेलकर्मचारियों की विधवाओं एवं अन्य महिलाओं, स्वतंत्रता सेनानी तथा समाज के अन्य कमजोर वर्गों के लिए ए से सी श्रेणी तक के स्टेशनों की छोटी इकाइयों के आवंटन में 25 प्रतिशत एवं अन्य श्रेणी के स्टेशनों में 49.5 प्रतिशत आरक्षण का प्रावधान किया गया है। इन वर्गों को लाइसेंस के आवंटन में खुली निविदा प्रणाली से बाहर रखा गया है।

महोदय, गत वर्ष मैंने देश भर के बुक-स्टालों में विक्रय एकाधिकार को समाप्त करने की घोषणा की थी। मुझे सम्मानित सदन को सूचित करते हुए हर्ष हो रहा है कि ऊपर वर्णित कमजोर वर्ग के लोगों के लिए नई बुक-स्टॉल नीति में 25 प्रतिशत आरक्षण की व्यवस्था की गई है।

कॉरपोरेट वेलफेयर प्लान

कर्मचारियों के लिए क्वार्टरों के रख-रखाव और उनमें सुधार की ओर विशेष ध्यान देने के लिए एक कॉरपोरेट वेलफेयर प्लान बनाने का प्रस्ताव है जिसमें उन क्वार्टरों की हालत पर विशेष ध्यान दिया जाएगा जिनमें मूल सुविधाओं की कमी है। इस प्रयोजन के लिए कर्मचारियों के प्रतिनिधियों के साथ विचार-विमर्श करके एक दस वर्षीय योजना बनाई जाएगी।

खेलकूद के क्षेत्र में उपलब्धियां

वर्ष 2004-05 के दौरान खेलकूद के क्षेत्र में भारतीय रेलों का राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय, दोनों स्तरों पर, उत्कृष्ट प्रदर्शन रहा है। भारतीय रेलवे की शतरंज टीम ने नवम्बर, 2004 में स्लोवाकिया देश के पिएस्तानी शहर में हुई विश्व रेलवे यू एस आई सी शतरंज चैम्पियनशिप में स्वर्ण पदक जीता। चालू वर्ष में भारतीय रेलवे की खिलाड़ी सुश्री रशेल थोमस को साहसिक खेल स्काई डाइविंग में अपने उत्कृष्ट प्रदर्शन के लिए पद्म श्री के सम्मान से नवाजा गया है। पांच रेलकर्मियों को अर्जुन पुरस्कार से सम्मानित किया गया एवं भारतीय रेलों के खिलाड़ियों ने विभिन्न खेलों में 16 राष्ट्रीय पदक जीते।

चिकित्सा सुविधाएं

भारतीय रेल के विशाल नेटवर्क में लगभग 600 स्वास्थ्य इकाइयां है, जिनमें से अनेक दुर्गम क्षेत्रों में स्थित है। इन इकाइयों को परीक्षण सुविधाओं, मोबाइल चिकित्सा वाहन आदि की व्यवस्था कर उन्नयन किया जाना आवश्यक है ताकि मार्ग में पड़ने वाले छोटे एवं दूर-दराज के स्टेशनों में तैनात कर्मचारियों तथा उनके परिवार के सदस्यों की बेहतर देख भाल हो सके। इसी प्रकार, स्थानीय स्तर पर उपलब्ध चिकित्सा विशेषज्ञों की सेवाओं का आवश्यकतानुसार उपयोग करके रेलवे अस्पतालों में सेकेंडरी लेवल की स्वास्थ्य प्रणाली को मजबूत किया जाएगा।

पर्यावरण अनुकूल उपाय

खान-पान नीति में डेयरी उत्पादों की बिक्री का प्रावधान

यात्रियों के स्वास्थ्य वर्धन के लिए भारतीय रेल पर दूध-दही, मट्ठा एवं डेयरी उत्पादों की बिक्री को बढ़ावा देने की मैंने गत वर्ष के बजट में घोषणा की थी। इसी उद्देश्य से नई केटरिंग नीति में दूध-दही इत्यादि के स्टालों के लाइसेंस केन्द्र अथवा राज्य सरकार की शीर्ष दुग्ध सहकारी समितियों को बिना खुली निविदा में भाग लिए आवेदन के आधार पर सभी श्रेणी के स्टेशनों पर दिए जाएंगे। भारतीय रेल पर अन्य स्वास्थ्यप्रद खाद्य एवं पेय पदार्थों की कुल्हड़ जैसे पर्यावरण अनुकूल पात्रों में बिक्री को बढ़ावा दिया जाएगा।

साफ-सुथरी गाड़ियों की ओर

रेल गाड़ियों के गहन उपयोग तथा लंबी दूरियों को तय करने में लगने वाले समय को देखते हुए मध्यवर्ती स्टेशनों में गाड़ियों की संपूर्ण सफाई सुनिश्चित करने के लिए एक मानक पद्धति की आवश्यकता महसूस की गई है। रेलवे इस दिशा में पिछले दो वर्षों से कार्य कर रही है। तथा पश्चिम रेलवे के रतलाम स्टेशन में एक व्यापक 'क्लीन ट्रेन स्टेशन सिस्टम' विकसित किया गया है। इस वित्तीय वर्ष में यह मानक प्रणाली प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे के कम से कम एक स्टेशन पर लागू कर दी जाएगी। आगामी पांच वर्षों के दौरान इनकी कुल संख्या को 50 तक करने का प्रस्ताव है।

मुंबई के जिन उप नगरीय क्षेत्रों में सवारी डिब्बों में जंग लगने की संभावना रहती है वहां मैसर्स भारत अर्थ मूवर्स लिमिटेड द्वारा पहले से ही अधिग्रहीत की गई प्रौद्योगिकी का इस्तेमाल करते हुए स्टेनलैस स्टील के ई.एम.यू. सवारी डिब्बों का उपयोग परीक्षण के रूप में किया जा रहा है। जंग अवरोधक विशेषताओं के कारण

ई.एम.यू. सवारी डिब्बों की बेहतर उपलब्धता के अलावा ये सवारी डिब्बे साज-सज्जा में भी बेहतर होंगे तथा ये यात्रियों को साफ-सुथरा परिवेश मुहैया कराएंगे।

कंपोजिट स्लीपरों का विकास

भारतीय रेल ने कंक्रीट स्लीपर तथा स्टील चैनल स्लीपरों के रूप में लकड़ी के स्लीपरों का विकल्प विकसित कर लिया है। लेकिन कई ऐसे स्थल हैं, जहां कि लकड़ी के स्लीपरों की अभी भी आवश्यकता है। लकड़ी के स्लीपरों के विकल्प के रूप में कंपोजिट स्लीपरों, जिन्हें रबर व अन्य बेकार पड़ी हुई सामग्री जैसे कि टायर आदि, से बनाया गया है, को इस प्रकार के स्थलों पर बिछाने का प्रयास किया गया है तथा फील्ड परीक्षण सफल पाए गए हैं। अत: मिश्रित स्लीपरों का व्यापक रूप से परीक्षण शुरू किए जाने का विनिश्चिय किया गया है।

रेल पहिया कारखाना, बैंगलूरू को पुरस्कार

गुणवत्ता को अपग्रेड करने तथा उत्पादन इकाइयों में अंतर्राष्ट्रीय स्तर की पर्यावरणीय प्रबंधन प्रणाली संस्थापित करने की रेलवे की नीति के अनुरूप रेल पहिया कारखाना, येलहंका ने चालू वर्ष में कई राष्ट्रीय पुरस्कार जीतकर प्रतिष्ठा हासिल की है। हाल ही में रेल पहिया कारखाने को ओ.एच.एस.ए.एस.-18001 के अनुरूप व्यावसायिक स्वास्थ्य तथा संरक्षा प्रबंधन प्रणाली के लिए भी प्रमाणित किया गया है।

भारत की समृद्ध रेल धरोहर के संबंध में की जाने वाली पहलकदमियां

मुझे इस सम्मानित सदन को यह सूचित करते हुए हर्ष हो रहा है कि जून, 2004 में छत्रपति शिवाजी टर्मिनस, मुंबई की इमारत को यूनेस्को द्वारा विश्व धरोहर स्थल के रूप में सम्मानित किया गया है। विश्व में यही एक अकेला रेलवे स्टेशन है जिसे यह सम्मान दिया गया है। आपको याद होगा कि इससे पहले दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे को भी विश्व धरोहर का दर्जा दिया गया था। रेल धरोहर के सामाजिक और सांस्कृतिक महत्व को देखते हुए एक नए धरोहर निदेशालय का गठन किया गया है और हमने रेल धरोहर के लिए प्रशिक्षण भी देना शुरू किया है।

भारतीय रेल-यू आई सी पहलकदमियां

यूनियन ऑफ इंटरनेशनल रेलवे की विश्व कार्यकारी परिषद की बैठक पहली बार भारतीय रेल की अध्यक्षता में अप्रैल 2005 में भारत में आयोजित की जा रही है, जो विश्व रेल समुदाय में भारत के बढ़ते हुए महत्व का परिचायक है।

भारत में यू आई सी के तत्वावधान में अंतर्राष्ट्रीय रेलवे रणनीति प्रबंधन संस्थान की स्थापना की दिशा में रेल प्रबंधकों के लिए पहले पाठ्यक्रम का प्रारंभिक माड्यूल पेरिस में मई 2005 में शुरू किया जाएगा। इस पाठ्यक्रम का दूसरा माडयूल रेलवे स्टॉफ कॉलेज, बडोदरा में नवंबर, 2005 में आयोजित किया जाएगा।

बिम्सटेक सदस्य देशों के रेल कर्मचारियों को नि:शुल्क प्रशिक्षण

बे ऑफ बेंगाल इनीशिएटिव फॉर मल्टी-सेक्टरॅल, टेक्नीकल एंड इकॉनॉमिक कोऑपरेशन में भारत की सदस्यता पूर्वी देशों में हमारी सरकार की बढ़ती रूचि का परिचायक है। बिम्सटेक देशों की रेलवे के मुख्य कार्यपालक अधिकारियों की पहली बैठक सितंबर, 2004 में नई दिल्ली में आयोजित की गई थी। इस बैठक के दौरान भारतीय रेल ने सदस्य देशों के रेलवे कर्मचारियों को नि:शुल्क प्रशिक्षण देने की पेशकश की है। सदस्य देशों द्वारा हमारी इस पहलकदमी की व्यापक रूप से सराहना की गई है।

सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम

सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों का निष्पादन वर्ष 2003-2004 में भी संतोषजनक रहा है। भारतीय रेल वित्त निगम लिमिटेड ने 2003-2004 में 379 करोड़ रुपए का शुद्ध लाभ अर्जित किया है और 110 करोड़ रुपए के लाभांश का भुगतान किया है, जबकि पिछले वर्ष 101 करोड़ रुपए के लाभांश का भुगतान किया गया था। भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड को कुल 1807 करोड़ रुपए की आमदनी हुई जिससे 368 करोड़ रुपए का लाभ हुआ है। कंपनी ने वर्ष 2003-2004 के दौरान 81 करोड़ रुपए लाभांश का भुगतान किया है। इरकॉन अंतर्राष्ट्रीय लिमिटेड ने 792 करोड़ रुपए के टर्न ओवर पर 62 करोड़ रुपए का शुद्ध लाभ अर्जित किया। इसने वर्ष 2003-2004 के लिए 19 करोड़ रुपए के लाभांश का भुगतान किया। राइट्स लिमिटेड ने 285 करोड़ का टर्न ओवर किया और 48 करोड़ रुपए का शुद्ध लाभ दर्ज किया। कंपनी ने 12 करोड़ रुपए के लाभांश का भुगतान किया। भारतीय रेल खान-पान एवं पर्यटन निगम ने पिछले वर्ष के दौरान 53 करोड़ रुपए की तुलना में वर्ष 2003-2004 के दौरान कुल 70 करोड़ रुपए का कारोबार किया। रेल टेल कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया ने वर्ष 2003-2004 में अपनी आमदनी 26 करोड़ रुपए तक बढ़ाई। 2003-2004 के दौरान, कोंकण रेल निगम का राजस्व 227 करोड़ रुपए से बढ़कर 250 करोड़ रुपए हो गया है। जो कि पिछले वर्ष की तुलना में 10 प्रतिशत से अधिक है। रेल मंत्रालय ने कोंकण रेल के लिए 31 मार्च, 2004 तक 1,950 करोड़ रुपए के ऋण की व्यवस्था की है।

मुझे यह सूचित करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि चालू वित्त वर्ष के दौरान 100 करोड़ रुपए के अंतरिम लाभांश की घोषणा की गई है। इसमें भारतीय रेल वित्त निगम का अंशदान 70 करोड़ रुपए है जबकि भारतीय कंटेनर निगम ने 25 करोड़ रुपए एवं राइट्स ने 4 करोड़ रुपए का अंशदान किया है।

सरकार के इन निदेशों के तहत कि लाभ कमाने वाले सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों को बोनस शेयर जारी करने चाहिए, इरकॉन ने अपने 647 करोड़ रुपए के फ्री-रिजर्व से एक शेयर के अनुपात में एक बोनस शेयर जारी किए हैं। तदनुसार, इरकॉन में भारत सरकार की पूंजी का हिस्सा 4.93 करोड़ रुपए से बढ़कर 9.87 करोड़ रुपए हो गया है।

महोदय, यह गर्व का विषय है कि हमारे उपक्रम इरकॉन एवं राइट्स ने अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर अपने कार्य क्षेत्र में विशिष्ट स्थान बनाया है एवं विश्व के अनेक देशों में कड़ी अंतर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धा का सामना करते हुए कार्य प्राप्त करने में सफलता प्राप्त की है। हम भारतीय रेल के सार्वजनिक उपक्रमों को और अधिक स्वायत्तता देकर एवं उनकी प्रबंधन एवं तकनीकी क्षमताओं में गुणात्मक सुधार लाकर उन्हें अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर और प्रबल बनाना चाहते हैं।

यात्री सेवाएं

भारतीय रेल इस समय 9000 से अधिक यात्री गाड़ियां चला रही है। विश्लेषणों से यह पता चला है कि जहां एक तरफ तो ऐसे कई मार्ग अथवा खंड है जिन पर गाड़ियों की मांग बहुत ज्यादा है, वहीं दूसरी तरफ ऐसी बहुत सी गाड़ियां हैं जो असुविधाजनक समय अथवा छोटे से अंतराल पर ही अनेक गाड़ियां होने के कारण खाली चल रही हैं। इसलिए यह प्रस्ताव है कि कम लोकप्रियता वाली सभी गाड़ियों की समीक्षा की जाए और जहां पर अधिक मांग है और जहां व्यावहारिक हो इन संसाधनों को लगाया जाए। मैं इस महत्वपूर्ण विषय पर माननीय सदस्यों के बहुमूल्य सुझाव आमंत्रित करता हूं।

नई गाड़ियां:

वर्ष 2005-2006 के दौरान मेरा निम्नलिखित सेवाएं उपलब्ध कराने का प्रस्ताव है:

1. मुजफ्फरपुर-हावड़ा जनसाधारण एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
2. भागलपुर माल्दा टाउन एक्सप्रेस (सप्ताह में छ: दिन)
3. विशाखापत्तनम् के रास्ते बिलासपुर-तिरूपति एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन)
4. जबलपुर-भोपाल एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
5. कुरनूल टाउन के रास्ते चेन्नै एग्मोर-सिकंदराबाद एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
6. मडगांव-मंगलौर जन शताब्दी एक्सप्रेस (सप्ताह में छ: दिन)
7. चेन्नै-बंगलौर शताब्दी एक्सप्रेस (सप्ताह में छ: दिन)
8. बिलासपुर-इतवारी एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
9. मंगलौर-श्रवणबेलगोला पैसेंजर (नई लाइन बनने के बाद)
10. कुंबकोणम-तंजौर पैसेंजर (प्रतिदिन)
11. चेन्नै एग्मोर-पांडिचेरी लिंक पैसेंजर (प्रतिदिन)
12. गुवाहाटी-न्यू बोंगाईगांव पैसेंजर (प्रतिदिन)
13. सिकंदराबाद-नांदेड़ एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
14. सिकंदराबाद-निजामाबाद पैसेंजर (प्रतिदिन)
15. सिकंदराबाद-बोधन पैसेंजर (प्रतिदिन)
16. सिकंदराबाद-बसर पैसेंजर (प्रतिदिन)
17. गोंदिया-बालाघाट पैसेंजर-4 जोड़ी (आमान परिवर्तन के बाद)
18. उदयपुर-जयपुर एक्सप्रेस (आमान परिवर्तन के बाद)
19. यशवंतपुर-मंगलौर एक्सप्रेस (मैसूर के रास्ते) (आमान परिवर्तन के बाद)
20. यशवंतपुर-मंगलौर एक्सप्रेस (अरसीकेरे के रास्ते) (आमान परिवर्तन के बाद)
21. मदुरै-मानमदुरै पैसेंजर (आमान परिवर्तन के बाद)
22. तंजौर-तिरूवरूर पैसेंजर (आमान परिवर्तन के बाद)
23. उदयपुर-चित्तौड़गढ़ पैसेंजर-2 जोड़ी (आमान परिवर्तन के बाद)
24. कानपुर-फर्रुखाबाद एक्सप्रेस (आमान परिवर्तन के बाद)

25. कानपुर-फर्रुखाबाद पैसेंजर-2 जोड़ी (आमान परिवर्तन के बाद)

26. लखनऊ फर्रुखाबाद पैसेंजर (आमान परिवर्तन के बाद)

27. रूपसा-बंगारीपोसी डी.एम.यू. (आमान परिवर्तन के बाद)

28. रांची-लोहारदगा डी.एम.यू. (आमान परिवर्तन के बाद)

29. बांकुरा-रायनगर डी.एम.यू. (आमान परिवर्तन के बाद)

30. अमृसर-अटारी डी.एम.यू. (प्रतिदिन)

31. अजमेर-रेवाड़ी पैसेंजर (मीटर लाइन) (प्रतिदिन)

32. हुबली-चिकजाजूर पैसेंजर (प्रतिदिन)

33. राजकोट-वीरावल फास्ट पैसेंजर (प्रतिदिन)

34. अहमदाबाद-मेहसाणा पैसेंजर (मीटर लाइन) (प्रतिदिन)

35. आगरा कैंट-बयाना एम.ई.एम.यू. (प्रतिदिन)

36. परली-परभनी पैसेंजर (प्रतिदिन)

37. जयपुर-रेवाड़ी पैसेंजर (मीटर लाइन) (प्रतिदिन)

38. बीना-गुना पैसेंजर-2 जोड़ी (प्रतिदिन)

39. गोंदिया-चांदा फोर्ट पैसेंजर (सप्ताह में छः दिन)

40. मथुरा-बांदीकुई पैसेंजर (अलवर के रास्ते) (प्रतिदिन)

41. बेलगांव-मिरज पैसेंजर-2 जोड़ी (सप्ताह में पांच दिन)

42. ग्वालियर-गुना पैसेंजर (प्रतिदिन)

43. भुवनेश्वर-संभलपुर एक्सप्रेस (प्रतिदिन)

44. सिकंदराबाद-गुडुर एक्सप्रेस (प्रतिदिन)

45. वेरावल-अहमदाबाद एक्सप्रेस (राजकोट के रास्ते) (प्रतिदिन)

46. उदयपुर-निजामुद्दीन एक्सप्रेस (आमान परिवर्तन के बाद)

कानपुर से मुम्बई के लिए ट्रेन चलाने के बारे में विचार हो रहा है।

उक्त सेवाओं के अतिरिक्त, मेरा प्रस्ताव है कि पटना और अमृतसर के बीच एक गाड़ी चलाई जाए जिसे 2317/2318 अकाल तख्त एक्सप्रेस के साथ मिलाया जाएगा।

गाड़ियों का विस्तार

मुझे निम्नलिखित सेवाओं के चालन के विस्तार की घोषणा करने में अत्यंत प्रसन्नता हो रही है:

1.	5205/5206	नई दिल्ली-मुजफ्फरपुर लिच्छवी एक्सप्रेस समस्तीपुर तक (टर्मिनल सुविधाओं का विस्तार होने पर)
2.	4059/4060	जैसलमेर/बाड़मेर-दिल्ली सराय रोहिल्ला दिल्ली जंक्शन तक
3.	4023/4024	दिल्ली-फर्रुखाबाद कालिंदी एक्सप्रेस को एक ओर भिवानी तक और दूसरी ओर कानपुर तक
4.	6831/6832	मैसूर-तंजौर एक्सप्रेस कुंबाकोणम तक
5.	2083/2084	कोयम्बटूर-तंजौर एक्सप्रेस कुंबाकोणम तक
6.	7405/7406	तिरूपति/हैदराबाद कृष्णा एक्सप्रेस निजामाबाद तक
7.	1003/1004	मुंबई सीएसटी-निजामाबाद देवगिरी एक्सप्रेस काछेगुडा तक
8.	6333/6334	त्रिवेंद्रम-हापा एक्सप्रेस राजकोट-हापा के बजाए राजकोट-वेरावल तक
9.	874/877	तिरूचिरापल्ली-तंजौर पैसेंजर तिरूवरूर तक
10.	898/899	तिरूचिरापल्ली-तंजौर पैसेंजर तिरूवरूर तक
11.	133/134	नीमच-चित्तौड़गढ़ पैसेंजर उदयपुर तक
12.	1 केए/2 केए	इलाहाबाद-कानपुर सेंट्रल पैसेंजर फर्रुखाबाद तक
13.	6607/6608	चेन्नै एग्मोर-इरोड एक्सप्रेस कोयम्बटूर तक
14.	9149/9150	अहमदाबाद-धनबाद पारसनाथ एक्सप्रेस आसनसोल तक

15. 9165/9166 अहमदाबाद-मुजफ्फरपुर साबरमती एक्सप्रेस दरभंगा तक

16. 2659/2660 चेन्नै-विशाखापत्तनम एक्सप्रेस भुवनेश्वर तक

17. 2625/2626 त्रिवेंद्रम-नई दिल्ली केरल एक्सप्रेस चंडीगढ़ तक (पिट लाइन के विस्तार के बाद)

18. 4083ए/4084ए दिल्ली-न्यू जलपाईगुड़ी सिक्किम महानंदा लिंक एक्सप्रेस अलीपुरद्वार तक

19. 7603/7604 काछेगुड़ा-श्री सत्यसाईं प्रशांति निलयम एक्सप्रेस यशवंतपुर तक

20. 9775/9776 जयपुर-बंगलौर एक्सप्रेस मैसूर तक (दोहरीकरण के बाद)

21. 6327/6328 त्रिवेंद्रम-बिलासपुर एक्सप्रेस कोरबा तक (नई पिट लाइन की व्यवस्था के बाद)

22. 219/220 हावड़ा-माल्दा टाउन पैसेंजर बालूरघाट तक

23. 2707/2708 निज़ामुद्दीन-सिकंदराबाद आंध्र प्रदेश संपर्क क्रांति एक्सप्रेस करनूल टाउन के रास्ते तिरूपति तक

24. 8407/8408 निज़ामुद्दीन-भुवनेश्वर हीराकुड एक्सप्रेस विशाखापत्तनम तक

25. 2983/2984 जयपुर-बिलासपुर एक्सप्रेस भुवनेश्वर तक

26. 8477/8488 पुरी-निज़ामुद्दीन कलिंगा उत्कल एक्सप्रेस हरिद्वार तक

27. 2557/2558 दिल्ली-मुजफ्फरपुर सप्त क्रांति एक्सप्रेस दरभंगा तक

उपर्युक्त के अलावा यह भी प्रस्ताव है कि 6595/6596 राजेन्द्र नगर, पटना से यशवंतपुर के बीच चल रही संघमित्रा एक्सप्रेस अब यशवंतपुर की बजाय बंगलौर सिटी जाएगी।

फेरों में वृद्धि

माननीय संसद सदस्य यह जानकार प्रसन्न होंगे कि कुछ लोकप्रिय गाड़ियों के फेरों में वृद्धि की जाएगी। इस संबंध में ब्यौरा नीचे दिया गया है।

1. 1055/1056 लोकमान्य तिलक टर्मिनस-गोरखपुर गोदान एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन से बढ़ाकर चार दिन

2. 1059/1060 लोकमान्य तिलक टर्मिनस-छपरा गोदान एक्सप्रेस को सप्ताह में एक दिन से बढ़ाकर तीन दिन

3. पूरी-तिरूपति सेवा को सप्ताह में एक दिन से बढ़ाकर पांच दिन

4. 6123/6124 चेन्नै एग्मोर-त्रिवेंद्रम अनंतपुरी एक्सप्रेस को सप्ताह में छः दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन

5. 2555/2556 गोरखपुर-नई दिल्ली गोरखधाम एक्सप्रेस का रोहतक तक विस्तार एवं सप्ताह में तीन दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन

6. 3403/3404 भागलपुर-रांची वनांचल एक्सप्रेस सप्ताह में चार दिन से बढ़ाकर पांच दिन

7. 2423ए/2424ए 2435ए/2436ए नई दिल्ली/डिब्रूगढ़ टाउन राजधानी लिंक एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन

8. 2661/2662 चेन्नै एग्मोर-तेनकाशी पोधीगई एक्सप्रेस को सप्ताह में एक दिन से बढ़ाकर दो दिन

9. 8003/8004 हावड़ा-यशवंतपुर एक्सप्रेस को तिरूपति के रास्ते मार्ग परिवर्तन सहित सप्ताह में दो दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन

10. 8253/8254 दुर्ग-भोपाल अमरकंटक एक्सप्रेस को सप्ताह में चार दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन

इसके अलावा, विभिन्न मार्गों पर मौजूदा सेवाओं को सुदृढ़ करने के लिए मेरा प्रस्ताव है कि आवश्यकतानुसार लोकप्रिय गाड़ियों में लगभग 400 अतिरिक्त सवारी डिब्बे लगाकर उनकी क्षमता बढ़ाई जाए।

मेरा यह भी प्रस्ताव है कि इस वित्त वर्ष के दौरान 30 से अधिक यात्री गाड़ियों की गति को बढ़ाया जाएगा और 1063/1064 दादर-

चेन्नै एक्सप्रेस को सुपर फास्ट गाड़ी के रूप में परिवर्तित किया जाएगा।

सर्वेक्षण

मैंने अपने पिछले बजट भाषण में 72 सर्वेक्षणों की घोषणा की थी। पिछला बजट प्रस्तुत किए जाने से अब तक 20 और सर्वेक्षणों की स्वीकृति दी जा चुकी है। मुझे यह बताते हुए प्रसन्नता हो रही है कि अब तक 27 सर्वेक्षण पूरे किए जा चुके हैं और इन सर्वेक्षणों के परिणामों के आधार पर मंत्रालय द्वारा आगे की कार्रवाई की जा रही है। महोदय, सम्मानित सदन को सूचित करते हुए मुझे प्रसन्नता हो रही है कि देवरिया सदर से हथुआ के बीच 85 किमी लंबी नई बड़ी लाइन वाया कटिया, समूर, भागीपट्टी, पचदेवरी, बथुआ बाजार, फूलवरिया, सलार-खुर्द एवं लेन बाजार की योजना के क्रियान्वयन.के लिए इस बजट में प्रावधान किया गया है। छिंदवाड़ा से नागपुर एवं प्रतापनगर से छोटा उदयपुर के आमान परिवर्तन के कार्य को भी बजट प्रस्ताव में सम्मिलित किया गया है। कुछ अन्य परियोजनाओं पर योजना आयोग द्वारा स्वीकृति दिए जाने के लिए कार्रवाई की जा चुकी है जिनमें मनोहराबाद से कोथापल्ली, छोला-बुलंदशहर नई लाइन और कोलार से चिकबल्लापुर, विरुदुनगर-मानमदुरै आमान परिवर्तन की परियोजनाएं शामिल हैं। अंकलेश्वर-राजपीपला एवं कटवा-अहमदपुर के आमान परिवर्तन संबंधी सर्वे का कार्य तेजी से चल रहा है। शेष सर्वेक्षण भी प्रगति के विभिन्न चरणों में हैं और 2005-2006 के दौरान सभी को पूरा किए जाने का लक्ष्य है।

निम्नलिखित नई लाइनों के लिए नए सर्वेक्षण किए जा रहे हैं।

1. जदचेरला-नांदयाल
2. मनुगुरू-रामागेंदम
3. मेखलीगंज-हल्दीबाड़ी
4. नगीनीमोरा-अमगुड़ी
5. निंगाला-गधद-बाबरा-खिजाड़िया जंक्शन
6. यमुनानगर-पटियाला
7. जगलूर के रास्ते कोत्तरू-चित्रदुर्ग
8. पंढरपुर-लोनाड
9. कुंडलपुर के लिए रेल लिंक
10. रीवा-मिर्जापुर
11. क्योंझर-बादामपहाड़
12. कादियां से व्यास
13. अजमेर-कोटा
14. अनूपगढ़-खजुवाला-रामगढ़-जैसलमेर
15. धारापुरम के रास्ते इरोड-पलानी
16. अंथूर के रास्ते सत्यमंगलम-मेट्टूर
17. दोहरीघाट के रास्ते बड़हज बाजार-फैजाबाद
18. दीघा-जलेश्वर
19. रानीगंज-बांकुड़ा
20. चंडीगढ़-बद्दी
21. मइलादुतुरई-तिरूकादेयूर-तारामगामबदी-तिरूनल्लर-करैकल
22. शिवपुर, पकरी डील, ढाका के रास्ते मधुबनी-सीतामढ़ी-बरगैनिया
23. मुजफ्फरपुर-जनकपुर
24. सिंधिया, अखौना, बहेरी, कपछाही के रास्ते कुशेश्वरस्थान-दरभंगा
25. सतगावां के रास्ते नवादा-गिरीडीह
26. सीतामढ़ी-निरमली
27. चंपाडांगा-तारकेश्वर
28. आमटा-बगनान
29. कोलनगोड-त्रिचुर
30. बुनियादपुर-कलियागंज
31. चंचल-बरसोई

निम्नलिखित नई लाइनों के सर्वेक्षणों को अद्यतन किया जा रहा है।

1. नवपाड़ा-गुनपुर लाइन का थीरूवली तक विस्तार
2. फतेहाबाद-रतिया के रास्ते भट्टुकलां-जाखल
3. पुरी-कोणार्क
4. कटंगी-तिरोडी
5. बरगढ़-नौपाड़ा रोड (पद्मपुर के रास्ते)
6. महाबलीपुरम तथा पांडिचेरी के रास्ते चेन्नै-कुड्डालौर
7. सुलतानपुर/कादीपुर के रास्ते अमेठी से शाहगंज
8. एटा-कासगंज
9. इमामगंज के रास्ते गया-डाल्टनगंज
10. अग्रोहा के रास्ते हिसार-सिरसा

निम्नलिखित लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के लिए नए सर्वेक्षण किए जा रहे हैं:

1. गुरूमहीषनी तक रूपसा-बांगरीपोसी का आमान परिवर्तन का विस्तार

निम्नलिखित आमान परिवर्तनों के लिए सर्वेक्षणों को अद्यतन किया जा रहा है।

1. रायपुर-धमतरी
2. भुज-नलिया का बरांडा/कोटेश्वर तक विस्तार
3. मावली-मारवाड़
4. मेहसाणा-तरंगा हिल का अंबाजी तक विस्तार
5. पठानकोट-जोगिंदरनगर
6. मदुरै-बोडीनायाकनूर

निम्नलिखित नई लाइनों के दोहरीकरण के लिए नए सर्वेक्षण किए जा रहे हैं।

1. लक्सर-हरिद्वार-देहरादून
2. इटारसी-नागपुर-वर्धा-बल्लारशाह तीसरी लाइन
3. बाल्मीकि नगर-नरकटियागंज-मुजफ्फरपुर
4. बल्लारशाह-काजीपेट तीसरी लाइन
5. काजीपेट-विजयवाड़ा-गुडुर तीसरी लाइन
6. झारसुगुडा-चंपा तीसरी लाइन
7. दुर्ग-नागपुर तीसरी लाइन
8. पदमपहाड़-बांसपानी
9. रतलाम-वडोदरा तीसरी लाइन

निम्नलिखित लाइनों के दोहरीकरण हेतु सर्वेक्षणों को अद्यतन किया जा रहा है।

1. मेरठ-सहारनपुर

छपरा में नए पहिया उत्पादन कारखाने की स्थापना

मैंने अपने पिछले बजट में घोषणा की थी कि पहियों के आयात पर निर्भरता कम करने के लिए एक पहिया उत्पादन कारखाना छपरा में लगाया जाएगा। मुझे यह सूचित करते हुए हर्ष हो रहा है कि इस बजट में छपरा में पहिया उत्पादन कारखाने की स्थापना का कार्य शामिल कर लिया गया है।

नए कंक्रीट स्लीपर प्लांटों की स्थापना

उत्पादन क्षमता तथा आवश्यकता के बीच सामंजस्य बनाए रखने तथा लंबी दूरी तक कंक्रीट स्लीपरों के परिवहन से बचने के लिए पूरे देश में 12 नए प्लांट लगाने का निर्णय लिया गया है। इनमें से दौराम मधेपुरा, चक सिकंदर, सीतामढ़ी, पालघाट एवं हरिहर में स्लीपरों की मांग बढ़ जाने के कारण इन नए प्लांटों को तात्कालिक आधार पर लगाने की आवश्यकता महसूस की जा रही है।

जम्मू एवं कश्मीर राज्य तथा पूर्वोत्तर क्षेत्र में बुनियादी ढांचे तथा उद्योग को प्रोत्साहन देने के लिए रेलवे ने यह विनिश्चय किया है कि रेलपथ के अवयवों की आपूर्ति हेतु इन क्षेत्रों में औद्योगिक इकाइयों की स्थापना के नियमों को सुगम किया जाएगा।

वार्षिक योजना 2005-2006

महोदय, मैं अब 2005-2006 की वार्षिक योजना प्रस्तुत करना चाहूंगा, वर्ष 2005-2006 के लिए 11,827 करोड़ रुपए का योजना परिव्यय रखा गया है। विशेष रेल संरक्षा निधि से संबंधित संरक्षा कार्यों के लिए 3,522 करोड़ रुपए के परिव्यय को देखते हुए कुल परिव्यय 15,349 करोड़ रुपए बनता है। यह पिछले वर्ष के परिव्यय से 851 करोड़ रुपए ज्यादा है। इसके अलावा, भारतीय रेल की उत्पादकता एवं कार्यकुशलता बढ़ाने हेतु माननीय प्रधानमंत्री जी द्वारा योजना आयोग को दिए गए निर्देश के आलोक में थ्रूपुट संवर्धन कार्यों के लिए आर्थिक रूप से लाभप्रद परियोजनाएं तैयार कर 3,000 करोड़ रुपए तक परियोजना-वार आधार पर बजटेतर संसाधन उपलब्ध हो सकते हैं, वर्ष 2005-2006 के लिए सामान्य राजकोष से प्राप्त कुल निधि 7,230.81 करोड़ रुपए है, जिसमें विशेष संरक्षा निधि के लिए 2,699 करोड़ रुपए और केन्द्रीय सड़क निधि से प्राप्त 710.81 करोड़ रुपए शामिल हैं। इस प्रकार विभिन्न योजना शीर्षों में वितरण के लिए 3821 करोड़ रुपए का शुद्ध बजटीय समर्थन बचता है। पिछले वर्ष के बजट अनुमान में यह राशि 7,020 करोड़ रुपए थी जिसमें विशेष रेल संरक्षा निधि के लिए 2,075 करोड़ रुपए थी और केन्द्रीय सड़क निधि से प्राप्त 401 करोड़ रुपए शामिल थे।

बजटीय समर्थन के अतिरिक्त, मैं योजना खर्च के लिए आंतरिक तौर पर जुटाए गए संसाधन से भी 4,718 करोड़ रुपए मुहैया कराने का प्रस्ताव करता हूं जो पिछले वर्ष के बजट की राशि से 990 करोड़ रुपए अधिक है। पिछले वर्षों की भांति ही भारतीय रेल वित्त निगम के माध्यम से बाजार से ऋण लेकर योजना की जरूरतें पूरी की जाएंगी। ऐसे बाजार ऋण का लक्ष्य वर्ष 2005-2006 के लिए 3,400 करोड़ रुपए निर्धारित किया गया है। विशेष रेल संरक्षा निधि को केन्द्र सरकार के अंशदान के साथ-साथ रेलवे के अपने अंशदान से सम्पूरित किया जाएगा, जो 823 करोड़ रुपए होने की आशा है, जिससे विशेष रेल संरक्षा निधि के अंतर्गत कुल परिव्यय 3,522 करोड़ रुपए हो जाएगा।

महोदय, वार्षिक योजना में थ्रुपुट बढ़ाने, संरक्षा और विकास के कार्यों पर जोर दिया गया है। इस वर्ष 5 प्रमुख परियोजना शीर्षों के अंतर्गत कुल परिव्यय 2,185 करोड़ रुपए रखा गया है, जिसमें नई लाइनों पर 658 करोड़ रुपए, आमान परिवर्तन पर 645 करोड़ रुपए, दोहरीकरण के लिए 505 करोड़ रुपए और विद्युतीकरण के लिए 102 करोड़ रुपए शामिल हैं। महानगर परिवहन परियोजनाओं के लिए 275 करोड़ रुपए के परिव्यय का प्रावधान किया गया है। इसके अलावा रेल विकास निगम द्वारा क्रियान्वित की जाने वाली नई लाइनें, दोहरीकरण, आमान परिवर्तन और रेल विद्युतीकरण जैसे अनेक कार्यों के लिए 493 करोड़ रुपए आवंटित किए जा रहे हैं। विशेष रेल संरक्षा निधि के परिव्यय सहित संरक्षा से संबंधित योजना शीर्षों पर परिव्यय रेलपथ नवीकरण के लिए 2,623 करोड़ रुपए, पुलों के लिए 755 करोड़ रुपए और सिगनल एवं दूरसंचार के लिए 1,185 करोड़ रुपए है।

ऊधमपुर-श्रीनगर-बारामूला नई रेल लाइन की राष्ट्रीय परियोजना और पूर्वोत्तर क्षेत्र की नई घोषित राष्ट्रीय परियोजनाओं के लिए 1,365 करोड़ रुपए की अतिरिक्त राशि की मांग की गई है। इनके लिए कार्य की प्रगति के आधार पर वर्ष के दौरान निधि उपलब्ध कराई जाएगी। इसी प्रकार, वर्ष के दौरान यथावश्यक होने पर रेल विकास निगम लिमिटेड द्वारा निष्पादित किए जाने वाले कार्यों के लिए भी 358 करोड़ रुपए की अतिरिक्त राशि उपलब्ध कराई जाएगी।

चालू परियोजनाएं

2003-2004 के दौरान बड़ी लाइन में हुई 1222 किलोमीटर की प्रगति की तुलना में वर्ष 2004-2005 में लगभग 1400 किलोमीटर बड़ी लाइन जुड़ जाने की संभावना है। वर्ष 2005-2006 के लिए 1692 किलोमीटर बड़े आमान की लाइन के निर्माण का लक्ष्य रखा गया है।

महोदय, मैंने अपने 2004-2005 के बजट भाषण में उल्लेख किया था कि पूर्वोत्तर क्षेत्र में परियोजनाओं को पूरा करने के लिए समयबद्ध लक्ष्य निर्धारित किए जाएंगे। मैं तहेदिल से माननीय प्रधानमंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करता हूं जिन्होंने कुमारघाट-अगरतला और जिरीबाम-इम्फाल रोड (तुपुल) नई लाइन और लमडिंग-सिलचर-जिरीबाम आमान परिवर्तन परियोजनाओं को ''राष्ट्रीय परियोजनाओं'' के रूप में स्वीकृत किया है। इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए क्रमशः मार्च, 2007, मार्च, 2010 और मार्च, 2009 का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। इन परियोजनाओं के पूरा होने से इस क्षेत्र के लोगों की चिर-प्रतीक्षित आकांक्षाओं के पूरा होने की उम्मीद है।

महोदय, ऊधमपुर-श्रीनगर-बारामूला की चुनौतीपूर्ण राष्ट्रीय रेल परियोजना भारतीय रेल की एक अग्रणी परियोजनाओं में से एक है और तकनीकी व्यवधानों और कुछ अन्य समस्याओं के बावजूद इसे शीघ्र पूरा करने के भरसक प्रयत्न किए जा रहे हैं। एक सुरंग में से बहुत अधिक पानी के रिसाव के कारण ऊधमपुर-कटरा लाइन की प्रगति को भारी झटका लगा है। इस अप्रत्याशित समस्या से निपटने के लिए तकनीकी हल ढूंढे जा रहे हैं। काजीगुंड-बारामूला और कटरा-काजीगुंड की प्रगति भी विभिन्न कारणों से बाधित हुई है। परियोजना के क्रियान्वयन स्थलों पर सुरक्षा उपलब्ध कराने के लिए और इस

परियोजना को शीघ्र पूरा करने के लिए सरकार सभी प्रकार की कार्रवाई कर रही है।

रूट-वार थ्रूपुट संवर्धन कार्य

महोदय, इस वर्ष स्वर्णिम चतुर्भुज एवं विकर्ण वाले अत्यधिक व्यस्त रेल मार्गों पर भीड़-भाड़ को कम करने एवं रेलवे की परिचालनिक कुशलता में उल्लेखनीय सुधार लाने के लिए रूट-वार थ्रूपुट संवर्धन कार्य स्वीकृत करने पर अभूतपूर्व बल दिया गया है। इन कार्यों में रोलिंग स्टॉक के टर्न राउंड में सुधार लाने के लिए टर्मिनल सुधार कार्य, लाइन क्षमता में विस्तार के लिए आधुनिक सिंगनलिंग एवं दूरसंचार प्रणाली, लाइन का दोहरीकरण एवं रेल संचलन की उत्पादकता एवं कार्यकुशलता में सुधार लाने के लिए बड़े पैमाने पर सूचना प्रौद्योगिकी का उपयोग सम्मिलित है।

महोदय, यातायात सुविधा से संबंधित कार्यों का वित्त पोषण विकास निधि से भी किया जाता है। थ्रूपुट संवर्धन कार्यों को पर्याप्त संसाधन उपलब्ध कराने के उद्देश्य से वर्ष 2002-2003 एवं 2003-2004 में विनियोग किए गए 1,280 करोड़ रुपए की तुलना में चालू वर्ष के संशोधित अनुमान और अगले वर्ष के बजट अनुमान में 3,578 करोड़ रुपए अर्थात् लगभग तीन गुनी राशि का विनियोग करने का प्रस्ताव है। इसके अलावा ऐसे कार्यों के लिए 3000 करोड़ रुपए परियोजना-वार बजटेतर संसाधन के रूप में एवं 851 करोड़ रुपए रेल विकास निगम के माध्यम से अगले साल आवश्यकतानुसार उपलब्ध हो सकते हैं। सूचना प्रौद्योगिकी एवं सिंगनल एवं दूरसंचार से संबंधित थ्रूपुट संवर्धन कार्यों का उल्लेख मैं अपने भाषण में पहले ही कर चुका हूं और शेष के बारे में अब उल्लेख करना चाहूंगा।

टर्मिनल सुधार कार्य

टर्मिनल सुधार से संबंधित 200 स्वीकृत कार्यों के अलावा 42 अन्य टर्मिनलों पर फुल रेक प्लेस करने एवं चौबीसों घंटे कार्य करने जैसी सुविधाएं मुहैया कराने के प्रस्ताव सम्मिलित किए गए हैं।

दोहरीकरण

2004-2005 के दौरान 307 किलोमीटर के दोहरीकरण के कार्य पूर्ण किए जाने की संभावना है जबकि वर्ष 2005-2006 के दौरान 538 किलोमीटर के दोहरीकरण का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।

केरल में, मंगलौर-शोरानूर के दोहरीकरण की प्रगति में लाई गई तेजी बरकरार है और पल्लिपुरम से शोरानूर तक के 30 किलोमीटर के कार्य को 2004-2005 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है। जालंधर-जम्मू तवी खंड पर दोहरीकरण के कार्य को तेजी से किया जा रहा है ताकि इसे मार्च, 2007 तक पूरा किया जा सके। उड़ीसा में नैरगुंडी-कटक-रघुनाथपुर, खुर्दा रोड-देलांग और संबलपुर-सासोन; छत्तीसगढ़ में कोरबा-गेरवा रोड; पश्चिम बंगाल में दीयारा-सिंगुर, चंपाहाटी-घुटियारीशरीफ, बंडेल-बंसबेरिया, एकलाखी-कुमारगंज-हरिशचंद्रपुर; बिहार में छपरा-हाजीपुर, कर्नाटक में तोरनागल्लू-होसपेट, हगारी-बेल्लारी, बंगलौर-बिदादी; महाराष्ट्र में पनवेल-जेएनपीटी, केरल में पल्लीपुरम-शोरानूर; तमिलनाडु में कोरूकुपेट-एन्नौर और उत्तर प्रदेश में छिऊंकी-लोहागरा, जाफराबाद-उत्तरेतिया-चंदौली तथा सुलतानपुर-बधुआकलां के दोहरीकरण को पूरा करने से भीड़-भाड़ वाले मार्गों की लाइन क्षमता में वृद्धि हो जाएगी।

इसके अलावा, झारसुगुडा-रेंगाली, कुरसेला-सेमापुर, महेशकुंट-थानाबीहपुर, भीमसेन-जुही, सहजनवा-मुंडेरवा, बभनान-मनकापुर, एकमा-जीरादेई, जयपुर-दौसा, सल्का रोड-खोंगसरा, चिनपाई-सैंथिया के दोहरीकरण और पनकी-भाउपुर, भिलाई-दुर्ग और इलाहाबाद-सूबेदारगंज के बीच तीसरी लाइन के कार्यों को भी इस बजट में शामिल किया गया है। इन कार्यों के पूरा हो जाने के बाद यातायात का प्रवाह सुगम होगा और कुछ संतृप्त मार्गों पर अतिरिक्त क्षमता का सृजन होगा।

आमान परिवर्तन

आगरा फोर्ट-बांदीकुई का भरतपुर-आगरा फोर्ट, मुदखेड़-आदिलाबाद का आदिलाबाद-किनवत, मदुरै-रामेश्वरम् का मदुरै-मानमदुरै, रूपसा-बांगरीपोसी का रूपसा-बारीपदा, मनोहराबाद-निजामाबाद, वीरमगाम-मेहसाणा और सिहोर-पालिताना के आमान परिवर्तन के कार्य चालू वर्ष के दौरान पूरे किए जा चुके हैं। इसके अलावा चित्तौड़गढ़-उदयपुर, समुखतला रोड-न्यू बोंगाईगांव, त्रिची-नागोर-करैकल का तंजौर-तिरूवरूर, शोलापुर-गदग का बीजापुर-बासवानबागेवाड़ी, बांकुड़ा-दामोदर नदी रेल लाइन का बाकुड़ा-सोनामुखी, मानसी-सहरसा तथा रांची-लोहरदगा के आमान परिवर्तन के कार्य वर्ष के दौरान पूरे होने की संभावना हैं। जबलपुर-गोंदिया का गोंदिया-बालाघाट, जोगबनी-कटिहार-राधिकापुर का बरसोई-राधिकापुर तथा हसन-मंगलौर का सकलेशपुर-सुब्रमनिया रोड के कार्य को भी तेजी से किया जा रहा है ताकि इन खंडों को भी शीघ्र चालू किया जा सके।

वर्ष 2005-2006 के दौरान 935 किलोमीटर के आमान परिवर्तन के लक्ष्य को पूरा करने का प्रस्ताव है जिसमें निम्नलिखित खंड शामिल हैं।

1. विल्लुपुरम-तंजौर का कुम्बकोणम-मेइलादुथुराई

2. मदुरै-रामेश्वरम का मानमदुरै-मंडपम

3. त्रिची-मानमदुरै का त्रिची-पुदुकोटई

4. समस्तीपुर-खगड़िया मानसी

5. कानपुर-कासगंज-मथुरा का कानपुर अनवरगंज-फर्रुखाबाद

6. सिकंदराबाद-बोलाराम

7. दिल्ली-रेवाड़ी

8. सलैम-कुड्डालौर का वृद्धाचलम-अटूर

9. गांधीधाम-पालनपुर का पालनपुर-सामख्याली

रेल विद्युतीकरण

मुझे सदन को यह सूचित करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि रेणिकगुंटा-नंदलौर, बालासोर-भद्रक और खुरदा रोड-पुरी रेल लाइनों के विद्युतीकरण का कार्य पूरा हो चुका है और इन खंडों पर रेल सेवाएं चालू कर दी गई हैं। चेन्नै-कोलकाता मार्ग पर चेन्नै से बरांग और खड़गपुर से भद्रक तक विद्युतीकरण का कार्य पूरा हो चुका है। शेष खंडों पर कार्य प्रगति पर है और इसके मार्च, 2005 तक पूरा होने की संभावना है। चालू वर्ष के दौरान 375 किलोमीटर के विद्युतीकरण के लक्ष्य को प्राप्त किए जाने की संभावना है। मुरादाबाद-लखनऊ-उत्तरेतिया के विद्युतीकरण के नए कार्य को भी स्वीकृति दी गई है।

2005-2006 के लिए 350 मार्ग किलोमीटर का विद्युतीकरण करने का लक्ष्य रखा गया है। इसमें निम्नलिखित खंड शामिल हैं:

1. नजीबाबाद-मुरादाबाद

2. परावुर-त्रिवेन्द्रम

3. कृष्णानगर-बेहरामपुर

4. तिरूपति-पकाला-काटपाड़ी

5. तालचेर-अंगुल

विल्लुपुरम-पांडिचेरी मार्ग के विद्युतीकरण कार्य को भी भारतीय रेल एवं पांडिचेरी सरकार के बीच लागत में हिस्सेदारी के आधार पर क्रियान्वित किया जाएगा।

उप नगरीय यातायात परियोजनाएं

नवी मुंबई में थाणे-तुर्भे-वाशी खंड के पहले चरण का कार्य पूरा हो चुका है और नवंबर, 2004 में इसे यात्रियों के लिए खोल दिया गया है। तुर्भे-नेरूल खंड के दूसरे चरण का कार्य प्रगति पर है।

चेन्नै बीच-चेंगलपट्टु के पूरे खंड के आमान परिवर्तन का कार्य पूरा हो चुका है और नवंबर, 2004 में यातायात के लिए खोला जा चुका है। चालू उप नगरीय आमान परिवर्तन परियोजना के एक भाग के रूप में चेन्नै-एग्मोर से चेन्नै-सेंट्रल के बीच बी.जी. लिंक की स्वीकृति दे दी गई है।

तिरूमलै-वेलाचेरी चरण II का तिरूमलै से तिरूवनमियूर तक का खंड पहले ही शुरू किया जा चुका है। तिरूवनमियूर से वेलाचेरी तक का शेष खंड 2006-2007 में खोला जाना है।

एम.आर.टी.एस. के दूसरे चरण वेलाचेरी से सेंट थॉमस माउंट के विस्तार कार्य का प्रस्ताव रेलवे के विचाराधीन है। तमिलनाडु सरकार ने इस लाइन के लिए अपने हिस्से की दो तिहाई लागत वहन करने के लिए अपनी वचनबद्धता दी है। इस योजना के लिए आवश्यक अनुमोदन के वास्ते यथोचित कार्रवाई की जाएगी।

सर्कुलर रेलवे, कोलकाता के प्रिंसेपघाट से माजेरहाट और दमदम से नेताजी सुभाष चंद्र बोस एयरपोर्ट का विस्तार संबंधी कार्य मार्च, 2005 तक पूरा होने की संभावना है।

मेट्रो रेलवे, कोलकाता के टौलीगंज से गरिया का विस्तार संबंधी कार्य वर्ष 2007 तक पूरा कर लिए जाने की संभावना है।

नई लाइनें

मुझे यह कहते हुए प्रसन्नता हो रही है कि काकीनाड़ा से कोटापल्ली, तामलुक-दीघा की कांथी-दीघा और हावड़ा-आमटा की महेन्द्रलालनगर-आमटा की नई लाइनों का कार्य पूरा हो चुका है। वर्ष के दौरान अमरावती-चंदुरबाजार, नौखा-संजौली, राजगीर-तिलैया की राजगीर-नेकपुर, बैंगलूरु-हसन की हसन-श्रवणबेलगोला तथा बैंगलूरू-नीलमंगला के कार्य पूरा करने का लक्ष्य है। इसके अलावा, चंडीगढ़-लुधियाना का चंडीगढ़-मोरिन्डा और देवघर-सुलतानगंज का बांका-बाराहाट पूरा होने के अंतिम चरणों में हैं।

2005-2006 में रेलों के निम्नलिखित खंडों सहित 219 किलोमीटर नई लाइनों को पूरा करने का प्रस्ताव है:

1. राजगीर-तिलैया का नेकपुर-नटेसर

2. देवगढ़-सुलतानगंज का बांका-बरहाट

3. चंडीगढ़-लुधियाना का चंडीगढ़-मोरिन्डा

4. आरा-सासाराम का संजौली-पीरो

5. कोलायत-फलौदी

6. गांधीनगर-कलोल

2005-2006 के लिए आय, संचालन व्यय आदि से संबंधित बजट अनुमान

महोदय, अब मैं 2005-2006 के बजट अनुमानों की चर्चा करूंगा।

2004-2005 में माल के लदान में बढ़त के रूख से उत्साहित होकर रेलवे को आशा है कि 2005-2006 के दौरान 635 मिलियन प्रारंभिक राजस्व उपार्जक माल यातायात का लदान किया जाएगा, जो चालू वर्ष के दौरान ढोए जाने वाले यातायात से 35 मिलियन टन अधिक है। यह वृद्धि पिछले कुछ वर्षों के दौरान ढोए गए औसत वृद्धिपरक माल यातायात से अधिक है। प्रारंभिक यात्री यातायात में 4 प्रतिशत की वृद्धि होने का अनुमान है। इसके अलावा, यात्री आय को बढ़ाने के लिए उठाए गए कुछ उपायों के फलस्वरूप इस आय में चालू वर्ष के संशोधित अनुमान की तुलना में 7.4 प्रतिशत की वृद्धि होगी। पार्सल व्यवसाय से संबंधित पहलकदमियों के फलस्वरूप 'अन्य कोचिंग' आय में 10 प्रतिशत की वृद्धि होने की संभावना है। 'अन्य विविध' आय में 5 प्रतिशत की वृद्धि होने की आशा है।

इन मान्यताओं के आधार पर एवं माल एवं यात्री व्यवसाय से संबंधित लिए गए युक्तिकरण उपायों के फलस्वरूप सकल यातायात से होने वाली प्राप्तियां 50,968 करोड़ रुपए होने का अनुमान है। ये चालू वित्त वर्ष के संशोधित अनुमानों से 4,183 करोड़ रुपए अधिक हैं।

रेलों का साधारण संचालन व्यय 35,600 करोड़ रुपए होने का अनुमान है जो कि चालू वर्ष के संशोधित अनुमान से सात प्रतिशत अधिक है। राजस्व में पेंशन निधि को किया जाने वाला विनियोग 6,940 करोड़ रुपए होगा। मूल्य ह्रास आरक्षित निधि में चालू वर्ष के बजट अनुमानों में 2267 करोड़ रुपए के प्रावधान की तुलना में लगभग 60 प्रतिशत की वृद्धि कर 3,604 करोड़ रुपए के अभूतपूर्व विनियोग का प्रस्ताव करने के बावजूद वर्ष 2005-2006 में आपरेटिंग अनुपात सुधर कर 90.8 होने की आशा है। वर्किंग अनुपात चालू वर्ष के 87 प्रतिशत के बजट अनुमान की तुलना में अगले वर्ष के बजट अनुमान में उल्लेखनीय रूप से सुधर कर 83 प्रतिशत होने की संभावना है। महोदय, पंचम वेतन आयोग की सिफारिश लागू होने के बाद आठ वर्षों में पहली बार आपरेटिंग अनुपात इस स्तर पर आने की संभावना है। साधारण संचलन व्यय पर कड़ा अंकुश लगाकर एवं रेलवे की राजस्व अर्जन क्षमता को बढ़ाकर तथा लेखा के सर्वमान्य सिद्धांतों के अनुरूप मूल्य ह्रास आरक्षित निधि के लिए पर्याप्त प्रावधान करने के बाद ऑपरेटिंग अनुपात को अगले कुछ वर्षों में 85 प्रतिशत से नीचे लाने के लिए हर संभव प्रयास करने के प्रति मैं अपनी प्रतिबद्धता व्यक्त करता हूं। महोदय, मैं जानता हूं कि यह कार्य कठिन एवं चुनौतीपूर्ण है।

"जीवन के हर पथ पर माली पुष्प नहीं बिखराता है
प्रगति का पथ अक्सर पथरीला ही होता है।"

इस प्रकार कुल संचालन व्यय 46,144 करोड़ रुपए होगा जिससे शुद्ध यातायात प्राप्तियां 4,824 करोड़ रुपए होगी। शुद्ध विविध प्राप्तियों के सकल प्रभाव को देखते हुए शुद्ध राजस्व 5,914 करोड़ रुपए बनता है।

वर्ष 2005-2006 के लिए सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर का एक ज्ञापन इस समय रेलवे कन्वेंशन कमेटी के विचाराधीन है। इस कमेटी ने सिफारिश की है कि 2004-2005 के लिए लाभांश की दर 7 प्रतिशत से घटा कर 6.5 प्रतिशत कर दी जाए। चूंकि इस सिफारिश का प्रस्ताव अभी संसद द्वारा स्वीकार नहीं किया गया है इसलिए चालू और आगामी वर्ष के लिए लाभांश की दर वही रखी गई है जो 2003-2004 में स्वीकार की गई थी। इस आधार पर वर्ष 2005-2006 की लाभांश दायिता 3,638 करोड़ रुपए बनती है। 300 करोड़ रुपए के आस्थगित लाभांश के भुगतान के साथ-साथ सामान्य राजस्व को 3,938 करोड़ रुपए का भुगतान किया जाना है। इस दायिता का पूरी तरह भुगतान कर दिया जाएगा।

उक्त अनुमानों से इस वर्ष के लिए योजना परिव्यय की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए आंतरिक स्रोतों से 4718 करोड़ रुपए प्राप्त होने की संभावना है।

मालभाड़ा सेवाएं

मेरा वर्ष 2005-2006 के लिए मालभाड़ा दरों में सामान्य वृद्धि का प्रस्ताव नहीं है।

गुड्स टैरिफ को सरल, युक्ति संगत एवं पारदर्शी बनाने के लिए मैं ऐतिहासिक परिवर्तन करने का प्रस्ताव करता हूं।

"पा ही लेंगे, आखिर मंजिल राहों की मोहताज नहीं,
साथ ही उम्मीदों का, कल होगा वही जो आज नहीं।"

महोदय, इस सरलीकरण से 4000 वस्तुओं के वर्गीकरण एवं 500 से अधिक पृष्ठों वाला मोटा गुड्स टैरिफ वॉल्यूम कुछ ही पन्नों में सिमट जाएगा।

प्रस्तावित सूची में 4000 वस्तुओं के स्थान पर मात्र 80 वस्तु समूह होंगे। प्रमुख वस्तु शीर्ष के अंतर्गत उस समूह की विभिन्न प्रकार की वस्तुओं के लिए एक ही श्रेणी होगी भले ही उनका आकार-प्रकार या दशाएं विभिन्न किस्म की क्यों न हों और भले ही वे कच्ची हालत या तैयार हालत में क्यों न हों। नई गुड्स टैरिफ की एक प्रति मालभाड़ा दरों और यात्री किराए में समायोजन दर्शाने वाले ज्ञापन के अनुबंध के रूप में दी गई है।

वर्तमान प्रक्रिया के अनुसार लदान की जाने वाली वस्तुओं की प्रकृति को ध्यान में रखते हुए वैगन की न्यूनतम भार सीमा निर्धारित की जाती है जो कि अनेक हल्के वजन वाली वस्तुओं के लिए वैगन की वहन क्षमता से काफी कम होती है। इससे मालभाड़ा दर संरचना जटिल एवं बोझिल हो गई है जिससे माल ग्राहकों में असंतोष व्याप्त रहता है। अत: सभी प्रकार की वस्तुओं पर मालडिब्बों की वहन क्षमता के आधार पर मालभाड़ा लगाए जाने का प्रस्ताव है। चूंकि हल्की वजन वाली वस्तुओं को न्यूनतम श्रेणी-90 में रख देने के बावजूद भी इन वस्तुओं के मालभाड़े में अत्यधिक वृद्धि हो सकती है इसलिए श्रेणी-90 में नीचे तीन नई श्रेणियां अर्थात् 90 डब्ल्यू एक, 90 डब्ल्यू दो तथा 90 डब्ल्यू तीन बनाने का प्रस्ताव है। इन तीन नई श्रेणियों के बनने से हल्के वजन वाली अधिकांश वस्तुओं के माल भाड़े में कोई विशेष वृद्धि नहीं होगी, बल्कि कुछ मामलों में कुछ वस्तुओं के मालभाड़े में कमी भी आ जाएगी। वैसे भी इन सुधारों का मुख्य उद्देश्य राजस्व अर्जित करना नहीं अपितु जटिल प्रक्रिया को सरल बनाना है।

मौजूदा मालभाड़ा संरचना में श्रेणी-90 से श्रेणी-190 तक "पांच" के अंतराल और श्रेणी-190 से श्रेणी-250 तक "दस" के अंतराल में 27 श्रेणियां हैं। यह प्रस्ताव है कि मालभाड़ा संरचना में "दस" का एक समान अंतराल रखा जाए। यह भी प्रस्ताव है कि उच्चतम श्रेणी को श्रेणी-250 से घटा कर श्रेणी-240 बनाया जाए। तदनुसार, श्रेणियों की कुल संख्या मौजूदा 27 से घटकर 19 रह जाएगी। आम आदमी के उपयोग की जरूरी वस्तुओं के मालभाड़े में वृद्धि न हो इसलिए मिट्टी का तेल एवं रसोई गैस की श्रेणी को घटाकर क्रमश: 135 से 130 एवं 185 से 180 की श्रेणी में रखा गया है। ताकि मिट्टी के तेल के दाम में वृद्धि न हो। फलस्वरूप मिट्टी के तेल के मालभाड़े में 3.7 प्रतिशत और रसोई गैस के मालभाड़े में 2.7 प्रतिशत तक की कमी हो जाएगी।

वर्तमान में विभिन्न प्रकार की रासायनिक खादों के लिए 90 से 115 के बीच अलग-अलग श्रेणियां निर्धारित हैं। इस वर्गीकरण को सरल बनाने के दृष्टिकोण से सभी प्रकार की रासायनिक खादों को एक समान श्रेणी-100 में रखा जाएगा। इससे अनेक प्रकार की खादों के मालभाड़े में कमी होगी एवं कुछ के मालभाड़े में वृद्धि होगी।

महोदय, समाज के आर्थिक रूप से कमजोर वर्गों के हितों के प्रति हमारी सरकार की वचनबद्धता के मद्देनजर वर्तमान में खाद्यान्नों और दलहनों का परिवहन आधार श्रेणी-100 से भी नीचे अर्थात् 90 की श्रेणी में किया जाता है। फलस्वरूप छोटी दूरी के इस तरह के परिवहन में रेलवे को घाटा वहन करना पड़ रहा है। यह घाटा आम जनता के हित में उठाना तो हमारी सरकार की प्रतिबद्धता है लेकिन गैर जन वितरण प्रणाली एवं गैर गरीबी उन्मूलन कार्यक्रमों से संबंधित खाद्यान्नों एवं दलहनों के परिवहन में इस प्रकार का घाटा उठाने का कोई औचित्य नहीं है। अत: प्रस्ताव है कि खाद्यान्न एवं दलहन को श्रेणी-120 में रखा जाए। जन वितरण प्रणाली, गरीबी उन्मूलन कार्यक्रम एवं रिलीफ कार्यों के लिए भेजे जाने वाले खाद्यान्नों के भाड़े में अत्यधिक वृद्धि न हो इसलिए इनका वर्गीकरण श्रेणी-100 में ही करने का प्रस्ताव है। भारतीय रेल पर खुले मालडिब्बे प्राय: खाली वापस लौटते हैं। ऐसे रेकों के खाली संचलन में कमी लाने के उद्देश्य से जन वितरण प्रणाली आदि के लिए भेजे जाने वाले खाद्यान्न का परिवहन श्रेणी-90 में ही किया जाएगा।

भारतीय रेल के माल यातायात का एक बड़ा हिस्सा प्रोग्राम ट्रैफिक से आता है। ऐसे ग्राहकों से हमारे दीर्घकालीन संबंध है और हम उनके माल का साल दर साल सुनियोजित तरीके से परिवहन करते हैं। अत: ऐसे लौह अयस्क के प्रोग्राम ट्रैफिक ग्राहकों जिनके स्टील प्लांट में अपनी निजी साइडिंग भी उपलब्ध है को छोड़कर अन्य सभी लौह अयस्क के ग्राहकों के लिए मालभाड़े की श्रेणी 140 न होकर 160 करने का प्रस्ताव है।

माल ग्राहकों, विशेषकर निर्यातकों, को प्राय: तात्कालिक आधार पर रेक की आवश्यकता होती है लेकिन लंबी प्रतीक्षा सूची के कारण उन्हें समय पर रेक की आपूर्ति नहीं हो पाती है। ऐसे ग्राहकों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए एक नई 'प्रीमियम रजिस्ट्रेशन स्कीम'

तैयार की गई है। इसके अंतर्गत निर्धारित श्रेणी से दो श्रेणी उच्चतर मालभाड़े के भुगतान के लिए पंजीकृत मांग पत्रों को उसी श्रेणी के अंतर्गत रेकों के आबंटन में उच्चतर प्राथमिकता दी जाएगी। गैर प्रीमियम ग्राहकों को असुविधा न हो, इसलिए सप्ताह में कम से कम दो दिन रेकों का आबंटन पंजीकरण की तारीख के क्रमानुसार किया जाएगा।

माल यातायात की बढ़ती जरूरतों को पूरा करने हेतु मालडिब्बों की खरीद में सार्वजनिक-निजी भागीदारी को प्रोत्साहित करने के लिए "मालडिब्बा निवेश योजना" के नाम से एक नई आकर्षक योजना शुरू की जा रही है। रेलवे के मालडिब्बों में निवेश करने वाले ग्राहकों को खरीदे गए रेकों की संख्या तथा उस प्रकार के मालडिब्बों के टर्न राउंड के आधार पर प्रति माह गारंटीशुदा संख्या में रेक उपलब्ध कराए जाएंगे जो कि उसको सामान्य रूप से आपूर्ति किए जाने वाले रेकों की संख्या के अतिरिक्त होंगे। इन गारंटीशुदा रेकों के मालभाड़े पर 10 प्रतिशत की छूट बाक्सएन वैगन के लिए 10 वर्ष एवं बीसीएन वैगन के लिए 15 वर्ष तक दी जाएगी। यदि ऐसे ग्राहक इंजन-ऑन-लोड योजना भी अपनाते है तो उन्हें प्रति माह गारंटीशुदा आधार पर दो रेक और उपलब्ध कराए जाएंगे जिन पर मालभाड़े में रियायत देय नहीं होगी। इसके अतिरिक्त यातायात वरीयता अनुसूची में ऐसे निवेशकों को रेकों की सप्लाई में उच्चतर प्राथमिकता देने का भी प्रावधान किया गया है।

यात्री सेवाएं

जैसा कि माननीय सदस्यों को ज्ञात है कि मैंने चालू वर्ष का बजट प्रस्तुत करते हुए यात्री किराए में कोई वृद्धि नहीं करने का निर्णय लिया था। बिहार के प्रसिद्ध कवि नागार्जुन ने 'अपने खेत में' नामक पुस्तक में लिखा है–

> "जान लो भैया, गरीबों की एक होती बात,
> उसी के हुकुम से, हिलेंगे एक-एक पात।"

महोदय, मैं नागार्जुन बाबा की सलाह को सिर-माथे पर रखते हुए यात्री किराए में इस वर्ष भी किसी प्रकार की वृद्धि नहीं करने का प्रस्ताव करता हूं।

उपसंहार

महोदय, मैं रेलवे का नेतृत्व करने को अपना सौभाग्य और एक अनुपम अवसर मानता हूं। मैं सम्मानित सदन को आश्वस्त करना चाहता हूं कि रेलवे के कामकाज के प्रत्येक क्षेत्र में सुधार लाने के लिए हम हर संभव प्रयास करेंगे। मैं रेलकर्मियों के उत्साह और उनके भरपूर समर्थन के लिए आभार प्रकट करता हूं जिनके समर्पित प्रयासों के बिना रेलवे द्वारा प्रशंसनीय उपलब्धियों को प्राप्त करना संभव नहीं होता। हम यात्रियों और रेल उपयोगकर्ताओं को भी साधुवाद देते हैं जिनका हमें सदैव सहयोग मिलता रहा है और मुझे आशा है कि भविष्य में भी ऐसा सहयोग मिलता रहेगा।

महोदय, पिछले कई वर्षों में रेलवे की अवसंरचना में किया गया निवेश सही मायने में अर्थव्यवस्था की वृद्धि के अनुरूप और लोगों की अभिलाषाओं को पूरा करने के लिए प्रर्याप्त नहीं रहा है। माननीय प्रधानमंत्री जी ने कई बार भारतीय रेल को दुनिया की सर्वोत्तम रेल प्रणाली बनाने के प्रति अपनी प्रतिबद्धता दुहराई है एवं मुझे आश्वासन दिया है कि इस चुनौतीपूर्ण कार्य को अंजाम देने के लिए धन की कमी आड़े नहीं आने दी जाएगी। उनकी इस उदारता के प्रति मैं अपना आभार प्रकट करता हूं और मेरा यह प्रयास होगा कि मैं देश की आकांक्षाओं को पूरा कर सकूं।

महोदय, इन शब्दों के साथ मैं 2005-2006 का रेल बजट सदन में संस्तुत करता हूं।

अपराह्न 12.55 बजे

सभा पटल पर रखे गए पत्र

[हिन्दी]

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं–

(1) भारत के उच्चतम न्यायालय के पूर्व न्यायाधीश माननीय न्यायमूर्ति उमेश सी. बनर्जी द्वारा प्रस्तुत उच्च स्तरीय समिति के अंतरिम प्रतिवेदन की एक प्रति (दो खंडों में अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1595/2005]

(2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों के हिंदी संस्करण को साथ-साथ सभा पटल पर रखे जाने के कारण दर्शाने वाला विवरण (अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1596/2005]

[अनुवाद]

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस.एस. पलानीमणिक्कम) : महोदय, मैं संविधान के अनुच्छेद 281 के अंतर्गत, बारहवें वित्त आयोग (2005-10) के प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उस पर की-गई-कार्यवाही को दर्शाने वाला व्याख्यात्मक ज्ञापन सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 1597/2005]

अपराह्न 12.55½ बजे

विधेयकों पर राष्ट्रपति की अनुमति

[अनुवाद]

महासचिव : महोदय, मैं 2 दिसंबर, 2004 को सभा को दी गई पिछली सूचना के पश्चात् चौदहवीं लोक सभा के तीसरे सत्र के दौरान संसद की दोनों सभाओं द्वारा पारित तथा राष्ट्रपति की अनुमति प्राप्त निम्नलिखित पांच विधेयक सभा पटल पर रखता हूं:

(1) सीमा शुल्क तथा केन्द्रीय उत्पाद शुल्क विधि (निरसन) विधेयक, 2004;

(2) विनियोग (रेल) संख्यांक 4 विधेयक, 2004;

(3) विनियोग (संख्यांक 4) विधेयक, 2004;

(4) प्रत्यायोजित विधान संबंधी उपबंध (संशोधन) विधेयक, 2004; और

(5) केन्द्रीय उत्पाद शुल्क टैरिफ (संशोधन) विधेयक, 2004

मैं संसद की दोनों सभाओं द्वारा पारित तथा राष्ट्रपति की अनुमति प्राप्त निम्नलिखित सात विधेयकों की राज्य सभा के महासचिव द्वारा विधिवत अधिप्रमाणित प्रतियां भी सभा पटल पर रखता हूं:

(1) बैंककारी विनियमन (संशोधन) और प्रकीर्ण उपबंध विधेयक, 2004;

(2) आतंकवाद निवारण (निरसन) विधेयक, 2004;

(3) विशेष अधिकरण (अनुपूरक उपबंध) निरसन विधेयक, 2004;

(4) विधि विरुद्ध क्रियाकलाप (निवारण) संशोधन विधेयक, 2004;

(5) प्रतिभूति हित का प्रवर्तन और ऋण वसूली विधि (संशोधन) विधेयक, 2004;

(6) प्रतिभूति विधि (संशोधन) विधेयक, 2004; और

(7) राष्ट्रीय अल्पसंख्यक शैक्षिक संस्था आयोग विधेयक, 2004।

अध्यक्ष महोदय : अब सभा सोमवार, 28 फरवरी, 2005 के पूर्वाह्न ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित होती है।

अपराह्न 12.56 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा सोमवार, 28 फरवरी, 2005/ 9 फाल्गुन, 1926 (शक) के पूर्वाह्न ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

पी०एल०एस०-48/7/2/2005 (एन०)
251

© 2005 प्रतिलिप्यधिकार लोक सभा सचिवालय

लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन संबंधी नियमों (ग्यारहवां संस्करण) के नियम 379 और 382 के अंतर्गत
और इंडियन प्रेस, नई दिल्ली-110033 द्वारा मुद्रित।