

**दिनांक 24 फरवरी, 2006 को
रेल बजट 2006-2007 के प्रस्तुतीकरण के अवसर पर
रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद का भाषण**

1. माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं भारतीय रेल के लिए वर्ष 2006-2007 के बजट अनुमान ऐसे समय प्रस्तुत करने के लिए खड़ा हुआ हूँ जब भारतीय रेल की वित्तीय स्थिति का ऐतिहासिक कायाकल्प हुआ है। हमारे फंड बैलेंस बढ़कर 11 हजार करोड़ रुपये एवं लाभांश पूर्व आंतरिक संसाधन भी 11 हजार करोड़ रुपये के ऐतिहासिक स्तर पर पहुँच गए हैं। यह अभूतपूर्व उपलब्धि हासिल कर हमने माननीय प्रधानमंत्री जी के भारतीय रेल को दुनिया की नंबर एक रेल बनाने के सपने को साकार करने की ओर तेजी से कदम बढ़ाया है। महोदय, यह वही भारतीय रेल है जो 2001 में डिविडेंड का भुगतान करने से चूक गई थी, जिसके फंड बैलेंस घटकर मात्र 350 करोड़ रुपये रह गये थे एवं जिसके बारे में विशेषज्ञ कहने लगे थे कि यह ऋण संकट के ऐसे जाल में फंस चुकी है जिसका कोई इलाज नहीं है। आप इसे चमत्कार कह सकते हैं, लेकिन मुझे पक्का यकीन था कि :

**मेरे जुनूँ का नतीजा जरूर निकलेगा
इसी सियाह समन्दर से नूर निकलेगा।**

2. महोदय, आज पूरा देश देख रहा है कि पटरियाँ वही हैं, रेलकर्मी वही हैं मगर भारतीय रेल की तस्वीर नये नूर से खिल उठी है। लाखों रेलकर्मियों ने अपनी सूझबूझ, लगन एवं पक्के इरादे से इसे अंजाम दिया है। महोदय, अभी तक यह मान्यता रही है कि द्वितीय श्रेणी के यात्री किरायों में वृद्धि किये बिना रेलवे की वित्तीय स्थिति में सुधार नहीं लाया जा सकता है। लेकिन मेरी सोच इससे एकदम अलग है। मेरी नजर में सेवा की गुणवत्ता में सुधार, प्रति इकाई लागत में कमी एवं इसका लाभ ग्राहकों के साथ बाँटने से ही स्थिति में सुधार लाया जा सकता है। इसीलिए, पुरानी लीक पर चलने के बजाए हमने नये रास्ते पर कदम बढ़ाने का फैसला किया :

**हम भी दरिया हैं, अपना हुनर हमें मालूम है
जिस तरफ भी चल पड़ेंगे, रास्ता बन जाएगा.**

चालू वर्ष में निष्पादन

3. महोदय, मुझे सदन को यह जानकारी देते हुए गर्व हो रहा है कि वर्ष 2005-2006 के प्रथम 9 महीनों में रेलवे ने रिकार्ड तोड़ उपलब्धि हासिल की है। फ्रेट लोडिंग में 10 प्रतिशत एवं माल लदान से प्राप्त आय में 18 प्रतिशत से अधिक की वृद्धि हुई है। अभी तक प्राप्त रुझानों के मद्देनजर संशोधित अनुमानों में फ्रेट लोडिंग का लक्ष्य 635 मिलियन टन से बढ़ाकर

668 मिलियन टन एवं माल आमदनी का लक्ष्य 33 हजार 480 करोड़ रुपये से बढ़ाकर 36 हजार 490 करोड़ रुपये रखा गया है। इस प्रकार केवल दो वर्षों में रेलवे द्वारा 111 मिलियन टन की इन्क्रीमेन्टल फ्रेट लोडिंग की जाएगी जो नवम् पंचवर्षीय योजना की समस्त अवधि में की गई 83 मिलियन टन की इन्क्रीमेन्टल लोडिंग से 133 प्रतिशत अधिक है। दसवीं पंचवर्षीय योजना के लिए निर्धारित 624 मिलियन टन फ्रेट लोडिंग एवं 396 बिलियन टन किलोमीटर के लक्ष्य को एक वर्ष पूर्व ही प्राप्त कर लिया गया है। महोदय, मुझे आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास है कि हम दसवीं पंचवर्षीय योजना में माल व्यवसाय के लिए निर्धारित इन्क्रीमेन्टल लक्ष्य 63 बिलियन टन किलोमीटर के विरुद्ध 200 प्रतिशत से अधिक उपलब्धि हासिल करेंगे।

4. संशोधित अनुमानों के अनुसार यात्री आय, अन्य कोचिंग आय एवं विविध आय में क्रमशः 7 प्रतिशत, 19 प्रतिशत एवं 56 प्रतिशत की वृद्धि होने की संभावना है। संशोधित अनुमानों के अनुसार सकल यातायात आय 54 हजार 600 करोड़ रुपये होने की संभावना है जो गत वर्ष की अपेक्षा 16 प्रतिशत एवं बजट अनुमानों से 7 प्रतिशत अधिक है।

5. प्रमुख रूप से ईंधन की कीमतों में बजट उपरांत भारी वृद्धि के कारण परिचालन खर्च में 1 हजार 200 करोड़ रुपये की वृद्धि होने की संभावना है। वित्तीय लीज़ पर लिये गये रोलिंग स्टॉक के लीज़ प्रभार की राशि ब्याज एवं मूलधन अदायगी से संबंधित भागों को अलग किये बगैर परिचालन खर्च के रूप में दिखाई जाती रही है। जैसा कि मैंने पिछले बजट भाषण में उल्लेख किया था, अधिक पारदर्शिता लाने तथा लेखांकन प्रथा को बेहतर बनाते हुए लीज़ प्रभार की लेखांकन प्रक्रिया में आवश्यक परिवर्तन जरूरी अनुमोदन लेते हुए कर दिया गया है। लेखा पद्धति में किये गये उक्त परिवर्तनों के कारण परिचालन खर्च 1 हजार 616 करोड़ रुपये कम हो गया है। कुल मिलाकर संशोधित अनुमानों में साधारण संचालन व्यय 35 हजार 184 करोड़ रुपये रखा गया है जो बजट अनुमानों से 416 करोड़ रुपये कम है। लेखा पद्धति में किये गये उक्त परिवर्तनों के प्रभावस्वरूप ऑपरेटिंग रेशियो में भी लगभग 3 प्रतिशत का सुधार परिलक्षित हुआ है।

6. चालू वर्ष के संशोधित अनुमानों के अनुसार भारतीय रेल के लाभांश पूर्व आंतरिक संसाधन 12 हजार 966 करोड़ रुपये के ऐतिहासिक स्तर पर पहुँच जाएंगे। ऊपर बताये गये लेखांकन संबंधी परिवर्तन के असर को हटाने के बाद भी यह राशि 11 हजार 350 करोड़ रुपये होगी। फंड बैलेंस बढ़कर 11 हजार 280 करोड़ रुपये का एक नया कीर्तिमान स्थापित करेंगे एवं ऑपरेटिंग रेशियो सुधरकर 83.7 प्रतिशत होने की संभावना है।

तकनीकी उन्नयन एवं आधुनिकीकरण

7. रेलवे वर्किंग के प्रत्येक क्षेत्र में तकनीकी संवर्द्धन को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाएगी ताकि सेवाओं की विश्वसनीयता में सुधार लाकर ग्राहकों का विश्वास जीता जा सके एवं परिचालन खर्च एवं रख-रखाव की लागत में कमी लाई जा सके।

8. वैगन रेलवे का कमाऊ घोड़ा है। 90 के दशक में रेलवे ने इंजन एवं पैसेंजर कोच की तकनीक का तो आधुनिकीकरण किया लेकिन मालडिब्बे अभी भी 80 के दशक की तकनीक वाले चल रहे हैं। हमारे कवर्ड एवं ओपन वैगनों में कुछ भारी वस्तुओं को छोड़कर अन्य वस्तुओं को 64 टन से अधिक लोड करना संभव नहीं है। आरडीएसओ में ऊँची वॉल्यूम क्षमता वाले वैगनों के नए डिजाइन तैयार किए जा रहे हैं। इन नए वैगनों में कोयला जैसी वस्तुएं भी 70 टन तक लोड की जा सकेंगी। आगामी वर्ष में इन वैगनों के प्रोटोटाइप बनाकर ट्रायल पूरे कर लिए जाएंगे और 2007-2008 से नए डिजाइन वाले वैगनों का नियमित उत्पादन शुरू हो जाएगा जिनका पे-लोड टेयर-वेट रेशियो तीन-एक से भी बेहतर होगा। पे-लोड टेयर-वेट रेशियो में सुधार लाने के लिए एल्युमिनियम एवं स्टेनलेस स्टील के वैगन का निर्माण कार्य भी वर्ष 2006-2007 में प्रारंभ करने के हर संभव प्रयास किये जाएंगे।

9. महोदय, यह एक महत्वपूर्ण उपलब्धि है लेकिन इतना ही काफी नहीं है। हमें भविष्य में 25 टन एक्सल लोड के ऐसे वैगन तैयार करने हैं जिनमें 80 टन तक माल लोड किया जा सके और जिनका पे-लोड टेयर वेट रेशियो लगभग चार-एक हो। हमें मोटरवाहन, पेट्रोकेमिकल आदि वस्तुओं के परिवहन में रेलवे की हिस्सेदारी बढ़ाने के लिए स्पेशल वैगन तैयार करने होंगे। वर्तमान में यह तकनीक देश में उपलब्ध नहीं है। अतः हमें नई तकनीक के वैगन विकसित करने के लिए ट्रांसफर ऑफ टेक्नोलॉजी को बढ़ावा देना होगा जिसके लिए रेलवे नीतिगत ढांचा तैयार करेगी।

आधुनिक सिगनलिंग एवं दूरसंचार तकनीकों का उपयोग

10. विश्व की विकसित रेलों पर आधुनिक सिगनलिंग एवं दूरसंचार तकनीकों का उपयोग संरक्षा बढ़ाने, रेलगाड़ियों के परिचालन को सुव्यवस्थित करने एवं लाइनों की क्षमता बढ़ाने के लिए व्यापक रूप से किया जा रहा है। ऐसी तकनीकों का उपयोग लाभप्रद होता है। अतः हमने मुख्य मार्गों पर संरक्षा एवं लाइन क्षमता का विकास करने के लिए आधुनिक सिगनलिंग एवं दूरसंचार विकल्पों का गहन अध्ययन करने के लिए एक बहुविभागीय कार्यदल का गठन करने का निर्णय लिया है। यह दल तीन माह के अंदर अपनी रिपोर्ट देगा जिसकी समीक्षा के बाद इन तकनीकों का व्यापक उपयोग सुनिश्चित करने के लिए नीति बनाई जाएगी।

रेल सेवाओं के सुधार में आई.टी. का उपयोग

11. माल-परिवहन परिचालन सूचना-प्रणाली से माल परिवहन की ऑपरेटिंग कार्यकुशलता में उल्लेखनीय सुधार हुआ है। इस योजना के प्रथम चरण में रेक मैनेजमेंट सिस्टम सभी प्रमुख स्थानों पर लागू हो चुका है। दूसरे चरण में आगामी वर्ष के अंत तक टर्मिनल मैनेजमेंट सिस्टम सभी प्रमुख स्थानों पर लागू हो जाएगा। इसके अतिरिक्त कंट्रोल

चार्टिंग, क्रू-मैनेजमेंट एवं कोचिंग परिचालन सूचना प्रणाली पर भी तेजी से काम चल रहा है। अगले वर्ष कंट्रोल चार्टिंग सिस्टम सभी डिवीजनों में लागू करने का हर संभव प्रयास किया जायेगा। कंट्रोल ऑफिस के पूर्ण कंप्यूटरीकरण, कोचिंग परिचालन सूचना प्रणाली में प्रगति और इन दोनों प्रणालियों को राष्ट्रीय ट्रेन पूछताछ प्रणाली से जोड़ने का सीधा लाभ यात्रियों और अन्य रेल उपयोगकर्ताओं को होगा।

12. रेलवे प्रतिदिन 2 हजार 500 से अधिक साधारण पैसेंजर गाड़ियाँ चलाती है। स्पीड एवं लाइन क्षमता के दृष्टिकोण से मेमू एवं डेमू गाड़ियाँ कुछ परिस्थितियों में ज्यादा उपयुक्त होती हैं। अतः हमने निर्णय लिया है कि हम भविष्य में मेमू एवं डेमू गाड़ियों की संख्या बढ़ाएंगे। इससे न केवल लाइन क्षमता में वृद्धि होगी बल्कि यात्रा समय में भी कमी होगी।

पब्लिक पार्टनरशिप एवं पब्लिक-प्राइवेट पार्टनरशिप योजनाएं

13. आज जब भारतीय रेल माल एवं यात्री यातायात के क्षेत्र में ऐतिहासिक उपलब्धियाँ हासिल कर रही है, हम संसाधनों की कमी को रेल नेटवर्क के विस्तार में आड़े नहीं आने देंगे। रेल नेटवर्क के विस्तार एवं विकास तथा रेल सेवाओं में उल्लेखनीय सुधार लाने के लिए हम पब्लिक पार्टनरशिप एवं पब्लिक-प्राइवेट पार्टनरशिप योजनाओं को बढ़ावा देंगे। इसी कड़ी में पब्लिक-प्राइवेट पार्टनरशिप नीति को और सुलभ बनाकर निवेशकर्ताओं को एक पारदर्शी नीति के तहत भेद-भाव रहित वातावरण उपलब्ध कराया जाएगा। यही समय की माँग है :-

**एक कदम हम बढ़ें, एक कदम तुम
आओ मिलकर नाप दें, फ़ासले चाँद तक.**

14. हम राज्य सरकारों, स्थानीय निकायों, बन्दरगाहों एवं प्राइवेट सेक्टर को रेल परियोजनाओं में निवेश करने के लिए आमंत्रित करते हैं। रेल मंत्रालय पब्लिक पार्टनरशिप एवं पब्लिक-प्राइवेट पार्टनरशिप के अनेक मॉडल उपलब्ध करायेंगा। अभी तक एमओयू के आधार पर एसपीवी द्वारा ऐसी योजनाओं का क्रियान्वयन किया जा रहा है। अब इस नीति के अंतर्गत उपयुक्त रेल परियोजनाओं को खुली निविदा के माध्यम से भी अवार्ड किया जाएगा ताकि पूरी प्रक्रिया को प्रतियोगी एवं पारदर्शी बनाते हुए सभी पार्टियों को भेद-भाव रहित वातावरण उपलब्ध कराया जा सके। अलाभप्रद योजनाओं के लिए यथोचित गैप फंडिंग की व्यवस्था कर ऐसी भागीदारियों को प्रोत्साहित करने का निर्णय भी लिया गया है। वर्तमान में कई हजार करोड़ रुपये के निवेश वाली भागीदारी योजनाएं क्रियान्वित की जा रही हैं। हम इस भागीदारी के आकार एवं स्वरूप को कई गुना बढ़ाकर रेल नेटवर्क के विस्तार एवं विकास के कार्य को गति देना चाहते हैं।

15. हम कई राज्य सरकारों के साथ मिलकर 500 आरओबी का निर्माण लागत में भागीदारी के आधार पर कर रहे हैं। महोदय, मैं सदन के माध्यम से सभी राज्य सरकारों एवं स्थानीय निकायों से अनुरोध करना चाहता हूँ कि आरओबी निर्माण के कार्य में आगे आएं। मैं सदन को आश्वस्त करना चाहता हूँ कि रेलवे एक हजार आरओबी के निर्माण कार्य में लगने वाली 15 हजार करोड़ रुपये की राशि में से अपने हिस्से की सात हजार पाँच सौ करोड़ रुपये की राशि उपलब्ध कराने में पीछे नहीं हटेगी। राज्य सरकारों द्वारा अपने हिस्से की राशि उपलब्ध कराने की सहमति के साथ आरओबी निर्माण के जितने भी नियमानुकूल प्रस्ताव प्राप्त होंगे उन्हें अविलंब स्वीकृत किया जाएगा।

16. निजी पार्टियों को कंटेनर ट्रेन चलाने की अनुमति देने संबंधी हमारी नीति को व्यापक समर्थन मिला है। 14 आवेदनकर्ताओं ने 540 करोड़ रुपये रजिस्ट्रेशन फीस के रूप में जमा किये हैं। सभी योग्य आवेदनकर्ताओं को 31 मार्च से पूर्व कंटेनर ट्रेन चलाने की अनुमति दे दी जाएगी एवं मॉडल कन्शेसन एग्रीमेंट भी चालू वर्ष के अंत तक तैयार कर लिया जाएगा। मैं सदन के माध्यम से सभी स्टैक होल्डर्स को आश्वस्त करना चाहूँगा कि उन्हें भेद-भाव रहित वातावरण उपलब्ध कराया जाएगा।

17. महोदय, मुझे सदन को यह जानकारी देते हुए खुशी हो रही है कि भारतीय उपमहाद्वीप में पहली बार डबल स्टैक कंटेनर ट्रेन का शुभारंभ मार्च के प्रथम सप्ताह में कर दिया जाएगा। इससे रेल द्वारा कंटेनर परिवहन और किफ़ायती एवं प्रतियोगी बन सकेगा।

18. नई कंटेनर नीति की सफलता एवं नॉन-बल्क माल व्यवसाय में रेलवे की हिस्सेदारी बढ़ाने के लिए रेल से जुड़े कंटेनर डिपो एवं समेकित लॉजिस्टिक्स पार्क बनाने होंगे। रेलवे के अनेक मालगोदारमों में काफी जमीन उपलब्ध है जिसका उपयोग उक्त कार्यों के लिए किया जा सकता है। इस संबंध में हम शीघ्र ही एक पारदर्शी नीति बनाकर सार्वजनिक-निजी भागीदारी योजना के तहत इनके निर्माण को प्रोत्साहित करेंगे। इस नीति से हम कंटेनर डिपो एवं कंटेनर वैगन में अच्छा निवेश प्राप्त करने में सफल हो सकेंगे।

19. गत वर्ष मैंने नई वैगन निवेश योजना शुरू की थी। यह योजना ग्राहकों के बीच लोकप्रिय हुई है और अभी तक 250 करोड़ रुपए के निवेश पर 25 रैक निर्माण के प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं।

20. वस्तु विशेष यथा मोटरवाहन आदि के परिवहन के लिए स्पेशल वैगन की जरूरत होती है जो अभी इस योजना में शामिल नहीं हैं। नये कंटेनर ट्रेन ऑपरेटर्स को भी कंटेनर फ्लैट वैगन की बड़ी संख्या में जरूरत होगी। वर्तमान नीति के अनुसार ग्राहक वैगन की सीधी खरीद कर ही वैगन निवेश योजना एवं नई कंटेनर नीति का लाभ उठा सकते हैं, जबकि परिवहन के अन्य क्षेत्रों में ट्रक, वायुयान इत्यादि लीज़ पर लेकर चलाने का प्रचलन है। अतः हमें एक मजबूत वैगन लीज़िंग मार्केट विकसित करना होगा जिसके लिए हम अनुकूल नीतिगत पहल करेंगे।

माल व्यवसाय में रिकार्ड तोड़ निष्पादन

21. हम चालू वर्ष में 11 प्रतिशत की ऐतिहासिक वृद्धि दर्ज करते हुए 668 मिलियन टन की लोडिंग करने का एक नया कीर्तिमान बनाने की ओर तेजी से अग्रसर हो रहे हैं। यह लगातार दूसरा साल है जब हमने अर्थव्यवस्था की प्रगति दर से अधिक वृद्धि दर्ज कर माल लदान के बाजार में अपनी हिस्सेदारी बढ़ाई है। यह रिकार्ड तोड़ उपलब्धि पिछले दो वर्षों में वैगन टन राउंड टाइम घटाकर एवं प्रति वैगन चार से आठ टन लोड बढ़ाकर प्राप्त की गई है। इससे हमारी माल लदान क्षमता में सौ मिलियन टन एवं आय में पाँच हजार करोड़ रुपये से अधिक की वृद्धि हुई है। यही हमारे वित्तीय कायाकल्प की नींव का पत्थर है।

22. वैगन की लदान क्षमता में मात्र एक टन की वृद्धि करने से हमारी वार्षिक लदान क्षमता में एक करोड़ टन की वृद्धि होती है। पिछले दो वर्षों में हमने प्रमुख वैगनों की लदान क्षमता में 4 टन प्रति वैगन की वृद्धि कर रेलवे की वार्षिक लदान क्षमता में 4 करोड़ टन की वृद्धि की है। इतना ही नहीं हमने चुनिंदा मार्गों पर 23 टन एक्सल लोड की बॉक्सन मालगाड़ियां चलाना शुरू कर हैवी एक्सल लोड की मालगाड़ियां चलाने वाले चंद देशों की श्रेणी में अपनी उपस्थिति दर्ज कराई है। इस ऐतिहासिक उपलब्धि के लिए मैं समस्त रेल परिवार विशेषकर सिविल और मैकेनिकल इंजीनियरों को हार्दिक बधाई देता हूँ। महोदय, इन ऐतिहासिक नीतिगत निर्णयों से हमारी माल परिवहन की प्रति इकाई लागत चालू वर्ष में न केवल स्थिर मूल्यों पर अपितु वर्तमान दरों पर भी वर्ष 2001 की तुलना में कम हो गई है। डीजल के दामों में भारी वृद्धि एवं वेतन और पेंशन मद में पड़े हजारों करोड़ रुपये के अतिरिक्त भार के बावजूद हमने प्रति इकाई लागत घटाने की ऐतिहासिक उपलब्धि हासिल की है। प्रतियोगी वातावरण में घटी हुई प्रति इकाई लागत का लाभ ग्राहकों के साथ बाँटकर ही सफल हुआ जा सकता है। यही हमने किया है।

23. मुझे सदन को यह जानकारी देते हुए हर्ष हो रहा है कि हमने एक पायलट प्रोजेक्ट के रूप में आगामी वर्ष में भारतीय उपमहाद्वीप में पहली बार दो मार्गों पर 25 टन एक्सल लोड की मालगाड़ियां चलाने का निर्णय लिया है। इन मार्गों के नाम दिल्ली-राजहरा से भिलाई एवं दरिंतारी से बांसपानी हैं जो कि मुख्य रूप से गैर-यात्री मार्ग हैं। आगामी वर्ष में स्थिति का आकलन कर चरणबद्ध तरीके से 23 एवं 22.3 टन एक्सल लोड की गाड़ियाँ माल परिवहन की दृष्टि से महत्वपूर्ण अन्य मार्गों पर भी चलाई जाएंगी। साथ ही अगले पाँच वर्षों में नये फ्रेट कॉरिडोर के फीडर रूट्स को सुदृढ़ कर 25 टन एक्सल लोड के उपयुक्त बनाया जाएगा।

24. गत वर्ष हमने मालगाड़ियों की जांच पद्धति में जो बदलाव किया था, उसके अच्छे परिणाम सामने आए हैं। इस कार्य को आगे बढ़ाते हुए हमने कुछ चुनिंदा क्लोज सर्किट रेक में ब्रेक पावर सर्टिफिकेट की वैधता 6 हजार से 7 हजार 500 किलोमीटर कर दी है। रेलवे फ्रेट की औसत लीड बढ़ाने के उद्देश्य से यातायात वरीयता अनुसूची में संशोधन कर यह व्यवस्था की गई है कि उसी श्रेणी के ऐसे माल को प्राथमिकता दी जायेगी जो 800 किलोमीटर से अधिक दूरी के लिए बुक किया जाए।

25. वैगन टर्न राउंड टाइम घटाने के लिए टर्मिनलों के विकास एवं ट्रेफिक फैसिलिटी कार्यों को सर्वोच्च प्राथमिकता के आधार पर क्रियान्वित किया गया है। प्रमुख साइडिंग एवं गुड्स टर्मिनलों को फुल रेक एवं दिन-रात लोडिंग वाले टर्मिनल में परिवर्तित करने का प्रयास जारी है। इसके अतिरिक्त वैगन रख-रखाव एवं फ्रेट ट्रेन परीक्षण प्रणाली तथा गाड़ियों के लोकोमोटिव एवं क्रू लिकों का भी युक्तिकरण किया गया है। वस्तुतः रेलवे के सभी विभागों ने कंधे से कंधा मिलाकर, आपसी तालमेल एवं बेहतर टीमवर्क का परिचय देकर ही इस ऐतिहासिक उपलब्धि को अंजाम दिया है।

26. अगले वर्ष में डबल डिजिट ग्रोथ बनाये रखने के लिए हम इन उपायों को और सुदृढ़ करेंगे। वैगन टर्न राउंड टाइम में कमी के क्रम को बनाये रखने के लिए टर्मिनल इम्प्रूवमेंट तथा ट्रेफिक फैसिलिटी कार्यों के लिए धनराशि की कमी नहीं होने दी जाएगी। माल परिवहन में सूचना तकनीक का मैनेजमेंट टूल के रूप में व्यापक उपयोग किया जाएगा जिससे रेकों की चुस्त निगरानी एवं पाइप लाइन मैनेजमेंट तथा टर्मिनल मैनेजमेंट सिस्टम को बेहतर बनाने में मदद मिलेगी।

27. माल यातायात की बढ़ती हुई माँग को पूरा करने के लिए आगामी वर्ष में वैगनों के निर्माण में 25 प्रतिशत की वृद्धि की जाएगी। इसके अतिरिक्त वैगन निवेश योजना एवं नए कंटेनर ट्रेन ऑपरेटर्स द्वारा भी हजारों नये वैगनों का निर्माण कराकर रेल परिवहन के लिए उपलब्ध कराने की संभावना है। ऐसी संभावना है कि वर्ष 2006-2007 में अभी तक की सबसे बड़ी संख्या में वैगनों का निर्माण का नया कीर्तिमान स्थापित होगा। जिस गति से हमारा माल परिवहन बढ़ रहा है उसे ध्यान में रखते हुए वैगनों की उत्पादन क्षमता का भी निकट भविष्य में विस्तार करना जरूरी होगा। इसी प्रकार विद्युत चालित इंजन के उत्पादन में 17 प्रतिशत एवं डीजल इंजन उत्पादन में 5 प्रतिशत की वृद्धि करने का प्रस्ताव है। लाइन क्षमता का ऑप्टिमम उपयोग करने के लिए हाई पावर रेलइंजनों का उत्पादन भी बढ़ाया जा रहा है।

यात्री व्यवसाय के घाटे में कमी

28. महोदय, हमने 'व्यापार बढ़ाओ, लागत घटाओ' की रणनीति अपनाकर माल व्यवसाय से प्राप्त होने वाले मुनाफे को बढ़ाया है। यही रणनीति अपनाकर हमने यात्री व्यवसाय में होने वाले नुकसान को कम करने का निश्चय किया है। हमने यात्री गाड़ियों के कोचों की संख्या एवं ऑक्यूपेन्सी बढ़ाकर, यात्रा समय में कटौती कर तथा कैटरिंग और पार्सल व्यवसाय में हो रहे घाटे को कम कर कोचिंग सेवाओं पर हो रहे घाटे को आगामी वर्ष में लगभग 1 हजार करोड़ रुपये एवं अगले तीन वर्षों में 50 प्रतिशत कम करने का निश्चय किया है।

29. लोकप्रिय यात्री गाड़ियों की स्पीड बढ़ाने एवं यात्रा समय घटाने की माँग माननीय सदस्य बराबर करते रहे हैं। महोदय, ब्रैडशॉ कंपनी द्वारा वर्ष 1866 में पहला ऑल इंडिया रेलवे टाइम-टेबल प्रकाशित किया गया था। यात्री गाड़ियों की स्पीड बढ़ाने में आधुनिक तकनीक के रोलिंग स्टॉक, सिगनल एवं ट्रैक संरचना के पूरे फायदे का टाइम टेबल में अभी तक समावेश नहीं हुआ है। अतः हमने चालू वर्ष के दौरान आल इंडिया टाइम-टेबल को नए सिरे से अर्थात् जीरो बेस से तैयार करने का निर्णय लिया था। यह कार्य उच्च प्राथमिकता के आधार पर चल रहा है एवं इसके लिए आवश्यकता अनुसार कम्प्यूटराइज्ड सिमुलेशन तकनीक का उपयोग भी किया जाएगा। अभी तक की गई समीक्षा के फलस्वरूप 200 से अधिक मेल एवं एक्सप्रेस गाड़ियों की स्पीड बढ़ाकर उन्हें सुपर फास्ट ट्रेन बनाया जा रहा है। जीरो बेस पर नया टाइम-टेबल तैयार होने के उपरांत अधिकांश शताब्दी, राजधानी एवं अन्य मेल-एक्सप्रेस गाड़ियों के यात्रा समय में कमी एवं कुछ गाड़ियों के यात्रा समय में 4 घंटे तक की कमी होने की संभावना है।

30. महोदय, नई दिल्ली-हावड़ा राजधानी एक्सप्रेस के यात्रा समय को भी दो चरणों में एक-एक घंटे घटाने का प्रयास किया जा रहा है ताकि हावड़ा राजधानी एक्सप्रेस ऑफिस टाइम के बाद प्रस्थान कर ऑफिस टाइम से पहले हावड़ा पहुँच सके। यह प्रयास नई दिल्ली-पटना सहित सभी राजधानी एक्सप्रेस के यात्रा समय घटाने के लिए भी किया जा रहा है।

31. गाड़ियों की स्पीड बढ़ने और रेक लिंक के बेहतर इस्तेमाल से बचे हुए सवारी डिब्बों का उपयोग लोकप्रिय यात्री गाड़ियों में डिब्बों की संख्या बढ़ाने में किया जा रहा है। करीब 190 लोकप्रिय यात्री गाड़ियों में कोचों की संख्या बढ़ाकर 23-24 तक की जा रही है। इन गाड़ियों में 500 से अधिक अतिरिक्त कोच लगने से वेटलिस्टेड यात्रियों को कन्फर्म टिकट मिल सकेगी और रेलवे को सालाना 200 करोड़ रुपए से अधिक की आय होगी।

32. लंबी यात्री गाड़ियाँ चलाने से हमारी ट्रेन किलोमीटर की प्रति इकाई लागत में कमी और प्रति ट्रेन किलोमीटर आय में वृद्धि होती है। अतः 23-24 कोच की लंबी गाड़ियाँ चलाने के लिए दो सौ स्टेशनों के प्लेटफार्मों की लंबाई बढ़ाने के लिए 60 करोड़ रुपए की कार्य योजना को स्वीकृति दी गई है। इसके अतिरिक्त लगभग 250 और स्टेशनों के प्लेटफार्मों की लंबाई को भी बढ़ाया जाएगा। इन कार्यों के लिए पैसे की कमी नहीं होने दी जाएगी और आगामी वर्ष के दौरान ऐसी गाड़ियाँ चलाने के लिए सभी आवश्यक सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएंगी।

33. एसी क्लासेस के लोड फैक्टर में सुधार लाने के लिए हमने बिना किसी अतिरिक्त लागत के निम्न श्रेणी के यात्री को उच्च श्रेणी में अपग्रेड करने की पायलट योजना 26 जनवरी से शुरू की थी। आज से यह सुविधा सभी राजधानी एवं मेल-एक्सप्रेस ट्रेनों में उपलब्ध हो गई है। इस योजना से भारतीय रेल एवं यात्री दोनों को ही एक साथ लाभ होगा:-

**हम न हारें पर वो जीतें, ऐसा है प्रयास
मुसाफ़िर हो रेल का राजा, हम सबकी ये आस.**

कैटरिंग एवं पार्सल व्यवसाय के घाटे में कमी

34. हम देशवासियों को सस्ती यात्रा जरूर कराते हैं लेकिन उन्हें मुफ्त में नहीं खिलाते और न ही उनका पार्सल सस्ती दरों पर बुक करते हैं। फिर भी रेलवे को इन पर एक हजार करोड़ रुपये से अधिक का घाटा हो रहा है।

35. पैंट्री कार और बड़े स्टेशनों की कैटरिंग इकाइयों को खुली निविदा के माध्यम से लीज पर देने की नीति के अच्छे परिणाम सामने आये हैं और पैंट्री कार से प्राप्त होने वाली लाइसेंस फीस में कई गुना वृद्धि हुई है। चालू वर्ष की तरह आगामी वर्ष में भी पैंट्री कार एवं बड़े स्टेशनों पर अवस्थित कैटरिंग इकाइयों के लाइसेंस खुली निविदा के माध्यम से देने के कार्य को आगे बढ़ाया जाएगा।

36. नियमित भोजन के अलावा खान-पान की आधुनिक कैटरिंग सुविधाएं स्टेशनों एवं गाड़ियों पर उपलब्ध कराई जाएंगी। प्रमुख स्टेशनों पर फूड प्लाजा, फूड कोर्ट, शीतल पेयजल तथा ठंडे एवं गर्म पेय पदार्थों की व्यवस्था आटोमेटिक वेंडिंग मशीन लगाकर की जाएगी। इससे कैटरिंग सुविधाओं में सुधार होने के साथ-साथ रेलवे को हो रहे घाटे में भी कमी होगी।

37. यात्री गाड़ियों की पार्सल क्षमता का 25 प्रतिशत से भी कम उपयोग होने के कारण पार्सल व्यवसाय में घाटा हो रहा है। हमने चालू वर्ष में क्षमता का उपयोग बढ़ाकर पार्सल आय में 30 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज कर इस घाटे को कम किया है। पार्सल वैन की लीजिंग को बढ़ावा देने के उद्देश्य से हमने लीजिंग नीति को और उदार बनाया है। पार्सल क्षमता के उपयोग को बढ़ाने के लिए खुली निविदा के लिए न्यूनतम रिजर्व प्राइस पहली बार पार्सल दरों पर, दूसरी बार दरों के 50 प्रतिशत और अंतिम बार 25 प्रतिशत के बराबर निर्धारित किया जाएगा। अब लीज होल्डर ऐसे सभी स्टेशनों पर पार्सल की लोडिंग-अनलोडिंग कर सकेंगे जहां पर गाड़ी 5 मिनट से अधिक ठहरती है एवं गाड़ी में लोड किये जाने वाले सामान का मैनीफेस्ट स्वयं तैयार कर सकेंगे। पार्सल गाड़ियों में चोरी की घटनाओं को रोकने के लिए लोकप्रिय गाड़ियों के ब्रेक वैन को स्टील की दीवार से लैस किया जायेगा। सहायक गार्ड डिब्बे की लीज कोरियर कंपनी के अलावा ब्रेक वैन एवं पार्सल वैन के लीज होल्डर्स को भी दी जा सकेगी। ब्रेक वैन में लगेज बुक करने की 150 किलोग्राम की अधिकतम सीमा को समाप्त कर दिया गया है।

38. सामान्यतः साधारण यात्री गाड़ियों में आगे एवं पीछे चार-चार टन के दो ब्रेक वैन लगते हैं। कई गाड़ियों में माँग नहीं होने के कारण ब्रेक वैन खाली चलती है। ऐसे ब्रेक वैन के लगेज वाले हिस्से को द्वितीय श्रेणी के डिब्बे में बदल दिया जाएगा। इससे अगले 2 वर्षों में लगभग 300 साधारण श्रेणी सवारी डिब्बों की बचत होगी और पार्सल घाटे में कमी होगी।

मुस्कान के साथ यात्री सेवा का वर्ष: 2006

39. महोदय, वर्ष 2006 को हमने मुस्कान के साथ यात्री सेवा वर्ष के रूप में मनाने का निर्णय लिया है।

**मन में भाव सेवा का, होठों पर मुस्कान,
बेहतर सेवा वाजिब दाम, रेल की होगी यही पहचान.**

टिकट काउंटर की लंबी लाइन को छोटा करने की नीति

40. प्रतिदिन दस हजार से अधिक आई-टिकट एवं ई-टिकट इंटरनेट के माध्यम से निर्गत किये जा रहे हैं। आज से ई-टिकट की सुविधा सभी मेल एवं एक्सप्रेस गाड़ियों में उपलब्ध हो गई है। ई-टिकट पर लिये जाने वाले शुल्क में उच्च श्रेणी के लिए प्रति टिकट 20 रुपये एवं स्लीपर क्लास के लिए प्रति टिकट 15 रुपए की कमी की गई है। अब यात्री आई-टिकट एवं ई-टिकट रेल ट्रेवल सर्विस एजेंट के माध्यम से भी खरीद सकते हैं। इस सुविधा के विस्तार से पीआरएस काउंटर्स पर लगने वाली लंबी कतारों को छोटा करने में मदद मिलेगी।

41. अभी 1290 स्थानों पर पीआरएस और 380 यूटीएस कार्य कर रहे हैं। चालू वर्ष के अंत तक कुल 1310 पीआरएस एवं 425 यूटीएस केन्द्र कार्यरत हो जाएंगे। आगामी वर्ष में सभी ए, बी, सी तथा डी कोटि के स्टेशनों और ई-कोटि के कुछ प्रमुख स्टेशनों पर 800 नए यूटीएस खोलने का प्रस्ताव है। पश्चिम और मध्य रेल के मुंबई महानगर के उपनगरीय खंडों में दौ सौ आटोमेटिक टिकट वेंडिंग मशीनें स्थापित करने की पायलट योजना शुरू की जाएगी। इन मशीनों को यूटीएस प्रणाली से जोड़ा जाएगा और इनसे स्मार्ट कार्ड के माध्यम से स्वतः टिकट निर्गत हो सकेंगे।

42. अनारक्षित टिकट सुलभता से उपलब्ध कराने के लिए हमने जनसाधारण टिकट बुकिंग योजना बनाई है। इस योजना के तहत बेरोजगार युवकों को प्री-पेड यूटीएस काउंटर उपलब्ध कराये जाएंगे। इसके अतिरिक्त ग्रामीण टिकट बुकिंग सेवा के तहत छोटे रोड साइड स्टेशनों पर बेरोजगार ग्रामीण युवकों को टिकट बेचने की एजेंसी दी जाएगी। ये दोनों योजनाएं पायलट बेसिस पर चुनिंदा स्टेशनों पर लागू की जाएंगी।

यात्री सुविधाओं को बेहतर बनाना

43. यात्री सुविधाओं को आधुनिक बनाने के लिए हमने ए और बी श्रेणी के सभी स्टेशनों को मॉडल स्टेशन बनाने का निर्णय लिया है। स्टेशन भवन को सुन्दर, सुविधाजनक एवं आधुनिक बनाने के उद्देश्य से हर डिवीजन में आर्किटेक्ट की मदद ली जाएगी। मैं सदन को आश्वस्त करना चाहूंगा कि यात्री सुविधा के कार्यों के लिए धनराशि की कमी नहीं होने दी जाएगी एवं अगले दो वर्षों में सभी प्रमुख स्टेशनों के गेट-अप एवं उपलब्ध सुविधाओं में जनता फर्क महसूस करेगी।

44. भारतीय रेल से प्रति दिन एक करोड़ साठ लाख यात्री यात्रा करते हैं। हमारे स्टेशनों पर विज्ञापन, कैटरिंग, पार्किंग, बैंकिंग इत्यादि से गैर परंपरागत स्रोतों से आमदनी बढ़ने के साथ-साथ स्टेशनों को अल्ट्रा मॉडर्न बनाने की असीम संभावनाएं मौजूद हैं। इनका पूरा दोहन करने के उद्देश्य से हम प्रमुख स्टेशनों पर एटीएम, साइबर कैफे जैसी विभिन्न आधुनिक सुविधाएं उपलब्ध कराने के काम को और तेजी से लागू करेंगे।

45. हमने नई व्यावसायिक विज्ञापन नीति तैयार की है जिसके अंतर्गत खुली निविदा से पूरे डिजीजन के लिए लीज़ एक ही एजेंसी को दी जाएगी। प्रारंभ में इसे पायलट बेसिस पर कुछ ही डिजीजनों में लागू किया जाएगा। रिटायरिंग रूम, वेटिंग हाल, स्टेशन भवन, शौचालय इत्यादि को सार्वजनिक-निजी भागीदारी योजना के अंतर्गत अपग्रेड करने की पायलट योजना कुछ स्टेशनों पर क्रियान्वित की जा रही है। इस काम को और आगे बढ़ाया जाएगा।

यात्री गाड़ियों में आधुनिक सुविधाएं

46. नई तकनीक से बने एलएचबी डिजाइन के यात्री डिब्बे अभी तक केवल लखनऊ-नई दिल्ली शताब्दी एक्सप्रेस तथा मुंबई-नई दिल्ली राजधानी एवं अगस्त क्रांति एक्सप्रेस में ही उपलब्ध थे। आगामी वर्ष में पटना एवं सियालदह राजधानी सहित कुछ अन्य राजधानी तथा शताब्दी ट्रेनों में इन आधुनिक डिब्बों को चलाया जाएगा।

47. आगामी वर्ष में चार लोकप्रिय गाड़ियों के डिब्बों में विश्वस्तर की सुविधा एवं अन्तर्सज्जा उपलब्ध कराई जाएगी। ये चार गाड़ियाँ हैं- हजरत निजामुद्दीन-ग्वालियर ताज एक्सप्रेस, नई दिल्ली-पटना सम्पूर्ण क्रांति एक्सप्रेस, चेन्नै-बेंगलोर वृंदावन एक्सप्रेस एवं नई दिल्ली-बरौनी वैशाली एक्सप्रेस। आधुनिक तकनीक एवं साज-सज्जा के इन डिब्बों में यात्रियों को सुखद अनुभूति होगी।

48. सवारी डिब्बों में पुनर्निर्माण के दौरान आरामदायक सीटें, सार्वजनिक सूचना प्रणाली, बेहतर लाइटिंग इत्यादि की सुविधा दी जाएगी। डिब्बों के फर्श, अंदर की दीवारों और छतों में बेहतर सामग्रियों का उपयोग कर डिब्बों के भीतरी हिस्से को अधिक सुंदर बनाया जाएगा।

49. मेल एवं एक्सप्रेस गाड़ियों में सभी प्रकार की यात्री सुविधाएं उपलब्ध कराने की जिम्मेदारी कैटरिंग निगम को सौंपी गई है। निगम द्वारा कैटरिंग, बेडरोल, ट्रेन एवं टायलट की साफ-सफाई सहित सभी प्रकार की सेवाएं प्रदान करने के लिए खुली निविदा द्वारा लाइसेंस दिये जाएंगे। उपर्युक्त सेवाएं ऐसी मेल एवं एक्सप्रेस गाड़ियों में भी उपलब्ध कराई जाएंगी जिनमें पेंट्री कार नहीं चलती है। यात्रियों से प्राप्त फीडबैक फॉर्म की कम्प्यूटरीकृत व्यवस्था द्वारा मॉनिटरिंग की जाएगी एवं यात्रियों के सुझावों के अनुरूप सेवाओं में सुधार लाने के हर संभव प्रयास किये जाएंगे। ये सभी कार्य पायलट बेसिस पर कुछ गाड़ियों में शुरू किये जाएंगे और सफल होने पर इन सेवाओं का विस्तार अन्य गाड़ियों में भी किया जाएगा।

रेल संरक्षा

50. महोदय, मुझे सदन को यह जानकारी देते हुए हर्ष हो रहा है कि गतायु ट्रैक, पुल एवं ए, बी एवं सी रूट पर अवस्थित सभी स्टेशनों के ट्रैक सरकिटिंग का कार्य मार्च 2007 तक पूरा कर लिया जाएगा। रेल संरक्षा के ये कार्य पूरे हो जाने के बाद स्वर्णिम चतुर्भुज एवं उसके विकर्ण मार्गों पर हल्की रेल को भारी रेल से बदल दिया जाएगा और सभी ए एवं सी रूट पर मल्टी ऑसपेक्ट कलर लाइट का कार्य पूर्ण कर लिया जाएगा। विशेष रेल संरक्षा निधि के बचे हुए कार्यों को मार्च 2008 तक पूरा कर लिया जाएगा। महोदय, इससे भी अधिक खुशी की बात यह है कि वे परिसंपत्तियाँ जो वर्ष 2001 के बाद ओवरएज हो रही हैं उनका रिनीवल कार्य संबंधित वर्ष में ही स्वीकृत कर निष्पादित किया जा रहा है और इस प्रकार अब वर्ष 2004 तक के बकाया रिनीवल कार्यों को स्वीकृति दी जा चुकी है। रेल संरक्षा के उक्त कार्य पूरा होने से रेल दुर्घटनाओं में उल्लेखनीय कमी आई है और वर्ष 2001 की तुलना में परिणामी दुर्घटनाओं की संख्या 473 से गिरकर 234 रह गई है। महोदय, हम डीआरएफ में पर्याप्त धनराशि की व्यवस्था कर रहे हैं और मुझे विश्वास है कि अब रेलवे को अपने रेल संरक्षा कार्यों के लिए धन की कमी नहीं होगी।

रेल सुरक्षा

51. रेल सुरक्षा बल प्रतिदिन लगभग एक हजार यात्री गाड़ियों में एस्कॉर्ट पार्टियां तैनात कर रहा है। आरपीएफ द्वारा करीब छः सौ स्टेशनों पर एक्सेस कंट्रोल एवं सुरक्षा प्रदान की जा रही है। महिला यात्रियों को सुरक्षा प्रदान करने के उद्देश्य से रेलवे द्वारा महिला डिब्बों में विशेष दल तथा उपनगरीय रेल क्षेत्र में भी कई स्थानों पर महिलाओं की सुरक्षा के लिए विशेष प्रबंध किये जा रहे हैं। यात्रियों की सुरक्षा के लिए आरपीएफ की अहम भूमिका के आलोक में इसके आधुनिकीकरण पर विशेष बल दिया जा रहा है। उत्कृष्ट कार्य एवं वीरता के लिए सात आरपीएफ कर्मियों को इस वर्ष गणतंत्र दिवस के मौके पर महामहिम राष्ट्रपति द्वारा वीरता पदक से सम्मानित किया गया है।

कर्मचारी कल्याण

52. महोदय, 14 लाख रेलकर्मियों ने दिन-रात परिश्रम कर रेलवे की वित्तीय स्थिति का ऐतिहासिक कायाकल्प किया है। मैंने अपने नव वर्ष के संदेश में सभी रेलकर्मियों को आश्वस्त किया था कि चालू वर्ष में उनकी अपेक्षाओं को यथासंभव पूरा किया जाएगा।

**कामगारों की लगन से, है तरक्की सबकी
हौसला इनका बढ़ाओ, कि ये कुछ और बढ़ें.**

53. भारतीय रेल के कायाकल्प में रेलकर्मियों के महत्वपूर्ण योगदान को ध्यान में रखते हुए मैं आगामी वर्ष में कर्मचारी कल्याण निधि में दिये जाने वाले अंशदान को लगभग 9 गुना बढ़ाकर 26 रुपए प्रति कर्मचारी से 226 रुपए प्रति कर्मचारी करने का प्रस्ताव करता हूँ। कर्मचारियों के आवास एवं स्टाफ कालोनियों में सुविधाओं के विस्तार के लिए धनराशि में काफी वृद्धि करने का प्रस्ताव है।

54. गैर राजपत्रित कर्मचारियों की रेलवे कालोनियों में सामुदायिक केंद्र इत्यादि की व्यवस्था नहीं होने से शादी-ब्याह के अवसर पर उन्हें काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। कर्मचारियों की सुविधा के लिए हमने एक सौ सामुदायिक केंद्र बनाने का निर्णय लिया है।

55. पूर्व मध्य रेलवे के मुख्यालय हाजीपुर सहित सभी नए जोन एवं डिवीजन के मुख्यालयों एवं अन्य क्षेत्रों में ऑफिसर्स एंड स्टाफ आवास, सामुदायिक केन्द्र, स्टाफ इंस्टीट्यूट एवं ऑफिसर्स क्लब के निर्माण कार्य में तेजी लाने के लिए पर्याप्त धनराशि उपलब्ध कराई जाएगी। इन निर्माण कार्यों को जमीन का अधिग्रहण कर समयबद्ध तरीके से पूरा किया जाएगा।

56. रनिंग स्टाफ को ऐसे रनिंग रूम्स में ठहरना पड़ता है जो कि प्रायः मुख्यालय से दूर होते हैं। घर से कोसों दूर उन्हें रात-बेरात अपने खाने की व्यवस्था करने में परेशानियों का सामना करना पड़ता है। अतः सभी संबंधित रेलवे फेडरेशनों से वार्ता कर आम सहमति बनाते हुए रनिंग स्टाफ को कार्य अवधि में मामूली दाम पर भोजन उपलब्ध कराया जाएगा।

57. गैंगमैन एवं कीमैन द्वारा कठिन परिस्थितियों में ट्रेक की देख-रेख की जाती है। मैंने स्वयं इन्हें भीषण गर्मी एवं कड़ाके की ठंड जैसी प्रतिकूल परिस्थितियों में कार्य करते देखा है। अतः ऐसे करीब एक लाख कर्मचारियों को उन्नत किस्म के जूते-मोजे, दस्ताने तथा गर्मी एवं सर्दी के यूनीफार्म एवं आवश्यक उपकरण उपलब्ध कराने का निर्णय लिया गया है।

रेलवे चिकित्सा सुविधाओं में सुधार

58. पूर्व मध्य रेलवे के पटना शहर में कार्डियोलॉजी और नेफ्रोलॉजी के एक नए सुपर स्पेशियल्टी हॉस्पिटल की स्थापना करने का निर्णय लिया गया है। इसके अतिरिक्त आगरा, रायपुर और नांदेड़ में नए डिवीजनल हॉस्पिटल एवं रेल कोच फैक्टरी पेराम्बूर में हॉस्पिटल बिल्डिंग निर्माण के पहले चरण के कार्य को स्वीकृत किया गया है। सेंट्रल हॉस्पिटल एवं सुपर स्पेशियल्टी रेफरल हॉस्पिटलों में गेस्ट रूम निर्माण करने का निर्णय लिया गया है। रेलवे में विकलांग कर्मचारियों के लिए कृत्रिम अंग इत्यादि उपलब्ध कराने के लिए पर्याप्त राशि की व्यवस्था करने का प्रस्ताव है।

मानव संसाधन विकास

59. वर्ष 1990 की तुलना में रेलकर्मियों की संख्या करीब तीन लाख कम हुई है जबकि इस अवधि में हमारे थ्रूपुट में काफी वृद्धि हुई है। फलस्वरूप इस अवधि में कर्मचारियों की उत्पादकता लगभग दोगुना हो गई है। कर्मचारियों की उत्पादकता में सुधार के क्रम को जारी रखने के लिए हमें रेलवे की मानव संसाधन आवश्यकताओं को इस प्रकार युक्तिकृत करना होगा जिससे संरक्षा एवं ऑपरेशन से जुड़े पदों पर कर्मियों की कमी न हो और अनावश्यक पदों पर कर्मी खाली न बैठे रहें। साथ ही हमें अपने रेलकर्मियों को एक नहीं अनेक प्रकार की कारीगरी एवं कुशलता से लैस करना होगा। चूंकि अब हमारा थ्रूपुट तेजी से बढ़ रहा है इसलिए हम अगले सात-आठ वर्षों में प्रति कर्मचारी उत्पादकता को पुनः दोगुना करने में सफल हो सकेंगे।

अनुसूचित जाति, जनजाति एवं पिछड़ी जातियों की रिक्तियों को भरने के लिए विशेष भर्ती अभियान

60. अनुसूचित जाति एवं जनजाति की रिक्तियों को भरने के लिए एक विशेष भर्ती अभियान चालू वर्ष में चलाया जा रहा है। अभी तक 6 हजार से अधिक रिक्तियाँ भरी जा चुकी हैं। सरकार के नये निर्णय के अनुरूप आगामी वर्ष में अन्य पिछड़ी जातियों की रिक्तियों के बैकलॉग को भरने के लिए भी एक विशेष अभियान चलाया जाएगा।

अनुसूचित जाति, जनजाति एवं पिछड़ी जातियों के उम्मीदवारों को अधिकतम आयु सीमा में दी जा रही छूट का अवधि विस्तार

61. सामाजिक एवं आर्थिक परिस्थितियों के कारण ग्रामीण क्षेत्रों के अनुसूचित जाति, जनजाति एवं पिछड़ी जातियों के उम्मीदवार निर्धारित आयु सीमा में सरकारी नौकरियों के लिए आवेदन नहीं दे पाते हैं। इसलिए हमने 3 फरवरी, 2006 को समाप्त हो रही अधिकतम आयु सीमा में दी जा रही छूट की अवधि का एक साल के लिए विस्तार कर दिया है।

रेल भर्ती बोर्ड

62. रेलवे में भर्ती की प्रक्रिया को सुगम बनाने के उद्देश्य से आवेदन फॉर्मों को सरल बनाया गया है। भर्ती बोर्ड की वेबसाइट से उम्मीदवार आवेदनपत्र डाउनलोड कर सकते हैं अथवा रोजगार समाचार से फोटोकॉपी कर सकते हैं। रेल भर्ती बोर्ड, बैंगलोर और चेन्नै द्वारा कुछ कोटियों की भर्ती के लिए ऑन-लाइन परीक्षाएं सफलतापूर्वक आयोजित की गई हैं। इसका अन्य रेल भर्ती बोर्डों तथा अन्य कोटियों के पदों के लिए विस्तार किए जाने की योजना है।

63. रेलवे में की जाने वाली भर्ती के एक आम उम्मीदवार को राजपत्रित पदाधिकारी से सर्टिफिकेट सत्यापित कराने में काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है अतः हमने निर्णय लिया है कि रेल भर्ती बोर्ड परीक्षाओं में जाति प्रमाणपत्र को छोड़कर उम्मीदवारों के लिए आवेदन के साथ अन्य प्रमाणपत्रों की सत्यापित प्रतियां भेजना आवश्यक नहीं होगा।

रियायतें

64. पिछले बजट में मैंने किसानों एवं दूध उत्पादकों को देश के राष्ट्रीय स्तर के संस्थानों में कृषि एवं डेयरी पालन से संबंधित प्रशिक्षण अथवा बेहतर शिक्षा हेतु की जाने वाली यात्रा के लिए द्वितीय श्रेणी के यात्री किराए में 50 प्रतिशत की रियायत दी थी। देश भर के किसानों से प्राप्त हुए अनुरोध को मानते हुए प्रस्ताव है कि यह रियायत अब स्लीपर क्लास में भी उपलब्ध कराई जाए।

65. वे लोग जिनका हाथ, पैर आदि अंग दुर्घटना अथवा किन्हीं अन्य कारणों से कट गया है उनको 'जयपुर फुट' जैसे राष्ट्रीय स्तर के प्रतिष्ठानों में कृत्रिम अंग लगाने के लिए की जाने वाली यात्रा में एक सहचर सहित द्वितीय श्रेणी एवं स्लीपर क्लास के यात्री किराए में 50 प्रतिशत की छूट देने का प्रस्ताव है।

सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों का निष्पादन

66. सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों का निष्पादन वर्ष 2004-2005 के दौरान भी संतोषजनक रहा है। भारतीय रेल वित्त निगम लिमिटेड ने 2004-2005 के दौरान 405 करोड़ रुपये का कर पश्चात् शुद्ध लाभ अर्जित करते हुए 1 हजार 959 करोड़ रुपये का कारोबार किया है और 115 करोड़ रुपये के लाभांश का भुगतान किया है। भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड ने 429 करोड़ रुपये के शुद्ध लाभ के साथ 2 हजार 52 करोड़ रुपये का टर्नओवर किया है और 94 करोड़ रुपये के लाभांश का भुगतान किया है। इस्कॉन इंटरनेशनल लिमिटेड ने 62 करोड़ रुपये के शुद्ध लाभ के साथ 1 हजार 14 करोड़ रुपये का कारोबार किया है तथा 20 करोड़ रुपये के लाभांश का भुगतान किया है। राइट्स लिमिटेड ने 41 करोड़ रुपये के शुद्ध लाभ के साथ 240 करोड़ रुपये का कारोबार किया है और 12 करोड़ रुपये के लाभांश का भुगतान किया है। भारतीय रेल कैटरिंग एवं टूरिज्म कार्पोरेशन ने गत वर्ष के दौरान अर्जित 70 करोड़ रुपए की तुलना में 128 करोड़ रुपए की कुल आय अर्जित की और 5 करोड़ रुपए का शुद्ध लाभ हासिल किया। रेलटेल कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड ने गत वर्ष की 26 करोड़ रुपए की आमदनी की तुलना में 65 करोड़ रुपए की आमदनी अर्जित की है। रेल विकास निगम लिमिटेड ने वर्ष 2004-2005 के दौरान चालू कार्यों पर पूंजी लेखे में 393 करोड़ रुपए खर्च किए। कोंकण रेल निगम लिमिटेड का कुल राजस्व पिछले साल के 245 करोड़ रुपये से 18 प्रतिशत बढ़कर 288 करोड़ रुपये हो गया है।

खेलकूद में रेलवे की उत्कृष्ट उपलब्धियां

67. रेलवे खेलकूद संवर्द्धन बोर्ड ने चालू वर्ष में दिल्ली में विश्व रेलवे बैडमिंटन चैम्पियनशिप आयोजित की थी। इस प्रतियोगिता में भारतीय रेलवे चैम्पियन के रूप में उभरी है। केप टाउन, दक्षिण अफ्रीका में आयोजित राष्ट्रमंडल कुश्ती चैम्पियनशिप 2005 में भारतीय रेल के पहलवानों ने 6 स्वर्ण, 3 रजत और 3 कांस्य पदक जीते। इसके अतिरिक्त भारतीय रेल के खिलाड़ियों ने इस साल एथलेटिक्स, बास्केटबाल, गोताखोरी, महिला हैंडबाल, महिला कबड्डी और पावर लिफ्टिंग में 9 राष्ट्रीय पदक जीते।

68. यूनेस्को द्वारा नीलगिरि माउंटेन रेलवे को विश्व धरोहर स्थल का दर्जा दिया गया है। दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे के साथ अब इसको भी भारत की माउंटेन रेलवे का दर्जा मिल चुका है।

69. चालू वर्ष का बजट प्रस्तुत करते हुए मैंने बिस्मटेक सदस्य देशों के रेल कर्मचारियों को निःशुल्क प्रशिक्षण देने की घोषणा की थी। इस प्रशिक्षण कार्यक्रम की व्यापक रूप से सराहना हुई है एवं भारतीय रेल के प्रति सद्भावना का माहौल बना है। हमने इस प्रशिक्षण कार्यक्रम का मीकांग-गंगा कोआपरेशन देशों के रेलकर्मियों के प्रशिक्षण के लिए विस्तार करने का निर्णय लिया है।

यात्री सेवाएं

70. महोदय, फरवरी माह की 18 तारीख से भारत के मुनाबाओ से पाकिस्तान के खोखरापार के नजदीक जीरो पॉइंट रेलवे स्टेशन के बीच थार एक्सप्रेस शुरू की गई है। यह साप्ताहिक बड़ी लाइन एक्सप्रेस यात्री गाड़ी दोनों देशों के लोगों के बीच मेल-मिलाप को बढ़ावा देने में सहायक होगी।

71. देश के कोने-कोने से सभी धर्म एवं सम्प्रदाय के लोग ख्वाजा ग़रीब नवाज़ हज़रत मुइनुद्दीन चिश्ती साहब की दरगाह पर ज़ियारत के लिए अजमेर आते हैं। ज़ायरीनों की सुविधा के लिए रांची, किशनगंज एवं बेंगलोर (यशवंतपुर) से ग़रीब नवाज़ एक्सप्रेस चलाने का मेरा प्रस्ताव है।

72. भारतीय रेल ने दिल्ली-आगरा खंड पर 150 किलोमीटर प्रति घंटा की गति से चलने वाली रेलगाड़ियों की शुरुआत की है। अब दिल्ली-आगरा खंड के बीच यात्रा केवल 1 घंटा 56 मिनट में पूरी की जा सकती है। शीघ्र ही दिल्ली-कानपुर-लखनऊ मार्ग पर भी 150 किलोमीटर प्रति घंटा की गति से चलने वाली एक यात्री गाड़ी शुरू की जाएगी। अगले वर्ष में अजमेर, जयपुर, वाराणसी, छपरा इत्यादि शहरों को जोड़ने वाली कुछ मेल एवं एक्सप्रेस

गाड़ियों की अधिकतम स्पीड 110 किलोमीटर से बढ़ाकर 120 किलोमीटर प्रति घंटा तक की जाएगी।

नई गाड़ियाँ

73. वर्ष 2006-2007 के दौरान मेरा निम्नलिखित सेवाएं उपलब्ध कराने का प्रस्ताव है:

1. वलसाड-उधना (सूरत)-छपरा-सोनपुर श्रमिक एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
2. अहमदाबाद-पटना अजीमाबाद एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
3. मुजफ्फरपुर-कोलकाता (चितपुर) तिरहुत एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
4. दरभंगा-कोलकाता (चितपुर) मिथिलांचल एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन)
5. किशनगंज गरीब नवाज एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
6. यशवंतपुर गरीब नवाज एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
7. रांची गरीब नवाज एक्सप्रेस बरास्ता वाराणसी (साप्ताहिक)
8. सहरसा-पटना कोसी एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
9. सोनपुर-छपरा-जम्मू तवी मौरध्वज एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
10. दिल्ली-पटना गरीब रथ (वातानुकूलित) (साप्ताहिक)
11. दिल्ली-मुंबई गरीब रथ (वातानुकूलित) (साप्ताहिक)
12. दिल्ली-चेन्नै गरीब रथ (वातानुकूलित) (साप्ताहिक)
13. सहरसा-अमृतसर गरीब रथ (वातानुकूलित) बरास्ता बरौनी, हाजीपुर, सोनपुर, छपरा, गोरखपुर (सप्ताह में दो दिन)
14. बेंगलोर-दरभंगा एक्सप्रेस बरास्ता चेन्नै, पटना (साप्ताहिक)
15. दरभंगा और गौहाटी के बीच लिंक एक्सप्रेस (5609/5610 अवध आसाम एक्सप्रेस के साथ)-प्रतिदिन
16. दिल्ली (न्यू आजादपुर)-सहरसा पूरबिया एक्सप्रेस बरास्ता लखनऊ (साप्ताहिक)
17. वलसाड-उधना (सूरत)-कानपुर उद्योगकर्मी एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
18. रायबरेली-प्रतापगढ़-लोकमान्य तिलक (टर्मिनस) लिंक एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन)
19. भुवनेश्वर-बारिपदा एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन)
20. दुर्ग-गोरखपुर एक्सप्रेस बरास्ता फैजाबाद (साप्ताहिक)
21. दिल्ली-रायबरेली (सप्ताह में तीन दिन)
22. चेन्नै -मंगलौर एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन)
23. चेन्नै-तिरुवनंतपुरम एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
24. चेन्नै -तिरुवनंतपुरम एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
25. चेन्नै-एगमोर-नागरकोइल एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
26. चेन्नै-कोयम्बटूर एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
27. मदुरै-तिरुपति-मनमाड एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
28. हावड़ा-पुरी एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन)
29. भुवनेश्वर-पांडिचेरी एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

30. विशाखापत्तनम-निजामाबाद एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन)
31. हावड़ा-मुंबई एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
32. टाटानगर-यशवंतपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
33. चेन्नै-बिलासपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
34. नागपुर-रायपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
35. पुणे-लखनऊ एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
36. इंदौर-भोपाल इंटरसिटी एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
37. भुज-बरेली एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन)
38. जबलपुर-जम्मू तवी एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
39. जयपुर-अमृतसर एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन)
40. 3453/3454 गौड़ एक्सप्रेस के साथ राधिकापुर-सियालदह लिंक एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
41. मथुरा-अलवर पैसेंजर (प्रतिदिन)
42. मछलीपत्तनम-तिरूपति फास्ट पैसेंजर (सप्ताह में तीन दिन)
43. गुड्डुर-तिरूपति पैसेंजर (प्रतिदिन)
44. हाजीपुर-सोनपुर-छपरा-सिवान-थावे पैसेंजर (प्रतिदिन)
45. मैलानी-पलियाकलां पैसेंजर (मीटर गेज) (प्रतिदिन)
46. जालंधर सिटी-नाकोदर डी.एम.यू (प्रतिदिन)
47. आसनसोल-बोकारो मेमू
48. बाँकुरा-राँची पैसेंजर बरास्ता पुरुलिया
49. जोगबनी-कोलकाता एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन) (आमान परिवर्तन के पश्चात्)
50. अजमेर-उदयपुर सिटी एक्सप्रेस (आमान परिवर्तन के पश्चात्)
51. पूरना-नांदेड-पटना एक्सप्रेस (साप्ताहिक) (आमान परिवर्तन के पश्चात्)
52. पूरना-आदिलाबाद पैसेंजर (साप्ताहिक) (आमान परिवर्तन के पश्चात्)
53. नांदेड-आदिलाबाद पैसेंजर (प्रतिदिन) (आमान परिवर्तन के पश्चात्)
54. मदुरै-रामेश्वरम् पैसेंजर (प्रतिदिन) (आमान परिवर्तन के पश्चात्)
55. कुमारघाट-अगरतला (नई मीटर गेज लाईन के प्रारंभ होने के पश्चात्) (प्रतिदिन)

गाड़ियों का विस्तार

74. मुझे निम्नलिखित सेवाओं के चालन के विस्तार की घोषणा करने में अत्यंत प्रसन्नता हो रही है:
 1. 6039/6040 चेन्नै-वाराणसी गंगा कावेरी एक्सप्रेस (सप्ताह में चार दिन) छपरा तक (सप्ताह में दो दिन)
 2. 3245/3246 दानापुर-न्यू जलपाईगुड़ी कैपिटल एक्सप्रेस कामाख्या (गुवाहाटी) तक (सप्ताह में चार दिन)
 3. 7605/7606 मुंबई-नांदेड नंदीग्राम एक्सप्रेस नागपुर तक (आमान परिवर्तन के पश्चात्)

4. 7203/7204 विजयवाड़ा-लोकमान्य तिलक (टर्मिनस) एक्सप्रेस काकीनाडा टाउन और भावनगर तक
5. 439 तिरुपति-ऑंगोल पैसेंजर चिराला तक
6. 1321/1322 पुणे नांदेड मुदखेड़ पैसेंजर निजामाबाद तक
7. 355/356 हैदराबाद-चित्तपुर पैसेंजर वाडी तक
8. 6513/6514 बेंगलोर-बीजापुर एक्सप्रेस बागलकोट तक (आमान परिवर्तन के पश्चात्)
9. 385/386 शोलापुर-बीजापुर पैसेंजर बागलकोट तक (आमान परिवर्तन के पश्चात्)
10. 7227/7228 वास्को-विजयवाड़ा एक्सप्रेस (सप्ताह में चार दिन) हावड़ा तक
11. 8507/8508 विशाखापत्तनम-निजामुद्दीन हीराकुड एक्सप्रेस अमृतसर तक
12. 8305/8306 रायपुर-संबलपुर एक्सप्रेस भुवनेश्वर तक
13. 8467/8468 पुरी-जयपुर एक्सप्रेस जोधपुर तक
14. 8563/8564 बेंगलोर-विशाखापत्तनम प्रशांति एक्सप्रेस भुवनेश्वर तक
15. 211/212 पुरी-संबलपुर पैसेंजर राऊरकेला तक
16. 8239/8240 बिलासपुर-इतवारी एक्सप्रेस नागपुर तक
17. 9105/9106 अहमदाबाद-दिल्ली मेल हरिद्वार तक
18. 207/208 ओखा-सुरेन्द्रनगर पैसेंजर भावनगर तक
19. 4887/4888 हरिद्वार/कालका-जोधपुर एक्सप्रेस बाड़मेर तक
20. 5631/5632 गुवाहाटी-जोधपुर एक्सप्रेस बाड़मेर तक
21. 1095/1096 पुणे-अहमदाबाद अहिंसा एक्सप्रेस (सप्ताह तीन दिन) जोधपुर तक (साप्ताहिक)
22. 6311/6312 तिरुवनंतपुरम-जोधपुर एक्सप्रेस बीकानेर तक
23. 9777/9778 जयपुर-आगरा फोर्ट एक्सप्रेस ग्वालियर तक
24. 1469/1470 जबलपुर-कोटा एक्सप्रेस जयपुर तक
25. 1271/1272 इटारसी-बीना विंध्याचल एक्सप्रेस हबीबगंज तक
26. 193/194 जयपुर-कोटा पैसेंजर शामगढ़ तक
27. 5267/5268 लोकमान्य तिलक (टर्मिनस)-मुजफ्फर एक्सप्रेस रक्सौल तक
28. 1डीएम/2डीएम दिल्ली-मेरठ सिटी पैसेंजर मुजफ्फरनगर तक
29. 2967/2968 जयपुर-चेन्नै एक्सप्रेस कोयम्बटूर तक
30. 823/824 तिरुचिरापल्ली-कुम्बाकोणम पैसेंजर माइलादुतुरै तक (आमान परिवर्तन के पश्चात्)
31. 6231/6232 मैसूर-कुम्बाकोणम एक्सप्रेस माइलादुतुरै तक (आमान परिवर्तन के पश्चात्)
32. 895/896 तिरुचिरापल्ली-तंजाऊर पैसेंजर माइलादुतुरै तक (आमान परिवर्तन के पश्चात्)
33. 751/752 मदुरै-मानमदुरै पैसेंजर रामेश्वरम् तक (आमान परिवर्तन के पश्चात्)
34. 753/754 मदुरै-मानमदुरै पैसेंजर रामेश्वरम् तक (आमान परिवर्तन के पश्चात्)

35. 4201/4202 मथुरा-लखनऊ एक्सप्रेस (बरास्ता फैजाबाद-वाराणसी) पटना तक (सप्ताह में तीन दिन)
36. 4845/4846 जोधपुर-अहमदाबाद एक्सप्रेस बांद्रा टर्मिनस तक
37. 2555/2556 गोरखपुर-रोहतक गोरखधाम एक्सप्रेस भिवानी तक

फेरों में वृद्धि

75. माननीय संसद सदस्य यह जानकर प्रसन्न होंगे कि कुछ लोकप्रिय गाड़ियों के फेरों में वृद्धि की जाएगी। इस संबंध में ब्यौरा इस प्रकार है:

1. 1037/1038 पटना-पुणे एक्सप्रेस को सप्ताह में एक दिन से बढ़ाकर दो दिन
2. 2683/2684 बेंगलोर-एर्णाकुलम एक्सप्रेस को सप्ताह में एक दिन से बढ़ाकर दो दिन
3. 2661/2662 चेन्नै एगमोर-तेनकासी पोदिगे एक्सप्रेस को सप्ताह में दो दिन से बढ़ाकर तीन दिन (जो सेनगोटे तक आमान-परिवर्तन के पश्चात् प्रतिदिन चलेगी)
4. 2715/2716 अमृतसर-नांदेड सचखंड एक्सप्रेस को सप्ताह में पांच दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन
5. 377/378 बेलगाम-मिरज पैसेंजर को सप्ताह में पांच दिन से बढ़ाकर छः दिन
6. 379/380 बेलगाम-मिरज पैसेंजर को सप्ताह में चार दिन से बढ़ाकर छः दिन
7. 2811/2812 हटिया-लोकमान्य तिलक (टर्मिनस) एक्सप्रेस को सप्ताह में एक दिन से बढ़ाकर दो दिन
8. 5625/5626 बेंगलोर-गुवाहाटी एक्सप्रेस को सप्ताह में दो दिन से बढ़ाकर तीन दिन
9. 2501/2502 नई दिल्ली-गुवाहाटी संपर्क क्रांति एक्सप्रेस को सप्ताह में दो दिन से बढ़ाकर तीन दिन
10. 2345/2346 हावड़ा-गुवाहाटी सरायघाट एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन से बढ़ाकर पांच दिन
11. 2327/2328 हावड़ा-देहरादून उपासना एक्सप्रेस को एक दिन से बढ़ाकर दो दिन
12. 4319/4320 काठगोदाम-देहरादून एक्सप्रेस को 2 दिन से बढ़ाकर तीन दिन

76. मुझे ऐसे प्रतिवेदन प्राप्त होते रहे हैं कि हजरत निजामुद्दीन से यशवंतपुर (बेंगलोर) के बीच प्रतिदिन चलने वाली 2649/2650 कर्नाटक संपर्क क्रांति एक्सप्रेस कर्नाटक राज्य के और अधिक क्षेत्रों को जोड़े। इन सुझावों का सम्मान करते हुए मैं 2649/2650 कर्नाटक संपर्क क्रांति के रूट को पुनर्निर्धारित करते हुए सप्ताह में दो दिन इसे वाया इटारसी-मनमाड-पुणे-हुबली-अरसीकेरे-यशवंतपुर चलाने का प्रस्ताव करता हूँ।

77. जनता की मांग पर 3289/3290 राजेन्द्रनगर-जम्मू तवी अर्चना एक्सप्रेस जो पहले वाराणसी, लखनऊ के रास्ते जाती थी, का मार्ग बदलकर रायबरेली, प्रतापगढ़, लखनऊ होते हुए जम्मू तवी करने का प्रस्ताव करता हूँ।

फ्रेट कॉरिडोर का निर्माण

78. महोदय, मैंने वर्ष 2005-2006 के रेल बजट पर हो रही बहस का जवाब देते हुए स्विर्णिम चतुर्भुज एवं उसके विकर्णों पर समर्पित फ्रेट कॉरिडोर निर्माण करने के महत्व से सदन को अवगत कराया था। माननीय प्रधानमंत्री जी ने भी लाल किले की प्राचीर से किये गये अपने भाषण में फ्रेट कॉरिडोर के निर्माण की घोषणा की थी। मुझे सदन को यह जानकारी देते हुए खुशी हो रही है कि 22 हजार करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर पश्चिमी और पूर्वी मार्गों पर समर्पित कंप्यूटराइज्ड कंट्रोल युक्त मल्टीमोडल हाई एक्सल लोड फ्रेट कॉरिडोर की दोनों परियोजनाओं को इस वर्ष की कार्य योजना में शामिल किया गया है। पूर्वी कॉरिडोर परियोजना के प्रथम चरण में लुधियाना से अंबाला, सहारनपुर, खुर्जा और इलाहाबाद के रास्ते सोननगर तक एक अलग फ्रेट कॉरिडोर का निर्माण किया जाएगा। कोयले और इस्पात यातायात की भारी रेलगाड़ियों की ढुलाई करने के लिए सोननगर से दुर्गापुर बरास्ता गोमोह, सोननगर से टटानगर बरास्ता गढ़वा रोड और बरकाकाना से बोकारो सिटी बरास्ता चंद्रपुर प्राथमिक फीडर मार्गों को अपग्रेड किया जाएगा। परिवहन की आवश्यकताओं के अनुरूप कोलकाता के निकट अवस्थित बंदरगाहों की तरफ जाने वाले मार्गों को भी अपग्रेड किया जाएगा। इन प्राथमिक फीडर मार्गों को यथासमय समर्पित फ्रेट कॉरिडोरों में बदला जाएगा। पश्चिमी कॉरिडोर जवाहर लाल नेहरू पोर्ट से आरंभ होगा और वडोदरा, अहदाबाद, पालनपुर, जयपुर एवं रेवाड़ी के रास्ते तुगलकाबाद एवं दादरी तक जाएगा। दोनों कॉरिडोर दादरी और खुर्जा के बीच एक संपर्क के जरिए आपस में जोड़े जाएंगे। गुजरात के बंदरगाहों को जोड़ने वाले पश्चिमी कॉरिडोर के फीडर मार्गों को अपग्रेड किया जाएगा। माननीय प्रधानमंत्री जी द्वारा शीघ्र ही इस कॉरिडोर का शिलान्यास किया जायेगा।

रेल व्हील फैक्टरी, छपरा की उत्पादन क्षमता का विस्तार

79. गत वर्ष बजट प्रस्तुत करते हुए मैंने छपरा में एक नई रेल व्हील फैक्टरी के निर्माण की घोषणा की थी। माल लदान में अभूतपूर्व वृद्धि होने के कारण वैगनों की हमारी मांग काफी बढ़ गई है। अतः हमने रेल व्हील फैक्टरी, छपरा की उत्पादन क्षमता पचास हजार से बढ़ाकर एक लाख करने का निर्णय लिया है।

80. इंटीग्रल कोच फैक्टरी, चेन्नै की उत्पादन क्षमता को 1250 डिब्बों से बढ़ाकर प्रतिवर्ष 1500 करने का प्रस्ताव है। रेल कोच फैक्टरी कपूरथला की उत्पादन क्षमता बढ़ाने का कार्य भी चल रहा है। ये कार्य पूरे होने पर हमारी वार्षिक कोच उत्पादन क्षमता 26 प्रतिशत बढ़कर 2900 कोच हो जाएगी। भावनगर वर्कशॉप को मीटर गेज से ब्रॉड गेज में बदलकर इसे प्रतिमाह 50 ब्रॉड गेज सवारी डिब्बों की ओवरहॉलिंग के उपयुक्त बनाया जाएगा। इस वर्ष फ्रेट स्टॉक के बेहतर रखरखाव हेतु 34 स्थानों पर सुविधाओं का उन्नयन किया जाएगा। इसी प्रकार 19 स्थानों पर सवारी डिब्बों की रखरखाव संबंधी सुविधाओं को अपग्रेड किया जाएगा।

समस्तीपुर कारखाने का विस्तार

81. वर्तमान में समस्तीपुर कारखाने में प्रतिमाह 25 नये वैगन का निर्माण होता है। इस वर्कशाप की क्षमता का विस्तार कर इसे नये वैगनों के निर्माण के साथ-साथ प्रति माह 50 वैगन के पुनर्निर्माण करने के लिए भी उपयुक्त बनाया जाएगा।

सोनपुर में डीएमयू शेड, एवं वैगन वर्कशॉप का निर्माण

82. सोनपुर एवं उसके आसपास के क्षेत्रों में डीजल मल्टीपल यूनिट सेवा का विस्तार किया जा रहा है। इसमें आवश्यकता होगी कि डीएमयू डिब्बों को सोनपुर में केन्द्रित किया जाए। इस हेतु सोनपुर में एक डीजल मल्टीपल यूनिट शेड के निर्माण का प्रस्ताव है। इससे डीएमयू डिब्बों के उचित रख-रखाव का प्रबंध हो सकेगा। पूर्व मध्य रेल में इस समय कोई वैगन ओवरहॉलिंग वर्कशॉप नहीं है। बढ़ती हुई जरूरतों के मद्देनजर सोनपुर में प्रतिमाह 180 वैगन ओवरहॉल करने की क्षमता वाली एक वर्कशॉप के निर्माण का प्रस्ताव है।

रेल कोच फैक्ट्री, कपूरथला के संबंध में प्रस्ताव

83. रेलवे की उत्पादन इकाइयाँ गुणवत्ता में किसी से पीछे नहीं हैं। आवश्यकता इन्हें पूर्ण स्वायत्तता देने की है ताकि वे देशी एवं विदेशी कंपनियों को टक्कर दे सकें। अगले कुछ वर्षों में देश के अनेक शहरों में मेट्रो योजनाएं शुरू होने की संभावनाएं हैं। बदलते परिवेश की चुनौतियों का सामना करने के लिए रेल कोच कारखाना, कपूरथला को भारतीय रेल के 100 प्रतिशत स्वामित्व के सार्वजनिक उपक्रम के रूप में गठित किए जाने के सुझाव पर कारखाने के कर्मचारियों तथा अन्य सभी स्टेक होल्डरों के साथ विचार कर आम सहमति बनाते हुए निर्णय लिये जायेंगे।

निवेश रणनीति

84. महोदय, रेलवे की नई निवेश रणनीति के तहत सघन मार्गों पर रूट वार थ्रूपुट संवर्द्धन कार्यों को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जा रही है। कम लागत-अधिक लाभ वाले ट्रेफिक फैसिलिटी एवं टर्मिनल इम्प्रूवमेंट कार्यों को पूरा करने से वैगन की उत्पादकता में उल्लेखनीय सुधार हुआ है। सभी लंबित थ्रूपुट संवर्द्धन योजनाओं को अगले तीन वर्षों में पूरा किया जाएगा और इन कार्यों के लिए धनराशि की कमी नहीं होने दी जाएगी। दिल्ली-मुंबई मुख्य मार्ग के वैकल्पिक रूट वाया रेवाड़ी-रीगस-फुलेरा के आमन परिवर्तन का कार्य 2007-2008 तक तथा दिल्ली-हावड़ा के वैकल्पिक रूट वाया मुरादाबाद-लखनऊ-मुगलसराय के दोहरीकरण का कार्य 2008-2009 तक पूरा हो जाएगा। गोंडा-गोरखपुर-छपरा-बरौनी-कटिहार लाइन के दोहरीकरण कार्य को भी प्राथमिकता के आधार पर 2008-2009 तक पूरा कर लिया जाएगा। इसी प्रकार पोर्ट संपर्क एवं आयरन-ओर सर्किट के थ्रूपुट संवर्द्धन कार्यों को भी अगले तीन वर्षों में समयबद्ध तरीके से पूरा किया जाएगा।

85. महोदय, 2002-2003 के बजट से परियोजनाओं में धनराशि राज्यवार फार्मूले के अनुसार बांटी जाती रही है। इस तरह राशि बांटने से थ्रूपुट संवर्धन के लिए जरूरी दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण की परियोजनाओं को समयबद्ध तरीके से पूरा करने में कठिनाई हो रही है। अतः प्रस्ताव है कि ऐसी योजनाओं को फार्मूले से बाहर रखा जाए।

वार्षिक योजना 2006-2007

86. मैं अब 2006-2007 की वार्षिक योजना प्रस्तुत करना चाहूंगा। वर्ष 2006-2007 के लिए 23 हजार 475 करोड़ रुपए का योजना परिव्यय रखा गया है। महोदय, यह अब तक की सबसे बड़ी वार्षिक योजना है एवं राष्ट्रीय परियोजनाओं के लिए उपलब्ध परिव्यय को छोड़कर यह चालू वर्ष के परिव्यय से 32 प्रतिशत अधिक है। सभी रेलकर्मियों के लिए यह गर्व का विषय है कि प्रस्तावित योजना परिव्यय का दो-तिहाई से भी अधिक हिस्सा आंतरिक और गैरबजटीय स्रोतों से मुहैया कराया जाएगा। सिर्फ आंतरिक स्रोतों से ही 46 प्रतिशत राशि जुटाई जाएगी।

87. योजना परिव्यय में लीज प्रभार के कैपिटल भाग के 1 हजार 720 करोड़ रुपये एवं विशेष रेल संरक्षा निधि से संबंधित संरक्षा कार्यों के लिए 2 हजार 240 करोड़ रुपये की परिव्यय के प्रावधान भी शामिल हैं। वर्ष 2006-2007 के लिए सामान्य राजकोष से प्राप्त कुल निधि 7 हजार 511 करोड़ रुपये है, जिसमें विशेष संरक्षा निधि के लिए 1 हजार 365 करोड़ रुपये और केन्द्रीय सड़क निधि से प्राप्त 711 करोड़ रुपये शामिल हैं। इस प्रकार विभिन्न योजना शीर्षों में वितरण के लिए 5 हजार 435 करोड़ रुपये का शुद्ध बजटीय सहायता प्राप्त हुई है। पिछले वर्ष के बजट अनुमान में यह राशि 7 हजार 231 करोड़ रुपये थी जिसमें विशेष रेल संरक्षा निधि के लिए लगभग 2 हजार 700 करोड़ रुपये और केन्द्रीय सड़क निधि से प्राप्त 711 करोड़ रुपये शामिल थे।

88. बजटीय सहायता के अतिरिक्त मैं योजना खर्च के लिए आंतरिक तौर पर जुटाये गये संसाधन से 10 हजार 794 करोड़ रुपये मुहैया कराने का प्रस्ताव करता हूँ जो पिछले वर्ष के बजट की राशि से 6 हजार 76 करोड़ रुपये अधिक है। गैर बजटीय स्रोतों से कुल 5 हजार 170 करोड़ रुपये मुहैया कराये जाने का अनुमान है जिसमें से 4 हजार 170 करोड़ रुपये की राशि रोलिंग स्टॉक खरीदने के लिए बाजार से ऋण लेकर, 500 करोड़ रुपये विभिन्न रेल परियोजनाओं पर निवेश के लिए रेल विकास निगम लिमिटेड के माध्यम से एवं बाकी बचे 500 करोड़ रुपये की राशि हाल ही में जारी की गई वेंगन इन्वेस्टमेंट स्कीम से जुटाई जाएगी।

89. वार्षिक योजना में रेलवे की उच्च विकास दर को बनाये रखने के लिए थ्रूपुट संवर्धन, नेटवर्क के विकास और विस्तार एवं संरक्षा पर विशेष जोर दिया गया है। इस वर्ष 5 प्रमुख परियोजना शीर्षों के अंतर्गत कुल परिव्यय 4 हजार 396 करोड़ रुपये रखा गया है। जिसमें नई लाइनों पर 1 हजार 510 करोड़ रुपये, आमामान परिवर्तन पर 1 हजार 300 करोड़ रुपये, दोहरीकरण के लिए 1 हजार 52 करोड़ रुपये और विद्युतीकरण के लिए 226 करोड़ रुपये शामिल हैं। महानगर परिवहन परियोजनाओं के लिए 308 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। इसके अलावा 1 हजार 750 करोड़ रुपये रेल विकास निगम लिमिटेड के माध्यम से

क्रियान्वित की जाने वाली परियोजनाओं के लिए व्यय किये जाएंगे। रेल संरक्षा से संबंधित योजना शीर्षों के परिव्यय में रेल पथ नवीकरण के लिए 2 हजार 922 करोड़ रुपये, पुलों के लिए 590 करोड़ रुपये, सिगनल एवं दूरसंचार के लिए 1 हजार 518 करोड़ रुपये, आरओबी-आरयूबी निर्माण के लिए 436 करोड़ रुपये एवं मानव रहित समपारों को मानव युक्त करने के लिए 275 करोड़ रुपये शामिल हैं।

90. जम्मू एवं कश्मीर तथा पूर्वोत्तर क्षेत्र की राष्ट्रीय परियोजनाओं, यथा ऊधमपुर-श्रीनगर-बारामूला, जिरीबाम-इम्फाल रोड (तुपुल) और कुमारघाट-अगरतला की नई लाइनें एवं लमडिंग-सिलचर-जिरीबाम आमान परिवर्तन योजना, के लिए वित्त मंत्रालय से 2 हजार 92 करोड़ रुपये की अतिरिक्त राशि की माँग की गई है। वित्त मंत्रालय द्वारा इनके लिए वर्ष के दौरान कार्य की प्रगति के आधार पर निधि उपलब्ध कराई जाएगी।

चालू परियोजनाएं

91. महोदय, राष्ट्रीय परियोजनाओं का कार्य तेजी से चल रहा है। 2006-2007 के दौरान त्रिपुरा की राजधानी अगरतला को रेल नेटवर्क से जोड़ने के लिए कुमारघाट-अगरतला नई लाइन का कार्य पूरा कर लिया जाएगा। इसी प्रकार उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला नई लाइन परियोजना में उधमपुर से कटरा और काजीगुंड से बडगाम तक के खंडों का कार्य 2006-2007 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। उधमपुर-कटरा खंड के पूरा हो जाने से माता वैष्णो देवी के सुप्रसिद्ध तीर्थ स्थान के लिए रेल संपर्क उपलब्ध हो जाएगा।

92. असम में ब्रह्मपुत्र नदी पर निर्माणाधीन बोगीबील ब्रिज, बिहार में गंगा नदी पर पटना के निकट दीघा में एवं मुंगेर में रोड-कम-रेल ब्रिज एवं कोसी नदी पर निर्मली में रेल ब्रिज निर्माण को गति देने के लिए आगामी वर्ष में 500 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। दीघा में बन रहे रोड-कम-रेल ब्रिज के निर्माण के संबंध में सड़क परिवहन और राष्ट्रीय राजमार्ग विभाग से सहयोग लेने के लिए वार्ता की जा रही है एवं निर्माण कार्य को समयबद्ध तरीके से पूरा किया जाएगा।

93. हरियाणा राज्य सरकार ने रेवाड़ी-झज्जर-रोहतक नई रेल लाइन के लिए 50 प्रतिशत राशि राज्य हिस्से के रूप में देने की सहमति दी है। इस योजना को अगले तीन वर्षों में समयबद्ध तरीके से पूरा किया जाएगा।

नई लाइनें

94. मुझे यह उल्लेख करने में प्रसन्नता हो रही है कि चंडीगढ़-लुधियाना की चंडीगढ़ से मोरिंडा तक, देवघर-सुल्तानगंज की बांका-बाराहाट और हासन-बैंगलोर की हासन-श्रावणबेलगोला नई लाइनें पहले ही पूरी हो चुकी हैं। चालू वर्ष के दौरान आरा-सासाराम की संजौली-बिक्रमगंज, बिश्रामपुर-अम्बिकापुर और कोलायत-फलौदी का एक हिस्सा पूरा किए जाने की आशा है। गांधीनगर-कलोल पर भी कार्य अंतिम चरण में है।

95. 2006-2007 में रेलवे का 550 किलोमीटर नई लाइन का कार्य पूरा करने का प्रस्ताव है। इनमें निम्नलिखित खंड शामिल हैं:

1. आरा-सासाराम का बिक्रमगंज-आरा
2. मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी
3. बांसपानी-दइतारी का क्यौंझार-दइतारी
4. सकरी-हसनपुर का सकरी-बिरौल
5. कुमारघाट-अगरतला का मनू-अगरतला
6. हथुआ-भटनी का हथुआ-बथुआ बाजार
7. उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला का उधमपुर-कटरा और काजीगुंड-बडगाम
8. पेदापल्ली-निजामाबाद का करीमनगर-जगत्याल

96. इन खंडों के पूरा हो जाने पर आरा-सासाराम, मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी, दइतारी-बांसपानी और कुमारघाट-अगरतला की नई लाइन परियोजनाएं पूरी हो जाएंगी।

आमान परिवर्तन

97. सिकंदराबाद-मुदखेड़ के सिकंदराबाद-बोलारम, जोगबनी-कटिहार-राधिकापुर के बरसोई-राधिकापुर, अरसीकेरै-हसन-मंगलौर के सकलेशपुर-सुब्रामणिया रोड, और कप्तानगंज-थावे-सिवान-छपरा के थावे-सिवान खंडों का आमान परिवर्तन पहले ही पूरा हो चुका है। इसके अलावा, चालू वर्ष के दौरान दिल्ली-रेवाड़ी, कानपुर-कासगंज-मथुरा के कानपुर-फरुखाबाद, गांधीधाम-पालनपुर के पालनपुर-समखियाली, तंजावूर-विल्लुपुरम के कुम्बाकोणम-माइलाडुतुरै, कुड्डालूर-सेलम के वृद्धाचलम-अट्टूर और त्रिची-नागौर-कराइकल के तंजावूर-तिरुवारूर खंडों का आमान परिवर्तन पूरा होने की संभावना है।

98. वर्ष 2006-2007 के दौरान 1,100 किलोमीटर से अधिक आमान परिवर्तन पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। इन खंडों में शामिल हैं:

1. जयनगर-नरकटियागंज का जयनगर-दरभंगा
2. लमडिंग-डिब्रूगढ़ का सेनचोवा-सिलघाट
3. जोगबनी-कटिहार-राधिकापुर का कटिहार-बरसोई
4. अजमेर-उदयपुर का अजमेर-चित्तौड़गढ़
5. मुदखेड़-अदिलाबाद का किनवत-मुदखेड़
6. बांकुरा दामोदर रेलवे लाइन का सोनामुखी-रायनगर

7. विवलोन-तिरुनेलवेली-तिरुचेंदूर, तेनकासी-विरूदुनगर का तिरुनेलवेली-तिरुचेंदूर
8. कुड्डालूर-सेलम का अट्टूर-सेलम
9. तंजावूर-विल्लुपुरम का माइलाडुतुरै-विल्लुपुरम
10. तिरुची-मानामदुरै का पुदूकोटै-करइक्कुडि
11. सोलापुर-गदग का बसावनाबागेवाडि-बागलकोट
12. मैसूर-चामराजनगर
13. नीमच-रतलाम
14. गांधीधाम-पालनपुर का समखियाली-गांधीधाम

दोहरीकरण

99. 2005-2006 के दौरान लगभग 300 किलोमीटर दोहरीकरण पूरा किए जाने की संभावना है जबकि वर्ष 2006-2007 के लिए 435 किलोमीटर का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। अगले वर्ष के दौरान उत्तर प्रदेश में गोंडा-मनकापुर, छिउंकी-लोहगरा-कटियाडांडी, कानपुर-पनकी तीसरी लाइन, भीमसेन-जूही, बिहार में छपरा-हाजीपुर, छपरा-एकमा, महेशखुंट-थाना बीहपुर, कुरसेला-सेमापुर, कर्नाटक में यशवंतपुर-तुमकुर, होसपेट-तोरणगल्लू, उड़ीसा में टिटलागढ़-केसिंगा, संबलपुर-सराला, झारसूगुडा बाईपास, मध्य प्रदेश में कालापपीपल-फांदा, पश्चिम बंगाल में सिंगूर-नालीकुल, बरूईपुर-धापधापी, बंसबेरिया-त्रिवेणी, केरल में एर्णाकुलम-मुलनतुरुति, कयानकुलम-मावेलीकारा तथा पंजाब व जम्मू एवं कश्मीर में जालंधर-जम्मू तवी के 78 किलोमीटर खंड के दोहरीकरण कार्यों के पूरा होने से कुछ घने मार्गों पर लाइन क्षमता में वृद्धि होगी। पटना-गया लाइन के दोहरीकरण कार्य में तेजी लाकर अगले दो वर्षों में पूरा किया जाएगा।

100. माननीय सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि बजट में मनोहराबाद-कोथापल्ली, छपरा-मुजफ्फरपुर वाया गरखा, मकेर, रीवाघाट तथा ओबलावरपल्ली-कृष्णापट्टनम नई लाइन परियोजनाओं को शामिल किया गया है। अररिया-गलगलिया, छोटा उदेपुर-धार एवं टिंडीवणम-तिरुवन्नमलई वाया जिंजी के बीच नई लाइन, अलुवावाड़ी-सिलीगुड़ी आमान परिवर्तन एवं चेंगलपट्ट-वेल्लुपुरम दोहरीकरण के प्रस्ताव योजना आयोग को भेजे गये हैं। अपेक्षित स्वीकृति मिलने पर निर्माण कार्यों को हाथ में लिया जाएगा। आमान परिवर्तन की विरूदुनगर-मानामदुरै, कोलार-चिकबल्लापुर, डिंडीगुल-पोलाची-पालघाट, पोलाची-कोयंबटूर तथा भरूच-सामनी-दहेज योजनाओं को शामिल किया गया है। दोहरीकरण के पदापहाड़-बांसपानी, गुंटूर-कृष्णाकैनाल, दौसा-बांदीकुई, मुंडेरवा-बभनान, गोरखपुर-बैतालपुर, घाघराघाट-चौकाघाट, भटनी-जीरादेई तथा चेंगानूर-चिंगावनम कार्यों को बजट में शामिल किया गया है। इसके अतिरिक्त संबलपुर-टिटलागढ़, खोदरी-अन्नूपुर व उत्तरेतिया-सुल्तानपुर-जफराबाद

के 148 किलोमीटर खंड के दोहरीकरण, विजयानगरम-कोटवलासा तीसरी लाइन तथा तुगलकाबाद-पलवल चौथी लाइन के कार्यों को भी बजट में शामिल किया गया है।

रेल विद्युतीकरण

101. दसवीं पंचवर्षीय योजना के लिए निर्धारित 1800 रूट किलोमीटर के विद्युतीकरण के लक्ष्य के विरुद्ध 1280 रूट किलोमीटर का विद्युतीकरण कर दिया गया है एवं आगामी वर्ष के अंत तक निर्धारित लक्ष्य प्राप्त कर लिया जाएगा। मुझे सदन को यह जानकारी देते हुए हर्ष हो रहा है कि स्वर्णिम चतुर्भुज के चेन्नै-कलकत्ता रूट का विद्युतीकरण कार्य पूरा कर विद्युतचालित ट्रेन सेवाएं प्रारंभ कर दी गई हैं। इस वर्ष के अंत तक अर्नाकुलम-त्रिवेन्द्रम खंड के विद्युतीकरण का कार्य भी पूरा कर लिया जाएगा। श्रुपुट संबर्द्धन के लिए सार्वजनिक उपक्रमों की विद्युतीकृत मार्गों पर अवस्थित डीजल साइडिंग के विद्युतीकरण का कार्य भी तेजी से चल रहा है। बाराबंकी-गोंडा-गोरखपुर-छपरा-बरौनी-कटिहार-गौहाटी रेल मार्ग के विद्युतीकरण हेतु फिजिबिलिटी स्टडी कराई जाएगी।

सर्वेक्षण

102. पिछले दो वर्षों के दौरान अनेक सर्वेक्षण शुरू किए गए हैं। 65 सर्वेक्षण पूरे किए जा चुके हैं। शेष सर्वेक्षण विभिन्न चरणों में प्रगति पर हैं। नई परियोजनाओं को शुरू करने के लिए माँग बराबर आती रही है जिन्हें चालू परियोजनाओं की लंबी सूची तथा सीमित संसाधनों के मद्देनजर स्वीकार करना कठिन है। फिर भी, मांगों के आधार पर निम्नलिखित सर्वेक्षण शुरू किए जाने का प्रस्ताव है:

नई लाइनें

1. प्रांतिक-सिउरी
2. मुरकोंगसेलेक-पासीघाट
3. कुशेश्वरस्थान-सहरसा
4. गुंजरिया-गजोल
5. लोहारू-भिवानी
6. रामामंडी-मौर मंडी वाया तलवंडी साहिब
7. खुर्जा-राया वाया मत, सुरीर, बाजना
8. टनकपुर-बागेश्वर
9. टोंक एवं देवली के लिए रेल लिंक
10. अनुपगढ़-कोलायत वाया खाजूवाला
11. खम्मम-पोदात्तूर

12. एडापल्ली-गुरुवायूर
13. सबरीमाला-चेंगात्रूर
14. नागापट्टिनम-थिरूचेरायपुंडी
15. इरोड-सत्यमंगलम
16. तालगुप्पा-होनावर
17. सिवोक-रेंगपो
18. कल्याण-अहमदनगर
19. लोहना-मुक्तापुर वाया अलीनगर, त्रिमुहानी, बहेड़ी, शिवाजीनगर
20. सीतामढी-जयनगर वाया सुरसंड, भीठामोड़
21. भगवानपुर-समस्तीपुर बरास्ता महुआ-पातेपुर-ताजपुर
22. वीर-हरी हरेश्वर
23. लालगंज-बछरावां बरास्ता गुरुबख्श गंज

आमान परिवर्तन

1. कोसंबा-उमरपाड़ा

दोहरीकरण

1. कोरापुट-किरंडुल
2. कोट्टावलासा-कोरापुट
3. भद्रक-नरगुंडी तीसरी लाइन
4. हाजीपुर-बछवाड़ा
5. मुजफ्फरपुर-हाजीपुर
6. बरूईपुर-सियालदह तीसरी लाइन
7. लखनऊ-वाराणसी वाया रायबरेली, अमेठी
8. बर्नपुर-आसनसोल

उपनगरीय परिवहन परियोजनाएं

103. महोदय, माननीय सदस्यों ने अनेक बार मुझे मुंबई शहर की उपनगरीय रेल सेवा समस्या से अवगत कराया है। इन सेवाओं में सुधार एवं बढ़ोत्तरी के लिए डीसी-एसी परिवर्तन का कार्य प्रगति पर है। मुझे सदन को जानकारी देते हुए हर्ष हो रहा है कि पिछले सप्ताह इस कार्य के पहले चरण में मध्य रेलवे के इगतपुरी-कसारा घाट सेक्शन के बीच डीसी-एसी परिवर्तन का कार्य पूर्ण कर लिया गया है। वर्ष 2006-2007 में कसारा से टिटवाला खंड पर भी परिवर्तन का कार्य पूरा हो जाएगा। तत्पश्चात् मुंबई सीएसटीएम एवं चर्चगेट तक का परिवर्तन कार्य आगामी वर्षों में चरणबद्ध क्रम से पूरा किया जाएगा। वर्तमान प्रणाली की सीमाओं के बावजूद उपनगरीय रेल यात्रियों की समस्याओं को ध्यान में रखते हुए मैंने आगामी वित्तीय वर्ष में चार और अतिरिक्त रैक पश्चिम रेलवे की उपनगरीय सेवाओं हेतु उपलब्ध कराने का आदेश दिया है। इसके अतिरिक्त दो और रैक मध्य रेलवे के थाणे-तुर्बे खंड पर यात्री सेवाओं के लिए मार्च 2007 तक उपलब्ध हो जाएंगे।

104. मुझे यह उल्लेख करते हुए खुशी हो रही है कि कोलकाता सर्कुलर रेलवे का प्रिंसेपघाट से मांझेरहाट तक का विस्तार कार्य पूरा हो गया है तथा इसे यातायात के लिए खोल दिया गया है। दमदम से नेताजी सुभाष चंद्र बोस एयरपोर्ट तक का विस्तार कार्य जल्दी ही पूरा हो जाएगा। चेन्नै एमआरटीएस पर तिरुमलै-वेलाचेरी चरण-II का तिरुमलै-तिरुवामनियूर खंड पहले ही खोला जा चुका है। तिरुवामनियूर से वेलाचेरी तक शेष खंड पर कुछ भू-तकनीकी समस्याएं रही हैं जिनका निवारण किया जा चुका है और इस खंड को 2006-2007 के दौरान पूरा किए जाने का लक्ष्य है।

105. महोदय, सदन को बताते हुए हर्ष हो रहा है कि चेन्नै एमआरटीएस के वेलाचेरी से सेंट थॉमस माउंट के विस्तार का कार्य बजट में शामिल किया गया है।

भाग - II

2006-2007 के लिए बजट अनुमान.

106. महोदय, अब मैं 2006-2007 के बजट अनुमानों की चर्चा करूंगा।

107. वर्ष 2006-2007 के दौरान फ्रेट लोडिंग का लक्ष्य 726 मिलियन टन एवं 479 बिलियन टन किलोमीटर रखा गया है। माल, यात्री एवं पार्सल व्यवसाय में डबल डिजिट ग्रोथ को बनाये रखते हुए माल एवं यात्री व्यवसाय की आमदनी का लक्ष्य 11 प्रतिशत की वृद्धि दर पर एवं अन्य कोचिंग आय का लक्ष्य 19 प्रतिशत की वृद्धि दर पर निर्धारित किया गया है। वर्ष 2006-07 में माल आमदनी 40 हजार 320 करोड़ रुपये, यात्री आय 16 हजार 800 करोड़ रुपये, अन्य कोचिंग आय 1 हजार 400 करोड़ रुपये एवं 'अन्य विविध' आय 1 हजार 308 करोड़ रुपये होने की आशा है। इन अनुमानों के आधार पर तथा माल एवं यात्री व्यवसाय के युक्तिकरण संबंधी उपायों के फलस्वरूप सकल यातायात प्राप्तियां 59 हजार 978 करोड़ रुपए होने का अनुमान है। ये चालू वित्त वर्ष के संशोधित अनुमानों से 5 हजार 278 करोड़ रुपए अधिक हैं।

108. रेलवे का साधारण संचालन व्यय 38 हजार 300 करोड़ रुपए होने का अनुमान है जो कि चालू वर्ष के संशोधित अनुमान से लगभग 9 प्रतिशत अधिक है। पेंशन फंड एवं मूल्य हास आरक्षित निधि में क्रमशः 7 हजार 790 करोड़ रुपए तथा 4 हजार 307 करोड़ रुपए के विनियोग का प्रस्ताव है। इस प्रकार कुल संचालन व्यय 50 हजार 397 करोड़ रुपए होगा जिससे शुद्ध यातायात प्राप्तियां 9 हजार 581 करोड़ रुपए होंगी। बजट अनुमानों के अनुसार भारतीय रेल के लाभांश पूर्व आंतरिक संसाधन 14 हजार 293 करोड़ रुपए और आपरेटिंग रेशियो 84.3 प्रतिशत होने की आशा है। आगामी वर्ष के अंत में फंड बैलेंस के 12 हजार 819 करोड़ रुपए के स्तर पर रहने का अनुमान है।

109. वर्ष 2006-2007 के लिए सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर के बारे में एक ज्ञापन इस समय रेलवे कन्वेंशन कमेटी के विचाराधीन है। 2005-2006 के लिए अनुशंसित दर 6.5 प्रतिशत के आधार पर वर्ष 2006-2007 की लाभांश दायिता 3 हजार 208 करोड़ रुपए बनती है। 663 करोड़ रुपए के आस्थगित लाभांश के भुगतान के साथ-साथ सामान्य राजस्व को 3 हजार 871 करोड़ रुपए का भुगतान किया जाना है। इस दायिता का पूरी तरह भुगतान कर दिया जाएगा।

110. इस वर्ष के योजना परिव्यय की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए आंतरिक स्रोतों से 10 हजार 794 करोड़ रुपए उपयोग हेतु प्राप्त होने की संभावना है।

मालभाड़ा एवं यात्री किराए संबंधी प्रस्ताव

डायनामिक प्राइसिंग पॉलिसी

111. रेलवे के यात्री किराये एवं माल भाड़ा की दरें सभी सीजन और सभी मार्गों पर एक समान रहती हैं जबकि एयरलाइंस एवं रोड ट्रांसपोर्ट की दरें माँग एवं समय के हिसाब से घटती बढ़ती रहती हैं। कड़ी प्रतिस्पर्धा से उत्पन्न चुनौतियों का प्रभावी तरीके से सामना करने के उद्देश्य से हमने चालू वर्ष में नॉन पीक सीजन एवं एम्प्टी फ्लो डायरेक्शन में मालभाड़ा दरों में डिस्काउंट देने की योजना शुरू की थी। इसके अच्छे परिणाम सामने आये हैं। अतः इस रणनीति को सुदृढ़ करते हुए अब माल तथा यात्री परिवहन दोनों में पीक एवं नॉन पीक सीजन, प्रीमियम एवं नॉन प्रीमियम सेवा और व्यस्त एवं गैर व्यस्त मार्गों के लिए डायनामिक प्राइसिंग पॉलिसी अपनाई जाएगी। इस नीति के तहत नॉन पीक सीजन, नॉन प्रीमियम सर्विस एवं एम्प्टी फ्लो डायरेक्शन की दरें सामान्य दरों से कम एवं पीक सीजन तथा प्रीमियम सर्विस की दरें सामान्य से अधिक हो सकती हैं। माल व्यवसाय के लिए नॉन पीक सीजन 1 जुलाई से 31 अक्टूबर होगा। यात्री व्यवसाय के लिए यह अवधि 15 जनवरी से 15 अप्रैल एवं 15 जुलाई से 15 सितंबर तक होगी।

112. महोदय, प्रायः आम जनता आशंकित रहती है कि रेल बजट के समय यात्री किराया एवं मालभाड़ा बढ़ेगा। मेरे द्वारा प्रस्तुत किये गये प्रत्येक रेल बजट में यह आशंका निर्मूल साबित हुई है। मेरी नजर में प्रतियोगी बाजार में सफल होने का मूल मंत्र दाम बढ़ाना नहीं बल्कि लागत में कमी का लाभ ग्राहकों तक पहुँचाना है। इस बात को मैं इन शब्दों में व्यक्त करना चाहूँगा -

**आम आदमी ही हमारा देवता है
वह जीतेगा तो हम भी जीत पायेंगे
तभी तो यह तय करके बैठे हैं
फैसले अब उसी के हक़ में जाएंगे।**

113. आम आदमी के हक़ में फैसला लेते हुए ही मैंने गत वर्ष पूरक बजट पर चर्चा के दौरान यात्री किराये में 1 रुपये प्रति टिकट एवं खाली लौटती मालगाड़ियों के भाड़े में 20 प्रतिशत तक की कटौती की घोषणा की थी। इस प्रक्रिया को आगे बढ़ाते हुए मैं यात्री एवं माल सेवाओं के दामों में वृद्धि नहीं अपितु 30 प्रतिशत तक की निम्नांकित कटौतियों की घोषणा करता हूँ:

मालभाड़ा सेवाएं

114. 2006-2007 के लिए मालभाड़ा दरों में सामान्य वृद्धि करने का मेरा कोई प्रस्ताव नहीं है।

115. महोदय, गुड्स टैरिफ को सरल एवं युक्तिसंगत बनाने के लिए मैंने गत वर्ष वस्तुओं के वर्गीकरण की 4 हजार से अधिक श्रेणियों को घटाकर 80 कर दिया था। फलस्वरूप 500 से

अधिक पत्रों वाला मोटा गुड्स टैरिफ कुछ ही पत्रों में सिमट गया था। इस प्रक्रिया को आगे बढ़ाते हुए मैं इन श्रेणियों को घटाकर मात्र 28 करने का प्रस्ताव करता हूँ। 2005-06 में मालभाड़ा संरचना की कुल श्रेणियाँ 27 से घटाकर 19 कर दी गई थीं एवं उच्चतम श्रेणी-250 को घटाकर 240 कर दिया गया था। अगले वर्ष उक्त उच्चतम श्रेणी को घटाकर 220 करने का प्रस्ताव करता हूँ। इससे डीजल और पेट्रोल के माल भाड़े में लगभग 8 प्रतिशत की कमी होगी। अगले तीन वर्षों में उच्चतम श्रेणी को घटाकर 200 के नीचे लाया जाएगा। अगले 3 वर्षों में कुछ हल्की वस्तुओं की दरों को छोड़कर माल भाड़े की न्यूनतम एवं अधिकतम दरों में अंतर दोगुने से कम किया जाएगा।

116. माल भाड़ा दरों की युक्तिकरण प्रक्रिया से हल्की वस्तुओं के माल भाड़े में अत्यधिक वृद्धि न हो यह सुनिश्चित करने के लिए मैंने ऐसी वस्तुओं के माल भाड़े को प्रभारित करने के लिए श्रेणी 90 डब्ल्यू1, 90 डब्ल्यू2 और 90 डब्ल्यू3 बनाने की घोषणा की थी। लेकिन इन श्रेणियों की दूरी नो प्रॉफिट नो लॉस की श्रेणी 100 से एक समान नहीं है। अतः इन श्रेणियों को एलआर1, एलआर2, एलआर3, एलआर4 और एलआर5 में परिवर्तित करने का प्रस्ताव करता हूँ। ये नई श्रेणियाँ, क्रमशः श्रेणी-100 के 90, 80, 70, 60 और 50 प्रतिशत के बराबर होंगी।

नॉन पीक सीजन इन्क्रीमेंटल फ्रेट डिस्काउंट स्कीम

117. मानसून के कारण 1 जुलाई से 31 अक्टूबर तक माल परिवहन की माँग कम हो जाती है। अतः इस अवधि में नॉन पीक सीजन इन्क्रीमेंटल फ्रेट डिस्काउंट स्कीम के तहत एक माह में 5 करोड़ रुपए से अधिक की इन्क्रीमेंटल फ्रेट अर्निंग पर माल भाड़े में 15 प्रतिशत एवं इससे कम पर 10 प्रतिशत की छूट दी जाएगी। यह छूट कोयला, खनिज एवं 120 श्रेणी से नीचे वर्गीकृत वस्तुओं को छोड़कर अन्य सभी वस्तुओं के परिवहन पर उपलब्ध होगी।

एम्टी फ्लो डायरेक्शन इन्क्रीमेंटल फ्रेट डिस्काउंट स्कीम

118. महोदय, दिल्ली से गौहाटी जाने का ट्रक भाड़ा गौहाटी से दिल्ली वापस लौटने के भाड़े से काफी अधिक होता है, जबकि रेलवे दोनों तरफ का एक समान भाड़ा चार्ज करती है। यह देखा गया है कि हमारी सौ में से चालीस माल गाड़ियाँ वापसी की दिशा में खाली लौटती हैं। खाली लौटती मालगाड़ियों में फ्रेट लोड करने पर रेलवे का अतिरिक्त खर्चा काफी कम होता है। अतः एम्टी फ्लो डायरेक्शन में लोड किये गये इन्क्रीमेंटल फ्रेट ट्रैफिक पर भारी डिस्काउंट देने की घोषणा करता हूँ। 700 किलोमीटर से अधिक की दूरी के इन्क्रीमेंटल फ्रेट पर यह डिस्काउंट नॉन पीक सीजन में 30 प्रतिशत एवं पीक सीजन में 20 प्रतिशत के बराबर होगा। यह योजना कवर्ड वैगन में लोड की गई सभी प्रकार की वस्तुओं पर लागू होगी। ओपन वैगन में कोयला, कोक तथा निर्यात के लिए लोड किये गये आयरन ओर को छोड़कर सभी वस्तुओं पर यह डिस्काउंट मिलेगा। पीक सीजन के दौरान ओपन वैगनों में एक हजार किलोमीटर से अधिक के फ्रेट पर ही यह डिस्काउंट उपलब्ध होगा।

लॉयल्टी डिस्काउंट स्कीम

119. सीमेंट एवं आयरन एंड स्टील के परिवहन में रेल की हिस्सेदारी को बढ़ावा देने के लिए मैं लॉयल्टी डिस्काउंट स्कीम की घोषणा करता हूँ। इस स्कीम के अंतर्गत नॉन पीक सीजन में किसी स्टील अथवा सीमेंट फैक्ट्री के कुल उत्पादन में रेल परिवहन की हिस्सेदारी 90 प्रतिशत से अधिक होने पर माल भाड़े में एक प्रतिशत एवं 50 प्रतिशत से अधिक किंतु 90 प्रतिशत से कम हिस्सेदारी होने पर आधे प्रतिशत के बराबर लॉयल्टी डिस्काउंट दिया जाएगा। यह डिस्काउंट केवल निर्मित वस्तुओं के परिवहन पर उपलब्ध होगा। इन उद्योगों में उपयोग होने वाले कच्चे माल अथवा क्लिंकर के परिवहन पर यह डिस्काउंट देय नहीं होगा।

लांग टर्म फ्रेट डिस्काउंट स्कीम

120. व्यापारीगण दीर्घकालिक आधार पर माल परिवहन की व्यवस्था करना चाहते हैं। अतः हमने जोनल रेलवे प्रशासन को नये ग्राहकों अथवा नया फ्रेट ट्रैफिक प्राप्त करने के लिए लांग टर्म फ्रेट डिस्काउंट ऑफर करने के लिए अधिकृत किया है। इस योजना के तहत जोनल प्रशासन तीन वर्ष तक की अवधि के लिए सामान्य माल भाड़ा दरों में नॉन पीक सीजन में 20 प्रतिशत तक एवं पीक सीजन में 10 प्रतिशत तक डिस्काउंट ग्राहकों को दे सकेंगे। एम्प्टी फ्लो डायरेक्शन में लोडिंग होने पर डिस्काउंट नॉन-पीक सीजन में 30 प्रतिशत एवं पीक सीजन में 20 प्रतिशत तक दिया जा सकता है।

टर्मिनल इन्सेन्टिव सह इंजन ऑन लोड स्कीम

121. वैगन टर्न राउंड टाइम में कमी लाने के उद्देश्य से गत बजट में की गई घोषणा के अनुरूप हमने एक नई टर्मिनल इन्सेन्टिव सह इंजन ऑन लोड स्कीम तैयार की है। इस स्कीम की शर्तों को पूरा करते हुए जो ग्राहक लोडिंग-अनलोडिंग में लगने वाले समय को घटाने के लिए अपने टर्मिनल में निवेश करेंगे तथा कम समय में लोडिंग-अनलोडिंग का कार्य पूरा करेंगे उन्हें पहले वर्ष मालभाड़े में 5 प्रतिशत की रिबेट दी जाएगी। यह रिबेट उत्तरोत्तर घटती हुई दरों पर 10 वर्षों तक उपलब्ध कराई जाएगी। पाँचवे वर्ष से यह रिबेट एक प्रतिशत के बराबर होगी।

मिनी रेक एवं टू-प्वाइंट रेक स्कीम

122. मिनी रेक एवं टू-प्वाइंट रेक योजना की लोकप्रियता को देखते हुए यह सुविधा अब पीक एवं नॉन-पीक दोनों ही सीजन में उपलब्ध होगी। नॉन पीक सीजन में मिनी रेक एवं टू-प्वाइंट रेक बिना किसी अतिरिक्त चार्ज के उपलब्ध कराये जाएंगे जबकि पीक सीजन में श्रेणी 130 तक की वस्तुओं की लोडिंग पर ऐसे रेक के लिए मालभाड़ा ब्लॉक रेक गाड़ियों के माल भाड़े से 5 प्रतिशत अधिक होगा।

फ्रेट फारवर्डर स्कीम

123. पीस मील ट्रैफिक में रेलवे की हिस्सेदारी बढ़ाने के लिए मैं एक नई फ्रेट फारवर्डर स्कीम की घोषणा करता हूँ। इस योजना के तहत माल बुक करने पर नॉन पीक सीजन में एम्प्टी प्लो डायरेक्शन में लोडिंग करने का मालभाड़े की श्रेणी एलआर2 के बराबर एवं लोडेड डायरेक्शन में श्रेणी 100 के बराबर होगा। पीक सीजन में यह भाड़ा क्रमशः श्रेणी 100 एवं 130 के बराबर होगा। राउंड ट्रिप लोडिंग अर्थात् दोनों तरफ की लोडिंग एक साथ उपलब्ध कराये जाने पर यह भाड़ा नॉन पीक सीजन में एलआर2 एवं पीक सीजन में एलआर1 के बराबर होगा। यह योजना सात सौ किलोमीटर से अधिक के ही फ्रेट पर लागू होगी।

यात्री सेवाएं

124. महोदय, रेलवे की मजबूत वित्तीय स्थिति के परिवेश में मैं नये सपनों की रूपरेखा प्रस्तुत कर रहा हूँ।

**मैंने देखे हैं सारे ख़ाब नए
लिख रहा हूँ मैं इंक़लाब नए**

125. एसी प्रथम एवं एसी द्वितीय श्रेणी का यात्री किराया साधारण श्रेणी के यात्री किराये से क्रमशः चौदह एवं सात गुने से भी अधिक है। इससे एसी क्लासेस में हमारी प्रतियोगी क्षमता कमजोर हुई है जिसका प्रतिकूल असर इन श्रेणियों की ऑक्जूपेन्सी पर पड़ रहा है। अतः मैं मालभाड़ा संरचना की तरह यात्री किराया संरचना का भी युक्तिकरण करने का प्रस्ताव करता हूँ। नई संरचना में एसी प्रथम एवं एसी द्वितीय श्रेणी का किराया साधारण श्रेणी के किराये से क्रमशः साढ़े ग्यारह एवं साढ़े छः गुना होगा। इस प्रस्ताव से एसी प्रथम श्रेणी के किराये में लगभग 18 प्रतिशत एवं एसी द्वितीय श्रेणी के किराये में 10 प्रतिशत की कमी होगी। अगले तीन वर्षों में युक्तिकरण की इस प्रक्रिया को आगे बढ़ाते हुए रेल की प्रतियोगी धार को और पैना बनाया जाएगा।

फुल्ली एयरकंडीशंड गरीब रथ

126. महोदय, यात्रियों को लंबी दूरी की गाड़ियों में पूर्णतः वातानुकूलित परंतु सस्ती सेवा उपलब्ध कराने के उद्देश्य से पायलट बेसिस पर फुल्ली एयरकंडीशंड गरीब रथ चलाने का निर्णय लिया है। शुरू में ये सुपरफास्ट एसी गरीब रथ दिल्ली-पटना, दिल्ली-मुंबई, दिल्ली-चेन्नै एवं सहरसा-अमृतसर के बीच शुरू की जाएगी। इन गाड़ियों के यात्री किराये वर्तमान एसी थ्री टियर के किराये से लगभग 25 प्रतिशत कम होंगे। सस्ती एसी सेवा उपलब्ध कराने की कड़ी में हम डबल डेकर फुल्ली एयरकंडीशंड यात्री गाड़ी भी प्रारंभ करने का प्रयास करेंगे।

127. हमने यात्रियों की सुविधा के लिए मन्थली सीजन टिकट के नवीनीकरण की अवधि तीन दिन से बढ़ाकर दस दिन कर दी है। साथ ही एमएसटी एवं क्यूएसटी पर लगने वाले सुपर फास्ट अधिभार को घटाकर वर्तमान का एक चौथाई कर दिया है।

128. रेलवे फेयर एवं फ्रेट कमेटी एवं अन्य कमेटियों ने मिलिट्री गुड्स एवं कोचिंग टैरिफ की जटिल प्रक्रिया को सरल बनाकर युक्तिकृत करने की अनुशंसा की थी। अतः हमने नो प्रॉफिट नो लॉस के सिद्धांत के आधार पर मिलिट्री टैरिफ निर्धारण की प्रक्रिया को सरलीकृत एवं युक्तिसंगत बनाने का निर्णय लिया है। अब इनका टैरिफ कुछ वर्ष पूर्व की लागत के आधार पर न होकर वर्तमान लागत पर नो प्रॉफिट नो लॉस के आधार पर निर्धारित होगा। इसी प्रकार पार्सल एवं लगेज टैरिफ का भी युक्तिकरण किया गया है।

उपसंहार

129. महोदय, रेलवे द्वारा हासिल की गई सफलता माननीय प्रधानमंत्री जी के कुशल मार्ग दर्शन से ही संभव हो पाया है। उन्होंने हमेशा हमारा मनोबल बढ़ाया है और सकारात्मक सहायता प्रदान की है। समस्त रेल परिवार की तरफ से मैं उनके प्रति आभार प्रकट करता हूँ। मैं सभी रेलकर्मियों के प्रति भी अपना आभार व्यक्त करता हूँ जिन्होंने एक अच्छी टीम की तरह काम करते हुए सौंपे गए कार्यों को समर्पण और निष्ठा की भावना से पूरा किया है। हम यात्रियों और रेल उपयोगकर्ताओं को भी तहे दिल से धन्यवाद देते हैं जिनका सहयोग हमें बराबर मिलता रहा है और मुझे विश्वास है कि यह भविष्य में भी मिलता रहेगा।

130. महोदय, मैं रेल सेवा द्वारा राष्ट्र सेवा करने का अवसर पाने के लिए अपने को सौभाग्यशाली मानता हूँ। मैं सदन को आश्वस्त करना चाहूँगा कि हम रेल सेवा को उत्कृष्ट बनाते हुए जनता की आकांक्षाओं को पूरा करने के लिए निरंतर प्रयासरत रहेंगे। माननीय सदस्यों ने रेलवे पर हुई चर्चा में हमेशा हमारी हौसला अफ़जाई की है। माननीय सदस्यों की भारतीय रेल के प्रति यही भावना बनी रहे, इसी कामना के साथ मैं कहना चाहूँगा कि-

**ये इनायत नहीं मेरा विश्वास है
दौरे मँहगाई में रेल सस्ती रहे
अपना इनाम हमको तो मिल जाएगा
रेल पर आपकी सरपरस्ती रहे.**

131. महोदय, इन शब्दों के साथ मैं 2006-2007 का रेल बजट सदन में संस्तुत करता हूँ।