

## भारतीय रेल बजट भाषण 2015-16

26 फरवरी, 2015 को 2015-16 के लिए रेल बजट प्रस्तुत करते समय

श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु का भाषण

अध्यक्ष महोदया,

1. मैं इस गरिमामयी सदन के समक्ष वर्ष 2015-16 के लिए भारतीय रेल की अनुमानित प्राप्ति और खर्च का विवरण प्रस्तुत करता हूँ।
2. प्रारंभ में, मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी का धन्यवाद करना चाहूँगा, जिन्होंने समृद्ध राष्ट्र के स्वपन में नई चेतना जगाते हुए सभी भारतीयों में गर्व की भावना जागृत की। व्यक्तिगत स्तर पर मैं उनके प्रति अपना आभार प्रकट करना चाहूँगा, जिन्होंने रेलवे के माध्यम से, जो उनकी प्राथमिकता है, मुझे भारत की जनता की सेवा करने का अवसर प्रदान किया है। प्रधानमंत्री जी ने सुशासन के सिद्धांत को प्रतिपादित किया जब उन्होंने कहा कि यदि सरकार गरीब के कल्याण के लिए नहीं है तो उस सरकार का क्या लाभ है। उन्होंने हमें प्रेरणादायी उद्देश्य की चुनौती देते हुए कहा है कि गरीबी उपशमन का समय चला गया है और गरीबी उन्मूलन का युग आ गया है। भारतीय रेलवे इस ऐतिहासिक मिशन में अपनी भूमिका निभाएगी।
3. अध्यक्ष महोदया, भारत का रेलवे मानचित्र धमनियों का एक ऐसा नेटवर्क है, जो भारतीय अर्थव्यवस्था के हृदय में जीवनदायी रक्त को संचरित करता है। सामाजिक-आर्थिक विकास में प्रमुख भूमिका निभाने के कारण भारतीय रेल आधुनिक भारत को एकीकृत करने वाला अनूठा कारक है। यह एक ऐसा संगठन है जो सभी भारतीयों, यहां तक कि महात्मा गांधी, के मर्म और अस्तित्व को प्रभावित करता है। इसीलिए बापू ने राष्ट्रीय स्वतंत्रता आंदोलन की शुरुआत करने से पहले भारत की खोज का अभियान शुरू करने का निर्णय किया और उन्होंने रेलगाड़ियों के माध्यम से भारत दर्शन किया और हमेशा तीसरे दर्जे में यात्रा की।
4. दुर्भाग्यवश, पिछले कुछ दशकों में रेलवे सुविधाओं में ज्यादा सुधार नहीं हुआ। इसका एक मूलभूत कारण यह है कि रेलवे में लंबे समय से लगातार कम निवेश हुआ है, जिसके कारण भीड़-भाड़ बढ़ी है और क्षमता का अति दोहन हुआ है। परिणामस्वरूप, क्षमता बढ़ाने का कार्य प्रभावित होता है, संरक्षा प्रभावित होती है और प्रदान की जाने वाली सेवा का स्तर गिरता है, जिसके फलस्वरूप मनोबल में गिरावट आती है, कार्यकुशलता घटती है, माल और यात्री यातायात इष्टतम से कम रहता है और वित्तीय संसाधन कम होते हैं। इससे पुनः निवेश की तंगी का दुष्चक्र बनता है।

5. इस दुष्क्र की समाप्ति की जानी चाहिए। एक बार ऐसा होने से, अर्थव्यवस्था को अत्यधिक लाभ होगा: बेहतर सेवाएं प्राप्त होंगी, समाज के गरीब तबकों सहित सभी नागरिकों के लिए बेहतर संपर्क व्यवस्था उपलब्ध होगी, लागतें कम होंगी और उन्नत प्रतिस्पर्धा होगी। रेलवे में निवेश बढ़ने से शेष अर्थव्यवस्था में भी गुणात्मक प्रभाव पड़ेगा और गरीबों के लिए अधिक रोजगार सृजित होंगे। पर्यावरण को बनाए रखने और भावी पीढ़ियों के हित के लिए भी भारतीय रेल में निवेश जरूरी है।
6. अध्यक्ष महोदया, भारतीय रेल से सभी को बहुत अधिक उम्मीदें हैं। बेहतर रेल सेवाओं की मांग करने वाले नागरिक आमतौर पर उन बाध्यताओं से परिचित नहीं होते जिनसे रेलवे जूझती है। मैं दो को चिह्नित करना चाहूंगा: उच्च घनत्व वाले नेटवर्क में 1219 खंड हैं, जो मोटे तौर पर महानगरों को रेलपथ से जोड़ते हैं। इनमें से 492 खंड 100% से भी अधिक क्षमता से कार्य कर रहे हैं और अन्य 228 खंड 80% से 100% के बीच की क्षमता से कार्य कर रहे हैं। यदि कोई खंड सीमा से अधिक कार्य करता है तो समूची लाइन पर उसका दबाव पड़ता है। वहां रख-रखाव के लिए कोई गुंजाइश नहीं रहती और गाड़ी की गति धीमी हो जाती है। इकहरे रेलपथ पर भारतीय रेल को राजधानी और शताब्दी जैसी फास्ट एक्सप्रेस गाड़ियां, साधारण, धीमी पैसेंजर गाड़ियों के साथ-साथ मालगाड़ियां भी चलानी होती है। यद्यपि राजधानी और शताब्दी गाड़ियां 130 किमी. प्रतिघंटा की रफ्तार से चलाई जा सकती हैं आश्चर्यजनक तौर पर उनकी औसत रफ्तार 70 से अधिक नहीं होती? क्या यह हैरानी की बात नहीं है कि साधारण पैसेंजर गाड़ी या मालगाड़ी औसतन लगभग 25 किमी. प्रतिघंटा की अधिक रफ्तार से नहीं चलाई जा सकती?
7. अगले पांच वर्ष में, हमारी प्राथमिकता होगी कि मौजूदा उच्च घनत्व वाले नेटवर्क पर क्षमता में उल्लेखनीय सुधार किया जाए। मौजूदा नेटवर्क पर क्षमता में सुधार करना अधिक सस्ता होता है। इसमें भूमि अधिग्रहण की समस्या नहीं होती और इसे पूरा करने में समय कम लगता है। आमामान परिवर्तन, दोहरीकरण, तिहरीकरण और विद्युतीकरण पर जोर दिया जाएगा। औसत गति बढ़ेगी। गाड़ियों के समय पालन में सुधार होगा। मालगाड़ियों को समय-सारणी के अनुसार चलाया जा सकेगा।

पर मेरे मन में सवाल उठता है- हे प्रभु, ये कैसे होगा?

प्रभु ने तो जवाब नहीं दिया, तब ये प्रभु ने सोचा कि गांधीजी जिस साल भारत आये थे, उनकी शताब्दी वर्ष में भारतीय रेलवे को एक भेंट मिलनी चाहिए कि परिस्थिति बदल सकती है, रास्ते खोजे जा सकते हैं, इतना बड़ा देश, इतना बड़ा network, इतने सारे resources, इतना विशाल manpower, इतनी strong political will, तो फिर क्यों नहीं हो सकता रेलवे का पुनर्जन्म...

8. मुझे शुभदा गोगाटे के "खंडाळ्याच्याघाटासाठी" नामक उपन्यास की याद आती है। यह उपन्यास सह्याद्री पर्वत श्रृंखला को पार करते हुए भारत की पहली रेल लाइन बिछाए जाने की काल्पनिक कथा है। आप एक बार में एक खंड बनाते हैं। आप एक बार में एक सुरंग बनाते हैं। उसके बाद आप अगले खंड और अगली सुरंग की ओर बढ़ते हैं। आप थोड़ा-थोड़ा करके निर्माण करते हैं। हमें अपने देश की परिवहन अवसंरचना के लिए रीढ़ की हड्डी के रूप में भारतीय रेल की ताकत को पुनःस्थापित करना होगा। भारतीय रेल को माल यातायात परिवहन के अपने बाजार हिस्से को पुनः हासिल करना होगा। रेल परिवहन को विश्वसनीय आरामदायक और सुरक्षित तथा विश्वव्यापी मानकों के अनुरूप बनाना होगा।

कुछ नया जोड़ना, कुछ पुराना तोड़ना होगा, कुछ engine बदलने होंगे, कुछ पुर्जे repair करने होंगे, कुछ ताकतें दिखानी होंगी, कुछ कमजोरियां मिटानी होंगी, कुछ रास्ते बदलने होंगे, कुछ दिशाएं खोलनी पड़ेगी....

मुझे पूरा विश्वास है कि हम यह कर सकते हैं। लेकिन हम इसे रातों-रात नहीं कर सकते। हम धीरे-धीरे आगे बढ़ेंगे। पिछले दशकों से चली आ रही इस अव्यवस्था को बदलने में कुछ समय लगेगा।

9. मेरा विश्वास है कि सुशासन भागीदारी वाली सरकार से निकलता है। बहुत थोड़े समय में मैंने कई राज्यों का दौरा किया है; कई कर्मचारियों, स्टैकहोल्डरों और ग्राहकों से संवाद किया है। मैंने सोशल मीडिया के जरिए उपयोगकर्ताओं से सीधे जुड़ने की शुरुआत की है। मुझे यह बताते हुए हर्ष है कि 20000 से भी ज्यादा सुझाव प्राप्त हुए थे और हमने व्यावहारिक पाए गए सुझावों पर पहले ही कार्य करना शुरू कर दिया है। आप इस बजट में भी ऐसे कुछ सुझावों को शामिल पाएंगे। इस प्रयोग से मुझे अंतर्दृष्टि प्राप्त हुई कि जनता, रेलवे से किस कदर जुड़ी हुई है और वह इसे बेहतर स्थिति में और इसे देश के विकास के इंजन के रूप में अपनी स्थिति को पुनः हासिल करता हुआ देखना चाहती है।
10. हमने एक भविष्यगामी कार्यसूची तैयार की है। आगामी पांच वर्षों में, भारतीय रेल को कायाकल्प से गुजरना होगा। हमने अपने लिए चार लक्ष्य निर्धारित किए हैं:

(क) ग्राहकों के अनुभव में स्थायी और मापनयोग्य सुधार लाना।

हम ऐसी पहल शुरू करेंगे जिसमें स्वच्छता, सहूलियत, सुगमता, सेवा गुणवत्ता और गाड़ियों की गति से संबंधित ग्राहकों की समस्याएं व्यवस्थित ढंग से दूर की जाएंगी।

- (ख) रेलवे को यात्रा का सुरक्षित साधन बनाना।  
(ग) भारतीय रेलों की क्षमता में पर्याप्त विस्तार करना और इसकी अवसंरचना को आधुनिक बनाना।

हमारे नागरिकों के लिए रेल यात्रा के महत्व को देखते हुए, हम अपनी यात्री वहन क्षमता 21 मिलियन यात्री प्रति दिन से बढ़ाकर 30 मिलियन तक करेंगे। हम रेलपथ की लंबाई भी 20% तक बढ़ाकर 1,14,000 कि.मी. से 1,38,000 कि.मी. तक करेंगे और हम अपनी वार्षिक माल वाहक क्षमता 1 बिलियन टन से बढ़ाकर 1.5 बिलियन टन करेंगे।

- (घ) अंततः भारतीय रेलवे को वित्तीय दृष्टि से आत्मनिर्भर बनाना।

इसका आशय यह है कि अपने परिचालन से हमारे लिए अत्यधिक अधिशेष का सृजन होगा, जो केवल हमारी क्षमता विस्तार के वित्तपोषण हेतु आवश्यक ऋण की अदायगी के लिए ही नहीं होगा बल्कि उससे हमारी क्षतिग्रस्त परिसंपत्तियों को सतत आधार पर बदलने हेतु निवेश के लिए भी पर्याप्त होगा। इसके लिए परिचालन दक्षता, लागतों पर कड़ा नियंत्रण, परियोजना के चयन एवं निष्पादन में अधिक अनुशासन और भारतीय रेलों की राजस्व सृजन करने की क्षमता में अभूतपूर्व बढ़ोतरी होगी।

11. इन लक्ष्यों से यह भी सुनिश्चित होगा कि रेलवे उन सभी प्रमुख क्रियाकलापों का अभिन्न भाग है जो हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी ने गरीबों के जीवन स्तर में सुधार लाने के लिए शुरू किए हैं, जिनमें स्वच्छ भारत से मेक इन इंडिया तक, डिजिटल इंडिया से स्मिल इंडिया तक शामिल है।
12. हम इन लक्ष्यों को किस प्रकार पूरा करेंगे? हमारी कार्यनिष्पादन योजना में पांच महत्वपूर्ण उत्प्रेरक हैं:

**(क) मध्यावधि योजना अपनाना:**

किसी भी संगठन को दीर्घावधि और मध्यावधि उद्देश्य के साथ-साथ अल्पावधि की प्राथमिकताओं को भी दूर करना चाहिए जैसा कि विनोबा भावे जी ने एक बार कहा था, 'यदि आप अपने पैरों की ओर देखते हुए चलोगे तो लुढ़क जाओगे और यदि आप सड़क पर दूर तक ध्यान नहीं दोगे तो नीचे अवश्य गिरोगे'। अध्यक्ष महोदया, इस रेल बजट प्रलेख के तीन भाग हैं, जिनमें हमारी भावी योजना दी गई है। इस क्रम में सबसे पहला भाग श्वेत पत्र है, जिसे आज सदन के सूचनार्थ प्रस्तुत किया गया है। इसका दूसरा भाग वर्ष 2015-16 के लिए आज का यह बजट है। इसके तीसरे हिस्से में विज़न-2030 है, जिसे हमारा इस वर्ष के दौरान कुछ समय पश्चात प्रस्तुत करने का इरादा है। अतः इस बजट में दिए गए प्रस्तावों को रेलवे में परिवर्तन लाने के लिए पंचवर्षीय कार्य योजना की शुरुआत के रूप में देखा जाए।

### **(ख) साझेदारी बनाना:**

रेलवे में बड़े पैमाने पर बदलाव लाने के लिए हमें महत्वपूर्ण स्टैकहोल्डरों के साथ साझेदारी की जरूरत होगी।

सबसे पहले, रेलवे को राष्ट्रीय संपर्क का आधार बनाने के लिए केंद्र और राज्यों के बीच सहभागिता के प्रधानमंत्री के विजन के अनुरूप हम राज्यों के साथ मिलकर कार्य करेंगे। रेलवे प्रणाली में सुधार होने से राज्यों की अर्थव्यवस्था और नागरिकों को अत्यधिक लाभ होगा। रेलवे की परियोजनाओं की योजना बनाते समय और उनका निष्पादन करते समय स्थानीय जनता की आकांक्षाएं राज्य सरकार के माध्यम से प्रतिध्वनित होंगी। वे विशेष प्रयोजन के लिए बनाई गई योजना, जिसे हम उनके साथ मिलकर बनाएंगे, के माध्यम से धनराशि जुटा पाने में भी समर्थ होंगे। अधिकांश राज्यों ने पहले ही रेलवे में सुधार लाने के लिए मिलकर कार्य प्रदान करने व रेलवे की सफलता में भागीदार बनने में अपनी गहरी रुचि दिखाई है।

दूसरे, हम कोयला, लौह अयस्क, सीमेंट आदि जैसे महत्वपूर्ण पण्यों का उन स्थानों, जहां उनका उत्पादन होता है अथवा जहां से उन्हें आयात किया जाता है, से उन स्थानों, जहां उनका उपयोग किया जाता है अथवा उनको प्रोसेस किया जाता है, तक ढोने हेतु पर्याप्त क्षमता का निर्माण करने के लिए हम सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के साथ भी साझेदारी करेंगे।

तीसरे, दीर्घकालिक अवधि के लिए धनराशि प्राप्त करने तथा विदेशों से प्रौद्योगिकी प्राप्त करने के लिए हम बहु-पक्षीय और द्विपक्षीय संगठनों तथा अन्य सरकारों के साथ साझेदारी करेंगे।

अंततः, हम लास्ट माइल कनेक्टिविटी में सुधार लाने और अपने चल स्टॉक के बेड़े का विस्तार करने और हमारे स्टेशन की आधारभूत सुविधाओं का आधुनिकीकरण करने के लिए निजी क्षेत्र के साथ भी भागीदारी करेंगे।

यहां मैं यह कहना चाहूंगा कि रेलवे हमारी अमूल्य राष्ट्रीय संपदा बनी रहेगी। यह आम आदमी की सेवा करती रहेगी। रेलवे, भारत के लोगों की सम्पदा सदैव बनी रहेगी।

### **ग) अतिरिक्त संसाधन जुटाना:**

अगले पांच वर्षों में 8.5 लाख करोड़ रुपए का निवेश करने का हमारा विचार है इस भाषण के अनुलग्नक-1 में मोटे तौर पर पांच वर्ष के निवेश की योजना का उल्लेख किया गया है।

बजटीय सहायता, किसी भी योजना के वित्तपोषण के लिए शीघ्र प्राप्त होने वाला सुलभ और आसान विकल्प है, परन्तु वित्त मंत्रालय के सामने भी प्रतिस्पर्धी मांगें रहती हैं। यद्यपि रेलवे को प्रदान किया गया थोड़ा सा प्रारम्भिक अंशदान रेलवे के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण हो सकता है परन्तु, हमारी निवेश संबंधी जरूरत इतनी ज्यादा है कि हमें कई स्रोतों से वित्तपोषण की

आवश्यकता रहती है। हम वित्तपोषण के अन्य स्रोतों का उपयोग करेंगे। बहु-पक्षीय विकासात्मक बैंकों और पेंशन फंड ने भी नए निवेशों के वित्तपोषण में गहरी रूचि दिखाई है। उनकी समय-सीमा हमारी जरूरतों से मेल खाती है। वे निश्चित और आवर्ती राजस्व चाहते हैं, जिसे हम राजस्व उपार्जक रेलवे परियोजनाओं के वित्तपोषण के लिए दीर्घकालिक ऋण प्रपत्र जारी करके प्रदान कर सकते हैं।

**घ) प्रबंधन पद्धतियों, प्रणालियों, प्रक्रियाओं में सुधार करना और मानव संसाधन को समर्थ बनाना।**

उन अतिरिक्त संसाधनों, जिनका हम निवेश करेंगे, से अधिकतम लाभ प्राप्त करने के लिए हमें परिचालनिक और व्यावसायिक कुशलता के उच्चतम मानकों को सुनिश्चित करना होगा। मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि वर्ष 2014-15 के लिए हमने अपने वित्तीय कार्य निष्पादन के संबंध में जो पहले प्रत्याशा की थी, उसकी तुलना में ज्यादा प्राप्त किया है। मैं वर्ष 2015-16 के लिए 88.5% के परिचालन अनुपात का प्रस्ताव करता हूँ, जबकि 2014-15 के लिए परिचालन अनुपात का लक्ष्य 91.8% तथा 2013-14 के लिए 93.6% रखा गया था। मुझे यह बताते हुए भी प्रसन्नता हो रही है कि यह न केवल पिछले 9 वर्षों का बल्कि छठे वेतन आयोग के बाद का भी सर्वोत्तम परिचालन अनुपात वाला वर्ष होगा।

रेलवे परिचालनिक कुशलता में निरंतर सुधार तब तक नहीं कर सकेगी जब तक कि निर्णय लेने की प्रक्रिया में तेजी न लाई जाए, जवाबदेही को सुदृढ़ न किया जाए तथा प्रबंधन सूचना प्रणाली में सुधार न किया जाए।

हमारे लोग हमारी सबसे बड़ी सम्पत्ति हैं। हालांकि इस विभाग में मुझे थोड़ा सा समय ही हुआ है, मैंने देशभर में रेल कर्मियों में उत्साह और समर्पण की भावना देखी है। बड़े परिवर्तन लाने की हमारी इस यात्रा की सफलता के लिए यह बहुत महत्वपूर्ण है कि हमारे कर्मिकों को प्रशिक्षण देकर और उनका विकास करके उनकी प्रतिभा को निखारा जाए।

**ड) शासन व्यवस्था तथा पारदर्शिता के मानक स्थापित करना।**

रेलवे समूचे देश की सम्पत्ति है। इसके कार्यकलापों में शासन व्यवस्था तथा पारदर्शिता के उच्चतम मानकों का पालन किया जाना चाहिए। भारतीय रेलवे के निर्णय इसके सभी स्टैकहोल्डरों, जिसमें हमारे सबसे निर्धन ग्राहक, हमारे कर्मचारी और हमारे बिजनेस पार्टनर शामिल हैं, के लिए न्यायोचित होने चाहिए। रेल मंत्री के रूप में मेरा पहला निर्णय अपनी निविदा अनुमोदन करने संबंधी सभी शक्तियां महाप्रबंधकों के स्तर पर प्रत्यायोजित करने का था।

पारदर्शिता के बहुत से आयाम हैं। इसके लिए प्रणाली के भीतर सूचना संग्रहण करने की बेहतर गुणवत्ता अपेक्षित होती है और उस सूचना को प्रकट करने के लिए बेहतर मानदंड अपेक्षित होते हैं। इसके लिए विवेकाधिकार में कमी किया जाना तथा प्रक्रियाओं का मानकीकरण किया जाना अपेक्षित है। इसके लिए जवाबदेही अपेक्षित है। अध्ययनों से पता चला है कि अधिक पारदर्शिता और जवाबदेही गरीबों के हित में होती है क्योंकि पारदर्शिता में कमी की स्थिति में अपेक्षाकृत गरीब ज्यादा प्रभावित होता है। शक्तियों के प्रत्यायोजन के अलावा, मैं आम जनता को लाभान्वित करने के लिए इस संगठन के दिन-प्रतिदिन के कार्यकलापों में पारदर्शिता लाने के उपाय करने का भी प्रस्ताव करता हूँ।

13. अब मैं हमारी कार्य योजना के उन 11 प्रमुख क्षेत्रों का उल्लेख करता हूँ, जिन पर हमारा ज्यादा जोर रहेगा।

### क. सुखद यात्रा का आभास

14. मैंने यात्री किराए में वृद्धि नहीं की है। हम विभिन्न उपाय करके भारतीय रेल की यात्रा को एक सुखद अनुभव बनाने की दिशा में प्रयास कर रहे हैं।

### साफ-सफाई

15. साफ-सफाई एक ऐसा प्रमुख क्षेत्र है, जिस पर ग्राहक असंतुष्ट रहते हैं। हमारी सर्वोत्तम प्राथमिकता साफ-सफाई में उच्चतर मानकों को सुनिश्चित करना है। हम सरकार के प्रमुख कार्यक्रम *स्वच्छ भारत अभियान* के तहत *स्वच्छ रेल* बनाने के कार्यक्रम को जोरदार ढंग से चलाना चाहते हैं। अतः अब हम - *स्वच्छ रेल स्वच्छ भारत* के लिए कार्य करेंगे।

16. हम अपने स्टेशनों और गाड़ियों की सफाई के लिए एक नया विभाग बनाने का प्रस्ताव करते हैं। एकीकृत साफ-सफाई के कार्य को एक विशेषज्ञता वाले कार्य के रूप में शुरू किया जाएगा, जिसमें प्रोफेशनल एजेंसियों की सेवा लेना तथा हमारे कर्मचारियों को साफ-सफाई की नवीनतम पद्धति का प्रशिक्षण देना भी शामिल होगा। रेलवे की योजना है कि बड़े कोचिंग टर्मिनलों के समीप “अपशिष्ट पदार्थों से ऊर्जा” पैदा करने वाले संयंत्रों को स्थापित किया जाए जिससे पर्यावरण अनुकूल विधि से अपशिष्ट पदार्थों का निपटान किया जा सके। प्रारंभ में, एक पायलट संयंत्र स्थापित किया जाएगा और उसके बाद चरणबद्ध आधार पर और अधिक संयंत्रों को स्थापित किया जाएगा।

17. हमारे स्टेशनों और गाड़ियों में शौचालय सुविधाओं की हालत में भारी सुधार की जरूरत है। हम विगत वर्ष के 120 स्टेशनों की तुलना में 650 अतिरिक्त स्टेशनों पर नए शौचालय बनाएंगे। सवारी डिब्बों में जैव-शौचालयों का प्रावधान कर दिया है। अभी तक हमने मौजूदा शौचालयों के स्थान पर 17,388 जैव-शौचालयों को लगा दिया है। इस वर्ष हमारा इरादा और 17000 जैव शौचालयों का प्रावधान करने का है। अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन (आरडीएसओ) को छह माह के भीतर वैक्यूम शौचालयों का अभिकल्प तैयार करने का कार्य दिया गया है।

18. यद्यपि, भारतीय रेलवे की ऑनबोर्ड हाउसकीपिंग सर्विस (ओबीएचएस) जो इस समय 500 जोड़ी गाड़ियों में उपलब्ध है, को और प्रभावी बनाने के लिए इसकी समीक्षा की जा रही है, हम ग्राहकों की चिंताओं के समाधान के लिए तुरन्त छोटे-छोटे कदम उठाएंगे। बिस्तर के साथ डिस्पोजेबल बैग प्रदान करने की व्यावहारिकता पर भी विचार किया जा रहा है ताकि यात्री अपने कूड़े को उसमें डाल सकें। गैर-वातानुकूलित सवारी डिब्बों में भी डस्टबिनों को लगाया जाएगा।

19. मैं अपने देशवासियों से अपील करना चाहता हूँ कि भारतीय रेल आपकी यात्रा में आपका घर है, कृपया इसे स्वच्छ रखने में हमारी मदद करें।

### *बिस्तर*

20. हम आगामी छह महीने के भीतर बिस्तरों के डिजाइन, गुणवत्ता तथा साफ-सफाई के लिए एक कार्यक्रम शुरू करेंगे। हमने बिस्तरों के डिजाइन के लिए निफ्ट, दिल्ली से संपर्क किया है। इसके अलावा, चुनिंदा स्टेशनों पर डिस्पोजेबल बिस्तर की ऑनलाइन बुकिंग की सुविधा भुगतान के आधार पर आईआरसीटीसी पोर्टल के माध्यम से सभी यात्रियों को प्रदान की जा रही है। हम मैकेनाइज्ड लॉड्रियों की संख्या बढ़ाएंगे।

### *हैल्प लाइन*

21. प्रत्येक संवेदनशील संगठन के पास अपने अमूल्य ग्राहकों से प्राप्त शिकायतों का समाधान करने की एक प्रणाली होनी चाहिए। यात्रियों की समस्याओं का वास्तविक समय के आधार पर निराकरण करने के लिए अखिल भारतीय 24x7 हैल्प लाइन नं. 138 कार्य करना आरम्भ कर देगी। यात्री गाड़ी से ही कॉल कर शिकायत कर सकते हैं। रेलवे शिकायतों का समाधान करने के लिए एक मोबाइल एप्लीकेशन भी विकसित किया जा रहा है। हमारा इरादा है कि 1 मार्च, 2015 से उत्तर रेलवे पर एक पायलट परियोजना के रूप में इस सुविधा को शुरू किया जाए। इसके बाद प्राप्त अनुभव तथा यात्रियों से प्राप्त फीडबैक के आधार पर इस सुविधा को तुरन्त सभी रेलों पर शुरू किया जाएगा। इसके अलावा, सुरक्षा से संबंधित मुद्दों के महत्व को ध्यान में रखते हुए हमने सुरक्षा से संबंधित शिकायतों को प्राप्त करने के लिए एक टोल फ्री नम्बर 182 निर्धारित किया है। रेलवे अपनी महिला यात्रियों की सुरक्षा में वृद्धि के लिए निर्भया निधि से संसाधनों का उपयोग करेगी।

### *टिकट*

22. आज अनारक्षित श्रेणी में यात्रा करने के इच्छुक आम आदमी के सामने सबसे बड़ी समस्या टिकट खरीदने की होती है। अनारक्षित यात्रा करने वाला यात्री 5 मिनट के भीतर टिकट खरीद सकें, यह सुनिश्चित करने के लिए हम “ऑपरेशन फाइव मिनट” शुरू कर रहे हैं। आशोधित “हॉट बटन” कॉइन वेंडिंग मशीनों और “सिंगल डेस्टिनेशन टेलर” विंडो से लेनदेन में लगने वाले समय में काफी कमी होगी। भिन्न रूप से सक्षम यात्रियों के लिए एक विशेष अभियान चलाया जा रहा है, जिसके तहत वे एक बार

रजिस्ट्रेशन करा लेने के बाद रियायती ई-टिकट खरीद सकते हैं। बहु-भाषी ई-टिकटिंग पोर्टल विकसित करने की दिशा में कार्य करने का भी प्रस्ताव है। हम सभी प्रकार के रिफंड को बैंकिंग प्रणाली के जरिए क्रेडिट करने की ओर अग्रसर होंगे।

23. मध्य रेलवे, पश्चिम रेलवे तथा दक्षिण रेलवे के उपनगरीय खंडों पर हमने स्मार्ट फोनों पर अनारक्षित टिकट को जारी करने की एक पायलट परियोजना पहले ही शुरू कर दी है। आशा है कि हम उत्तरोत्तर इस सुविधा को सभी स्टेशनों पर उपलब्ध करा देंगे। बहुत से स्टेशनों पर स्मार्ट कार्ड और करैन्सी विकल्प वाली ऑटोमेटिक टिकट वेंडिंग मशीन भी लगाई गई हैं। इस सुविधा का और विस्तार करने तथा डेबिट कार्ड द्वारा परिचालित होने वाली मशीनों को शुरू करने का भी प्रस्ताव है। जम्मू-श्रीनगर मार्ग पर रेल-सह-सड़क टिकट की तर्ज पर और अधिक स्थानों पर एकीकृत टिकट प्रणाली लागू की जाएगी।

24. हमारे बहादुर सिपाहियों की यात्रा को सुगम बनाने के लिए के लिए वारंट को समाप्त करने के लिए रक्षा यात्रा प्रणाली विकसित की गई है। लगभग 2000 स्थानों में से 600 स्थानों पर इस सुविधा को चालू कर दिया गया है। इस सुविधा का और विस्तार किया जाएगा।

#### *खानपान*

25. हमारे मूल्यवान ग्राहकों को अपना भोजन चुनने के लिए दिए गए विविध विकल्पों, जिसमें स्थानीय व्यंजन भी शामिल हैं, में से वे अपने पसंद का भोजन चुनने के लिए इस वर्ष जनवरी से प्रायोगिक आधार पर 108 गाड़ियों में ई-केटरिंग शुरू की गई है। यात्री टिकट को बुक करते समय आईआरसीटीसी की वेबसाइट के माध्यम से अपने भोजन के लिए ऑर्डर दे सकते हैं। हम देश की सर्वोत्तम फूड चेनों को इस परियोजना में जोड़ने का कार्य कर रहे हैं। हमारे ग्राहकों की प्रतिक्रिया के आधार पर इस सुविधा को और अधिक गाड़ियों में लागू किया जाएगा। हमारा यात्रियों को अच्छी गुणवत्ता का भोजन प्रदान करने के लिए निर्दिष्ट मंडलों में बेस किचन स्थापित करने का भी इरादा है, जिन्हें अत्यंत विश्वसनीय एजेंसियों द्वारा चलाया जाएगा।

26. इस समय वाटर-वेंडिंग मशीन बहुत कम हैं। हम इसे अधिकांश रेलवे स्टेशनों में लगाएंगे। पर्यावरण के अनुकूल होने के अलावा, इससे बहुत कम दाम पर यात्रियों को पीने के स्वच्छ पानी की उपलब्धता सुनिश्चित होगी।

## प्रौद्योगिकी का अधिकाधिक उपयोग करना।

27. चल टिकट परीक्षकों को हैंड हेल्ड टर्मिनल उपलब्ध कराए जाएंगे जिनका उपयोग यात्रियों का सत्यापन और चार्टों को डाउनलोड करने के लिए किया जा सकेगा। इस प्रणाली से हमें पेपरलेस टिकटिंग और चार्टिंग की ओर अग्रसर होने और इससे पेपर के रिमों की बचत होने के अलावा रिफंड के दावों को अन्तिम रूप देने में भी तेजी लाने में सहायता मिलेगी। हम पीआरएस टिकटों के मामले में भी यात्रा के वैध प्रमाण के रूप में मोबाइलों पर एसएमएस की सुविधा प्रदान करने की संभावना को भी तलाश रहे हैं।

28. हम एक एकीकृत ग्राहक पोर्टल तैयार कर रहे हैं, जिसमें ग्राहक एक ही पोर्टल पर विभिन्न सेवाएं प्राप्त कर सकते हैं। इससे रेलवे की विभिन्न वेबसाइटों के बीच निर्बाध नेवीगेशन संभव होगा।

29. केंद्रीय रूप से नियंत्रित रेलवे डिस्प्ले नेटवर्क को अगले दो वर्षों में 2000 से ज्यादा स्टेशनों पर लागू कर देने की संभावना है, जो गाड़ी के आगमन/प्रस्थान, आरक्षण, सामान्य तथा आपात संदेशों तथा नागरिकों की रुचि की किसी अन्य सूचना को भी मुहैया कराने में सहायता प्रदान करेगा। इस सुविधा से “डिजिटल इंडिया अभियान” को बढ़ावा मिलेगा तथा विज्ञापन के जरिए अत्यधिक राजस्व प्राप्त होने की संभावना भी बनती है।

30. हमारा यात्रियों को पहले ही प्रारंभिक अथवा गंतव्य स्टेशनों पर गाड़ियों के आगमन/प्रस्थान के अद्यतन समय की जानकारी देने के लिए “एसएमएस अलर्ट” सेवा शुरू करने का प्रस्ताव है। इसी प्रकार, गंतव्य स्टेशन पर गाड़ी के आगमन से 15/30 मिनट पहले “एसएमएस अलर्ट” भेजा जाएगा।

## निगरानी

31. महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए पायलट आधार पर मेनलाइन के चुनिंदा सवारी डिब्बों और उपनगरीय गाड़ियों में महिलाओं के डिब्बों में निगरानी रखने के लिए कैमरा लगाए जाएंगे परंतु ऐसा करते समय उनकी प्राइवसी का भी ख्याल रखा जाएगा।

## मनोरंजन

32. मुझे यह घोषणा करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि हमारा दिल्ली मंडल चुनिंदा शताब्दी गाड़ियों में लाइसेंस शुल्क के आधार पर ऑनबोर्ड मनोरंजन की एक परियोजना की शुरुआत कर रहा है। इस पर प्राप्त प्रतिक्रिया के आधार पर इस सुविधा का विस्तार सभी शताब्दी गाड़ियों में किया जाएगा।

33. साधारण श्रेणी के सवारी डिब्बों में मोबाइल फोन को चार्ज करने की सुविधा प्रदान की जाएगी और स्लीपर श्रेणी के सवारी डिब्बों में चार्जिंग सुविधाओं की संख्या में वृद्धि की जाएगी।

## स्टेशन सुविधाएं

34. अभी तक आदर्श स्टेशन स्कीम के अंतर्गत यात्री सुविधाओं को अपग्रेड करने के लिए 1052 स्टेशनों की पहचान की गई है। इस योजना के अंतर्गत 200 और स्टेशनों को शामिल करने का प्रस्ताव है।

35. सभी ए1 और ए कोटि के स्टेशनों पर Wi-Fi सुविधा प्रदान की जा रही है। इसके अलावा, डिजिटल इंडिया पहल के भाग के रूप में “बी” कोटि के स्टेशनों पर भी Wi-Fi मुहैया कराया जाएगा।

36. विश्राम कक्षाओं की ऑनलाइन बुकिंग पहले ही शुरू कर दी गई है। स्टेशनों पर धीरे-धीरे स्वयं परिचालित किए जाने वाले लॉकर की सुविधा भी उपलब्ध कराई जाएगी। प्रमुख स्टेशनों पर यात्रियों की सहायता के लिए उन्हें लाने तथा छोड़ने के लिए आईआरसीटीसी के माध्यम से पिक-अप एवं ड्रॉप सेवा प्रदान करने के लिए कॉन्सियाज सेवा शुरू करने का प्रस्ताव है। हम वरिष्ठ नागरिकों, रोगियों और भिन्न रूप से सक्षम यात्रियों के लिए आईआरसीटीसी के माध्यम से चुनिंदा स्टेशनों पर भुगतान के आधार पर व्हील चेयर की ऑनलाइन बुकिंग सुविधा भी मुहैया कराएंगे।

#### *गाड़ी क्षमता में वृद्धि*

37. गाड़ियों में कंफर्म सीटों के लिए बढ़ती मांग को पूरा करने के लिए सवारी डिब्बों की संख्या में वृद्धि करके अधिक बर्थें उपलब्ध कराई जाएंगी। हम परिसंपत्तियों का कारगर ढंग से उपयोग करके इस उद्देश्य को पूरा करेंगे। उन गाड़ियों, जो वर्ष भर अधिक लोकप्रिय रहती हैं, की पहचान करके उनमें अतिरिक्त सवारी डिब्बे जोड़कर उनकी क्षमता बढ़ाई जाएगी और इसके लिए उन गाड़ियों के सवारी डिब्बों का इस्तेमाल किया जाएगा जिनमें अधिभोगिता का स्तर अपेक्षाकृत कम होता है। इसके अलावा, चिह्नित गाड़ियों की क्षमता बढ़ाने के उद्देश्य से उनमें मौजूदा 24 सवारी डिब्बों के स्थान पर 26 सवारी डिब्बे जोड़े जाएंगे। आम जनता के हित के लिए चिह्नित गाड़ियों में जनरल श्रेणी के अधिक सवारी डिब्बे जोड़े जाएंगे।

38. मुंबई उपनगरीय खंड पर चल रहे परीक्षणों के व्यापक आकलन के बाद वातानुकूलित ईएमयू सेवा शुरू करने का भी प्रस्ताव है।

#### *आरामदायक यात्रा*

39. हम ऊपरी बर्थ पर चढ़ने के लिए सीढियों का मौजूदा सीढियां, जो यात्रियों के लिए असुविधाजनक हैं को बदल कर उसके स्थान पर यात्रियों के लिए सुविधाजनक सीढियों की व्यवस्था करेंगे। हमने नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ डिजाइन से इस संबंध में संपर्क किया है। अल्पकालिक उपाय के रूप में हमारा वरिष्ठ नागरिकों के लिए निचली बर्थों में कोटा बढ़ाने का प्रस्ताव है। चल टिकट परीक्षकों को भी निचली बर्थ प्राप्त करने में वरिष्ठ नागरिकों, गर्भवती महिलाओं और भिन्न रूप से सक्षम व्यक्तियों की मदद करने की हिदायत दी जाएगी। सवारी डिब्बों में फोल्डिंग सीढ़ी उपलब्ध कराई जाएगी ताकि चढ़ने में आसानी हो। सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए महिलाओं और वरिष्ठ नागरिकों के लिए सवारी डिब्बे के मध्य भाग में सीटें आरक्षित की जाएंगी।

40. ग्राहकों को यात्रा का सुखद अनुभव के लिए बेहतर कोच डिजाइन और इंटीरिअर पर जोर दिया जाएगा। भारतीय रेल एर्गोनोमिकली डिजाइन की गई सीटें विकसित करने के लिए एनआईडी के साथ सहयोग कर रही है। सभी सवारी डिब्बों के स्थान पर उत्तरोत्तर एलएचबी डिजाइन के सवारी डिब्बे लगाने का भी हमारा विचार है।

41. बेहतर यात्रा अनुभव प्राप्त करने और यात्रा समय में लगभग 20% की कमी करने के उद्देश्य से एक आधुनिक गाड़ी प्रणाली जिसे ट्रेन सेट कहा जाता है, को शुरू करने का प्रस्ताव है। ये डिजाइन में बुलेट ट्रेन के समान हैं और इन्हें इंजन के बिना मौजूदा रेलपथ पर चलाया जा सकता है। इसके परिणामस्वरूप रेलवे पर उच्चतर क्षमता उपलब्ध होगी, ऊर्जा की अधिक बचत होगी और थ्रू-पुट में वृद्धि होगी। हम आशा करते हैं कि अगले 2 वर्षों के भीतर हमारी प्रणाली पर इन गाड़ियों का पहला सेट दौड़ने लगेगा। इसके अनुभव के आधार पर भारत में गाड़ी सेटों के विनिर्माण के बारे में विचार किया जाएगा। हमारा प्रत्येक भारतीय को नौकरी देने का प्रयास है।

42. वृद्ध और भिन्न रूप से सक्षम यात्रियों के सुविधाजनक आवागमन के लिए बड़े स्टेशनों पर लिफ्टों और एस्केलेटर्स की व्यवस्था करने की योजना बनाई गई है। इस प्रयोजन के लिए 120 करोड़ रु. की राशि मुहैया कराई गई है जो चालू वर्ष में अंतिम आबंटन से लगभग 76% अधिक है। भविष्य में विनिर्मित सभी नए सवारी डिब्बों में ब्रेल की सुविधा होगी और रेल सवारी डिब्बा कारखाना से भिन्न रूप से सक्षम यात्रियों की सुविधा के लिए चौड़े प्रवेश द्वार बनाने की संभाव्यता का पता लगाने के लिए कहा गया है।

43. भारतीय रेल सभी स्टेशनों पर बेहतर यात्री सुख-सुविधाएं उपलब्ध कराने का प्रयास कर रही है। सदन को सूचित करते हुए मुझे प्रसन्नता हो रही है कि इस वर्ष हमने यात्री सुविधाओं के लिए धनराशि में 67% की वृद्धि की है। मैं सभी कारपोरेटों, गैर-सरकारी संगठनों, चैरिटेबल संस्थानों और धार्मिक संस्थानों से यह अनुरोध करूंगा कि वे आगे आएँ और यात्री सुविधाओं के लिए अपनी सीएसआर निधि से खुले दिल से निवेश करें। मैं सभी संसद सदस्यों से भी अनुरोध करना चाहूंगा कि वे रेलवे स्टेशनों पर सुविधाओं में सुधार करने के लिए अपने एमपीएलएडी फंड का एक हिस्सा इस्तेमाल करें। मैं बड़ी विनम्रता से बैंगलुरु सेंट्रल से संसद सदस्य श्री पी.सी. मोहन और नॉर्थ मुंबई के श्री गोपाल शेट्टी के नामों का उल्लेख करना चाहूंगा, जिन्होंने यात्री सुख-सुविधाओं के लिए अपने एमपीएलएडी फंड से क्रमशः 1 करोड़ रु. और 1.5 करोड़ रु. दिए हैं।

44. अध्यक्ष महोदया, हमारे माननीय संसद सदस्य बड़ी संख्या में लोगों का प्रतिनिधित्व करते हैं और रेल तथा जनता के बीच एक अत्यंत महत्वपूर्ण कड़ी का काम करते हैं। स्थानीय आकांक्षाओं को संतुष्ट करने में स्थानीय जनप्रतिनिधि बेहतर ढंग से समाधान ढूँढ सकते हैं। हमारा प्रत्येक रेलवे में मंडल समिति बनाने का प्रस्ताव है, जिसकी अध्यक्षता संसद सदस्य द्वारा की जाएगी, जो रेलवे और भारत की जनता के बीच महत्वपूर्ण कड़ी के रूप में कार्य करेगी।

## ख. स्टेशन का पुनर्विकास

45. भारतीय रेल समाज के सभी वर्गों विशेषकर गरीबों की जरूरतों को पूरा करती है। हमारे प्रधानमंत्री जी ने सही कहा है कि हमारे रेलवे स्टेशन बेहतर होने चाहिए। भारतीय रेल, स्टेशनों का पुनर्विकास करने का प्रयास कर रही है परन्तु इन प्रयासों में अधिक सफलता नहीं मिली है। इसके लिए स्थायी कारोबारी अनुभव के साथ-साथ कल्पनाशक्ति की भी जरूरत होती है। स्टेशन के विकास से छोटे और मध्यम शहरों का कायाकल्प हो सकता है और राजस्व में बढ़ोतरी हो सकती है तथा स्थानीय अर्थव्यवस्था के लिए लाभदायक हो सकती है।

46. यद्यपि पहले से चुने गए स्टेशनों के विकास की प्रक्रिया जारी रहेगी, तथापि शेष स्टेशनों के लिए हम स्टेशन पुनर्विकास नीति में पूर्णतया बदलाव करने और इच्छुक पार्टियों से खुली निविदाएं आमंत्रित करके शीघ्र पुनर्विकास के लिए प्रक्रिया को सरल बनाने का प्रस्ताव करते हैं। रियायती दरों पर स्थान और नभ अधिकारों का लाभ उठाने हेतु विकास करने के लिए मौजूदा स्टेशन 'जैसा है जहां हैं' आधार पर उपलब्ध रहेंगे। भूमि बेची नहीं जाएगी। इन स्टेशनों पर चलती गाड़ियों के लिए रेलवे की परिचालनिक आवश्यकताएं मुहैया कराके अपने डिजाइन और कारोबारी सुझावों के साथ इस बोली प्रक्रिया में कोई भी भाग ले सकता है। सभी अनुमोदित बोलियों के लिए स्वतंत्र विशेषज्ञों द्वारा कार्रवाई की जाएगी और उसे वेब पर अपलोड किया जाएगा और बोली संबंधी सर्वोत्तम पद्धतियों से जोड़ा जाएगा। शीघ्र निर्णय करने के लिए क्षेत्रीय और मंडल कार्यालयों को अधिकार संपन्न बनाया जाएगा। समय-सीमा का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए निगरानी कक्ष की स्थापना की जाएगी। हम चाहते हैं कि हमारे रेलवे स्टेशन देखने में सुंदर लगे और उनकी इमारतों में उस शहर की संस्कृति और कला झलकती हो। हम राज्य सरकारों और स्थानीय निकायों को इस प्रयास में सहयोग के लिए अपील करते हैं।

47. बड़े शहरों में स्थित अधिकांश रेलवे टर्मिनल अत्यधिक भीड़भाड़ वाले क्षेत्र में हैं। हमारा बड़े शहरों में सैटेलाइट रेलवे टर्मिनलों के विकास का प्रस्ताव है, जिससे शहर में भीड़-भाड़ कम करने के साथ-साथ उपनगरों में बसने वाले यात्रियों को सेवाएं उपलब्ध कराने का दोहरा प्रयोजन पूरा हो जाएगा। इन सैटेलाइट टर्मिनलों पर आरंभिक और टर्मिनेटिंग गाड़ियों के लिए आधुनिक सुविधाएं होंगी, जो मौजूदा बड़े टर्मिनलों पर भी थोड़े समय के लिए रुकेंगी। इस प्रयोजन के लिए 2015-16 में दस चुनिंदा स्टेशनों पर कार्य शुरू किया जाएगा।

## ग) क्षमता संवर्धन

### नेटवर्क का विस्तार करना

48. रेलवे में बदलाव लाने की हमारी कार्य योजना का मुख्य उद्देश्य हमारी नेटवर्क क्षमता में अत्यधिक विस्तार करना है। हमारे उच्च घनत्व वाले नेटवर्क, जिनमें अत्यधिक भीड़भाड़ रहती है, पर अत्यधिक दबाव रहता है और उनकी क्षमता कम पड़ती है। हमारे ग्राहक असंतुष्ट रहते हैं। हमारे महत्वपूर्ण ग्राहकों, जैसे कोयला, इस्पात और सीमेन्ट उद्योग को अपने माल के परिवहन के लिए नई लाइनों की आवश्यकता होती है। इन नेटवर्कों पर भीड़भाड़ कम करके पर्याप्त यातायात सृजन वाली परियोजनाओं को शुरू करना प्राथमिकता है।

49. मौजूदा नेटवर्क पर और क्षमता सृजित करने के अन्तर्निहित लाभ होते हैं। इसे पूरा करने में कम समय लगता है। चूंकि अधिकांश भूमि पहले ही उपलब्ध होती है इसलिए यह खर्चीला भी कम होता है और इसमें शीघ्र ही राजस्व में वृद्धि होती है। इन राजस्वों का उपयोग अन्य लाइनों में निवेश के लिए किया जा सकता है। इससे प्राप्त होने वाले अतिरिक्त लाभों में गाड़ियों की औसत गति बढ़ना, मालगाड़ियों की समय सारणी का निर्धारण करना, यात्री गाड़ियों के समयपालन में सुधार होना तथा ढुलाई क्षमता बढ़ना शामिल है।

50. यद्यपि निर्माण की अंतिम पड़ाव वाली परियोजनाओं को उच्चतम प्राथमिकता प्रदान की जाती रहेगी। हमारा 2015-16 में 8686 करोड़ रु. के निवेश से दोहरी/तिहरी/चौथी लाइन के 7000 किमी. और 1200 कि.मी. को चालू करने पर तीव्र गति से कार्य करने का इरादा है। पूंजी के अंतर्गत इसका बजटीय आवंटन 2014-15 से 71.4% ज्यादा किया गया है। हमारा इरादा 800 किमी. के आमान परिवर्तन को भी चालू करने का है। इसके अलावा, हमने 96,182 करोड़ रु. की कुल लागत पर विद्युतीकरण सहित 9,400 किमी. के दोहरीकरण/तिहरीकरण/ चौहरीकरण की 77 परियोजनाएं स्वीकृत की हैं, जो 2014-15 के प्लान होलिडे होने के कारण 2013-14 में स्वीकृत राशि से 2700% अधिक है। क्षमता संवर्धन, राजस्व सृजन और भीड़भाड़ कम करने के लिए नामित समिति द्वारा इन परियोजनाओं को शुरू करने की प्राथमिकता निर्धारित की गई है। गैर-बजटीय संसाधनों के जरिए इन परियोजनाओं के वित्तपोषण के लिए वित्तीय संस्थानों के साथ बातचीत की जा रही है। माननीय संसद सदस्यों को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि ये परियोजनाएं लगभग सभी राज्यों को कवर करेंगी।

51. लंबे लूपों का निर्माण, छोटे ब्लॉक खंडों का निर्माण, बाई-पास लाइनें बनाना, क्रासिंग स्टेशन, टर्मिनलों का संवर्धन और स्थायी गति प्रतिबंधों को हटाने जैसे यातायात सुविधा संबंधी निर्माण कार्य हमारी परम प्राथमिकता हैं। ये कम खर्च वाले निर्माण कार्य हैं परन्तु इनसे कम समय में बाधाएं दूर

करके अत्यधिक परिचालनिक लाभ प्राप्त होते हैं और अतिरिक्त क्षमता का सृजन होता है। इन निर्माण कार्यों को 2374 करोड़ रु. के परित्यय सहित वर्ष 2015-16 में शुरू किया जाएगा।

52. अध्यक्ष महोदया, भारतीय रेल सभी पूर्वोत्तर राज्यों को रेल कनेक्टिविटी मुहैया कराने के लिए प्रतिबद्ध है। मुझे यह सूचित करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि मेघालय अब भारतीय रेल के मानचित्र पर आ गया है और अरुणाचल प्रदेश को दिल्ली से सीधे कनेक्टिविटी उपलब्ध करा दी गई है। इसके अतिरिक्त, इस वर्ष मार्च तक बराक घाटी को बड़ी लाइन से जोड़ दिया जाएगा। इस क्षेत्र के शेष राज्यों को जोड़ने के लिए कार्य संतोषजनक रूप से प्रगति पर है।

53. भारतीय रेल जम्मू एवं कश्मीर में रेल नेटवर्क में तीव्रतर वृद्धि के लिए प्रतिबद्ध है। बनिहाल सुरंग जम्मू क्षेत्र और कश्मीर घाटी के बीच रेल कनेक्टिविटी सभी मौसमों में देश के शेष भाग के साथ कनेक्टिविटी उपलब्ध कराती है। उधमपुर-कटरा का चालू होना लाखों श्रद्धालुओं के लिए सपने के सच होने जैसा था।

54. पूर्वी तथा पश्चिमी मार्ग पर दो डेडीकेटिड फ्रेट कोरिडोर परियोजनाओं के कार्यान्वयन का कार्य गति पकड़ रहा है। हम 2015-16 में 750 किमी. के सिविल ठेके और 1300 किमी. के प्रणाली ठेके प्रदान किए जाने का लक्ष्य रखेंगे। पूर्वी डेडीकेटिड फ्रेट कोरिडोर का दुर्गावती – सासाराम के 55 किमी. खण्ड को चालू वर्ष में पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है। चार अन्य डेडीकेटिड फ्रेट कोरिडोरों के लिए प्रारंभिक इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण का कार्य चल रहा है और इसे इस वर्ष पूरा कर लिया जाएगा। हमारा इरादा निजी भागीदारी के माध्यम से डीएफसी फीडर मार्गों के निर्माण की संभावना का पता लगाने का है।

55. ईंधन के खपत में मितव्ययता प्राप्त करने और यातायात आउटपुट बढ़ाने के लिए भी यह आवश्यक है कि रेलवे विद्युतीकरण की गति बढ़ाई जाए। 2014-15 में 462 मार्ग किमी. के विद्युतीकरण की तुलना में 2015-16 में 6608 मार्ग किमी. लम्बाई का विद्युतीकरण स्वीकृत किया गया है। यह पिछले वर्ष की तुलना में 1330% अधिक है।

#### *माल यातायात सम्हलाई करने की क्षमता बढ़ाना*

56. भारतीय रेलवे को माल यातायात की दुलाई के लिए नेटवर्क क्षमता बढ़ाने के साथ-साथ माल यातायात की सम्हलाई करने की क्षमता को भी अवश्य बढ़ाना होगा। हमारा सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से एन्ड-टु-एन्ड लॉजिस्टिक्स समाधान मुहैया कराने के लिए सम्हलाई तथा मूल्य संवर्द्धित सेवाओं के साथ सामान्य उपयोगकर्ता सुविधाएं विकसित करने के लिए सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम – ट्रांसपोर्ट लॉजिस्टिक्स कार्पोरेशन आफ इंडिया (ट्रांसलोक) स्थापित करने का प्रस्ताव है। आरंभ में भारतीय रेलवे के 10 मौजूदा गुड्स शेडों को अपग्रेड करने तथा जहां भारतीय रेलवे के पास सरप्लस भूमि है वहां 30 छोटे मल्टी मोडल लॉजिस्टिक्स पार्क विकसित करने का प्रस्ताव है।

57. हमारे किसानों के लाभ के लिए और केले को ज्यादा समय तक रखने के लिए आजादपुर मंडी में अद्यतन सुविधाओं के साथ नश्य पदार्थ कार्गो सेंटर के कार्य को पूरा किया जा रहा है, जिसमें केला पकाने के लिए एक वैज्ञानिक केंद्र है। इसके अलावा, हमने आईसीडी और गेटवे हवाई अड्डों के बीच एयर कार्गो की दुलाई की व्यवस्था करने और उसे एकीकृत करने के लिए एयर कार्गो सेक्टर विकसित करने के लिए कदम उठाए हैं।

58. प्राइवेट फ्रेट टर्मिनलों (पीएफटी) के नेटवर्क को तेजी से विकसित करने के लिए 2010 में एक नीति जारी की गई थी और इसमें निजी निवेश आमंत्रित करने के लिए 2012 में इसमें संशोधन किया गया था। कुछ ऐसे मुद्दे सामने आए हैं, जिनसे प्राइवेट फ्रेट टर्मिनलों में और निवेश प्राप्त होने में बाधा उत्पन्न हो रही है। हमारा इरादा तत्काल इन मुद्दों का समाधान करने का है ताकि इन टर्मिनलों की संख्या बढ़ना प्रभावित न हो। हम आगामी 3 माह में इस क्षेत्र के हमारे भागीदारों के लिए अधिक उदार, व्यापक और आकर्षक बनाने के लिए माल डिब्बों को लीज पर देने की योजना, स्पेशल फ्रेट ट्रेन आपरेटर योजना, प्राइवेट फ्रेट टर्मिनल योजना तथा उदारीकृत माल डिब्बा निवेश योजना की समीक्षा करेंगे। रेलवे इस प्रकार की सुविधाएं विकसित करने के लिए फालतू पड़ी हुई रेलवे भूमि और उपयोग में न लाए जा रहे गुड्स शेडों को नाममात्र के लाइसेंस शुल्क पर प्राइवेट डिवलेपरों को देने के लिए तौर-तरीके तैयार करेगी।

59. खाली मालडिब्बों की दुलाई को कम करने के लिए पूर्वोत्तर सीमा रेलवे और दक्षिण रेलवे पर अक्टूबर 2014 में एक पायलट परियोजना के रूप में परम्परागत रूप से मालडिब्बों की खाली दुलाई होने वाली दिशा में लदान किए गए यातायात के लिए आटोमैटिक फ्रेट रिबेट स्कीम शुरू की गई है। इस स्कीम को अखिल भारतीय स्तर पर शुरू करने का हमारा प्रस्ताव है।

60. ऐसी लम्बी दूरी के कर्षण वाली माल गाड़ियों का परिचालन ज्यादा किया जाएगा, जिसमें दो अथवा उससे ज्यादा माल गाड़ियों को एक गाड़ी के रूप में चलाया जाता है। इसके लिए लम्बी लूप लाइनों के निर्माण की गति बढ़ाई जाएगी। इसके अलावा, लंबी दूरी के कर्षण वाली गाड़ियों के माल डिब्बों को जिस गति से संवितरित पावर सिस्टम मुहैया कराया जाता है, उसकी भी गति बढ़ाई जाएगी।

#### *गाड़ियों की रफ्तार बढ़ाना*

61. 9 रेल गलियारों की रफ्तार मौजूदा 110 और 130 किमी. प्रति घंटा से बढ़ाकर क्रमशः 160 और 200 किमी. प्रतिघंटा किया जाएगा ताकि अंतर-महानगरीय यात्रा जैसे कि दिल्ली-कोलकाता और दिल्ली-मुंबई की यात्रा एक रात में पूरी की जा सके। इसके लिए टर्न आउट सहित रेलपथ को अपग्रेड करना और

बेहतर स्तर के चल स्टॉक की व्यवस्था करना तथा साथ ही रेलपथ रिकार्डिंग, मॉनीटरिंग और अनुरक्षण की बेहतर पद्धति को अपनाना अपेक्षित होगा।

मालगाड़ियों की खाली तथा लदान दोनों ही स्थितियों में औसत रफ्तार बढ़ाई जाएगी। खाली माल गाड़ियों को 100 किमी. प्रतिघंटा की रफ्तार से चलाने और लदान की गई गाड़ियों को 75 किमी. प्रति घंटा की गति से चलाने के लिए एक नीति बनाई जा रही है। इस उद्देश्य की प्राप्ति के लिए प्रत्येक गाड़ी में अधिक से अधिक लदान किया जा सके, इसके लिए भारतीय रेलवे के सभी प्रमुख माल यातायात वाले मार्गों पर लदान घनत्व अपग्रेड करके 22.82 टन धुरा भार किया जाएगा।

### *बुलेट ट्रेन*

62. महोदया, हम अत्यंत जोश के साथ हमारी विशेष परियोजनाओं जैसे कि मुंबई-अहमदाबाद के बीच उच्च रफ्तार की रेल गाड़ियां चलाने को जारी रखेंगे। इसके लिए व्यावहारिकता अध्ययन अंतिम चरण में है और इसकी रिपोर्ट इस वर्ष के मध्य तक प्राप्त हो जाने की आशा है। हमें रिपोर्ट प्राप्त हो जाने के बाद इस संबंध में त्वरित और उपयुक्त कार्रवाई की जाएगी। डायमंड चतुर्भुज पर अन्य हाई स्पीड मार्गों के संबंध में अध्ययन शुरू किए जा रहे हैं।

### *मैन्यूफैक्चरिंग क्षमता बढ़ाना*

63. रेलवे के कायाकल्प में मेक इन इंडिया पहल के लिए असीम अवसर हैं। क्षमता बढ़ाने के साथ-साथ, भारतीय रेल को अधिक रेलइंजनों, अधिक मालडिब्बों और अधिक सवारी डिब्बों की आवश्यकता होगी। 'बिग टिकट' विनिर्माण सुझावों में उच्च अश्व शक्ति और हरित प्रौद्योगिकी के रेलइंजन, ऑटो कैरियर जैसे विशिष्ट मर्दों वाले मालडिब्बे, सिगनल प्रणालियां और गाड़ी सुरक्षा प्रणालियां तथा रेलपथ बिछाने एवं रेलपथ अनुरक्षण मशीनें शामिल हैं। इन सभी के परिणामस्वरूप नौकरी के अवसर उत्पन्न होंगे।

64. भारतीय रेल की उत्पादन इकाइयों और कारखानों की उनके उत्पादों के विनिर्माण में उन्हें कटिंगएज प्रदान करने के दृष्टिकोण से कार्यप्रणाली की समीक्षा की जाएगी। इन्हें आत्मनिर्भर बनाने के लिए प्रौद्योगिकी अपग्रेडेशन और उत्पादकता संवर्द्धन के उपाय किए जाएंगे। इन इकाइयों में अतिरिक्त क्षमता का बाहरी ग्राहकों के लिए उपयोग किया जा सकता है। हमारा इन मुद्दों की जांच के लिए अध्ययन करने का प्रस्ताव है।

### **घ. संरक्षा**

65. संरक्षा सर्वाधिक महत्वपूर्ण है। हर व्यक्ति का जीवन अमूल्य है, किसी एक व्यक्ति के भी जीवन की क्षतिपूर्ति असंभव है। मैं सभी दुर्घटनाओं में मारे गए व्यक्तियों और इयूटी पर अपने जीवन बलिदान करने वाले रेलकर्मियों के परिवारों के प्रति गहरी संवेदनाएं प्रकट करता हूं। भारतीय रेल पर बिना

चौकीदार वाले समपारों, चौकीदार वाले समपारों, गाड़ियों के पटरी से उतरने, गाड़ियों की टक्कर और आग लगने से संरक्षा को खतरा रहता है। इन सभी क्षेत्रों के लिए कार्य योजना तैयार की जाएगी।

66. हम जून 2015 तक, 5 वर्षीय समवेत संरक्षा योजना तैयार कर रहे हैं जिसमें वार्षिक गणना करने योग्य लक्ष्यों का उल्लेख है। हम अप्रैल 2015 तक डॉ. काकोडकर समिति की अध्यक्षता वाली उच्च स्तरीय संरक्षा समीक्षा समिति द्वारा की गई सभी लंबित सिफारिशों की जांच करेंगे।

67. ऊपरी सड़क पुलों (आरओबी) और निचले सड़क पुलों (आरयूबी) का निर्माण करके बिना चौकीदार वाले सभी समपारों को समाप्त करने का हमारा अंतिम उद्देश्य है। आरडीएसओ को शीघ्र ही भारतीय अंतरिक्ष अनुसंधान संगठन के परामर्श से जियो-स्पैटियल प्रौद्योगिकी का उपयोग करते हुए बिना चौकीदार वाले समपारों पर सड़क उपयोगकर्ताओं को श्रव्य-दृश्य के माध्यम से चेतावनी देने के लिए चोरी न हो सकने वाले पैनल/बैटरी आधारित विश्वसनीय पावर सप्लाई सिस्टम से उपयुक्त उपकरण बनाने के लिए कहा है। इसके अलावा, बिना चौकीदार वाले समपारों पर चेतावनी के लिए आईआईटी कानपुर के साथ रेडियो आधारित सिगनल डिजाइन परियोजना शुरू की गई है।

68. आरओबी/आरयूबी के निर्माण कार्य की अत्यंत आवश्यकता को सुसाध्य बनाने को देखते हुए, ऑनलाइन ड्राइंग प्रस्तुत करने और 60 दिन के भीतर इनके अनुमोदन के लिए उपयोगकर्ता अनुकूल उपायों सहित एक वेब आधारित एप्लीकेशन शुरू की गई है और इस संबंध में सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के साथ समझौता ज्ञापन पर भी हस्ताक्षर किए गए हैं। मुझे यह घोषणा करते हुए खुशी हो रही है कि अगले वित्त वर्ष में 6581 करोड़ रु. के कुल रेल खर्च की लागत पर आरओबी/आरयूबी के 970 अदद निर्माण कार्य तथा 3438 समपारों को समाप्त करने के लिए संरक्षा संबंधी अन्य निर्माण कार्य स्वीकृत किए गए हैं। यह चालू वर्ष से 2600% अधिक है और हालिया समय में सबसे अधिक है। हमारे संघ के लगभग सभी राज्यों में ये परियोजनाएं कवर करेंगी।

69. सवारी डिब्बों में आग की रोकथाम और दुर्घटना के समय सवारी डिब्बों के एक-दूसरे के ऊपर न चढ़ सकने के लिए आरडीएसओ को नई प्रणालियां विकसित करने के लिए कहा गया है। हम शीघ्र ही चुनिंदा मार्गों पर गाड़ी सुरक्षा चेतावनी प्रणाली और गाड़ी टक्कर बचाव प्रणाली लगाने का भी प्रस्ताव करते हैं।

70. पटरी से उतरने के मामलों को रोकने के लिए, रेलपथों का प्राथमिक नवीकरण करते समय स्लीपर और भारी पटरियों वाली आधुनिक रेलपथ संरचना का उपयोग किया जा रहा है। वेल्डिंग की बेहतर तकनीकों का भी उपयोग किया जाएगा। इसके अलावा, पटरियों की जांच के लिए एनालॉग मशीनों के स्थान पर डिजिटल किस्म की मशीनों का बदलाव किया जा रहा है, जो अधिक विश्वसनीय हैं।

### इ. प्रौद्योगिकी अपग्रेडेशन

71. किसी भी गतिशील एवं विकासशील संगठन को अपनी कार्य पद्धतियों को नूतन और पुनर्परिभाषित करने की जरूरत होती है। माननीय प्रधान मंत्री जी के अभिनव प्रौद्योगिकी विकास और विनिर्माण संबंधी विज्ञान के अनुसरण में हमारा भारतीय रेल के बिज़नेस रि-इंजीनियरी तथा नवीनता की भावना जगाने के उद्देश्य से 'कायाकल्प' नाम से एक इनोवेशन काउंसिल स्थापित करने का इरादा है।

72. रेल से जुड़े हुए विशिष्ट मामलों के समाधान के लिए हमें बुनियादी एवं अनुप्रयुक्त अनुसंधान में निवेश करने की आवश्यकता है। अभिनव प्रौद्योगिकीय समाधान आमंत्रित करने के लिए प्रौद्योगिकी पोर्टल बनाने का भी हमारा इरादा है।

73. अनुप्रयुक्त अनुसंधान के क्षेत्र में उत्कृष्ट संगठन के रूप में हमने आरडीएसओ को सुदृढ़ करने का विनिश्चय किया है। आरडीएसओ प्रतिष्ठित संस्थानों के साथ सहयोग करेगा। हम 2015-16 में बुनियादी अनुसंधान करने के लिए चुनिंदा विश्वविद्यालयों में चार रेलवे अनुसंधान केन्द्र खोलेंगे। भारत सरकार ने पंडित मदन मोहन मालवीय जी को भारत रत्न प्रदान किया है। बनारस हिंदू विश्वविद्यालय के शताब्दी महोत्सव के उपलक्ष्य में हमारा आईआईटी (बीएचयू), वाराणसी में रेलवे प्रौद्योगिकी हेतु 'मालवीय पीठ' स्थापित करने का प्रस्ताव है। रेलवे की सभी परिसंपत्तियों में उपयोग की जाने वाली नई सामग्रियों के विकास में यह पीठ सहायक होगी।

74. अनुसंधान के लिए पहचानी गई रेल परियोजनाओं को शुरू करने हेतु भारतीय रेल के प्रौद्योगिकी मिशन के भाग के रूप में निवेश में भागीदारी के आधार पर रेल मंत्रालय, मानव संसाधन विकास मंत्रालय, विज्ञान एवं प्रौद्योगिकी मंत्रालय और उद्योगों का एक संघ बनाया जाएगा।

75. हम शीघ्र ही रेलवे के लिए आईटी विज्ञान का अनावरण करेंगे। चलती गाड़ियों में बर्थ की अद्यतन उपलब्धता की ऑनलाइन सूचना के लिए स्टेशन नेविगेशन प्रणाली सहित एक एकीकृत मोबाइल एप्लीकेशन उपलब्ध कराई जाएगी। पार्सल एवं माल डिब्बों की ट्रैकिंग के लिए बार कोड/आरएफआईडी शुरू करना, स्वचालित पार्सल गोदाम, ग्राहक संबंध प्रबंधन प्रणाली आदि जैसी ग्राहक अनुकूल मालभाड़ा संचलन पहल शुरू की जाएंगी। गाड़ी नियंत्रण और परिसंपत्ति प्रबंधन एप्लीकेशनों में समाकलन होगा।

76. भारतीय रेलवे प्रिवेंटिव अनुरक्षण से प्रेडिक्टिव अनुरक्षण की ओर अग्रसर होने का प्रस्ताव करती है। पूरी तरह से मशीनों से एकीकृत रेलपथ अनुरक्षण करने की संभाव्यता का भी पता लगाने का प्रस्ताव है, जिससे अनुरक्षण में और दक्षता आएगी। हम रेलपथ के रूटीन जांच के लिए भी नवीनतम उपकरण लाना चाहते हैं।

## च. विकास हेतु साझेदारी

77. हम मंत्रालय में मौजूदा सार्वजनिक निजी साझेदारी (पीपीपी) सैल को सुदृढ़ करेंगे ताकि इसे और परिणामोन्मुखी बनाया जा सके। पीपीपी, रेलवे को और सुधार लाने के लिए पूंजी संवर्धन के अलावा अर्थव्यवस्था में और नौकरियां उपलब्ध कराने में सहायता करेगा।

78. भारतीय रेल ने हाल ही में अधिकांश भागीदारी मॉडलों के लिए नए मॉडल रियायत करार शुरू किए हैं और जिसके लिए दिशा-निर्देश जारी किए गए हैं। भागीदारी मॉडल के अंतर्गत अधिकांश पत्तनों और खदानों को रेल कनेक्टिविटी के लिए परियोजनाएं विकसित की जा रही हैं। संविदागत कार्यप्रणाली का मानकीकरण सुनिश्चित किया जाएगा जिससे समान अवसर प्रक्रिया का सरलीकरण और नीति की निरंतरता सुनिश्चित हो।

79. गति बढ़ाने और स्टेशन के पुनर्विकास जैसी गहन प्रौद्योगिकी और जटिल परियोजनाओं के लिए प्रारंभिक कार्यों, प्रौद्योगिकी के विकल्प खोजने और बोली प्रक्रिया प्रबंधन के संदर्भ में विशेषज्ञता प्राप्त एजेंसी के सहयोग की आवश्यकता होती है। भारतीय रेल ने कई विदेशी रेलों और उनकी कंपनियों के साथ तकनीकी सहयोग के लिए विगत में समझौता जापान पर हस्ताक्षर किए हैं। हम अपने देश के लिए उच्चतम गुणवत्ता वाली सेवा के लिए 'विदेशी रेल प्रौद्योगिकी सहयोग योजना' शुरू करने का प्रस्ताव करते हैं।

80. उपनगरीय रेल नेटवर्क मुंबई, कोलकाता और चेन्नै के मेट्रो शहरों की जीवन रेखा है। बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए एकीकृत परिवहन समाधानों की तत्काल आवश्यकता है। हम इसके लिए सभी राज्य सरकारों के साथ कार्य करेंगे। मुंबई के लिए एमयूटीपी III शुरू करने का हमारा प्रस्ताव है।

81. दूरस्थ और पिछड़े क्षेत्रों में रेल नेटवर्क का विस्तार प्रगति के अग्रदूत का कार्य करता है और उन क्षेत्रों में समग्र सामाजिक-आर्थिक विकास लाता है। हम राज्यों के साथ संकेंद्रित परियोजना विकास, संसाधन जुटाने, भूमि अधिग्रहण, परियोजना कार्यान्वयन और महत्वपूर्ण रेल परियोजनाओं की निगरानी के लिए एक संयुक्त उद्यम की स्थापना करने का प्रस्ताव करते हैं। मुझे यह बताते हुए प्रसन्नता हो रही है कि अधिकांश मुख्य मंत्रियों ने हमारे प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया है।

82. रेलों के पास बड़ी संख्या में परियोजनाएं बकाया हैं जिन्हें तीव्र गति से निष्पादित किए जाने की आवश्यकता है। रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों की विशेषज्ञता का उपयोग करके चिह्नित परियोजनाओं को निर्धारित समय में शीघ्र पूरा किया जाएगा और उसका उपयोग अधिक कार्यकलापों के लिए भी किया जाएगा।

83. सार्वजनिक क्षेत्र की प्रमुख कंपनियों, जो हमारी ग्राहक हैं, की नई लाइन संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए उनके साथ एक संयुक्त उद्यम स्थापित करने का भी प्रस्ताव है। निर्माण कार्यों को इस प्रकार संकेंद्रित ढंग से करने से इन्हें शीघ्रता से पूरा करना सुनिश्चित होगा और अंततः उनके लिए अपने उत्पाद का परिवहन करने के लिए वह मार्ग मिल जाएगा जिसकी उन्हें अत्यधिक आवश्यकता है और साथ ही रेलों के लिए राजस्व अर्जित होगा।

#### छ. प्रबंधन प्रक्रियाओं और प्रणालियों में सुधार

84. अध्यक्ष महोदया, कार्य योजना को मूर्त रूप देने के लिए, भारतीय रेलवे को एक नई नियंत्रण प्रणाली, नए कार्यान्वयन तंत्र, बड़े पैमाने पर प्रबंधन प्रणाली में सुधार और पूर्ण पारदर्शिता की आवश्यकता होगी। शीघ्र निर्णय करना संभव बनाने के लिए मैंने भंडार और निर्माण कार्यों से संबंधित निविदाओं के मामले में शक्तियां पहले ही महाप्रबंधकों को सौंप दी हैं। मैं, अन्य क्षेत्रों को भी शक्तियां प्रत्यायोजित करने, उनका विकेंद्रीकरण करने और उन पर से नियंत्रण हटाने का विचार रखता हूँ। माल यातायात व्यवसाय संबंधी नियमों और शर्तों को सरल बनाकर ग्राहकों के लिए अधिक हितकर बनाया जाएगा। उदाहरण के लिए, हमने रेल मंत्रालय से रेल परिवहन स्वीकृति प्राप्त करने की प्रणाली समाप्त कर दी है। निजी साइडिंगों के निर्माण की समूची प्रक्रिया को सरल बनाने का भी हमारा विचार है।

85. शक्तियों का प्रत्यायोजन करके अधिकार संपन्न बनाने के साथ-साथ उन्हें जबाबदेह और जिम्मेदार भी बनाया जाना चाहिए और सर्वोच्च स्तर पर निगरानी भी रखी जानी चाहिए ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि संगठन के उद्देश्य पूर्ण हों। इस लक्ष्य की प्राप्ति के लिए, हम क्षेत्रीय रेलों पर अपनाई जा रही सभी प्रक्रियाओं और कार्यविधियों की समीक्षा के लिए प्रणाली ऑडिट कराने का प्रस्ताव करते हैं।

86. परिचालन तथा अनुरक्षण संबंधी महत्वपूर्ण गतिविधियों के क्षेत्र में वैश्विक बेंचमार्कों की पहचान करने की कार्रवाई की जा रही है।

87. हमारा विचार परियोजनाओं के चयन संबंधी मौजूदा तंत्र में सुधार करने और परियोजना नियोजन पर निर्णय करने की प्रक्रिया में सिम्यूलेशन टूल्स को अपनाने का है। इसके अलावा, परियोजनाओं को समय पर पूरा करने के लिए सभी भारतीय रेलों पर ठेका संबंधी ईपीसी प्रणाली की शुरुआत करने का प्रस्ताव है।

88. अध्यक्ष महोदया, हमारे पास संसाधन बहुत ही सीमित हैं इसलिए यह सुनिश्चित करना बहुत जरूरी है कि समूचे सरकारी खर्च के इष्टतम परिणाम हासिल हों। इस प्रयोजन हेतु हम एक कार्य दल का गठन करना चाहते हैं जो अपेक्षित परिणाम के लिए खर्च का पता लगा कर लेखे-जोखे की मौजूदा प्रणाली का आशोधन करेगा। लागत निर्धारण संबंधी डाटा भी ऑनलाइन उपलब्ध होगा जिसमें रेल लाइनों के निर्माण, संवर्द्धन, अनुरक्षण और परिचालन पर किए गए खर्च की लागत शामिल हैं। इससे उन्हें चालू करने के बाद इनका मूल्यांकन अध्ययन करने में भी सहायता मिलेगी।

89. हम उत्पादकता बढ़ाने और पारदर्शिता लाने के उद्देश्य से गाड़ी परिचालन का भी आडिट करने का प्रस्ताव करते हैं।

90. हम अपनी सामग्री प्रबंधन प्रणाली में पेपरलैस वर्किंग का विस्तार करने का प्रस्ताव भी करते हैं। व्यवसाय को सरल बनाने पर बल देते हुए, हम वेंडर इंटरफेस मैनेजमेंट सिस्टम के माध्यम से अपने वेंडरों को डिजिटल रूप में एकीकृत करेंगे ताकि वेंडरों को एकल खिड़की पर संपर्क किया जा सके।

## ज. संसाधन जुटाना

91. अध्यक्ष महोदया, आज रेलवे के पास सीमित संसाधन हैं। लेकिन यह स्थिति अधिक समय तक नहीं बनी रहेगी। अकेले पूंजी निवेश से मूल्यहास के लिए भी पर्याप्त नहीं है। परंपरागत तौर पर हम संघ सरकार से सकल बजटीय सहायता पर निर्भर रहते हैं। परंतु यह हमेशा की तरह का कारोबार है। यह न तो अर्थक्षम है और न ही आवश्यक।

92. पहला, संघ सरकार के वित्तीय संसाधनों पर पहले ही बहुत ज्यादा बोझ है। दूसरे, रेल सुधार शुरू होते ही संसाधनों के आंतरिक सृजन की प्रक्रिया जोर पकड़ने लगेगी, सकल घरेलू उत्पाद में वृद्धि होगी और वह यातायात रेलवे की ओर आकर्षित होना आरंभ हो जाएगा जो अन्यत्र, विशेषकर सड़क परिवहन क्षेत्र की ओर अभिमुख हो गया है। तीसरे, लाभप्रद परियोजनाओं के लिए, रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों और भारतीय रेल वित्त निगम के साथ भागीदारियों के जरिए बाजार से उधार लेकर संसाधन जुटाना संभव होना चाहिए। चौथा, ऐसे बहुत से क्षेत्र हैं जहां पीपीपी के माध्यम से संसाधन जुटाए जा सकते हैं। पांचवा, ऋण से अलग हटकर, कुछ परियोजनाएं राज्य सरकारों के साथ भागीदारी के माध्यम से इक्विटी के आधार पर भी निष्पादित की जा सकती हैं। इन सभी के परिणामस्वरूप एक सरल कार्य व्यवस्था का सृजन होता है। कोई भी उन्हीं संसाधनों का बेहतर इस्तेमाल कर सकता है जो उसके पास होता है।

93. योजना बजट का आकार 2014-15 के 65,798 करोड़ रु. से बढ़कर 2015-16 में 1,00,011 करोड़ रु. हो गया है और इसमें 52% की वृद्धि हुई है। केंद्र सरकार से सहायता कुल योजना बजट का 41.6% और आंतरिक सृजन 17.8% है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि अतिरिक्त बजटीय संसाधन जुटाने का यह कार्य चुनौतीपूर्ण होगा, रेलवे बोर्ड में एक वित्त व्यवस्था कक्ष की स्थापना करने का प्रस्ताव है जिसके लिए इस क्षेत्र के विशेषज्ञों का परामर्श प्राप्त किया जाएगा।

94. बाजार से उधार के जरिए लाभप्रद परियोजनाओं के वित्तपोषण के लिए, बीमा एवं पेंशन निधि बहुपक्षीय तथा द्विपक्षीय एजेंसियों से कम लागत पर दीर्घकालीन निधियों की व्यवस्था करने का विचार है जिसका भुगतान बढ़ते राजस्व से किया जा सकता है। रेलवे दीर्घकालीन संस्थागत निवेशकों और अन्य पार्टनरों से निवेश हासिल करने के नवीन उपाय करेगी। इनमें अवसंरचना निधि, होल्डिंग कंपनी का सृजन और भारतीय रेल वित्त निगम के साथ सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम मौजूदा एनबीएफसी के साथ

एक संयुक्त उद्यम की स्थापना और बहुपक्षीय और द्विपक्षीय वित्तीय संस्थानों, जिन्होंने इस प्रयास में रेलवे के साथ मिलकर कार्य करने में रूचि व्यक्त की है, सहित घरेलू और विदेशी स्रोतों से दीर्घकालीन ऋण जुटाना शामिल हैं। हम अपनी परिसंपत्तियों का बिक्री न करके उनका मुद्राकरण करेंगे।

95. मैं यह सूचित करना चाहता हूँ कि रेलवे भूमि पर अतिक्रमण करना एक गंभीर मामला है। इसे रोकने के लिए भूमि रिकार्डों का अंकीय मापन शुरू कर दिया गया है और किसी भी अतिक्रमण के लिए अधिकारियों की जिम्मेदारी निर्धारित की जाएगी।

96. अध्यक्ष महोदया, हम अप्रकट विज्ञापन संभाव्यता का इस्तेमाल करने के लिए एक व्यापक नीति तैयार कर रहे हैं। इस नई नीति में कारपोरेट ब्रैंडिंग के लिए स्टेशनों तथा गाड़ियों के इस्तेमाल सहित सभी क्षेत्रों का उपयोग किया जाएगा।

97. इस वर्ष हम एक कोस्टल कनेक्टिविटी कार्यक्रम शुरू करने जा रहे हैं जहां भारतीय रेल संबंधित पोर्ट के साथ साझेदारी में नारगोल, छर्गा, दीघी, रेवास और टूना में रेल कनेक्टिविटी मुहैया कराएगी। इस कार्यक्रम के जरिए निजी निवेश से लगभग 2000 करोड़ रु. जुटाए जाने की संभावना है।

98. हमारा बीओटी/वार्षिकी के जरिए 2500 करोड़ रु. मूल्य की परियोजनाएं शुरू करने का प्रस्ताव है। इन परियोजनाओं में वर्धा-नागपुर तीसरी लाइन, काजीपेट-विजयवाड़ा तीसरी लाइन, भद्रक-नरगुंडी तीसरी लाइन और भुज-नलिया आमान परिवर्तन शामिल हैं।

99. स्क्रेप के शीघ्र निपटान के लिए भारतीय रेलवे की स्क्रेप निपटान संबंधी नीति की समीक्षा की जाएगी।

## **झ. मानव संसाधन**

100. मेरा दृढ़ विश्वास है कि भारतीय रेल का कार्यबल इसकी शक्ति है। उन्हें भविष्य के लिए तैयार करने और संगठनात्मक निष्पादन में वृद्धि करने के लिए मानव संसाधन ऑडिट को व्यवस्थित ढंग से शुरू किया जाएगा। मानव संसाधन केंद्रित रणनीति के भाग के रूप में, वैश्विक मानदंडों के अनुरूप कर्मचारी उत्पादकता बढ़ाने के लिए उपाय किए जाएंगे। मानव संसाधन प्रबंधन के लिए एक पृथक लेखांकन शीर्ष के सृजन और ईआरपी आधारित मानव संसाधन प्रबंधन प्रणाली के विकास का भी अनुसरण किए जाने का प्रस्ताव है।

101. जनता का पहला संपर्क हमारे फ्रन्ट लाइन कर्मचारियों से होता है। हम इन कर्मचारियों के लिए सॉफ्ट स्किल पर विशेष प्रशिक्षण मांड्यूल शुरू करना चाहते हैं ताकि हमारे ग्राहक सम्मानित महसूस करें। अपने कर्मचारियों को विशेष रूप से रेल सुरक्षा बल के कर्मचारियों को योग में प्रशिक्षण दिया जाएगा।

102. हम वर्ष 2015-16 के दौरान पूर्ण रूप से संपन्न विश्वविद्यालय खोलने की प्रक्रिया में हैं।

103. हम अपने कर्मचारियों के लिए स्टाफ क्वार्टर तथा रेल सुरक्षा बल के कर्मचारियों के लिए बैरकों की मरम्मत का कार्य शुरू करेंगे। हम अपने कर्मचारियों को दी जाने वाली स्वास्थ्य सेवाओं में भी सुधार लाएंगे। हमने अपने कर्मचारियों के लिए मनोरंजन की सुविधा को बढ़ाने के लिए शुरूआती तौर पर चार अवकाश गृहों को अपग्रेड करने का विनिश्चय किया है।

### त्र. ऊर्जा और स्थायीत्व

104. अध्यक्ष महोदया, हमने पर्यावरण प्रबंधन पर अधिक ध्यान देने के लिए रेलवे बोर्ड में पर्यावरण निदेशालय की स्थापना की है।

105. भारतीय रेल बिजली का सबसे बड़ा उपभोक्ता है और इस प्रकार उसके पास ऊर्जा संरक्षण के विभिन्न उपायों के जरिए ऊर्जा खपत को कम करने की असीम संभावनाएं हैं। ऊर्जा संरक्षण अभियान के भाग के रूप में एलईडी प्रकाश व्यवस्था उपकरणों आदि जैसे ऊर्जा कुशल साधनों को अपनाने पर जोर दिया जाएगा। ऊर्जा की बचत करने के लिए विस्तृत ऊर्जा आडिट करने से इसमें भारी संभावना का पता चलेगा।

106. थोक उपभोक्ता होने पर भी रेलवे कर्षण पावर के लिए बहुत अधिक प्रभारों का भुगतान करता है। अतः बिजली कंपनियों, पावर एक्सचेंजों और द्विपक्षीय व्यवस्थाओं से बोली प्रक्रिया के जरिए किफायती दरों पर बिजली खरीदने का प्रस्ताव है। इस पहल के परिणामस्वरूप आगामी कुछ वर्षों में कम-से-कम 3,000 करोड़ रुपए की उल्लेखनीय बचत होने की संभावना है।

107. जीवाश्म ईंधन पर निर्भरता कम करने के लिए, रेलवे के सौर मिशन के भाग के रूप में सौर ऊर्जा के स्रोत का विस्तार करने का इरादा है। कटरा स्टेशन में सौर ऊर्जा संयंत्र का काम जोरों पर है और मार्च 2015 में पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है। इसके अलावा, डेवलेपरों द्वारा रेलवे/निजी भूमि और रेलवे की इमारतों की छतों पर उन्हीं की लागतों पर 1000 मेगावाट के सौर संयंत्र लगाए जाएंगे जिसके लिए अगले पांच वर्षों में नवीन और नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय की ओर से आर्थिक सहायता/अर्थक्षम अंतरण का वित्तपोषण किया जाएगा।

108. हमने जल संरक्षण के लिए एक मिशन शुरू किया है। जल संबंधी ऑडिट करने के बाद प्रमुख जल खपत केंद्रों पर वाटर रिसाइकिलिंग प्लांट लगाए जाएंगे। वाटर हार्वेस्टिंग सिस्टम का भी विस्तार किया जाएगा।

109. पर्यावरण प्रबंधन के लिए हमारे सभी कारखाने मान्यता प्राप्त करने की प्रक्रिया में हैं। इसका लोको शेडों और बड़े कोचिंग और मालडिब्बा अनुरक्षण डिपुओं में भी विस्तार किया जाएगा।

110. अध्यक्ष महोदया, सदन को यह जानकर खुशी होगी कि उत्तर रेलवे में सीएनजी चालित डेम्ू गाड़ियां शुरू की गई हैं और 100 डेम्ू गाड़ियों को दोहरे ईंधन यथा सीएनजी और डीज़ल में परिवर्तित करने का प्रस्ताव है। एलएनजी पर चलने वाले रेलइंजनों पर भी फिलहाल काम चल रहा है।

111. हम इंजनों की ध्वनि का स्तर अंतर्राष्ट्रीय मानदंडों के अनुरूप लाए जाने के लिए प्रयास कर रहे हैं। हम वन्य-जीवों के पर्यावरण से संबंधित मामलों में संवेदनशीलता का प्रदर्शन करेंगे।

112. अध्यक्ष महोदया, हमें भारतीय रेलवे में निवेश करने की आवश्यकता इसलिए भी है क्योंकि यह हमारे पारिस्थितिक व्यवस्था के लिए आवश्यक है। रेलवे द्वारा ईंधन की वार्षिक खपत सड़क क्षेत्र द्वारा की जा रही वार्षिक ईंधन खपत की मात्र लगभग 7% है। जब हम माल यातायात के लिए ऊर्जा खपत के मामले में इसकी सड़क से तुलना करते हैं तो यह लगभग 75%-90% कम है। कार्बन डाइऑक्साइड उत्सर्जन भी सड़क यातायात से लगभग 80% कम है। भारतीय रेलवे में निवेश करना हमारे भविष्य के लिए निवेश करना है। यह हमारी स्थिरता में निवेश है। यह भावी पीढ़ी के लिए निवेश है।

#### **ट. पारदर्शिता और सुशासन के लिए पहल**

113. जैसा कि सदन के माननीय सदस्य जानते ही हैं, भारतीय रेल अपने 21 भर्ती बोर्डों के जरिए विभिन्न कोटि के कर्मचारियों की भर्ती करती है। पारदर्शिता में एक प्रमुख पहल के रूप में दो कोटियों के लिए पायलट परियोजना के आधार पर ऑनलाइन आवेदन प्रणाली शुरू की गई है। इसे भविष्य में सभी किस्म की भर्तियों के लिए भी अपनाए जाने का प्रस्ताव है।

114. सभी स्तरों पर भ्रष्टाचार आम आदमी को निरंतर प्रभावित करता है। हम इस समस्या से निपटने के लिए सभी संभव समाधानों का पता लगाएंगे।

115. पारदर्शिता पर जोर देने के उद्देश्य से ई-प्रापण का विस्तार किया जा रहा है जिसमें सभी मंडलों, डिपो और कारखानों को शामिल किया जाएगा।

116. भारतीय रेल इस समय देश में एकमात्र रेल आधारित ट्रांस-सिटी अवसंरचना का प्रदाता और ऑपरेटर है। इसलिए, अवसंरचना सेवाओं के व्यवस्थित विकास करने, प्रतिस्पर्धा लाने के उद्देश्य से और ग्राहकों के हितों की रक्षा के लिए महत्वपूर्ण है कि एक विनियम तंत्र बनाया जाए जो सेवा प्रदाता से

स्वतंत्र हो। प्रारंभ में केवल टैरिफ रेगुलेटर स्थापित करने पर विचार किया गया था। बहरहाल, अब एक ऐसे तंत्र की स्थापना करने का प्रस्ताव है जिसे विनियम बनाने, निष्पादन संबंधी मानदंड तय करने और टैरिफ का निर्धारण करने का कार्य सौंपा जाएगा। यह लाइसेंसधारियों/निजी भागीदारों और मंत्रालय के बीच होने वाले विवादों पर भी निर्णय देगा, जिसकी अपील भी की जा सकेगी।

### **सामाजिक पहल**

117. यद्यपि हम भारी बदलाव लाने की कार्य योजना पर कार्य कर रहे हैं, भारतीय रेलवे राष्ट्र के प्रति अपने व्यापक दायित्व का निर्वहन करना जारी रखेगी। इसे ध्यान में रखते हुए और हमारी सरकार के स्किल डेवलपमेंट के प्रति उच्च प्राथमिकता को देखते हुए भारतीय रेलवे के पास उपलब्ध विशाल क्षेत्रफल जैसे कि स्टेशनों तथा प्रशिक्षण केंद्रों को स्किल डेवलपमेंट के लिए उपलब्ध कराकर योगदान देगी। भारतीय रेलों में बड़ी संख्या में प्रतिभावान कर्मचारी हैं जिनकी इस राष्ट्रीय कार्य के लिए सेवाएं भी उपलब्ध हैं।

118. स्व-रोजगार को बढ़ावा देने के लिए हम मुख्यतः महिलाओं और युवाओं वाले स्वयं सहायता समूह द्वारा तैयार किए गए उत्पादों को बढ़ावा देंगे। कोंकण रेलवे (केआर) ने पिछले तीन महीनों के दौरान तीन राज्यों में इस कार्यक्रम को पहले ही शुरू कर दिया है। कोंकण रेलवे को इस योजना से आगामी कुछ वर्षों में लगभग 50,000 व्यक्तियों के लिए रोजगार सृजित करने की आशा है।

### **पर्यटन**

119. पर्यटन से किसी क्षेत्र में रोजगार का सृजन होने तथा उसके आर्थिक विकास की असीम संभावनाएं होती हैं। भारतीय रेल अतुल्य भारत के लिए इस अतुल्य रेल प्रयास में अपना सहयोग प्रदान करेगी। हमने ऑटोरिक्शा तथा टैक्सी चालकों को पर्यटन गाइडों के रूप में प्रशिक्षित करके कोंकण रेलवे में पर्यटन का प्रोत्साहन देने का एक सफल प्रयोग किया है क्योंकि सबसे पहले वे ही यात्रियों के संपर्क में आते हैं। हमारा पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण स्टेशनों पर इसे बदलने का विचार है।

120. हमारा राजस्व की भागीदारी मॉडल के आधार पर ट्रेवल एजेंसियों को प्रमुख पर्यटन स्थलों को जोड़ने वाली चुनिंदा गाड़ियों में कुछ सवारी डिब्बे देने की संभावना तलाशने का प्रस्ताव है।

121. अध्यक्ष महोदया, मुझे यह बताते हुए गर्व हो रहा है कि इस वर्ष हम दक्षिण अफ्रीका से महात्मा गांधी की भारत वापसी की 100वीं वर्षगांठ मना रहे हैं। इस अवसर पर आईआरसीटीसी पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए गांधी सर्किट को बढ़ावा देने का कार्य करेगी। नई खेती और विपणन तकनीक के बारे में किसानों की सहायता के लिए आईआरसीटीसी एक विशेष यात्रा योजना - किसान यात्रा पर कार्य करेगी।

122. 2014-15 के लिए वित्तीय निष्पादन और 2015-16 के लिए प्राप्ति और व्यय का रेल बजट अनुमान अनुलग्नक-11 पर दिए गए हैं।

### निष्कर्ष

123. इस समय लाइन क्षमता के अत्यधिक उपयोग और रेलपथ नवीकरण में बैकलॉग होने के कारण गति संबंधी प्रतिबंध लगाए गए हैं, जिनके परिणामस्वरूप अतिरिक्त गाड़ियां चलाने में विलंब होगा। इसकी समीक्षा शीघ्र ही पूरी कर ली जाएगी ताकि इस सत्र में हम नई गाड़ियां चलाने और गाड़ियों के फेरे बढ़ाने की घोषणा कर सकेंगे।

124. अध्यक्ष महोदया, मैंने जिन ग्यारह क्षेत्रों पर जोर देने की बात कही है, वह मात्र घोषणाएं नहीं हैं। 'पहले के जैसे कारोबार', के आधार पर भारतीय रेलवे कार्य नहीं कर सकती है। हमें भावी चुनौतियों का सामना करने के लिए तैयार होना है। महोदया, मैं यह सुनिश्चित करूंगा कि भारतीय रेल में परिमाणात्मक और दृष्टिगोचर सुधार हो। रेल मंत्रालय में मिशन निदेशक के रूप में पदनामित वरिष्ठ अधिकारियों के सीधे देख-रेख में इस अभियान का क्रियान्वयन करना हमारा अत्यंत महत्वपूर्ण प्रयास रहेगा। इसी प्रकार की संरचना सभी क्षेत्रीय रेलों में बनाई जाएगी। मैं सभी प्रमुख क्षेत्रों पर निजी तौर से नजर रखूंगा। मुझे विश्वास है कि इस प्रयास में 13 लाख समर्पित रेलकर्मियों का सहयोग मेरे साथ है।

125. स्वामी विवेकानंद ने एक बार कहा था, "एक विचार लो, उस विचार को अपना जीवन बनाओ, उसके बारे में ही सोचो, उसका सपना देखो, उस विचार पर ही जियो। अपने दिलो-दिमाग, मांसपेशियों, धमनियों और अपने शरीर के प्रत्येक अंग में उस विचार को भर दो और अन्य विचारों को न आने दो, यही सफलता की कुंजी है।" मेरे लिए यह विचार भारतीय रेलवे की कायापलट से है। हम कर सकते हैं, तथा हम रेलवे की कायापलट करेंगे। हम रेलवे के प्रति प्रधानमंत्री जी के विजन को पूरा करेंगे। हम राष्ट्र के इस प्रयास में, जो भारत की कायापलट कर *एक भारत श्रेष्ठ भारत* बनाने के लिए एक महत्वपूर्ण कदम है, इसके लिए आप सभी से सहायता की अपेक्षा रखते हैं।

अध्यक्ष महोदया, इन्हीं शब्दों के साथ मैं सम्मानित सदन को वर्ष 2015-16 के लिए रेल बजट प्रस्तुत करता हूँ।

प्रस्तावित निवेश योजना (2015-2019)	
मद	राशि (करोड़ रु. में)
नेटवर्क में भीड़-भाड़ कम करना (इसमें डीएफसी, विद्युतीकरण, विद्युतीकरण और यातायात सुविधाओं सहित दोहरीकरण कार्य शामिल हैं)	199320
नेटवर्क का विस्तार (विद्युतीकरण सहित)	193000
राष्ट्रीय परियोजनाएं (पूर्वोत्तर और कश्मीर की संपर्क परियोजनाएं)	39000
संरक्षा (रेलपथ नवीकरण, पुल संबंधी कार्य, आरओबी, आरयूबी और सिग्नल एवं दूरसंचार)	127000
सूचना प्रौद्योगिकी/अनुसंधान	5000
चल स्टॉक (रेल इंजन, सवारी डिब्बे, माल डिब्बे - उत्पादन एवं अनुरक्षण)	102000
यात्री सुविधाएं	12500
उच्च गति रेल और उत्थापित गलियारा	65000
स्टेशन पुनर्विकास और लॉजिस्टिक पार्क	100000
अन्य	13200
<b>कुल</b>	<b>8,56,020</b>

अध्यक्ष महोदया, अब मैं इस सम्मानित सदन के समक्ष 2014-15 का वित्तीय निष्पादन प्रस्तुत करने जा रहा हूँ।

### वित्तीय निष्पादन 2014-15

अध्यक्ष महोदया, यात्री आमदनी के बजट में 22.2% की वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया था। वृद्धि में लगातार नकारात्मक रुझान, विशेषकर गैर- उपनगरीय गैर-पीआरएस यात्रा क्षेत्र में नकारात्मक रुझान को ध्यान में रखते हुए इसे कम करके 17.7% कम कर दिया गया है।

1,60,165 करोड़ रु. के बजट अनुमान की तुलना में संशोधित अनुमान में सकल यातायात प्राप्तियों में 917 करोड़ रु. की शुद्ध कमी की गई है।

2013-14 की तुलना में बजट अनुमान में साधारण संचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) में 15.5% की वृद्धि की गई थी जिसे संशोधित अनुमान में कम करके 11.7% कर दिया गया है। यह देखते हुए कि कर्षण के लिए एचएसडी (उच्च गति डीजल) की कीमतों में गिरावट से होने वाली संभावित बचत से अनुरक्षण, संरक्षा और सफाई से संबंधित गतिविधियों के कतिपय शीर्षों के तहत उच्चतर आवश्यकताएं आंशिक रूप से संतुलित हो जाएंगी इसलिए, 1,12,649 करोड़ रु. के साधारण संचालन व्यय की बजट व्यवस्था को 3,679 करोड़ रु. कम कर 2014-15 के संशोधित अनुमान में 1,08,970 करोड़ रु. किया गया है।

पेंशन निधि में 28,865 करोड़ रु. के विनियोग के लिए बजट अनुमान में व्यवस्था की गई थी। बहरहाल, रुझान के आधार पर, बजट अनुमान में की गई व्यवस्था से पेंशन का अधिक भुगतान होने के अनुमान हैं। तदनुसार, पेंशन निधि में विनियोग को संशोधित अनुमान में बढ़ा कर 29,540 करोड़ रु. कर दिया गया है।

आंतरिक संसाधन सृजन में भी सुधार हुआ है और तदनुसार, मूल्यह्रास आरक्षित निधि (डीआरएफ) के विनियोग को भी 2014-15 के 7,050 करोड़ रु. के बजट अनुमान से बढ़ा कर संशोधित अनुमान में 7,975 करोड़ रु. कर दिया गया है।

उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए, व्यय की तुलना में प्राप्तियों का "आधिक्य" संशोधित अनुमान-2014-15 में 7,278 करोड़ रु. रहा।

उपर्युक्त अनुमानों के साथ बजट अनुमान के 92.5% की तुलना में परिचालनिक अनुपात 91.8% होने का लक्ष्य रखा गया है जो बजट अनुमान से 0.7% का और 2013-14 से 1.8% के सुधार को इंगित करता है।

2014-15 के लिए योजना आकार को 65,445 करोड़ रु. के बजट अनुमान से बढ़ा कर संशोधित अनुमान में 65,798 करोड़ रु. कर दिया गया है अर्थात् आंतरिक संसाधन घटक के अंतर्गत और चल स्टॉक की आवश्यकता के लिए बाजार से ऋण लेने के संबंध में उच्चतर प्रावधान किए जाने से इसमें 353 करोड़ रु. की वृद्धि की गई है।

**महोदया, अब मैं 2015-16 के लिए बजट अनुमान प्रस्तुत करूंगा।**

### **बजट अनुमान - 2015-16**

2015-16 में हमारी मंशा अधिक राजस्व को प्राप्त करने और उपयुक्त निवेश सुनिश्चित करने की है जो प्रणाली के संकुलन को कम कर सकता है और लाइन क्षमता को बढ़ा सकता है। तदनुसार, मैंने इसी आधार पर अपने बजट की योजना बनाई है।

यात्री आमदनी में वृद्धि 16.7% तक पहुंच गई है और तदनुसार बजट में 50,175 करोड़ रु. की आमदनी होने का प्रावधान किया गया है।

अर्थव्यवस्था के महत्वपूर्ण क्षेत्र, विशेषकर जहां रेल गुणांक उच्च है, में सुदृढ़ विकास की प्रत्याशा में अधिकतम मांग को पूरा करने के लिए पूर्ण रेलवे संभाव्यता का उपयोग करते हुए माल यातायात को 85 मिलियन टन के अब तक के सर्वाधिक वर्द्धमान यातायात पर निर्धारित किया गया है।

तदनुसार, माल आमदनी को 1,21,423 करोड़ रु. रखने का प्रस्ताव है जिसके लिए किराया दरों को युक्तिसंगत बनाना, पण्य वर्गीकरण करना और दूरी स्लैब निर्धारित करना शामिल है।

अन्य कोचिंग और विविध आमदनियों के लिए 4,612 करोड़ रु. और 7,318 करोड़ रु. का अनुमान है।

सकल यातायात प्राप्तियां 1,83,578 करोड़ रुपए होने का अनुमान है, जो 15.3% की वृद्धि का द्योतक है।

साधारण संचालन व्यय में 2014-15 के संशोधित अनुमान की तुलना में 9.6% की मामूली वृद्धि का प्रस्ताव है। कर्षण ईंधन बिल जो 2013-14 में साधारण संचालन व्यय का 30% था, यह 2014-15 के संशोधित अनुमान में घटकर 27.4% हो गया है और 2015-16 के बजट अनुमान में साधारण संचालन व्यय के और कम होकर 25% होने की आशा है। ईंधन कुशलता मानदण्डों के आधार पर इसमें सुधार करने का इरादा है। संरक्षा अनुरक्षण और साफ-सफाई के लिए उच्चतर प्रावधान किया गया है। पट्टा प्रभार, चालू एवं विगत में बाजार से लिए गए ऋण के ब्याज घटकों के लिए 21% की वृद्धि का प्रावधान करना होगा।

उपर्युक्त अनुमानों सहित लक्षित परिचालन अनुपात 88.5% है।

पेंशन निधि में 35,260 करोड़ रु. के विनियोग का प्रस्ताव किया गया है और मूल्यहास आरक्षित निधि (मू.आ.नि.) से 7,500 करोड़ रु. की योजना निवेश की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए इस निधि से 8,100 करोड़ रु. का विनियोग रखा गया है। 6,293 करोड़ रुपए की योजना आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए इस निधि से आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के मूल घटक के भुगतान और आगामी वर्षों में ऋण दायिताओं को चुकाने के लिए इस निधि में पूंजी निधि से व्यवस्था करने के लिए भी 7,616 करोड़ रु. के विनियोग करने का प्रस्ताव है।

## योजना परिव्यय - 2015-16

वित्त मंत्रालय ने रेलवे की वार्षिक योजना के लिए 40,000 करोड़ रुपए के सकल बजटीय सहायता की सूचना दी है। इसके अलावा, केन्द्रीय सड़क निधि से 1,645.60 करोड़ रु. का रेलवे के हिस्से का डीजल उपकर का भी प्रावधान किया गया है। ईबीआर के तहत बाजार ऋण 17,655 करोड़ रु. होने का अनुमान है जो संशोधित अनुमान 2014-15 से लगभग 46.5% (5,609 करोड़ रु.) अधिक है। शेष योजना परिव्यय में आंतरिक संसाधनों के 17,793 करोड़ रु. और सार्वजनिक निजी भागीदारी से 5781 करोड़ रु. शामिल हैं। दोहरीकरण, यातायात सुविधाओं, विद्युतीकरण और यात्री सुविधाओं के अंतर्गत हम काफी बड़ी मात्रा में निधि का आबंटन कर रहे हैं।

परियोजनाओं के भारी बकाया होने को देखते हुए और उन्हें निर्धारित लक्ष्यों के अनुसार पूरा करने की दृष्टि से निधि की पर्याप्तता सुनिश्चित करने के लिए ईबीआर का विस्तार करने के लिए वित्तपोषण के एक नए दृष्टिकोण की परिकल्पना की गई है। यह ईबीआर, जिसे इस समय ईबीआर (संस्थागत वित्त) का नाम दिया गया है, रेलों/पीएसयू के माध्यम से रेल परियोजनाओं में संस्थागत निवेश पर आधारित होगा। इसके 17,136 करोड़ रु. होने का अनुमान है और इसका उद्देश्य क्षमता संबंधी संवर्धन परियोजनाओं को शीघ्र पूरा करना है। परिचालित की जाने वाली नई योजना में आशाजनक संभावनाएं हैं। इस मोड के जरिए वित्तपोषित किए जाने वाले प्रस्तावित कार्यों को बजट दस्तावेजों में सूचीबद्ध कर दिया गया है।

अतः रेलवे का 1,00,011 करोड़ रुपए के योजना परिव्यय का प्रस्ताव है जो संशोधित अनुमान 2014-15 से 52% अधिक है। आगामी वित्त वर्ष के दौरान, संस्थागत निकायों से जुटाए जाने वाले संसाधनों को औपचारिक रूप देने पर योजना के आकार के और अधिक बढ़ने की संभावना है।

यद्यपि विगत वर्षों से बजटीय सहायता में उत्तरोत्तर वृद्धि हुई है, परन्तु यह हमारी लंबित परियोजनाओं के भारी बेड़े को वास्तविक रूप से वित्त पोषित करने के लिए पर्याप्त नहीं है। बहुत सारी परियोजनाएं भारी यातायात वाले खंडों में भीड़-भाड़ को कम करने से संबंधित हैं और इसलिए वे लाभप्रद हैं। ऐसी परियोजनाओं को संस्थागत वित्तपोषण एजेंसियों, बहुपक्षीय ऋण आदि के जरिए बाजार से वित्त की व्यवस्था करके शीघ्र पूरा किया जा सकता है। यथोचित प्रक्रिया के पालन किए गए होने के अध्यधीन इस पृष्ठभूमि में, अतिरिक्त बजटीय संसाधनों के माध्यम से एक लाख करोड़ रुपए से अधिक की मूल्य वाली सौ से अधिक परियोजनाओं की पहचान की गई है।