

ALLOTMENT OF TIME FOR CONSIDERATION OF THE APPROPRIATION (RAILWAYS)
NO 5 BILL 1960

MR. CHAIRMAN Under the Rules of this House forty-five minutes are allotted for the completion of all stages involved in the consideration and return of the Appropriation (Railways) No 5 Bill, 1960, by the Rajya Sabha including the consideration and passing of amendments, if any, to the Bill

RESOLUTION RE REPORT OF THE RAILWAY CONVENTION COMMITTEE—Continued

MR. CHAIRMAN We now pass on to the discussion of the Government Resolution moved by Shri Ramaswamy on the 8th December

श्री भगवत नारायण भार्गव (उत्तर प्रदेश) सभापति महोदय, रेलवे कन्वेन्शन कमेटी की रिपोर्ट को आद्योपात् पढ़ने से एक बड़ा जबर्दस्त इम्प्रेसन पढ़ने वालों के ऊपर यह होता है कि रेलवेज की फाइनेन्शियल कडीशन बहुत खराब है। अगर मैं यह कहूँ कि होपलेस है तो वह भी कोई अतिशयोक्ति न होगी। रेलवे विभाग के खर्चों के ऊपर अगर थोड़ी सी भी दृष्टि डाली जाय और इस कमेटी की जो रिपोर्ट है उसको भी ध्यान में रखा जाय तो यह पता चलता है कि हम इस बात की कोशिश नहीं करते कि जो रुपया व्यर्थ में बर्बाद होता है उसको बचाये और जो बचाने योग्य है उसे भी बचाया जाय। बड़ी बड़ी इमारतें इस डिपार्टमेंट में बनती हैं और शायद इतनी बड़ी इमारतें और किसी दूसरे में न बनती हों। तो देखना यह है कि बजाय इसके कि हम जनरल रेवेन्यूज से कर्जा लें या हम डिविडेन्ड के रेट को कम करें या बढ़ाये या हम पैसेन्जर फेयर टैक्स को न देने की सोचें, इन सब बातों में बड़

कर यह बात है कि जो खर्चा होता है उस पर हम कड़ी निगाह रखें और उसे बर्बाद होने से बचावें।

रेलवे के नेट सरप्लस की तो बहुत ही बुरी हालत है। जैसा कि पेज ६ से जाहिर होगा पाच व' में ग्रास सरप्लस ८०८ करोड़ रुपये होगा। उसमें से ३८७ करोड़ तो सवा ४ परसेन्ट के हिसाब से जो डिविडेन्ड देना है वह निकल जाता है और ६० करोड़ ओपन लाइन वर्क्स में निकल जाता है और जैसा कि अब डेप्रिसियेशन रिजर्व फंड के लिये रेट रखा गया है, ३५० करोड़ रुपया वह निकल जायगा। इस तरह से ७९७ करोड़ रुपया कम करके केवल ११ करोड़ रुपया सरप्लस में रहता है, जबकि यह बात जाहिर है कि डेवलपमेंट फंड के लिये ११५ करोड़ रुपये की आवश्यकता होगी। तो यह रुपया कहीं दूसरे फंड से नहीं आता है, कहीं से नहीं आ सकता। इसके लिये हमको एकानामी के ऊपर विशेष ध्यान देना होगा।

पैसेन्जर फेयर टैक्स के मबध में जो इस रिपोर्ट में कहा गया है उसके बारे में फाइनेन्शियल कमिश्नर तो यहां तक समझते हैं कि स्टेटेजिक लाइन्स के ऊपर जो नुकसान है वह भी जनरल रेवेन्यूज से पूरा कर लिया जाय और जो पैसेन्जर फेयर टैक्स है वह भी सब ले लिया जाय फिर भी हालत नहीं सुधर सकेगी। इस कदर गम्भीर और खतरनाक हालत रेलवे फाइनेन्सेज की है। रेलवे कमिश्नर कहते हैं कि सन् १९५७ में यह पैसेन्जर फेयर टैक्स जारी किया गया था और सन् १९५६-५७ में २० करोड़ रु० सरप्लस था। परन्तु वे कहते हैं कि इसकी ज्यादा आगे बढ़ने की कोई आशा नहीं है अगले पांच वर्षों में। परन्तु यह बात उस स्टेटमेंट से गलत साबित होती है जो स्टेटमेंट पेज ५ पर दिया हुआ है। उसमें नेट सरप्लस सन् १९५६-६० का २० १२ करोड़ दिखाया है। तो यह कहना कि आगे कोई आशा इसके