MR. DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up the Enacting Formula. There is one amendment by Minister.

ENACTING FORMULA

SHRI LALU PRASAD: Sir, I move:

"That at page 1, line 1, *for* the word "fifty fifth" the word "fifty-sixth" be *substituted."*

The Enacting Formula, as amended, was added to the Bill.

The Title was added to the Bill.

SHRI LALU PRASAD: Sir, I beg to move:

"That the Bill be passed."

The question was put and the motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The House is adjourned for lunch for one hour.

The House then adjourned for lunch at twenty-five minutes past one of the clock

The House reassembled after lunch at twenty-eight minutes past two of the clock

[MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.]

GOVERNMENT RESOLUTION

Second Report of the Railway Convention Committee, 2004

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नारनभाई रठवा): महोदय, मैं निम्नलिखित संकल्प प्रस्तुत करता हूं कि:

"यह सभा, रेल उपक्रम द्वारा सामान्य राजस्व आदि को देय लाभांश की दर की समीक्षा करने के लिए नियुक्त रेल अभिसमय समिति (2004) के दूसरे प्रतिवेदन, जिसे 29 अप्रैल, 2005 को राज्य सभा के पटल पर रखा गया था, के पैरा 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45 और 46 में अंतर्विष्ट सिफारिशों को अनुमोदित करते हैं।"

महोदय, रेलवे कनवेंशन कमेटी ने अपनी दूसरी रिपोर्ट संसद में अप्रैल, 2005 में प्रस्तुत

की थी। कमेटी ने इस रिपोर्ट में आठ सिफारिशें की थीं। कमेटी की मुख्य सिफारिश यह है कि सामान्य राजस्व से रेलों पर निवेशित समस्त पूंजी पर वर्ष 2005-06 के लिए सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर सात प्रतिशत से घटाकर साढ़े छ: प्रतिशत की दर पर किया जाए। कमेटी ने 2004-05 में भी साढ़े छ: प्रतिशत की दर पर लाभांश भुगतान की सिफारिश की थी। दिनांक 11.08.2005 को हुई मंत्रिमंडल की बैठक में इस कमेटी की दूसरी रिपोर्ट में दी गयी सभी सिफारिशों को मान लेने हेतु स्वीकृति दी गयी। निर्धारित पद्धति के अनुसार रेलवे कनवेंशन कमेटी की सिफारिशों को अपनाने के लिए संसद में एक संकल्प प्रस्तुत किया जाना है। तद्नुसार वर्तमान संकल्प सदन के समक्ष प्रस्तुत किया जा रहा है। पूरक अनुदान मांगों एवं रेल भूमि विकास प्राधिकरण के गठन संबंधी विधेयक पर सदन में रेलवे के बारे में विस्तृत चर्चा हाल ही में हुई है। अत: इस संकल्प को बिना विस्तृत चर्चा के सर्वसम्मति से पारित किया जा सकता है। धन्यवाद।

The question was proposed.

श्री उपसभापति: श्री विजय जे॰ दर्डा, बोलिए।

श्री विजय जे॰ दर्डा (महाराष्ट्र): सर, नॉर्मली मुझे अंत में ही बोलने का मौका मिलता है।

श्री उपसभापति: आज ओपनिंग बैट्समैन आप हैं।

श्री विजय जे॰ दर्डा: उपसभापति जी, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया है। रेल के संबंध में जो यह प्रस्ताव आया है, इस प्रस्ताव पर मुझे यह कहना है कि रेल सर्व-सामान्य जनता का वाहन है और सर्व-सामान्य जनता का वाहन होने के कारण, लोगों की इससे अपेक्षाएं बहुत ज्यादा हैं। हर व्यक्ति चाहता है कि वह अपनी जीविका के लिए, शिक्षा के लिए या व्यवसाय के लिए इसका उपयोग कर सके। उद्योग को बढ़ावा देने में भी रेल का बहुत बड़ा योगदान है और उसका महत्व भी है, किंतु यह सब करने के लिए, साधनों की आवश्यकता होती है और वे साधन जुटाने के लिए दो ही प्रकार से पैसा आ सकता है - एक उसकी स्वयं की आय से और दूसरे गुड्ज़ ट्रेन्स के माध्यम से। पैसेंजर ढोने से उनको उतना लाभांश नहीं होता, किंतु माल ढोने से निश्चित रूप से उनको फायदा होता है। आज अनेक जगहों से मांग आ रही है कि हमारे विकास के लिए, उन्नति के लिए, व्यवसाय के लिए देश के विभिन्न भागों में रेल यातायात बढ़ना चाहिए, लेकिन रेल के लिए यह संभव नहीं हो पा रहा है कि वह उसका विस्तार तेजी से कर सके और विस्तार करने के लिए जिस धनराशि की आवश्यकता है, उस धनराशि की रेल मंत्रालय के पास कमी है, ऐसा मैं महसूस करता हूं। रेल के लिए उसका modernisation, उसकी सेफ्टी, इसका भी ध्यान रखने की बहुत आवश्यकता है। Conversion जो करना है, उसकी भी आवश्यकता है, किंतु यह सब

करते समय मैं कुछ सुझाव रेल विभाग को देना चाहूंगा और कुछ उनसे लेना भी चाहूंगा।

महोदय, आज जो रेल विभाग ने अपनी नीति बनाई है, उस नीति में उसने काफी हद तक लोगों में विश्वास पैदा किया है। अपने विभाग में भी एक विश्वास पैदा किया है, मगर मैं चाहूंगा कि जो यात्रा शुरू होती है, उस यात्रा का जो प्रबंध है, वह अधिक सुखद हो। कई दिनों से लगातार ऐसी शिकायतें आती रहती हैं कि सुरक्षा की दृष्टि से रेल प्रवास उतना सुरक्षित नहीं है। चोरियां काफी होती हैं और ऐसा लगता है कि जैसे कि पूरे के पूरे गैंग ऑपरेट कर रहे हों, चाहे वह गुड्ज़ ट्रेन्स हों या पैसेंजर ट्रेन्स। इसलिए उसकी सुरक्षा की तरफ भी ध्यान देने की आवश्यकता है। लगातार काफी सुझाव ऐसे भी आते हैं कि जो ट्रेन है, उस ट्रेन के डिब्बों की संख्या भी बढ़नी चाहिए ताकि जो पैसेंजर हैं उनको सहूलियतें मिलें। आज कई ट्रेन्स चलती हैं, जिनमें कॉमन आदमी को यात्रा करने में काफी दिक्कत होती है। मैं आपको कुछ उदाहरण देना चाहता हूं, मुम्बई नागपुर के बीच में नई जनता एक्सप्रेस शुरू करने के बारे में, भारत जैसे विशाल देश में आधी आबादी गरीबी रेखा से नीचे है, इसलिए सभी लोग रिजर्वेशन नहीं करवा पाते हैं। सभी एक्सप्रेस, सुपर फास्ट एक्सप्रेस ट्रेनों में नहीं चल सकते। जनरल कोच काफी कम हैं, दो या तीन कोच रहते हैं। साधारण टिकट लेकर नजदीक की दूरी तय करने वाला यात्री, जनरल कोच में जगह न होने के कारण गलती से रिजर्वेशन वाली बोगी में चढ़ जाता है, इस कारण रेल के नियमानुसार उसको 250 रुपए जुर्माना देना पड़ता है। इसलिए मैं यह सुझाव देना चाहूंगा और महोदय, आपके माध्यम से मेरा यह निवेदन है कि महाराष्ट्र की राजधानी मुम्बई से राज्य की उपराजधानी नागपुर के बीच सुबह के समय बिना आरक्षण वाले जनरल कोच की जनता एक्सप्रेस ट्रेन शुरू की जाए। इसका समय यह होना चाहिए कि यह नागपुर से सुबह साढ़े पांच बजे चलकर, मुम्बई रात दस बजे पहुंचे ताकि इसमें यात्रा करने वाले साधारण व्यक्ति को सहूलियतें हों। उसी प्रकार मुम्बई से सुबह साढ़े पांच बजे चलकर नागपुर रात में दस बजे पहुंचनी चाहिए। ट्रेन नं॰ 2140 दादर नागपुर एक्सप्रेस गाड़ी के सभी स्टॉप, इसको भी दिए जाने चाहिएं। अगर आप विचार करें तो विदर्भ में नागपुर मलकापुर तक करीब 17 घंटे में नागपुर से मुम्बई जाने के लिए एक भी ट्रेन नहीं है। किसी भी साधारण यात्री को अगर तत्काल मुम्बई पहुंचना है या कोई मेडिकल फेसिलिटी हासिल करनी है या हॉस्पिटल में किसी को भर्ती करवाना है, तो उसके लिए कोई ट्रेन नहीं है। उस रूट पर सिर्फ गीतांजलि एक्सप्रेस चलती है, लेकिन उसका भी सिर्फ तीन स्थानों पर स्टॉप है, वर्धा, अकोला और बडनेरा स्टेशनों पर रुकती है। यह ट्रेन चालू होने से समाज के सभी वर्गों को लाभ होगा। इसमें यात्रियों को सुविधा मिलने की वजह से इसमें यात्रियों की और वृद्धि भी हो सकती है और साथ ही आय में भी बढ़ोत्तरी हो सकती है। मेरा दूसरा सुझाव है कि मुम्बई के अंदर जो मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट है, वहां पर गुड्स आने के बाद वह सामान शहर में ले जाया जाता है। मुम्बई

पोर्ट ट्रस्ट से वडाला की एक रेल लाइन से वडाला की डेडिकेटिड लाइन न होने से वहां पर काफी कंजेसन होता है और जब वहां पर लोकल ट्रेन्स चलती हैं, हर्बर लाइन, तो उसके कारण वहां पर काफी रुकावट हो जाती है। मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट ने इस बारे में एक प्रोपोजल रेल मंत्रालय को दिया है। उन्होंने कहा है कि हम भी इसमें भागीदारी करने के लिए तैयार हैं,-हम भी पैसा देने के लिए तैयार हैं। अगर वह 6 किलोमीटर का फासला नई लाईन डालकर मंजूर कर दिया जाए तो यह काफी बड़ी सुविधा हो सकती है। व्यवसाय की दृष्टि से भी सुविधा हो सकती है। उसी प्रकार मुम्बई से दिल्ली गुड्स ट्रेन के लिए जो ट्रैक बनने की बात चल रही है, वह भी डेडिकेटिड ट्रैक अगर डाला जाए और उसमें भी रेल विकास निगम अगर मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट के साथ भागीदारी करे तो डेडिकेटिड लाइन होने के कारण, यह भी एक काम हो सकता है। इसके अंदर पैसों की भी सहूलियत हो जाएगी और किसी एक संस्था के ऊपर बोझ भी नहीं आएगा। तीसरी बात यह है कि जो कंटेनर कारपोरेशन है, पिछले दिनों में यह देखा गया है कि जो गुड्स ट्रेन्स हैं, आज तो काफी हालात चेंज हो चुके हैं, क्योंकि इस सरकार में आने के बाद, उन्होंने कहा कि मैंने अपने पिछले भाषण में भी कहा था कि ये जो गुड्स ट्रेन हैं, ये इसका कमाऊ घोड़ा है और इसको दौड़ाना चाहिए। जिस प्रकार से आपने Own your wagon की स्कीम चलाई है, उसी प्रकार से अगर आप Own your rake स्कीम चलाएं तो अच्छा रहेगा। इससे काफी सहूलियत हो सकती है, बिजनेस बढ़ सकता है और रेलवे को भी काफी फायदा हो सकता है। मैं रेक और रैक, इन दो चीजों के बारे में कह रहा था। आज अगर आप रेक own करने की सुविधा शुरू कर दें, तो उससे निश्चित रूप से काफी फायदा हो सकता है और रेलवे मुनाफे में जा सकती है। सेफ्टी और डेवलपमेंट जैसी बाकी चीजों के लिए पैसे की जो आवश्यकता है, उस काम को भी रेलवे पूरा कर सकती है।

मैंने कई बार कहा है कि ट्रेन, दिलों को जोड़ने वाली संस्था है। इसमें यात्रा करते समय हमने देखा है कि नए डिब्बे होने के बावजूद भी सुविधाएं पूरी नहीं हैं। मैं हाल ही में मुंबई से नागपुर की यात्रा कर रहा था। पिछले दिनों इतनी गंभीर परिस्थिति मुंबई में पैदा हुई थी, यह सब लोग जानते हैं, पूरा देश जानता है कि 21 दिनों तक मुंबई में रेल यातायात बंद था। मैं जब यात्रा कर रहा था, तो मुझे ध्यान आया कि डिब्बा तो नया है, लेकिन उसके gadgets ऑपरेट नहीं हो रहे हैं। मैं विदर्भ एक्सप्रेस से यात्रा कर रहा था और मैंने देखा कि अगर कॉलबेल दबाओ, तो कॉलबेल काम नहीं कर रही है। उस डिब्बे में हवाई जहाज की तरह यह सुविधा दी गई थी कि आप अपनी सीट पर बैठे-बैठे ही देख सकते हैं कि टॉयलेट खाली है या नहीं, वह पैनल भी ऑपरेट नहीं कर रहा था। इससे भी गंभीर बात मुझे यह लगी कि रात को पूरे डिब्बे में कॉकरोच और उनके बच्चे चल रहे थे। बेड रोल्स की हालत बहुत गंभीर थी, कम्बलों की हालत गंभीर थी।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Hon. Member, this is discussion on the recommendations of the Railway Convention Committee on the Payment of Dividend. इसके ऊपर भी कुछ रोशनी डालिए।

SHRI VIJAY J. DARDA: Sir, I thought I will just brief you all.

श्री उपसभापतिः आप बोलिए, लेकिन, I want to tell you that it is not a general discussion on the Railways. मैं इसलिए कह रहा हूं कि यह डिस्कशन, जनरल डिस्कशन नहीं बनना चाहिए। इसका विषय है, 'Recommendations of the Railway Convention Committee on the Payment of Dividend'.

श्री विजय जे॰ दर्डा: मैं उसके ऊपर आ रहा हूं।

श्री उपसभापतिः आइए।

श्री विजय जे॰ दर्डा: मैं निकल चुका हूं, अभी पहुंच रहा हूं... **(व्यवधान)**

SHRI N. JOTHI (Tamil Nadu): When the Cabinet Ministers reply to the debate, they speak as if they are speaking from a public platform. What is wrong, if a Member is speaking in such a manner?

PROF. P.J. KURIAN (Kerala): The point is, he accepts all the recommendations.

श्री विजय जे. दर्डा: मैं आपसे कह रहा था कि आपकी जो कन्वैंशन कमेटी की रिपोर्ट हैं, उसमें जो डिविडेंड का मामला है, मुझे लगता है कि डेवलपमेंट की दृष्टि से लाभांश की दर 6.5 प्रतिशत निर्धारित करना आवश्यक है और यह एक अंतरिम उपाय के रूप में है। आवासीय इमारतों, नई लाइनों पर उपलब्ध सभी अन्य रियायतें, सामान्य राजस्व से राज सहायता आदि को वर्ष 2005-06 के लिए मौजूदा आधार पर जारी रखा जाए, ऐसा मैं सुझाव देता हूं। आन्तरिक संसाधन को बढ़ाने के लिए और उस प्रणाली की क्षमता को बढ़ाने के लिए, जो 2005-06 के लिए आरक्षित निधि में विनियोग के लिए रेल मंत्रालय की ओर से जो प्रस्तावित किया गया है, उसको भी मैं सहमति देता हूं। 2005-06 की विकास निधि में विनियोग लाभांश 1853 करोड़ रुपए का अनुमान रखा गया है, उसका आगे किस प्रकार से खर्च होने वाला है, इसे भी समझने की आवश्यकता है, ऐसा मैं मानता हूं।

अभी यह जो बजट के अन्दर जिन सब चीजों की व्यवस्था की गई है, जितना रुपया मांगा गया है, वह रुपया देने की भी बात की गई है। मगर मुझे ऐसा लगता है कि जो रेट ऑफ इंटरेस्ट है, यह रेट ऑफ इंटरेस्ट कम होना चाहिए। अगर रेट ऑफ इंटरेस्ट कम नहीं होगा, तो

उनके संसाधन के जो साधन हैं, उसे अगर कितना भी बढ़ाएं, तो डेवलपमेंट के लिए पैसा उपलब्ध नहीं होगा। इसलिए जो रेट ऑफ इंटरेस्ट आज चार्ज कर रहे हैं, वह रेट ऑफ इंटरेस्ट कम होना चाहिए, जबकि आज सभी क्षेत्रों में रेट ऑफ इंटरेस्ट कम हो चुके हैं। उसके कारण नई योजनाएं बन सकेंगी, नए रुट्स बन सकेंगे और जिस प्रकार से आप चाहते हैं, उस प्रकार से रेल को गतिमान, आगे बढ़ा सकेंगे। मुझे विश्वास है कि इन सब बातों का ध्यान रखते हुए, रेल को गति देने का प्रयास करेंगे। धन्यवाद।

श्री उपसभापति: श्री अजय मारू।

श्री अजय मारू (झारखंड): धन्यवाद, उपसभापति महोदय। माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेलवे कंवेंशन कमेटी, 2004 की दूसरी रिपोर्ट के सुझावों पर, जो राज्य सभा में 29 अप्रैल, 2004 को रखी गयी थी, उस पर अपने विचार व्यक्त करने के लिए खड़ा हुआ हूं। महोदय, जैसा कि हम सबको ज्ञात है कि वर्ष 1924 तक रेलवे का कोई अलग बजट नहीं होता था और वह सामान्य बजट का हिस्सा रहता था, लेकिन 1924 में रेल मंत्रालय ने सामान्य बजट से अलग रख कर रेलवे का अपना बजट प्रस्तुत किया था। स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद 1949 में लाभांश की दर निर्धारित करने के लिए तथा अन्य वित्तीय मामलों की सिफारिशों के लिए रेलवे कंवेंशन कमेटी का गठन किया गया था, जो अन्य कार्यों के अलावा रेलवे को जो लाभांश सरकार को देना होता था, उसकी दर का निर्धारण करता था। महोदय, वर्ष 1980-81 तक लाभांश देने का प्रमुख आधार सरकारी ब्याज की दर से कुछ अधिक रहता था, किन्तु 1981-82 के बाद रेलवे की माली हालत को ध्यान में रखते हुए कमेटी ने लाभांश की दर को ब्याज की दर से कुछ कम कर दिया था। रेलवे की अपनी आर्थिक संरचना है और इसका अपना अलग बजट है, पर यह केन्द्र सरकार के बजट का एक हिस्सा भी है। महोदय, रेलवे कनवेंशन कमेटी ने 1999 की अपनी रिपोर्ट के मुताबिक वर्ष 2003 के लिए लाभांश की दर 7 प्रतिशत तय की थी, लेकिन वर्तमान रिपोर्ट के मुताबिक समिति ने 2004 में रेलवे मंत्रालय तथा वित्त मंत्रालय की अनुशंसा पर विचार करने के बाद 7 प्रतिशत की लाभांश दर को घटाकर साढ़े 6 प्रतिशत कर दिया है। महोदय, प्रति वर्ष जो यह लाभांश की राशि रेलवे द्वारा दी जाती है, कुछ वर्ष पूर्व जब रेलवे की माली हालत अच्छी नहीं थी तो रेलवे लाभांश की राशि नहीं दे पा रही थी। लेकिन वर्तमान में रेलवे की माली हालत अच्छी हो गयी है और वर्तमान में वह साढ़े 6 प्रतिशत का लाभांश दे रही है, उस के अतिरिक्त जो पुरानी लाभांश की राशि रह गयी थी, उस का भी भुगतान रेलवे केन्द्रीय सरकार को कर रही है। महोदय, यह लाभांश समुचित पूंजी पर नहीं होता है। इस में रक्षा मंत्रालय के प्रोजेक्ट, नयी स्ट्रेटेजिक लाइन, महानगर, ट्रांसपोर्ट योजना तथा योजना आयोग द्वारा स्वीकृत नयी रेल योजना पर हुए खर्च को काटने के बाद लाभांश दिया जाता है। इस के अतिरिक्त रेलवे को सरकार द्वारा जो पूंजी दी

जाती है जिस में वह अपने इंफ्रास्ट्रक्चर के लिए बिल्डिंग्स आदि बनाती है, उस पर भी रेलवे लाभांश नहीं देती है। महोदय, वर्ष 1964 में रेलवे द्वारा केन्द्रीय सरकार को प्रति वर्ष दिये जाने वाले लाभांश की राशि करीब सौ करोड़ थी, लेकिन अब वर्ष 2005-2006 में प्रस्तावित लाभांश 3638 करोड़ तक हो गया है और 2004-2005 तक सरकार ने जो कुल पूंजी रेलवे को दी है, उस का 80 प्रतिशत यानी करीब 36,700 करोड़ रुपए रेलवे ने लाभांश के रूप में दे दिया है। महोदय, इस के अलावा भी रेलवे विभिन्न मदों में राशि देती है जिस में डेप्रिसिएशन रिजर्व फंड, पेंशन फंड, डेवलपमेंट फंड व रेलवे सेफ्टी फंड शामिल हैं। अगर हम रेलवे की वित्तीय स्थिति का आकलन करें तो स्वाधीनता के बाद 1950-51 में जहां उस की कुल पूंजी 827 करोड़ रुपए थी और उसी वर्ष रेवेन्यू रिसीट 363 करोड़ की थी जोकि अब बढ़कर वर्ष 2004-2005 में कुल पूंजी 49000 करोड़ के करीब हो गयी है साथ ही रेवेन्यू रिसीट भी करीब 43000 करोड़ हो गयी है।

महोदय, रेलवे इस देश की लाइफ लाइन है। इस देश के विकास में इस की प्रमुख भागीदारी है। यह आम आदमी की सवारी है और माल की आवाजाही का प्रमुख माध्यम है। लेकिन महोदय हम रेलवे को सिर्फ व्यावसायिक दृष्टि से नहीं देख सकते। आज रेलवे इस देश की आर्थिक, सामाजिक तथा देश के विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। आज आवश्यकता है कि रेलवे का और विस्तार हो। यह देश के उन भागों में भी पहुंचे जहां अभी तक इस की कल्पना भी नहीं की जा सकती है। सरकार स्ट्रेटेजिक लाइन तथा डिफेंस आवश्यकता के अनुसार जो भी योजनाएं लेती है, उसे केन्द्रीय सरकार जनरल बजट के माध्यम से पूरा करती है और इस में जो इनवेस्टमेंट होता है, उस पर भी कोई ब्याज या लाभांश नहीं दिया जाता है और इसकी अनुशंसा भी समय-समय पर रेलवे कनवेंशन कमेटी द्वारा की जाती है।

महोदय, अंत में मेरा रेलवे मंत्रालय से अनुरोध है कि ऐसे बहुत से क्षेत्र हैं जहां अभी तक रेल नहीं पहुंची है। वहां सरकार को और अधिक निवेश करना चाहिए। जम्मू-कश्मीर की ऊधमपुर, बारामूला रेलवे लाइन का काम चल रहा है। यह हमारे लिए स्ट्रेटेजिक लाइन तथा डिफेंस की दृष्टि से महत्वपूर्ण है। आवश्यकता है यह काम समय-सीमा में पूरा हो।

इन्हीं बातों के साथ, मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा लाए गए सरकारी संकल्प पर अपने विचार समाप्त करता हूं।

SHRI N.R. GOVINDARAJAR (Tamil Nadu): Mr. Deputy Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak on the recommendations of the Railway Convention Committee. Sir, the

recommendations of the Railway Convention Committee need to be appreciated and the scope of the recommendations should be widened and permanent measures are envisaged. Sir, in para 39, the rate of dividend is recommended at 6.5 per cent inclusive of the amount payable to the States in return of the passenger fare tax and States acceding to Railways for safety works. Sir, in these recommendations, the percentage payable to the State Governments has not been recommended. I appeal to the hon. Railway Minister that the States should get 3.25 per cent out of 6.5 per cent. In addition to that, the allocation of funds by the Railways should be on the revenue earned from the State coupled with population of the State. The State Governments are burdened to share the cost of certain works such as building overbridges, etc. In such matters, the Railways should not overburden the States since the States are already under financial crunch. The Railways should also consult States regarding allocation of schemes such as electrification, gauge conversion, doubling the tracks, etc. based upon the revenue earned from particular States. Sir, the metro rail is not in proper shape at Chennai. It should be implemented without the participation of State funds by utilising the revenue earned by the Railways. With these words, I thank you, Mr. Deputy Chairman.

श्री रुद्रनारायण पाणि (उड़ीसा): धन्यवाद, महोदय। उपसभापति महोदय, आज यह जो संकल्प आया है, मैं उसका अपनी पार्टी के आदेश के अनुसार पहले समर्थन करता हूं और इस अवसर पर कुछ महत्वपूर्ण मुद्दों—एक-दो राष्ट्रीय मुद्दे और एक प्रांतीय मुद्दा, जिस राज्य से मैं आता हूं, उसके बारे में भी बोलना मेरा लक्ष्य है। महोदय, यह जो कहते हैं कि लाभ तो दिया जाता है, जो डिविडेंड, लाभ कंपनी का, रेलवे का ज्यादा लाभ कैसे होगा, इसके बारे में पिछले दिनों बहुत सारे सुझाव आए हैं। पैसेंजर्स के माध्यम से या माल की ढुलाई के माध्यम से, रेलवे का कैसे लाभ होगा, उसके बारे में बताया गया हैं।

महोदय, मैं एक पहलू के प्रति आप सभी ज्ञानी-गुणी सज्जनों का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा कि कंपनी में जो कामगार काम करते हैं, मजदूर काम करते हैं, कर्मचारी काम करते हैं, इम्प्लायज़ काम करते हैं, अगर उनकी भलाई होती है तो वे बहुत अच्छे ढंग से काम करते हैं, जिससे कंपनी को अधिक लाभ होता है। महोदय, जब आपने एक बार तय कर लिया कि यही इम्प्लायज़ लोग, इन्हीं कर्मचारी लोगों को लेकर कंपनी को चलाना है, रेलवे को चलाना है, तो यह देखना होगा कि जितने सारे इम्प्लायज़ हैं, वे सब गुड फार्म में काम कर पाएँ यह तब होगा, जब उनके मन में आनंद रहेगा।

3.00 P.M.

महोदय, आप जानते हैं कि वे एक यूनियन में बद्ध होते हैं, संगठित हो जाते हैं। भारत में रेलवे में आज तक दो ही यूनियन्स रिकॉग्नाइज्ड हुई हैं—मेन्स यूनियन और मेन्स कांग्रेस, लेकिन बहुत सारे कर्मचारी, मजदूर एक यूनियन में काम करते हैं, जिसका नाम है—भारतीय रेल मजदूर संघ। भारतीय रेल मजदूर संघ को आज तक मान्यता नहीं दी गई है, जिसमें हजारों की संख्या में लोग काम करते हैं। आप कृपा कर के देखिए कि बहुत दिनों से यह अन्याय हो रहा है। उस भारतीय रेल मजदूर संघ को मान्यता दी जानी चाहिए। मेरे विचार में तो उसको मान्यता देने में कोई समस्या नहीं है, यह दी जानी चाहिए। अगर किसी के मन में दूसरा कुछ भी है तो आप मजदूरों का जो सेक्रेट बैलेट है, गुप्त मतदान, गुप्त मतदान के माध्यम से आजकल बड़ी-बड़ी इन्डस्ट्रीज में भी यह होना चालू हो गया है, पूरे देश भर में रेल में जितने कर्मचारी हैं, मजदूर हैं, सब को आप गुप्त मतदान करके तय कर लीजिए कि किस यूनियन की कितनी ताकत है कितनी शक्ति है। इससे रेलवे का अधिक से अधिक लाभ होगा। आज रेलवे के एम्प्लाइज, कर्मचारी अपनी भावना व्यक्त करने के लिए जिस फोरम, यूनियन का सहारा लेते हैं, उसको मान्यता मिलनी चाहिए। मैं समझता हूं कि अगर इसके प्रति मान्यवर मंत्री महोदय ध्यान देंगे तो अच्छा होगा।

महोदय, मेरा दूसरा एक बिन्दु यह है कि आपका जोन का तो पुनर्गठन हो गया, पिछली सरकारों के माध्यम से अधिक से अधिक जोन बन गए, लेकिन जोन के नीचे जो डिवीजन होते हैं उनका पुनर्गठन नहीं हुआ है। अगर डिवीजन का पुनर्गठन कर दिया जाता है, तो यह भी एक अच्छी बात होगी। आज एक जो जोन है, उनमें अलग-अलग राज्यों के हिस्से हैं। चूंकि जोन ज्यादा हो गए हैं, इसलिए अगर डिवीजन को ध्यान देकर पुनर्गठित किया जाता है, तो एक एक मीडियम साइज का राज्य एक एक जोन में आ जाएगा और एक प्रकार से उससे लोगों को आसानी रहेगी। जैसे भुवनेश्वर में ईस्ट कोस्ट रेलवे है, इस ईस्ट कोस्ट रेलवे का यह मुख्यालय है, लेकिन राज्य के प्रमुख शहरों को अगर लें, मान लीजिए उत्तर उड़ीसा के बालेश्वर या प्रमुख व्यापार केन्द्र झारसुगुडा, या स्टील की दुष्टि से प्रसिद्ध राऊरकेला, ये सभी अलग अलग डिवीजन के अंग हैं। राऊरकेला आ जाता है चक्रधरपुर में और झारसुगुडा आता है बिलासपुर की तरफ। इसलिए थोड़ा बहुत इस ओर ध्यान देकर पूरे देश के डिवीजनों का पुनर्गठन होना चाहिए। मेरा इतना ज्ञान नहीं है, मगर जो साधारण बुद्धि है, उसके आधार पर मैं कह सकता हूं कि मंत्री महोदय देश भर के डिवीजनों के पुनर्गठन के बारे में सोचें, इससे एक एक मीडियम साइज का राज्य एक एक जोन के अंदर आ जाने से लोगों को तो उसका लाभ मिलेगा ही, उसके साथ ही प्रशासनिक दृष्टि से भी थोड़ा काम आसान हो जाएगा।

महोदय, मेरा तीसरा बिन्दु यह है कि इस माननीय सदन में जब मुझे आने का सौभाग्य मिला, तब हमारी पार्टी विपक्ष में हो गई थी और नई यू॰पी॰ए॰ की सरकार बनी थी, जिसमें लालू प्रसाद जी रेल मंत्री बने थे और शुरु से ही यहां रेलवे में एक स्वदेशी का नाम दिया गया और गरीबों की भलाई के लिए कहा गया, कुल्हड़ के बारे में कहा गया। उस समय यह जो खादी की बात कही गई थी, कुल्हड़ की बात कही गई थी, तो उस पर देश का थोड़ा बहुत समर्थन मिला था, लेकिन आज उसके ऊपर कितना अमल हुआ है, उसकी स्थिति क्या है, सब लोग जानते हैं और इस बहस में मैं नहीं जाना चाहता। लेकिन, लालू जी का यह कुल्हड़ और खादी का जो विचार था, उसी परिप्रेक्ष में मैं अपने राज्य के बारे में कहने का फायदा लेना चाहता हूँ हमारा एक डिस्ट्रिक्ट है, जो उड़ीसा के उत्तरी कोने में है, मयूरभंज जिला, जो कि झारखंड को लगता है, उस इलाके में साल का पत्ता बहुत ज्यादा होता है। उस साल के पत्ते से दोना बनाते हैं और यह खाना-पीना परोसे जाने के लिए उपकरण बनाते हैं। अगर रेलवे में कुल्हड़ और खादी को व्यवहार में लाने के लिए कुछ किया जा रहा है, तो मेरा आग्रह होगा कि साल के पत्ते को प्रोसेस करके रेलवे में उसको किस प्रकार व्यवहार में लाया जाए, उसके बारे में भी मान्यवर रेलवे मंत्री जी ध्यान देंगे, तो यह एक अच्छी बात होगी।

महोदय, एक चौथा जो बिन्दु है, उसे कहकर मैं अपना वक्तव्य समाप्त करूंगा। उड़ीसा के एक इंडस्ट्रियल एरिया से मैं आता हूं, जहां नेशनल अल्युमिनियम कंपनी है, नालको, उसके आसपास एनटीपीसी का थर्मल भी है, एमसीएल यानी महानदी कोलफील्ड की माइन्स भी हैं, वहां नालको का एक पैसेंजर हाल्ट करने से उस इलाके के कर्मचारियों को फायदा होगा। मैं आशा करता हूं कि मान्यवर रेल मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे।

महोदय, मेरी पार्टी के आदेशानुसार मैं इस संकल्प का समर्थन करते हुए और आप सबको धन्यवाद देते हुए अपना भाषण समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

SHRI B.K. HARIPRASAD (Karnataka): Thank you, Mr. Deputy Chairman, Sir. I rise to support this Amendment Bill, 2004. Sir, the Railways, being one of the largest public sector undertakings of the world, with the wonderful network in the country, deserves all the compliments from all of us because when the ...(*Interruptions*)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: This is a Resolution, not a Bill. You said 'Bill'.

SHRI B.K. HARIPRASAD: Sorry, Sir. This is a Resolution. Sir, in this, they have said to utilise the excess land of the Railways, the utilisation of this excess land should be utilised for the purpose of the

railway workers who have been working in the Railways for the past so many years. In some of the areas, even the Railway quarters are in a very bad condition. They need updating right from the residential to all the other necessities. The problem, here, Sir, is that whenever the Railway Budget is presented, we discuss the things threadbare. We suggest so many things to the Railway Minister and the Railway Ministry. But, when we complete our terms, hardly do we find anything implemented, whatever we had said. Sir, my point is, the Railways is a symbol of national integration. Right from Kashmir to Kanyakumari or Kutch to Kohima, we have a railway line which connects people, which carries people from one end to the other. The other day, when we were discussing the Bill, I heard some of the Members talking about cleanliness at the railway stations. Let me tell you, Sir, this is my seventh year in the Parliament, in the pást ten years, we have seen different trains also, but the way Lalu Prasadji has taken up the cleanliness of the railway stations, is remarkable. This is the first time that he thought, the Railway Ministry thought, giving improtance to the cleanlines at the railways stations and the railways. Likewise, Sir, there are some major issues with regard to connecting railways. In the morning also, during Question Hour, they were discussing about the *Mahamastaka-abhisheka* of Gomateshwara, in Karnataka, where, still, one of the oldest monuments of the world is located. There is no proper railway connection to this place. Though, way back in1960, the then Railway Minister, Mr. Poonacha, had sanctioned the railway line from Bangalore to Mangalore, *via* Hassan, that has not been completed for so many reasons. Today, during Question Hour, the Minister, Mr. Jaipal Reddy, told the House that he had allocated about Rs.74 crores for the development of this Centre, especially, the Belur and Helebid, where the Gomateshwara is located. Since the Minister is here, I also urge upon him to take advantage of railways, because they are laying tracks from Bangalore to Hassan, if they come up with some hotels in these places, because from Gomteshwara to Hassan, it takes almost 80 kilometers. If they build up some of the *yatri niwas,* eithere from the Railways or from the Tourism Department, it would be beneficial for many of the people because people come to this place from all over the country during he *Mahamastaka-abhisheka* because it is a unique sculpture which is there in that part of the country. ...(*Interruptions*)... Yes, Sir, it is a unique place because this place is known as Belur-

helebid, which is very popularly known in Karnataka and which is attracting people from all over the world. So, while the Railways is laying tracks from Bangalore to Hassan *via* Channarayapatna, my request is, from Irisadu, they should have a track till the Belur-Helebid, so that people can reach that place from any part of the country. Up to Bangalore, you can find a broad gauge. Let me tell you, Sir, way back in 1991, when the Railway Ministry, under the Ministership of Mr. Jaffer Sharief and the former Prime Minister Mr. Narasimha Rao, took the decision of uni-gauge policy in the Railways, the most beneficial States were Rajasthan and Karnataka, because these two States were lagging behind in terms of railway tracks. I have seen it. I have travelled all over the country. Whenever I visit Uttar Pradesh or Bihar, I see railway tracks everywhere. But if you visit Karnataka, you will hardly see railway tracks there, or in that part of the country. It is already 15 years of developing these lines, but we are unable to convert metre gauge from Managalore to Bangalore. It has come up to Sakleshwar, but it has to cover another about 300 KMs. I do not know when they are going to cover it. It is a major district, which has to be connected, because there is a port also. A lot of iron ores are exported from Hospet. We have no direct railway route to harbour. So, all the iron ores are transported by roads. Most of these roads—Mr. Muniappaji is also sitting here—have vanished, I can say, because huge trucks carry these iron ores. Roads are almost vanished. It is high time the Railway Ministry acted upon this to implement Mangalore-Bangalore railway line, so that people and business traffic can also be benefited. With these words, I support this Resolution.

श्री नारनभाई रठवा: माननीय उपसभापति जी, आज रेलवे कन्वेंशन कमेटी (2004) की दूसरी रिपोर्ट की सिफारिशों के ऊपर माननीय सदस्यों ने जो सुझाव दिए हैं, मैं उनका स्वागत करता हूं। इस कमेटी की रिपोर्ट के अलावा अपने-अपने क्षेत्रों की भी कुछ बात यहां पर बताई गई है, हम लोग अवश्य उसे एग्ज़ामिन करवाएंगे और उसका पॉज़िटिव रिज़ल्ट देने में कामयाब होंगे।

उपसभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं उन सभी माननीय सदस्यों का आभार प्रकट करता हूं जिन्होंने वर्ष 2005-06 के लिए लाभांश की दर और अन्य संबंधित मामलों पर रेलवे कन्वेंशन कमेटी (2004) द्वारा सदन में प्रस्तुत की गई रिपोर्ट में शामिल सिफारिशों को स्वीकार किए जाने से संबंधित संकल्प, रेजोल्यूशन पर हुई चर्चा में भाग लिया है और अपने विचार सदन

के समक्ष रखे। माननीय सदस्यों की ओर से जो भी सुझाव आए हैं, उन पर विचार करके यथोचित कार्यवाही की जाएगी।

महोदय, रेलवे कन्वेंशन कमेटी ने अप्रैल 2005 में संसद में अपनी दूसरी रिपोर्ट प्रस्तुत की थी। कमेटी ने इस रिपोर्ट में आठ सिफारिशें की थीं, मुख्य सिफारिश वर्ष 2005-06 के लिए लाभांश की दर साढ़े छः प्रतिशत पर निर्धारित करने के लिए है।

महोदय, हाल ही में रेलवे की चालू वर्ष 2005 के लिए प्रस्तुत अनुदान की पूरक मांगों पर इसी सदन में हुई चर्चा के उपरांत उत्तर देते हुए रेल मंत्री जी ने माननीय सदस्यों को भारतीय रेल की उपलब्धियों एवं इसको बरकरार रखने और अधिक ऊचाइयों पर ले जाने के लिए अपनाए जा रहे कदमों के बारे में अवगत कराया था एवं दोबारा तुरंत ही उनका उल्लेख करना शायद जरूरी नहीं होगा।

महोदय, जैसा कि सदन को ज्ञात है, वित्तीय संकट के कारण वर्ष 2000-01 एवं वर्ष 2001-02 के दौरान भारतीय रेल 2823 करोड़ रूपये के लाभांश का भुगतान नहीं कर पाई थी। वित्तीय स्थिति में सुधार होने से आज हम न केवल चालू लाभांश का भुगतान कर रहे हैं बल्कि बकाया राशि भी चुका रहे हैं। बकाया लाभांश को पहले नौ वर्षों में चुकाना था, जिसे पिछले वर्ष घटा कर आठ वर्ष कर दिया गया है। सुधरी हुई वित्तीय स्थिति को देखते हुए हम बकाया लाभांश का भुगतान आठ वर्षों के बजाय पांच वर्ष में ही कर देंगे।

महोदय, इस वर्ष के लिए सिफारिश की गई लाभांश की दर 6.5 प्रतिशत है, जो कि गत वर्ष यानी 2004-05 के लिए अनुमोदित दर के बराबर ही है। 2004-05 से पूर्व यह दर सात प्रतिशत थी, पर आम तौर पर ब्याज दरों में आ रही कमी की प्रवृति तथा रेलवे की निवेश संबंधी आवश्यकताओं को देखते हुए कन्वेंशन कमेटी ने इस दर को घटाकर 6.5 प्रतिशत कर दिया है, जो कि स्वागत योग्य है। इसके लिए मैं रेलवे कन्वेन्शन कमेटी का बहुत आभार व्यक्त करता हूं। अतः इस सदन से निवेदन करूंगा कि इन सिफारिशों को स्वीकार किए जाने से संबंधित प्रस्तुत किए गए संकल्प, रेजोल्यूशन को अनुमोदित करें। धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

"That this House approves the recommendations contained in paras 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, and 46 of the Second Report of the Railway Convention Committee (2004) appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was laid on the Table of the Rajya Sabha on the 29th April, 2005."

The motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, we will take up Short Duration Discussion on striking down of the IMDT Act by the Supreme Court. Shri Pramod Mahajan.

SHORT DURATION DISCUSSION

Situation Arising Out of Striking Down of IMDT Act by the Supreme Court

श्री प्रमोद महाजन (महाराष्ट्र): उपसभापति महोदय, आखिर आई॰ एम॰ डी॰ टी॰ की चर्चा की इस सदन में मुहूर्त मिल ही गया। लोक सभा में इस विषय पर चर्चा 26 जुलाई को की। हम तो चाहते थे कि इसके साथ-साथ राज्य सभा में चर्चा हो लेकिन धीरे-धीरे लगभग अंतिम सप्ताह आ गया, भले देर से क्यों नहीं हो लेकिन इस विषय पर मुझे तथा सदन को विचार करने के लिए आपने अवसर प्रदान किया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

12 जुलाई, 2005 को उच्चतम न्यायालय ने एक एतिहासिक फैसला दिया कि 21-22 साल पुराना कानून जिसके संबंध में खास कर असम में असंतोष का परिस्फुट होता रहा, उस आई॰ एम॰ डी॰ टी॰ एक्ट को सर्वोच्च न्यायालय ने 12 जुलाई को रद्द कर दिया। असम गण परिषद के लोक सभा सदस्य सर्वानन सोनवाल की एक याचिका को उन्होंने स्वीकार किया और आई॰ एम॰ डी॰ टी॰ एक्ट को रद्द किया।

[श्री सभापति पीठासीन हुए]

चर्चा के पहले मैं असम गण परिषद के सदस्य सर्वानन सोनवाल जी को हार्दिक बधाई देता हूं कि वर्षों का आंदोलन जो कर नहीं सका, राज्य सभा में स्पष्ट बहुमत के अभाव में हम जिसे कर नहीं सके : वर्ष के निरन्तर प्रयाय के बाद उन्होंने उच्चतम न्यायालय से इसे उद्देश्य को प्राप्त किया। और मैं सर्वोच्च न्यायालय को भी कोटि-कोटि धन्यवाद देना चाहूंगा कि राजनीतिक चक्रव्यूह में अटका हुआ यह आई॰ एम॰ डी॰ टी॰ कानून अन्तत: उन्होंने समाप्त किया। इसके कारण सारे असम में तो मानो खुशी की लहर बह गई, लोगों ने लगभग दीवाली मनाई लेकिन हां, कुछ लोग नाराज हुए। इस देश में जो अवैध घुसपैठिए आए हैं वे नाराज हुए और उनके आधार जो राजनीति करना चाहते हैं, ऐसे राजनीतिक दल भी नाराज हुए और चूंकि यही राजनीतिक दल अपने संसदीय बहुमत का दुरूपयोग करते हुए इस आई॰ एम॰ डी॰ टी॰ कानून को लाए थे। और आज उनके फिर से सत्तासीन होने के कारण हमें यह डर लगा कि इस काले कानून को फिर से लाने की संभावना हो सकती है। इसलिए इस चर्चा का प्रयोजन