

MR. CHAIRMAN: Sharmaji, please. ...*(Interruptions)*... Stop interjecting like this. ...*(Interruptions)*...

SHRI ANAND SHARMA: That is where I am humbly correcting the Minister. ...*(Interruptions)*... If the House is being misled, it is our duty then to correct. ...*(Interruptions)*...

MR. CHAIRMAN: If a misleading answer is given, there is a procedure for pointing that out in writing and then you hold the Department or the Minister responsible for misleading the House. But this is not to be decided in exchanges. ...*(Interruptions)*... I am sorry; this is taking away the right of other Members to ask questions.

SHRIMATI HARSIMRAT KAUR BADAL: Sir, may I just reiterate on this?

MR. CHAIRMAN: Please conclude quickly.

SHRIMATI HARSIMRAT KAUR BADAL: I would just reiterate that this FDI policy, which has been announced in the Budget, is only for food items grown and processed in India and 100 per cent sourced from India.

श्री अमर शंकर साबले: सर, महाराष्ट्र के कोंकण एरिया में आम और मछली ज्यादा पैदा होती है। वहां फूड प्रोसेसिंग की कोल्ड चेन रहेगी, तो वे बरबाद नहीं होंगे। तो क्या गवर्नमेंट वहां फूड प्रोसेसिंग की कोल्ड चेन लगा सकती है, स्थापित कर सकती है?

श्रीमती हरसिमरत कौर बादल: सर, मैंने इसका जवाब पहले भी दे दिया है कि वहां पर जितने भी यूनिट्स दिये जाते हैं, उनके लिए अप्लाई करना होता है। जो अप्लाई करता है, जिस चीज के लिए ...*(व्यवधान)*... सर, जो भी अप्लाई करता है और eligibility criteria fulfil करता है, उसे marking के हिसाब से वह दिया जाता है।

जैसा मैंने बताया कि महाराष्ट्र में ऑलरेडी 27 कोल्ड चेन और 4 मेगा फूड पार्क्स हैं। मैंने पहले ही माननीय सदस्य को जवाब दिया कि उनमें से 4 फिशरीज के लिए हैं। तो इसके लिए जैसे ही अप्लाई करेंगे, eligibility criteria में, उन सबको equal platform पर कंसीडर किया जाता है।

हाई स्पीड रेल नेटवर्क

***92. श्री हरिवंश :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे हाई-स्पीड रेल नेटवर्क की उच्च लागत को ध्यान में रखते हुए, इसे लागू करने की स्थिति में है;

(ख) हाई-स्पीड रेल नेटवर्क को आरंभ करने की बजाय रेलगाड़ियों की मौजूदा गति को बढ़ाने के लिए रेलवे द्वारा क्या कार्रवाई की जा रही है;

(ग) देश में ऐसे कितने हाई-स्पीड रेल नेटवर्क स्थापित किए जाने का विचार है और इन्हें कब तक शुरू कर दिया जाएगा; और

(घ) क्या यह नेटवर्क देश के लोगों के लिए आर्थिक दृष्टि से उपयोगी साबित होगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मनोज सिन्हा): (क) से (घ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) दिसम्बर 2015 में मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना को रियायती शर्तों पर कुल परियोजना लागत के माध्यम से 81% तक जापानी वित्तीय सहयोग से कार्यान्वित करने का विनिश्चय किया गया है।

(ख) भारतीय रेलवे ने गाड़ियों की मौजूदा गति को बढ़ाना सतत् प्रक्रिया है। इसके अलावा, भारतीय रेलवे ने गाड़ियों की गति 160/200 कि.मी.प्र.घं. तक बढ़ाने के लिए नौ गलियारे भी चिह्नित किए हैं। नई दिल्ली-आगरा खंड पर 160 कि.मी.प्र.घं. की गति से यात्री गाड़ी सेवाएं चलाने का विनिश्चित किया गया है।

(ग) मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना के अलावा, किसी भी अन्य हाई स्पीड रेल परियोजना को क्रियान्वयन के लिए अनुमोदित नहीं किया गया है।

(घ) जी हां। मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना को प्रतिफल की 12% आर्थिक दर से यातायात क्षमता एवं संरक्षा बढ़ाने, यात्रा समय एवं प्रदूषण घटाने के लिए उपयोगी समझा गया है, इसके अलावा, इससे भारत में विनिर्माण में भी बढ़ोतरी होगी।

High speed rail network

†*92. SHRI HARIVANSH: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether Railways are in a position to implement the high speed rail network in view of its high cost;

(b) the action being taken by Railways to increase the existing speed of trains instead of starting high speed rail network;

(c) the number of such high speed rail networks proposed to be set up in the country and by when they will be started; and

(d) whether this network would prove to be economically useful for the people of the country?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MANOJ SINHA): (a) to (d) A Statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) It has been decided in December, 2015 to take up implementation of the Mumbai-Ahmedabad high speed rail project with Japanese financial assistance to the tune of approximately 81% of the total project cost on concessional terms.

† Original notice of the question was received in Hindi.

(b) Increasing the existing speed of trains is an ongoing process on Indian Railways. Further, Indian Railways have also identified nine corridors for upgradation of speeds to 160/200 kmph. It has been decided to introduce passenger train services at 160 kmph on New Delhi-Agra section.

(c) Besides Mumbai- Ahmedabad high speed rail project, no other high speed rail project has been approved for implementation.

(d) Yes, Sir. Mumbai-Ahmedabad high speed rail project with almost 12% Economic Rate of Return is considered useful for enhancing transport capacity and safety, reducing the travel time and pollution, besides leading to growth of manufacturing in India.

श्री हरिवंश: सर, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि सूचनानुसार मुंबई-अहमदाबाद बुलेट ट्रेन का आरंभिक प्रस्तावित खर्च 98 हजार करोड़ रुपए बताया गया है। हालांकि रेल बजट 2015-16 में रेल यात्रियों की संख्या में चार फीसदी की कमी आई है। यात्रियों से रेल को होने वाली आमद में भी बजट अनुमान से 10 फीसदी की कमी आई है। 2015-16 के बजट के अनुसार सबअर्बन और नॉन-सबअर्बन, दोनों यात्री ट्रैफिक में कमी आई है। लगभग 2 करोड़ यात्री घट गए हैं यानी यात्रियों की संख्या घट रही है। यात्रियों से रेल को होने वाली आय घट रही है, पर इतने बड़े निवेश पर rate of return या इसकी economic viability क्या है? साथ ही साथ बुलेट ट्रेन में प्रति किलोमीटर कॉस्ट इन्वेस्टमेंट और हाई स्पीड ट्रेन में प्रति किलोमीटर कॉस्ट इन्वेस्टमेंट क्या है और यह कौन-से देश के अनुकूल है?

श्री मनोज सिन्हा: सभापति महोदय, माननीय सदस्य ने जो प्रश्न पूछा है, उसी में उत्तर भी निहित है। इन्होंने कहा कि यात्रियों की संख्या घट रही है। इसका मतलब यह हुआ कि रेल से जो यातायात है, वह रोड या हवाई जहाज की ओर जा रहा है और इसलिए मैं समझता हूँ कि हाई स्पीड रेल उसका एक स्पष्ट उत्तर है। ...**(व्यवधान)**... जैसा कि हमारी सरकार ने चुनावी घोषणा पत्र में भी यह बात कही थी और मैं माननीय सदस्य से विनम्रतापूर्वक कहना चाहता हूँ कि हाई स्पीड रेल कॉर्पोरेशन मुंबई-अहमदाबाद कॉरिडोर बनाने का जो निर्णय लिया गया है, उसमें पिछली बार प्रधान मंत्री जी जब जापान गए थे, तब जापान सरकार ने खर्च में 81 परसेंट सहायता करने की बात कही थी, वह इस स्पेसिफिक प्रोजेक्ट के लिए कही गई थी। जो शेष बीस प्रतिशत का खर्च है, उसमें आधा पैसा भारतीय रेल लगाएगी और आधा पैसा गुजरात और महाराष्ट्र की सरकार लगाएगी, इसलिए मोटे तौर पर जो भारतीय रेल को खर्च करना है, वह आने वाले सात वर्षों में जब प्रोजेक्ट शुरू होगा, तब 10 हजार करोड़ रुपए खर्च करना है यानी एवरेज 15-16 सौ करोड़ रुपए प्रति वर्ष खर्च करना है और उसको भारतीय रेल अपने resources से खर्च कर सकती है।

दूसरी बात यह है कि देश में बहुत से ऐसे लोग हैं, जो चाहते हैं कि इस देश में हाई स्पीड रेल भी चले और तेज गति से चले। मुंबई और अहमदाबाद, दो विकसित नगर हैं, बीच में अनेक ऐसे नगर हैं, जहां औद्योगिक विकास हुआ है। आपने मोटे तौर पर जो खर्च जानना चाहा है, वह इस परियोजना में 140 करोड़ रुपए प्रति किलोमीटर का अनुमानित खर्च माना गया है।

श्री हरिवंश: सर, मैंने उत्तर पढ़ा, उत्तर में स्थिति बहुत स्पष्ट नहीं है। पूरी दुनिया में पीपीपी के तहत चलने वाली बुलेट ट्रेनें घाटे में हैं। रेल विशेषज्ञों का मानना है कि जब तक हाई स्पीड ट्रेनों से देश के सारे रूटों को कनेक्ट नहीं किया जाता, तब तक एक परियोजना का सफल होना मुश्किल है। इससे होने वाले पर्यावरण, noise pollution और विस्थापन के नुकसान अलग हैं और regional imbalance देश में अलग है। क्या मुंबई-अहमदाबाद बुलेट ट्रेन परियोजना बनाते वक्त इन मुद्दों पर गौर किया गया है?

श्री मनोज सिन्हा: सभापति महोदय, निश्चित रूप से इन मुद्दों पर गौर करके ही निर्णय लिया गया है। जब मुंबई-अहमदाबाद कॉरिडोर बन कर तैयार हो जाएगा, तब जो बात 2014-15 के रेलवे बजट में उस समय के मंत्री जी ने कही थी, डायमंड क्वाड्रिलेटरल का अध्ययन भी किया जा रहा है और फिर उस अनुभव के आधार पर आगे का निर्णय किया जाएगा। मैं समझता हूँ कि इसमें कार्बन एमिशन भी सबसे कम होगा, तेज गति से लोग जाएंगे, अनेक उपनगर बसेंगे, औद्योगिक विकास भी होगा और जनाकांक्षा की पूर्ति भी होगी।

SHRI JAIRAM RAMESH: Sir, hon. Minister has just given a number and my question relates only to the number. He has said that the Ahmedabad-Mumbai train will cost ₹ 140 crores per kilometre. Railway experts have estimated that the per kilometre cost of Ahmedabad-Mumbai, a 543-kilometre route, is anywhere between 180 to 200 crores of rupees per kilometre. So, firstly, I would say that the figure of 140 crores per kilometre is a gross under-estimation. Secondly, the question which Mr. Harivansh asked is this. How does this compare with the cost of upgrading into a high-speed train? But that question remains unanswered. So, I would like to ask the hon. Minister, as opposed to a bullet train, which costs anywhere between 140 to 200 crores of rupees per kilometre, what the cost of upgrading the existing network is, which may be more economical.

श्री मनोज सिन्हा: सभापति जी, मैंने जो उत्तर दिया था, उसमें मैंने लगभग 140 करोड़ का जिक्र किया था। वह सही तौर पर 140 होगा, ऐसा मैंने नहीं कहा था। वह लगभग आकलन है, जो मैंने बताया था। मैं समझता हूँ कि जब वह कार्य पूरा होगा तो सही कीमत भी पूरा देश जान जाएगा।

दूसरी बात, जो existing network है, उसमें speed raising की जो बात है, वह दूसरा विषय है और वह माननीय हरिवंश जी ने जानना नहीं चाहा था। वह काम ऑलरेडी दिल्ली-आगरा खंड पर शुरू हो चुका है और उसकी अनुमति कमिशनर, रेलवे सेफ्टी ने भी दे दी है। चूंकि अभी फॉग का सीजन था, लेकिन अब मैं समझता हूँ कि आने वाले 10-15 दिनों में दिल्ली-आगरा के लिए गतिमान एक्सप्रेस 160 किलोमीटर प्रति घंटे की तेज रफ्तार से गाड़ी चलने वाली है। ऐसे और भी आठ रूट्स हैं, जिनको आईडेंटिफाई किया गया है और जिन पर अध्ययन चल रहा है। उनका एक बार अध्ययन पूरा हो जाए, तो वहां भी हम raising of speed का काम शीघ्र करेंगे।

श्री सभापति: श्री अहमद हसन। ...*(व्यवधान)*...

श्री हरिवंश: सर, मैंने पूछा था कि हाई स्पीड ट्रेनों का ...*(व्यवधान)*...

श्री सभापति: आपका सवाल खत्म हो गया। ...**(व्यवधान)**...

कई माननीय सदस्य: सर, जवाब नहीं आया। ...**(व्यवधान)**...

श्री जयराम रमेश: सर, सवाल सीधा सा है कि बुलेट ट्रेन की तुलना में जो अपग्रेडेशन है, उसकी पर यूनिट कॉस्ट कितनी आती है? इसका जवाब ही नहीं आया। ...**(व्यवधान)**...

श्री मनोज सिन्हा: सभापति महोदय, बुलेट ट्रेन या हाई स्पीड ट्रेन की जो कॉस्ट है, वह मैंने मोटे तौर पर बताई। अभी मेरे पास speed raising cost का आँकड़ा नहीं है, उसे मैं माननीय सदस्य को उपलब्ध करा दूंगा।

श्री अहमद हसन: सर, मैं माननीय मंत्री जी से यह पूछना चाहता हूँ कि रेलवे में यात्री घट रहे हैं, यह बहुत चिन्ता की बात है। क्या इसके बारे में रेलवे ने कोई समीक्षा की है या कोई सर्वे किया है? दूसरी चीज़ मैं यह पूछना चाहता हूँ...

श्री सभापति: आप एक सवाल पूछिए।

श्री अहमद हसन: सर, यह इसके साथ ही है। ठीक है, सर।

श्री मनोज सिन्हा: सभापति महोदय, मूल प्रश्न से इनके पूरक प्रश्न का कोई संबंध नहीं है।

श्री अहमद हसन: यह आपने ही कहा है। आपने कहा कि यात्री घट रहे हैं, इसलिए आप हाई स्पीड ट्रेन्स की तरफ जा रहे हैं।

श्री मनोज सिन्हा: मैंने यह नहीं कहा। मैंने उनके जवाब में यह बात कही।

श्री अहमद हसन: आपने उनके जवाब में ही यह कहा।

श्री मनोज सिन्हा: यह सच है, क्योंकि यह पार्लियामेंट में रखा जा चुका है कि यात्रियों की संख्या घटी है। उसके कई कारण हैं और उन कारणों के विस्तार में मुझे जाने की आवश्यकता नहीं है। एक तो देश में हाईवेज की स्थिति बहुत अच्छी हुई है, मैं मानता हूँ कि उसके कारण भी संख्या घटी है। दूसरा मूल कारण मैं यह समझता हूँ कि रेलवे under investment की शिकार रही है, लेकिन आज investment बढ़ा है। कई जगहों से ऐसी शिकायतें भी आई हैं कि लोग fake टिकट भी लेकर चलते हैं, इसलिए हमने इस बार बजट में "बार कोडिंग" के इंतजाम की घोषणा की है, ताकि लोग fake टिकट लेकर न चल सकें। उस दिशा में रेलवे उपाय कर रही है। खास तौर से, उपनगरीय रेलों में यात्रियों की संख्या ज्यादा घटी है। Reserved segment में कोई घटोतरी नहीं हुई है। जो दैनिक यात्री चलते हैं, उनकी संख्या में कमी हुई है और मैं समझता हूँ कि उसका मुख्य कारण हाइवेज का बेहतर होना है।

डा. सत्यनारायण जटिया: माननीय सभापति जी, मंत्री जी ने हाई स्पीड ट्रेन और दिल्ली-आगरा खंड के बारे में जो बताया, उसका मैं स्वागत करता हूँ। मंत्री जी, आपने कहा है कि ऐसे आठ खंडों पर हाई स्पीड ट्रेन्स चलाने के लिए सर्वे किए गए हैं। वे आठ खंड कौन-कौन से हैं? अगर आप यह बताने की मेहरबानी करेंगे तो अच्छा होगा। ...**(व्यवधान)**...

श्री मनोज सिन्हा: सभापति जी, एक मिनट, मैं अभी शेष खंडों का विवरण बताता हूँ।
...(व्यवधान)...

श्री विशम्भर प्रसाद निषाद: महोदय, मंत्री जी ने अपने लिखित उत्तर में बताया है कि ऐसे नौ गलियारे चिन्हित किए गए हैं, जबकि अब ये आठ खंड ही बता रहे हैं। इन्होंने एक और खंड घटा दिया है। ...(व्यवधान)...

श्री सभापति: आप थोड़ा सब्र कीजिए। ...(व्यवधान)...

श्री मनोज सिन्हा: दिल्ली-चंडीगढ़ खंड के अध्ययन का कार्य प्रारंभ हो गया है और उसे हाल ही में किसी को दिया गया है। ...(व्यवधान)...

SHRI K. T. S. TULSI: Sir, in the Supreme Court we have a system where if the Counsel is not ready, the case is passed over. ...(Interruptions)...

SHRI MANOJ SINHA: Sir, the first semi high speed corridor is Delhi-Agra, second is Delhi-Chandigarh, third is Mysore-Bangalore-Chennai, Delhi-Kanpur, Nagpur-Bilaspur, Mumbai-Goa, Mumbai-Ahmedabad, Chennai-Hyderabad, Nagpur-Secunderabad corridors, Sir.

Legislation on agriculture tenancy

*93. SHRI SHANTARAM NAIK: Will the Minister of AGRICULTURE AND FARMERS WELFARE be pleased to state:

(a) whether Central Government proposes to prepare a draft Agricultural Tenancy Bill as a model legislation for guidance of the States;

(b) if so, why a need was felt by the Central Government when State Governments are competent to enact legislations on the subject and proved competent by dealing with the matter;

(c) whether it is a fact that Central Government desires to introduce private sector companies in the development of agricultural lands; and

(d) the essential features of the provisions that the Central Government has in mind for inclusion in the proposed draft Bill?

THE MINISTER OF AGRICULTURE AND FARMERS WELFARE (SHRI RADHA MOHAN SINGH): (a) to (d) A Statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) Yes, NITI Aayog has constituted an Expert Group on 7th September, 2015 to prepare a draft model Agricultural Land Leasing Bill in consultation with State Governments.