

श्रीमती कहकशां परवीन: सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से यह जानना चाहती हूँ कि छत्तीसगढ़ में वर्ष 2015-16 में कितने खेतों की मिट्टी की जांच की गई है? उसमें ऐसे कितने खेत हैं, जिनकी मिट्टी खेती के लायक नहीं है? क्या आपने इसकी जांच करवाई है? आपके पास इसकी क्या रिपोर्ट है?

श्री राधा मोहन सिंह: सभापति जी, छत्तीसगढ़ में हमारा जो लक्ष्य था, वह 7 लाख नमूने एकत्र करने का था, लेकिन उसकी तुलना में सरकार ने 7 लाख 87 हजार, मतलब कुछ ज्यादा ही नमूने इकट्ठे किए हैं। जैसा मैंने अभी आपको बताया कि उसमें 94 प्रतिशत किसानों को साँझल हेल्थ कार्ड दे दिए गए हैं।

श्रीमती कहकशां परवीन: सर, मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं मिला।

MR. CHAIRMAN: Question is over.

*243. [The questioner was absent.]

Flexi pricing in trains

*243. SHRI VIVEK GUPTA: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether Government's experiment with flexi/surge pricing for a few trains earlier has resulted in a loss of bookings, if so, the details thereof;

(b) the details of the trains in which this surge pricing has been implemented and the revenue generated through ticket sales in these trains over the past six months, month-wise; and

(c) whether the Ministry is planning to extend this surge pricing for more trains in the coming days, if so, the details thereof?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): (a) to (c) A Statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) No fare structure by the name of surge pricing has been introduced on Indian Railways. However, Flexi Fare System has been introduced in all Rajdhani, Shatabdi and Duronto trains with effect from 09.09.2016. On Indian Railways, occupancy pattern of reserved accommodation is not uniform. It varies over peak and lean periods, sector to sector and also over different types of trains. Hence, during peak periods, the trains run with higher occupancy (more than the berth potential) and sometimes during non-peak times, some berths remain vacant. Therefore, no conclusion can be drawn regarding occupancy based on the limited time for which this scheme has been in vogue.

(b) For the period 09.09.2016 to 28.02.2017, earnings in Rajdhani, Shatabdi and Duronto trains in which flexi fare system has been introduced has increased by 13.93% in comparison to corresponding period of the previous year.

Comparative statement showing details of earnings in Rajdhani, Shatabdi and Duronto trains during the past six months are given month-wise as under:—

(in ₹ crores)

Month	Actual earnings	
	2015-16	2016-17
September	274.92	286.34
October	323.59	364.56
November	336.80	380.07
December	357.45	411.72
January	334.73	395.80
February	304.11	353.75

(c) At present, there is no proposal to extend the flexi fare system to other Mail/Express/Superfast trains. However, to improve the occupancy of all trains including Rajdhani, Shatabdi and Duronto trains, the following changes have been made:—

- (i) 10% rebate in basic fare is given on vacant berths/seats booked after preparation of first chart in all trains including Rajdhani, Shatabdi and Duronto trains on an experimental basis for six months.
- (ii) Tatkal quota has been reduced in flexi fare trains from maximum of 30% to 10% of the total berths availability to enhance availability of berths during the advance reservation period.
- (iii) Discounted fare has been offered for the passengers of Jaipur-Ajmer and Ajmer-Jaipur in 12015/12016 New Delhi-Ajmer Shatabdi Express and for the passengers of Bengaluru City-Mysuru and Mysuru-Bengaluru City in 12007/12008 Chennai Central-Mysuru Shatabdi Express on an experimental basis for a period of six months.
- (iv) From 1st April, 2017, the Vikalp/ATAS (Alternative Train Accommodation System) Scheme is being further expanded to provide shifting the waiting list passengers of one train across all categories of trains without realization of any difference of fare or grant of refund, as the case may be. Thus a passenger booked in a normal Mail/Express train can be shifted to an alternate Mail/Express, Rajdhani, Humsafar, Duronto, Shatabdi, Special train or Suvidha train in the same class of accommodation.

MR. CHAIRMAN: Questioner is not present. Let the answer be given.

SHRI LA. GANESAN: Thank you, Mr. Chairman, Sir. Will the Minister of Railways be pleased to reply how many railway stations were selected to make them as Adarsh Stations with all the modern facilities in Tamil Nadu? Which is first station that you have selected to start the work? When will the work start and when is it supposed to end?

SHRI SURESH PRABHU: Sir, I have great regard for my colleague, the hon. Member of Parliament. This is a priority for us. Unfortunately, it does not fall into this question. But, we will definitely consider it. Tamil Nadu is a very important State. Chennai is an important city. We are very concerned about all the travellers who go from there. I was in Chennai, as you know, for a long time in the last few days. I had a detailed meeting and we will follow it up.

श्री राजीव शुक्ल: चेयरमैन सर, फ्लेक्सी फेयर स्कीम का मंत्री जी ने तो बताया है कि यह काफी सफल है और उसकी वजह से 13 प्रतिशत बढ़ोतरी हुई है, लेकिन असलियत यह है कि यह स्कीम उतनी सफल नहीं हुई है और इसी वजह से आप कह रहे हैं कि इसको दूसरी ट्रेन्स में इंट्रोड्यूस नहीं करेंगे। क्या आपके पास कोई ऐसा डेटा है कि अब रेलवे की बजाय कितने पैसेंजर्स एयरलाइन्स से चलने लगे हैं? Because of this scheme, आपने जो इसकी शुरुआत की, उससे न केवल आम पैसेंजर को परेशानी हो रही है, बल्कि उसको ज्यादा पैसे देने पड़ते हैं। इसकी वजह से बहुत से लोग एयरलाइन्स में शिफ्ट कर रहे हैं, क्योंकि किराया लगभग वही पड़ता है। तो क्या आप इस स्कीम को बंद करेंगे? अगर नहीं बंद करेंगे, तो दूसरी ट्रेन्स में आप इसको क्यों नहीं शुरू कर रहे हैं, यदि यह इतनी सक्सेसफुल है?

श्री सुरेश प्रभु: सर, हम लोग बहुत सारी premium trains भी launch कर रहे हैं। सम्मानित सदस्य की जानकारी के लिए मैं कहना चाहता हूँ कि कुछ समय पहले ही हम लोगों ने हमसफर ट्रेन को भी launch किया। हमसफर ट्रेन भी एक premium train है और बहुत बड़ी मात्रा में सफल तरीके से चल भी रही है। कुछ समय में ही, जैसा हमने कहा था, हम और चार नई trains launch करेंगे। इनमें उदय और तेजस को बहुत ही जल्दी launch किया जाएगा। तेजस तो हमसफर से भी ऊपर होगी। आप जो question पूछ रहे हैं कि हम launch क्यों नहीं कर रहे हैं, हम launch करते जा रहे हैं और हम इसको भी launch करेंगे।

साथ ही, यह जो योजना है, उसके बारे में हमेशा review किया जाता है। मुझे आपसे यह कहने में खुशी होगी कि कुछ दिन पहले review करने के बाद उसका जो 30 परसेंट तत्काल कोटा हुआ करता था, उसको reduce करके 10 परसेंट किया गया। चार्ट बनने के बाद यदि कोई seat vacant रहती है, सिर्फ इसी के कारण नहीं, बल्कि किसी भी कारण, तो उसके लिए हमने इसमें 10 परसेंट discount देने की भी शुरुआत की है, ताकि occupancy बढ़े। Thirdly, एक अप्रैल से इस योजना का लाभ होगा। जैसा मैंने परसों कहा, उसको alternate train पर लगाया जाएगा। उसमें कोई भी आदमी, अगर उसने mail/express train में भी बुकिंग की होगी और अगर उसी दिशा में राजधानी जा रही है, तो उसको यह option रहेगा कि उसी किराए

में वह राजधानी से भी सफर कर सकता है या दूरंतो से भी सफर कर सकता है। हमने इस योजना को भी लागू किया है।

सर, आज मुझे यह कहने में खुशी है, क्योंकि सभी सदस्य इसके लिए कह रहे हैं, हम लोग एक अप्रैल से इसको और ज्यादा user-friendly करने के लिए, जिस तरह से हमने हमसफर ट्रेन में किया, वह हम करेंगे, आज मैं इसका भी ऐलान कर रहा हूँ, क्योंकि हमारी यह लगातार कोशिश है। पहले जो स्थिति थी, वह यह थी कि ये जो premium trains हैं या कोई भी train है, रेलवे के लिए आमदनी के दो ही main स्रोत हैं — एक तो freight और दूसरा fare. अभी हमने non-fare revenue का भी नया Directorate खोल कर वहां से भी पैसे लेने की कोशिश की है। हम freight के लिए भी बड़ी मात्रा में policy review कर रहे हैं, लगातार review कर रहे हैं। हमने freight reduce भी किया है, हम long-term contract भी करने जा रहे हैं, discount भी दिया जा रहा है। उसी तरह से fare में भी मुझे लगता है कि एक ही time fare fix करके हम शांति से बैठे रहेंगे, ऐसा नहीं होगा। हमें लगातार उसकी निगरानी करनी होगी। मैंने रेलवे बोर्ड को आदेश दे रखा है कि इसको immediate follow-up करते रहिए। जहां-जहां आप user-friendly कदम उठा सकते हैं, उठाइए, लेकिन उसमें revenue बढ़ना चाहिए और लोगों को भी लाभ होना चाहिए।

श्री हरिवंश: सभापति जी, आपका धन्यवाद, इसलिए भी कि आज बहुत दिनों के बाद आपने मुझे सवाल पूछने का मौका दिया। माननीय रेल मंत्री जी से मेरा सवाल है कि उपलब्ध सूचनानुसार सभी मद से टिकटों में रेल को अब तक 30 हजार करोड़ रुपए का सालाना नुकसान है। इसकी भरपाई के लिए रेल मंत्रालय के पास क्या ठोस योजना है? क्या महज flexi fare system से ही रेल यात्रा महँगी बना कर सरकार इसकी भरपाई करना चाहती है या अन्य कोई ठोस योजना भी सरकार के पास है?

SHRI SURESH PRABHU: Sir, ₹ 30,000 crores is a public service obligation and our very respected former Prime Minister is here. He has also been saying this that by paying right user charges, यह पूरे देश के हित में भी होगा। सरकार जिस तरह से कोई भी योजना चलाती है, यह उसके हित में भी होगा, लेकिन रेलवे की एक unique situation है, क्योंकि आम आदमी भी उससे सफर करते हैं, उनको कम दाम पर ज्यादा से ज्यादा किस तरह से ले जाया जाए, इसके लिए हमने बड़े सालों से एक बहुत आसान तरीका ढूँढ़ा था। चूँकि दो-तिहाई आमदनी freight से आती है और सिर्फ एक-तिहाई आमदनी fare से आती है, इसलिए हम लोग freight बढ़ाते थे। Freight बढ़ाते-बढ़ाते यह स्थिति आ गई कि आज रेलवे में freight के मामले में handling कम हो गई। उस कारण से भी रेलवे को और नुकसान हो रहा है। इसलिए हमने freight को कम करने की शुरुआत की है। हम flexi fare system से 30 हजार करोड़ पूरा करने की स्थिति में नहीं हैं और यह हो भी नहीं सकता है। इसलिए कुछ अच्छी व्यवस्था बनानी होगी, लेकिन साथ ही, हमने Non-fare Revenue Directorate भी खोला है, जो रेलवे में पहले नहीं था। आपने पूछा कि हम किस तरह से घाटे को पूरा करेंगे, तो हमने देश के इतिहास में पहली बार Non-fare Revenue Directorate खोला है और उसमें हमने 17,500 करोड़ रुपए का target भी दिया है। हम जो station re-development करने जा रहे हैं, उसमें एक लाख करोड़ रुपए का निवेश होगा, उससे कम से कम 10 हजार करोड़ रुपए रेलवे को मिलेंगे over a period of time. साथ ही, घाटा कम करने के लिए हम लोग यह भी कर रहे हैं कि हम cost

कम करें। 41 हजार करोड़ रुपए, जो salary के बाद रेलवे की second highest railway cost है, हमने उसमें energy cost कम करने के लिए भी कोशिश की है। यानी सभी चीजों के ऊपर लगातार काम हो रहा है। सिर्फ एक माध्यम से ही घाटे को दूर करने का रास्ता नहीं है। जैसा हमारे मित्र, राजीव शुक्ल जी ने कहा कि premium passengers train से नहीं, बल्कि plane से जाएँगे, तो यदि आपका यह कहना है कि सिर्फ आम आदमी ही ट्रेन से सफर करता है, तो बात अलग है, लेकिन सभी लोगों की सहायता करने के लिए, चाहे आम आदमी भी हो, चाहे premium passenger भी हो, उसमें segmentation करके उनके लिए हम कैसे सुविधा दे सकते हैं। हमने गतिमान एक्सप्रेस शुरू की, यह दिल्ली से आगरा जाती है, यह भी एक premium train है।

श्री सुरेश प्रभु: जो लोग दे सकते हैं, यदि वे देने की स्थिति में हैं, तो उनसे लेना चाहिए, लेकिन उन पर अतिरिक्त भार भी नहीं आना चाहिए, साथ ही हमारे competitor को भी benefit नहीं मिलना चाहिए। यदि हम पैसेंजर खो कर एयरलाइंस को फायदा पहुंचा रहे हैं, तो उसका भी कोई फायदा नहीं है। इस बात पर मैं आपसे सहमत हूँ, इसलिए अपने रेलवे बोर्ड से मैंने कहा है कि वे लगातार रिव्यू करते रहें। केवल एक बार रिव्यू करने से बात नहीं बनेगी, हम लगातार रिव्यू करते रहेंगे और उचित कदम भी उठाते रहेंगे।

***244. [The questioner was absent.]**

Use of solar water pumps for irrigation

***244. SHRI DILIP KUMAR TIRKEY:** Will the Minister of AGRICULTURE AND FARMERS WELFARE be pleased to state:

(a) whether Government is aware that energy-efficient and cheap solar water pumps are being put to use for irrigation purposes in some parts of the world very successfully;

(b) if so, whether Government proposes to promote and popularize solar water pumps in the country as well; and

(c) if so, whether any plan has been chalked out for the same, if so, the details thereof?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF AGRICULTURE AND FARMERS WELFARE (SHRI PARSHOTTAM RUPALA): (a) to (c) A Statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) Yes, Sir. In order to maintain quality, the Ministry of New and Renewable Energy (MNRE) has developed technical standards for Solar Pumps derived from standards followed internationally and International Electrotechnical Commission (IEC). The cost of solar pumps has reduced in the last few years due to reduction in Solar