

## प्रेस विज्ञप्ति

25 फरवरी, 2016

श्री रणदीप सिंह सुरजेवाला, कम्युनिकेशन इन्चार्ज, अखिल भारतीय कांग्रेस कमेटी ने आज प्रेसवार्ता में निम्नलिखित बयान दिया :-

“मोदी सरकार ने 2016-17 के रेल बजट में एक बार फिर साबित कर दिया कि यह केवल कागजी पुलिंदा है, जिसमें रेलवे की सुरक्षा, नई लाईनें बिछाने, रेलमार्ग के इलेक्ट्रिफिकेशन, रेल के समय पर चलने एवं भारत के दूर दराज के इलाकों को जोड़ने के लिए कोई भी ठोस योजना नहीं है।

श्री सुरेश प्रभु के ‘रेल बजट’ को न केवल आम रेल यात्रियों ने बल्कि समूचे बिजनेस समुदाय एवं संसेक्स तक ने नकार दिया। संसेक्स 10 प्रतिशत प्वाइंट्स के साथ 23000 से नीचे चला गया एवं अधिकांश रेल स्टॉक 2 फीसदी से 5 फीसदी तक गिर गए। यहां तक कि सीमेंट कंपनियों के स्टॉक मूल्य में भी 1 प्रतिशत से 5 प्रतिशत की गिरावट आई।

क्या यह पहले की तरह ही बजट से हटकर यात्री किरायों एवं मालभाड़े में बढ़ोत्तरी का संकेत है? याद करें, तो मोदी सरकार ने पिछले 20 महीनों में यात्री किराए में 18.55 फीसदी की बढ़ोत्तरी की, पहले जून, 2014 में 14.20 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी की गई और उसके बाद नवंबर, 2015 में 4.35 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी की गई। इसके विपरीत कांग्रेस की यूपीए सरकार ने 2004 से 2014 के बीच दस सालों में भी यात्री किराए में एक नए पैसे की बढ़ोत्तरी नहीं की थी। इसी तरह जून, 2014 में मालभाड़े में 7 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी की गई और फरवरी, 2015 में एक बार फिर अनाज एवं दालों के मालभाड़े में 10 प्रतिशत, कोयले के भाड़े में 6.3 प्रतिशत, सीमेंट के मालभाड़े में 2.7 प्रतिशत एवं लौह अयस्क के भाड़े में 0.80 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी की गई। मोदी सरकार ने आम लोगों पर किराए का भार डालना यहीं बंद नहीं किया, इसके बाद मार्च 2015 में प्लेटफॉर्म टिकट का मूल्य 100 फीसदी बढ़ोत्तरी के साथ 5 रु. की जगह 10 रु. कर दिया गया, नवंबर 2015 में टिकट कैंन्सेलेशन शुल्क में 100 फीसदी की बढ़ोत्तरी कर दी गई एवं दिसंबर, 2015 में तत्काल का शुल्क 33 प्रतिशत बढ़ा दिया गया।

यात्रियों पर किराए का इतना भारी भरकम बोझ डालने के बाद भी रेल मंत्री रेल बजट 2015-16 के लक्ष्य पूरे करने में बुरी तरह से असफल हो गए। साफ है कि वर्तमान रेल बजट “बड़े बड़े वायदे – कोई पूर्ति नहीं” (बिग प्रॉमिजेस— नो डिलीवरी) का जीता जागता प्रमाण बन गया है। रेल मंत्री ने प्लान आउटले पिछले बजट में 1.00 लाख करोड़ रु. से बढ़ाकर 1.21 लाख करोड़ रु. कर दिया। लेकिन वो ये नहीं बता सके कि इस प्लान

आउटले के लिए पैसा कहां से आएगा। उनके दावे कितने झूठे हैं, यह निम्नलिखित से साफा हो जाएगा :-

- (a) श्री सुरेश प्रभु ने 2015-16 में 1.83 लाख करोड़ रु. की "कुल ट्रेफिक रसीद" का अनुमान लगाया। लेकिन वो इससे 16000 करोड़ रु. कम, मतलब केवल 1.67 लाख करोड़ रु. ही इकट्ठा कर सके। इस साल वो 1.84 लाख करोड़ रु. इकट्ठा करने का अनुमान लगा रहे हैं, जो पिछले साल के 1.67 लाख करोड़ रु. से 10 फीसदी अधिक है। क्या यह संभव है?
- (b) श्री सुरेश प्रभु ने 2015-16 में 'यात्री किराए' से 50,175 करोड़ रु. इकट्ठा करने का अनुमान लगाया था। लेकिन वो इससे 5000 करोड़ रु. कम इकट्ठा कर पाए। इस साल 2016-17 में वो 51,012 करोड़ रु. इकट्ठा करने का अनुमान लगा रहे हैं, जो पिछले साल से 10 फीसदी अधिक है। क्या यह संभव है?
- (c) श्री सुरेश प्रभु ने 2015-16 में मालभाड़े से 1.21 लाख करोड़ इकट्ठा करने का अनुमान लगाया था। लेकिन वो इससे 8000 करोड़ रु. कम, मतलब 1.13 लाख करोड़ रु. ही इकट्ठा कर पाए। ताज्जुब इस बात का है कि इस बार वर्ष 2016-17 के लिए उन्होंने मात्र 1.18 लाख करोड़ का ही लक्ष्य निर्धारित किया है, जो पिछले साल के अनुमानित लक्ष्य से भी कम है। अपने अनुमानों में निराशा के साथ वो निर्धारित लक्ष्य किस प्रकार पूरे करेंगे? क्या इसका यह मतलब नहीं कि मोदी सरकार 2016-17 में इन लक्ष्यों को पूरा करने के लिए यात्री किराए एवं मालभाड़े बढ़ाएंगे?

श्री सुरेश प्रभु ने पुराने रेलमार्गों के इलेक्ट्रिकेशन एवं नई लाईनें बिछाने के लिए काफी प्रचार प्रसार किया था, लेकिन अब यह ठंडे बस्ते में चला गया। 2015-16 के अपने पिछले रेलबजट के भाषण में श्री प्रभु ने बताया था कि नई लाईनें बिछाने और पुराने मार्गों के इलेक्ट्रिकेशन के लिए रेलवे को पांच सालों में 8.5 लाख करोड़ रु. के निवेश की जरूरत है। इस साल के भाषण में श्री प्रभु ने बताया कि इस काम के लिए एलआईसी पांच सालों में 1.5 लाख करोड़ रु. देगी। लेकिन वो ये बताना भूल गए कि बचा हुआ 7 करोड़ रुपया कहां से आएगा। श्री सुरेश प्रभु यह भी बताना भूल गए कि 'बुलेट ट्रेन' के लिए प्रस्तावित 92,000 करोड़ रु. का लोन कहां से आएगा एवं वो यह सेवा किस प्रकार शुरू करेंगे। वो ये भी नहीं बता पाए कि सातवां वेतन आयोग लागू करने के लिए 32,000 करोड़ रु. की व्यवस्था कहां से की जाएगी।

रेल मंत्री 'ऑपरेंटिंग अनुपात', मतलब रेलवे के द्वारा राजस्व अर्जित करने के लिए खर्च किया गया पैसा, हासिल करने में भी असफल हो गए। 90 प्रतिशत ऑपरेंटिंग अनुपात का मतलब है कि रेलवे 100 रु. कमाने के लिए 90 रु. खर्च करता है। श्री सुरेश प्रभु ने 88.5 प्रतिशत के ऑपरेंटिंग अनुपात का वायदा किया था। लेकिन ऑपरेंटिंग अनुपात 97.3 प्रतिशत है। निम्नलिखित सारणी उनकी असफलता की कहानी बयान करती है :

	2013-14	2014-15	BE 2015-16	वास्तविक
ऑपरेंटिंग अनुपात	93.6%	91.3%	88.5%	97.3%

एक बड़ी घोषणा पीपीपी माध्यम से 400 स्टेशनों के विकास की थी, जिसे केंद्रीय मंत्रिमंडल ने पारित कर दिया। रेलमंत्री ने संसद को इस मॉडल की कोई जानकारी नहीं दी। क्या यह बिल्डर लॉबी को खुश करने के लिए केवल एक 'रियल इस्टेट डेवलपमेंट प्रोजेक्ट' है, जो लोगों की कड़ी मेहनत से कमाई संपत्ति को निजी हाथों में सौंप देगा? मोदी सरकार यह कैसे तय करेगी कि लाखों करोड़ मूल्य की इस संपत्ति का स्वामित्व लोगों से छीना नहीं जाएगा?

रेल बजट में 'संस्थागत पुर्नगठन' की बात कही गई है। क्या यह मजदूरों की 'फ्री हायरिंग एवं फायरिंग' ही है, जिसका नाम इस बजट में बदल दिया गया है?

रेल बजट में नए 'रेल विकास प्राधिकरण' की बात भी कही गई है। श्री सुरेश प्रभु ने इसके कार्य एवं मैन्डेट के बारे में कुछ नहीं बताया। यह क्या करेगा? क्या यह केवल टेंडर के नियमों एवं सरकार के वित्तीय नियमों को तोड़ेगा?

व्यापक नजर से आम रेल यात्री को रेल बजट से कुछ भी नहीं मिला है। रेल की सुरक्षा— विस्तार— इलेक्ट्रिकेशन की बातें नकार दी गईं एवं रेलवे ने अपना प्राथमिक कर्तव्य— यात्रियों एवं माल को कम से कम कीमतों में तेजी से एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुंचाना— भुला दिया। संक्षेप में कहें तो, "आंकड़ों का खेल— जनता रेल से दूर"।