Cold Storage in the same district; Siddh Lingeshwara Cold Storage in the same district; Basava Vishveshwara Agri-tech Cold Storage in Hubli; Sai Cold Storage in Ballary District; Gauri Shankar Cold Storage in Ballary District. Two more are under the pipeline. Those are, Deep Cold Storage in the district of Bijapur, and Sagar Ice Cold Storage in the district of Gulbarga.

Orders for Wagons

*502. SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) the number of wagons (FWUs) ordered for 2001-2002; and

(b) the detailed allocation of orders on wagon-manufacturers both in public and private sector?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): (a) and (b) A statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) and (b) Contracts for the year for 2001-2002 are yet to be placed. A part quantity of 2460 in terms of four wheeler units for 2001-2002 has however been released under +30% option clause against 2000-2001 contracts both in public & private sectors as under:—

(Figures in four wheeler units)

Wagon builders	Quantity ordered
Bharat Wagon & Engg. Ltd./Muzaffarpur	435
Bharat Wagon & Engg. Ltd./Mokameh	217.5
Burn Standard Co. Ltd./Burnpur	440
Burn Standard Co. Ltd./Howrah	297.5
Jessops & Co. Ltd./Calcutta	120
Bridge & Roof Co. Ltd./Calcutta	37.5
TOTAL PUBLIC SECTOR UNITS	**1547.5**

Wagon builders	Quantity ordered
ModernIndustriesCo.Ltd./Sahibabad(U.P.)	187.5
Texmaco Co. Ltd./Calcutta	155
Tetagarh Wagon Ltd./Calcutta	155
BESCO Co. Ltd./Calcutta	420
Total Private sector units	912.5
GRAND TOTAL	**2460**

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Sir, the wagon industry is mostly a captive industry of the Railways. Barring two wagon industries in Bihar, all the public sector wagon industries are located in my State—West Bengal.

I see from the reply that for this year—2001-02—the orders are yet to be placed. The problem for the wagon industry is, unless there is a procurement action in advance by the Railways, their manufacturing process also gets stalled. Right now the hon. Minister has given a list of wagon builders. Their orders are still pending from the last year since the work is going on. But, I know one of the biggest wagon manufacturers—Braithwaite—has absolutely no work. There is no work because there is no wagon order placed for the year. I am sure despite whatever things are coming in the press and the media regarding allocation of work, this allocation will be placed immediately at least for the Braithwaite where the units are not under production. It is because they have already executed the orders. Some orders may be placed immediately.

My supplementary to this question is that I have been pursuing this issue from April 2000 onwards. I have sent six letters to the then Railway Minister, his predecessor. My specific charge was that so far as the public sector wagon industry in West Bengal is concerned, when the order is given at the lowest tender, the proportionate order as per the installed capacity was not given. Even in his time, when he was the Railway Minister earlier, the allocation of orders given to the public sector undertakings in West Bengal was 43 per cent, but during the year 2000-01, this proportion had come down to only 31 per cent. I had mentioned about three private manufacturers in West

Bengal, *viz.* H.D.C., Titagarh Industries and BESCO, who have got a disproportionately higher allocation of orders during the last year, *i.e.* 2000-01. I sent six letters to the hon. Minister. I wanted investigations. I would like to know whether any investigations are being carried out regarding the disproportionately higher allocation of orders to some private units. In spite of my writing five letters to the hon. Ministers why no action was taken? Why no acknowledgement was sent to me? What was the reason for this? If their allocation was as per this installed capacity, I could have been informed about it. What was the reason for the Railway Ministry keeping quiet on my five letters? I want an inquiry to be ordered into this matter. These two companies came into existence only in 1997. Before 1997 they were not in existence. During a particular year they have secured double orders, alongwith Burn Standard Company and Braithwaite Company which have been working for the last 100 years. I want an inquiry into this matter. During the last one year, I wrote five letters on this matter. I want to know why no action was taken on my letters? I would like to know whether the Minister is going to do something on my letters.

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, माननीय सदस्य को रेलवे के बारे में बहुत जानकारी है यह मैं एक कुलीग के नाते भी जानता हूं। उन्होंने एक प्रश्न नहीं पूछा है बल्कि उन्होंने विस्तृत दायरे में जाकर बहुत से सवालों को उठाया है। जहां तक वैगन्स के आर्डर का सवाल है पहले जिस प्रकार से वैगन्स का आर्डर होता था अब वैसा नहीं होता। 1974 के बाद भारत सरकार द्वारा एक वैगन्स इंडिया लिमिटेड बनाई गई थी, जिसमें पब्लिक सेक्टर यूनिट्स भी थी और प्राइवेट सेक्टर यूनिट्स भी थी और उनके माध्यम से वैगन्स सप्लाई किए जाते थे तथा उनके साथ रेल विभाग का निगोशिएशन होता था। बाद में यह पालिसी बदली और यह सिलसिला शुरू हुआ कि पूरे तौर पर ओपन टेंडर के जरिए वैगन्स खरीदे जाएं। जबसे ओपन टेंडर की बात आई, तो मैंने अपने कार्यकाल में प्रयत्न किया था कि जो डब्लू॰आई॰एल॰ इंडिया का फार्मूला है उसको एक हद तक, 75 परसेंट रिस्टोर किया जाए, और जो 25 परसेंट बचता है वह एल-1, एल-2 और एल-3 इस प्रकार से उन लोगों को दिया जाए जो कंपिटीशन में, बिड में आते हैं। इसको कोर्ट में चैलेंज किया गया। कुछ यूनिट्स जो डब्लू॰आई॰एल॰ का मेंबर बनना चाहती थी उनको मेंबर नहीं बनाया गया था। इसमें कोर्ट का आदेश हुआ कि आपको सबका ध्यान रखना होगा। जहां तक पब्लिक सेक्टर का संबंध है, पब्लिक सेक्टर एक लंबे समय से इस क्षेत्र में है और पब्लिक सेक्टर के जो सरकारी उपक्रम हैं उन्होंने अपने इन्फ्रास्ट्रक्चर को बढ़ाया है, अपनी कैपेसिटी बिल्ड-अप की है। इसलिए पब्लिक सेक्टर पर ध्यान रखा जाना चाहिए इस पर कोई दो

राय नहीं है। इसलिए जब से ओपन टेंडर की बात आई है तब से उनके प्रति विशेष ख्याल जरूर रखा जाता है। लेकिन जो दूसरे लोग भी कंपीटीशन में आते हैं, खासकर एल-1, एल-2 और एल-3, उनको आर्डर ज्यादा मिलते रहे हैं। अब रही बात कि दो-तीन मैनुफैक्चरर्स 1997 से आए हैं, तो इसके बारे में मुझे विस्तृत जानकारी नहीं है। बहुत कम समय मुझे कार्यभार ग्रहण किए हुआ है और इनके पत्रों पर क्या कार्यवाही हुई है इसके बारे में मैं अनभिज्ञ हूं। लेकिन इतना जरूर है कि इन्होंने जो सवाल यहां उठाए हैं उनके बारे में विस्तृत जानकारी प्राप्त करके उनको सूचना दूंगा। शुरू में माननीय सदस्य ने जो वैगन्स आर्डर की बात कही है तो इस साल का जहां तक सवाल है, 2001-2002 के लिए टेंडर इन्वाइट किये जा चुके हैं लेकिन अभी तक आर्डर प्लेस नहीं किए गए हैं। इसके बारे में कहां कितना आर्डर प्लेस करना है तो जिस ढंग से जितने वैगन्स की जरूरत हमको होगी उसके हिसाब से आर्डर प्लेस किया जाएगा।

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: My second supplementary is: I specifically mentioned about one big wagon factory in West Bengal. Every year, if there is a delay in placing the order, there will be no work. I feel certain things have been not brought to the notice of the Railway Minister. Some things are being hidden. So far as the allocation is concerned, the order for wagons is issued for the whole year. I do not know why the Railway Ministry has not done it. When a letter is written by an ex-Member of Parliament, the Government refers that letter to the CBI immediately. But when a Member of Parliament writes five letters in one year, they are ignored by the Railway Ministry. Whatever charges have been made by me in my letters, I want the Minister to order an inquiry into them. Whatever charges I had made are here. These are the charges. I can give them to you. I am telling you, these are the charges I have made. On facts and figures, I can show you that the lowest value of tender was forced on all. I also know that for the public sector, it is not L-1, L-2, L-3, but there is only L-1. The lowest value was forced on these public sector units, Burn Standard, Braithwaite and Jessops. However, proportionate to their installed capacities, orders were not placed. These charges I have been making, I have been telling, I have been writing. I would like an inquiry into this. Is this the way the Railway Ministry will look into charges, specific charges, that on facts and figures, for one year, they will not take any action? Then, it is not just a question of informing me, Sir. I would request you to

kindly see that the Minister orders an investigation into this affair, why no action was taken on these representations, on these letters, from a Member of Parliament to the Railway Ministry. Let there be an investigation so that you do not have to intervene. Either it has been stopped by the Railway Minister himself, either your predecessor has stopped the inquiry, or something has been hidden by the Railway Board, inspite of those letters. Why should we write letters to the Railway Ministry? This is the charge. I would like you to go into this, investigate how these letters were ignored and how they had not been replied to. I want an investigation into whether proportionate allocation was done or not, whether the same proportion which was followed in 1999-2000 was followed in 2000-2001. This is my specific charge I would like you to institute an inquiry into this. Would you kindly do it? Would you assure me of that?

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, जहां तक ब्रेथेवेट का सवाल है, हमारे पास जो सूचना है, उसके हिसाब से फर्स्ट अप्रैल, 2001 को इनके पास वर्ष आर्डर अभी 585 फोर व्हीलर्ज़ यूनिट्स का बचा हुआ है। इसलिए यह कहना कि उनके पास आज आर्डर नहीं है। हुआ यह है कि दरअसल वेगन आर्डर प्लेस किया जाता है किसी साल में और उस साल में सप्लाई पूरी नहीं होती है तो उसका थ्रू फा र्वर्ड अगले साल में चला जाता है और वह अगले साल के वर्क्स प्रोग्राम में आ जाता है, रोलिंग स्टा क प्रोग्राम में आ जाता है क्योंकि उसका पेमेंट जब अगले साल में होगा तो अगले साल के रोलिंग स्टाक प्रोग्राम में यह चला जाता है। इसका मतलब यह हुआ कि हमारे पास कुल मिला कर के थ्रू फारवर्ड जो बचे हुए हैं सारे मेनुफेक्चरिंग यूनिट्स के वह टोटल 7000 से भी ज्यादा यूनिट्स के है एज़ आ न फर्स्ट अप्रैल, 2001। पब्लिक सेक्टर पर कुल मिला करके 3390 का आर्डर है और प्राइवेट सेक्टर में 4392.5 का है। कुल मिला कर के टोटल इंडस्ट्री पर फर्स्ट अप्रैल को यह लोड है। मेनुफेक्चरिंग आर्डर्ज़ 7782.5 फोर व्हीलर यूनिट्स का है। इसके इलावा कुछ डवलपमेंटल आर्डर हैं। जब इस बार टेंडर हुआ तो यह देखा गया कि इस साल जो लोगों ने रेट कोट किया है, वह पिछले साल के रेट से हायर है जो एल-1 है, वह हायर है। इसलिए रेलवे ने डिसाइड किया कि पिछले साल के रेट पर 30 परसेंट प्लस का आप्शन क्लाज़ एक्सरसाइज़ करेंगे। जिन जिन यूनिट्स का रेट पिछले साल की तुलना में इस बार ज्यादा आ गया था कोटेशन में उस पर 30 परसेंट प्लस आप्शन क्लाज़ का इस्तेमाल करके आर्डर प्लेस किये गये। इस प्रकार से आज की तारीख में अगर देखें तो उनके पास, सभी मेनुफेक्चरिंग यूनिट्स के पास आर्डर हैं। इसके इलावा 2000 फोर व्हीलर यूनिट्स के रेलवे

वर्कशॉप को भी आर्डर दिये जाते हैं। अब इसके बाद जो भी हमारा ट्रैफिक रिक्वायरमेंट है इस साल का और जो हमारी फाइनेंशियल सिचुयेशन है, इनको देखते हुए जो बजट में प्रावधान है उस सीमा के अन्दर हम रिव्यु करेंगे और रिव्यु कर के उतना आर्डर उनको और ज्यादा प्लेस किया जाएगा। इस समय में सदन को इतना ही आश्वस्त करना चाहता हूं कि पब्लिक सेक्टर यूनिट्स के इंटेरेस्ट का पूरा ख्याल रखा जाएगा।

श्री दीपांकर मुखर्जी: इन्क्वायरी का क्या हुआ? सात चिट्ठियों पर कुछ नहीं हुआ। दाल में कुछ काला है। I had charged. I can show the letter. I had charged that a disproportionately higher allocation had been given to these three private sector units and these are the public sector units to whom a disproportionately lower allocation has been given. I have been shouting from the roof-top. दाल में कुछ काला है, उसकी इन्क्वायरी क्यों नहीं हुई। हम चाहते हैं आप इनवेस्टीगेशन कराइये, मैं विटनेस देने के लिए जाऊंगा। I am prepared to go. I will show what has happened. इन्क्वायरी आप कराइये। आपको इन्क्वायरी कराने में क्या हर्ज है। दूध का दूध, पानी का पानी हो जाए।

श्री नीतीश कुमार: महोदय, कोई भी स्पेसिफिक बात हो तो उसको इक्जामिन करने में कोई दिक्कत नहीं है और इक्जामिन करने के बाद अगर कोई बात आती है तो इंक्वायरी भी करायी जा सकती है। लेकिन हमारे पास इश्यू तो हो कि किस बात की इंक्वायरी आप चाहते हैं।

श्री दीपांकर मुखर्जी: यह है। ये सात चिट्ठियां आपके पास हैं। एक साल से मैं आपको कह रहा हूं। आप क्यों नहीं इस पर इंक्वायरी कराते हैं...(व्यवधान)

श्री नीतीश कुमार: मैंने पहले ही कहा कि जिन चिट्ठियों का उन्होंने जिक्र किया है मैं उन चिट्ठियों को नहीं देख पाया हूं। मैं जरूर आपकी चिट्ठियों का पता लगाऊंगा। उनको देखूंगा। उनको इक्जामिन करूंगा और अगर इक्जामिन करने के बाद इंक्वायरी जैसी कोई बात होगी तो इंक्वायरी की जाएगी वरना जो उत्तर होगा वह हम आपको भेज देंगे।

SHRI KRISHNA KUMAR BIRLA: Sir, the wagon industry is a labour-intensive industry. Any industry, which is a labour-intensive industry, enjoys a very special position in the economy of the country, because we are short of employment. Sir, that apart, the Railways are carrying a huge stock of old wagons, and unfortunately, the Railways are not alive to this problem. They are also not alive to the fact that, in case, the wagons are modernised, they will be able to compete with the truck owners the truck carriers, in a more

competitive way than what they are doing at present. The Railway Budget for the current year provides for an order of 23,000 wagons, an announcement to which effect was made on the floor of the House. The Railway Minister has now stated that he is having a rethinking on this matter, which has really alarmed the wagon industry. My first question is: Why is it that when the year 2001-2002 has already commenced, there is a delay on the part of the Railways to place orders? The (b) part of my question is that every buyer makes a distinction between a good supplier and a bad supplier. In the case of the Railways, there are various manufacturers of wagons who had received orders, but they have not been able to supply the wagons, and yet, they have been invited to give quotations for this year. There are some manufacturers, who do not have any orders at all, but whose past record has been very good. My question is: Why do the Railways do not make a distinction between a performing and a non-performing unit and place orders accordingly? Thank you.

श्री नीतीश कुमारः माननीय सदस्य का सुझाव ठीक है। परफार्मिंग यूनिट्स और नानपरफार्मिंग यूनिट्स के बीच में फर्क किया जाना चाहिए। हम जरूर इस विषय को इक्जामिन कराएंगे और अब तक के उनके परफारमेंस पिछले पांच साल या और भी पीछे जाएं तो दस साल का लेकर, परफारमेंस इवैल्युएशन होकर उसके हिसाब से अगर निर्णय लेने की जरूरत हो तो निर्णय लिया जा सकता है। लेकिन जो अब वैगन के आर्डर्स दिए जाते हैं यह ओपेन टेंडर प्रोसेस है। ओपन टेंडर प्रोसेस में जो लोएस्ट कोटेशन होता है वही बाकी लोगों को भी आफर किया जाता है। यह प्रोसिजर एडाप्ट किया जाता है। माननीय सदस्य ने कहा है कि 23 हजार वैगन्स का बजट में उल्लेख किया गया है। यह बात सही है कि 23 हजार वैगन्स का उल्लेख किया गया है। इसमें कुछ हमारे सोर्सेस से हैं, कुछ ओन योर वैगन स्कीम या बोल्ट स्कीम के अंतर्गत हैं। इसका उल्लेख किया गया है। बजट संसद के सामने है। लेकिन जहां तक सवाल है, आज की तारीख में उन्होंने कहा कि वैगन्स का आर्डर प्लेस करने में समय लगा तो यह बात सही है कि वैगन्स का आर्डर अगर साल के शुरु के पहले प्लेस हो जाए तो उनको अगले साल को प्रोग्राम बनाने में, वर्ष का प्रोग्राम बनाने में सहूलियत होगी। इसमें कोई शक नहीं है। इस चीज को किया जाना चाहिए। लेकिन जहां तक इस वर्ष के बारे में है, मैंने कहा कि आज की तारीख में वैगन मैनुफैक्चरर्स के पास आर्डर्स हैं। दस हजार फोर व्हीलर यूनिट से ज्यादा आउटस्टैंडिंग उन्हीं के पास हैं। एक तो थ्रो फारवर्ड 7700 यूनिट्स से ज्यादा है और दूसरा जब प्लस 30 परसेंट आप्शन क्लाज एक्सरसाइज किया गया है तो उसके चलते और आर्डर्स इन मैनुफैक्चरर्स के पास हैं, या कहें जो ज्यादातर मैनुफैक्चरर्स के पास हैं। तो कुल मिलाकर आज की

तारीख में दस हजार से ज्यादा फोर व्हीलर यूनिट्स के आर्डर्स आज उनके पास हैं। जहां तक पूरे साल के बाकी आर्डर्स देने का सवाल है तो इस साल के लिए ही प्लस 30 परसेंट आप्शन क्लास एक्सरसाइज किया गया है और जो थ्रो फारवर्ड में एक अप्रैल को आ गया है उसका भी इसी साल के प्रोग्राम में शुमार होगा, उसको शामिल किया जाएगा। अब इसके बाद ट्रेफिक डायरेक्टोरेट का रेक्वायरमेंट देखते हुए, ट्रेफिक नीड्ज़ को देखते हुए और इसके साथ-साथ रेलवे की जो आर्थिक स्थिति है उसको देखते हुए, क्योंकि रौलिंग स्टॉक प्रग्राम चलता है, तो अब इसमें हम आईआरएफसी से उधार लेते हैं, कर्ज लेते हैं, मॉर्केट बॉरोइंग करते हैं, यह सब मिला करके जो पैसा बाहर से आता है उस पर एक तरह से हाई रेट ऑफ इन्टरेस्ट है, यह हम कह सकते हैं। इस बार जो आर्थिक स्थिति है उसके मद्देनज़र रेलवे के रेक्वायरमेंट पर किसी प्रकार का उसको नुकसान नहीं पहुंचना चाहिए, इसको ध्यान में रखते हुए चाहे वह रिप्लेसमेंट का सवाल हो या जो इस बार का ट्रैफिक ग्रोथ का एक्सपेक्टशन है, उसको ध्यान में रखते हुए जितने वैगंज़ की जरूरत हो, उसका असैस्मेंट करके आर्डर प्लेस कर दिया जाएगा।

SHRI KRISHNA KUMAR BIRLA: Sir, by way of clarification, I want to raise it. *(Interruptions)...* Sir, I want half-a-minute. The Minister says that there are orders for 10,000 wagons, placed with the manufacturers, but, Sir, as I mentioned to you, these orders are placed with the non-performing units. As far as the performing units are concerned, they have not got any orders, and the labour is lying idle.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: That is what I was saying. ...*(Interruptions)...* But there are some units which are not having orders. Will you kindly look into it.

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, अगर आप इजाजत दें तो पब्लिक सैक्टर और प्राइवेट सैक्टर के अलग-अलग जो वैगन मैनुफैक्चरर्स हैं दोनों के पास आज की तारीख में जो आर्डर्स हैं, उसका विवरण मैं सदन में रख देता हूं?

श्री सभापति: हां, सदन में रख दीजिए।

SHRI C.P. THIRUNAVUKKKARASU: Mr. Chairman, Sir, the former Railway Minister, Miss Mamta Banerjee, had asked the Railways to buy over 23,000 wagons, but we reliably understand that the orders were cancelled by the present Minister. We want to know for what reasons they have been cancelled; whether there was any malpractice or favouritism, or whether unfavourable orders had been

placed by them. Sir, it has appeared in the newspaper under the caption "Nitish reviews Mamata's decision on wagons".

SHRI NITISH KUMAR: Sir, I do not know what has appeared in the newspapers, but so far as the cancellation of orders is concerned, no order has been placed yet. Only this 30 per cent clause has been exercised by the Railways. Orders are yet to be placed. No order is being cancelled.

SHRI C.P. THIRUNAVUKKARASU: Sir, it has appeared:

> "Official sources say that the order was placed with a West Bengal firm. This did not find favour with Banerjee's predecessor, Nitish Kumar, in his first stint as Railway Minister. So, the first thing that Kumar has done after taking additional charge of the Railway Ministry is, order a review of Banerjee's decision."

MR. CHAIRMAN: But the hon. Minister has said that no order has been placed. Only 30 per cent option clause has been exercised.

SHRI NITISH KUMAR: Sir, I have already clarified that.

SHRI C.P. THIRUNAVUKKARASU: Sir, I have got the clarification. It is well and good.

श्री नरेन्द्र मोहन: सभापति जी, मंत्री जी ने जो जानकारी दी है, ट्रेफिक रेक्वायरमेंट जितनी है और जितना बजट है, उसके हिसाब से वह ऑर्डर कर रहे हैं और लगभग 23 हजार वैगन खरीदे जाने की बात मंत्री आज स्वीकार कर रहे हैं, लेकिन वास्तविक स्थिति क्या है, देश में आज रेलवे के वैगनों की कमी है, माल ढोने वाले वैगनों की भारी कमी है और उसके कारण देश की औद्योगिक प्रगति प्रभावित हो रही है, ऐसी स्थिति में देश में वैगन निर्माण की जो स्थापित क्षमता है उसके अनुसार रेल मंत्रालय ऑर्डर क्यों नहीं दे पा रहा है? आखिर स्थापित क्षमता से कम के वैगन आर्डर्स हम क्यों दे रहे हैं? रेलवे का एक्सपेंशन भी हो रहा है और वैगनों की कमी भी है, पुराने वैगनों का रिप्लेसमेंट भी होना है जो कि नहीं हो पा रहा है, कहां कठिनाइयां हैं, क्या मंत्री जी इसे विस्तार में बताने की कृपा करेंगे।

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Sir, this is the best question raised by Mr. Narendra Mohan!

श्री नीतीश कुमार: सर, मैंने इस सवाल का उत्तर दे दिया है। अब जहां तक रिप्लेसमेंट का प्रश्न है, पुराने वैगनों को बदलने की जो जरुरत होती है और ट्रेफिक नीड्ज़ के मुताबिक जितनी नए वैगंज़ की जरुरत होती है, इन दोनों को ध्यान में रख करके रोलिंग स्टॉक प्रोग्राम

बनता है और उसी को ध्यान में रख करके बजट में उसका उल्लेख होता है। इसमें हम दो तरह से करते हैं। एक तो सरकार अपनी तरफ से खरीदती है और दूसरा ओन यूअर वैगन स्कीम के अंतर्गत यूज़र्स को प्रमोट करते हैं।

श्री नरेन्द्र मोहन: लेकिन आपके पास क्षमता कितनी है, निर्माण क्षमता कितनी है और खरीदते कितने हैं?

श्री नीतीश कुमार: उत्पादन क्षमता किस के पास कितनी है, वह महत्व का विषय नहीं है। रेलवे की जरुरत कितनी है, यह विषय है ....(**व्यवधान**)...

श्री नरेन्द्र मोहन: सभापति जी, नौवीं पंचवर्षीय योजना में इस की स्पष्ट चर्चा है।

श्री नीतीश कुमार: यह ठीक है, लेकिन जहां तक उत्पादन क्षमता का सवाल है, अब धीरे-धीरे ऐसे वैगन मैनुफेक्चरर्स आ रहे हैं जिस से मैनुफैक्चिरिंग कैपिसिटी बढ़ती गयी है। लेकिन हमारी ट्राफिक नीड्स और रिप्लेसमेंट — दोनों को मिलाकर यह तो हम रोलिंग स्टॉक प्रोग्राम को आई॰आर॰एफ॰सी॰ से उधार लेकर करें या own your wagons स्कीम से करें या इस साल बोल्ट स्कीम में भी कुछ वैगंस डाले गए हैं, हम उस के हिसाब से आर्डर प्लेस करते हैं। सर, ट्रफिक रिक्वायरमेंट असेस कर के यह किया जाता है। रेल बजट में इस का उल्लेख भी है। उस को ध्यान में रखकर ऑर्डर्स प्लेस किए जाएंगे।... (**व्यवधान**)...

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

श्री शंकर राय चौधरी: माननीय सभापति महोदय, मेरा सवाल माननीय दीपांकर मुखर्जी जी के सवाल से उत्पन्न होता है। मंत्री जी ने यह बताया कि वैगंस मैनुफेक्चरिंग फर्म्स को अभी तक ऑर्डर प्लेस नहीं किये गये हैं। अब यह अप्रैल का महीना खत्म हो रहा है और मई का आने वाला है। अमूमन ऐसी स्थिति में प्रोडक्शन साल के लिए आर्डर्स के शुरू में प्लेस किए जाते हैं तो मैं जानना चाहूंगा कि अभी तक ऑर्डर्स प्लेस क्यों नहीं किए गए हैं।

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, लोगो के पास काम की कमी नहीं है। हमारी करेंट इयर की जो रिक्वायरमेंट है, उस को ध्यान में रखते हुए ऑर्डर्स प्लेस किए जाएंगे। अगर आप पूरे साल का देखें तो 10 हजार फोर हीलर्स से ज्यादा के आर्डर्स उन के पास हैं। ..(**व्यवधान**)..

श्री दीपांकर मुखर्जी: सर, प्लानिंग तो पूरे साल की होगी।

श्री नीतीश कुमार: वह करेंगे। सभापति महोदय, रेल बजट पारित होने के बाद वह कर दिया जाएगा।

श्री भारतेन्दु प्रकाश सिंहल: सर, दो बातें उठीं थीं। पहली बात तो माननीय सदस्य के॰के॰

बिरला जी ने कही कि परफॉर्मेन्स के आधार पर भी टेंडर्स को देखा जाना चाहिए। यह बहुत महत्वपूर्ण है और मंत्री जी ने कहा कि अगर जरूरत हुई तो यह पैरामीटर भी लगाया जाएगा। तो अभी यह बात नहीं होनी चाहिए, मेरा निवेदन इतना था। दूसरी बात, मैं यह जानना चाहूंगा कि जब वर्तमान प्रशासन ने कह दिया कि जो एल-1 है, लोएस्ट टेंडर है, उस के आधार पर ही ये पर्चेज होंगे तो टेंडर्स कॉल करने के बाद 30 परसेंट का क्लॉज क्यों एड करना चाहिए? वह अगर करना था तो आप पहले ही कर देते। टेंडर्स कॉल करने के बाद तो यह ट्रांसपेरेंट मालूम नहीं देता। The transactions must look transparent. I would like to know the reasons as to why this clause was invoked after obtaining the tenders. Why was this clause was not invoked earlier?

MR. CHAIRMAN: It was for the previous year.

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, पिछले साल का रेट कम था और इस साल का एल-1 ज्यादा था और कई प्रकार के वैगंस खरीदे जाते हैं तो जिस तरह के वैगंस में इस साल के एल-1 पिछले साल की तुलना में ज्यादा था वहां रेलवे को यह अधिकार था और पिछले साल के ऑर्डर्स पर 30 परसेंट ऑप्शन क्लॉज लगाकर कम कीमत पर हम ने वैगंस प्रोक्यूर कर लिए। सर, यह टोटली ट्रांसपेरेंट है।

SHRI RAMA MUNI REDDY SIRIGIREDDY: Sir, the hon. Minister has said that orders for the year 2000-2001 are yet to be placed. What is the total requirement of wagons for the year 2000-2001 and 2001-2002?

श्री नीतीश कुमार: सर, वर्ष 2000-2001 में जो टोटल प्रोक्यूरमेंट हो पाया है, वह 17753 है।

MR. CHAIRMAN: He wants to know about the requirement.

श्री नीतीश कुमार: सभापति महोदय, रिक्वायरमेंट्स को ध्यान में रखते हुए बजट में प्रोवीजन किया जाता है। पिछली बार यह 23 हजार था और उस के अगेंस्ट में यह इतना मैनुफेक्चर कर पाए हैं, इतने सप्लाई कर पाए हैं। इसलिए वह अगले साल में थ्रू फारवर्ड हो गया। इस बार बजट में उल्लेख है 23 हजार वैगन्स का, फोर व्हीलर यूनिट का, बजट के प्रस्ताव में यह बात लिखी हुई है। रही बात कि कितनी हमारे पास क्षमता है, कितने साधन हैं, कितनी एक्चुअल जरूरत है, इन सबको ध्यान में रखते हुए ऑर्डर प्लेस किए जाते हैं और वे ऑर्डर प्लेस किए जाएंगे।

श्री रमा शंकर कौशिक: सीधा सा सवाल यह है कि रिक्वायरमेंट कितनी है। बजट का प्रोविज़न तो अलग है।

श्री रामपुनी रेड्डी सिरीगीरेड्डी: ऐक्रयुल रिक्वायरमेंट क्या है?

श्री सभापति: वह तो मंत्री जी ने बता दिया है। श्रीमती जमना देवी बारूपाल।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल: सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से थोड़ा अनुरोध करूंगी कि हमारे राजस्थान में आप पहले जब रेल मंत्री थे, आपने आश्वासन दिया था कि कोलायत से फलोदी तक रेल लाइन चालू करने का और उसका सर्वे भी हो चुका था लेकिन वहां आज तक रेल लाइन नहीं डाली गई। आप जब वैगनों के लगाने की बात कर रहे हैं तो मैं बताना चाहती हूं कि हमारे वहां हजारों वैगनों की श्री कोलायत में जरूरत है और वहां हजारों मजदूर बेकार बैठे हैं। अगर आप वह रेल लाइन चालू कर दें, जिसका सर्वे हो चुका है, तो हजारों गरीब मजदूरों को रोजी-रोटी मिल सकती है तथा सरकार को राजस्व मिल सकता है। लेकिन बार-बार लिखने के बाद भी राजस्थान के कोलायत क्षेत्र को अनदेखा किया जा रहा है और हमारी तरफ ध्यान नहीं दिया जा रहा है। मैं आपको याद दिलाना चाहूंगी कि आप जब रेल मंत्री थे...तब रेल चालू करने हेतु कहा था।

श्री सभापति: यह प्रश्न इस प्रश्न में नहीं आता।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल: उस दिन से यह मुद्दा है। इसलिए मेरी आपसे प्रार्थना है कि हमारे यहां भी आप श्री कोलायत से फलोदी तक रेल चालू करें और अधिक से अधिक वैगन दें।

श्री नीतीश कुमार: वैगन्स की खरीद से रेल लाइन का कोई सीधा संबंध नहीं है लेकिन हम इस बारे में उनसे चर्चा करेंगे।

श्रीमती जमना देवी बारूपाल: इससे राजस्थान को करोड़ों का राजस्व मिल सकता है और मजदूरों को मज़दूरी मिल सकती है।

*503. [The questioner (Shri A. Vijaya Raghavan was absent, for answer *vide* page 26 intra.]

Crocodile breeding programme in Orissa

*504. SHRI RAMACHANDRA KHUNTIA: Will the Minister of ENVIRONMENT AND FORESTS be pleased to state:

(a) the current status of the Crocodile breeding programmes in Orissa, with details thereof; and

(b) what specific steps Government of India have taken to revive the closed programmes?

THE MINISTER OF POWER (SHRI SURESH PRABHU) (a) and (b) Crocodile breeding programme is being carried out in Orissa at Tikarpada, Dangmal and Ramatirtha for gharial, estuarine crocodile and the magar respectively. Besides, breeding of crocodalian species is also done at Nandankanan Zoo. The Central