[Shri Satya Prakash Malviya]

the above-mentioned bridge with approach road as an "N. H. Scheme", providing suitable urban link to N.H. 27 with Allahabad City, the State bearing one-third of the project cost. The State Government's concurrence for bearing one-third of the project cost has not been received so far.

A details geo-technical examination on the approved alignment is in progress which is likely to be completed by June, 1989 and the project report will be finalised thereafter Financial sanction to the project will be given after concurrence of the State Government for bearing one-third of the project cost is received and the land required for approach roads is acquired by the State Government. The State PWD have indicated the target date for land acquisition as 31-1-90. The bids for the project will be invited after issue of financial sanction."

अब माननीय उपसभापति जी, मंत्री जी ने यह उत्तर 27 दिसम्बर, 1988 को दिया था और उसके बाद लगभग आधा दर्जन बार मैं इस विषय को सदन में उठा चुका हूं और जो संबंधित विभाग के मंत्री हैं, उनको पत्र लिख चुका हूं लेकिन 23 अप्रैल, 1990 का जो पत्र वर्तमान मंत्री महोदय का है, उनके उत्तर की ओर मैं सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। उन्होंने अपने उत्तर में कहा है कि:—

"Please refer to your d.o. letter dated 19th December 1989 regarding the construction of a road bridge over the Yamuna in Allahabad.

I have got the matter examined. The Government of U.P. had been requested to acquire the land at their cost and also to give their formal concurrence to bearing one-third of the total cost of the project which is still awaited. You will appreciate that we would be able to process the case further only after the receipt of the concurrence of the State Government to acquire the land and to share the cost."

महोदया, मैंने इन दोनों पत्रों को यहां पर इसलिए पढ़ा कि बार-बार सन् 1985 से मैं इस विषय को उठा रहा हूं और बढ़ती हुई जनसंख्या के कारण वहां जो बसें हैं, जीपें हैं, साईकिलें है, स्कूटर है, उन्हें घंटों तक खड़ा रहना पड़ता है और लोगों का समय नष्ट होता है, पेट्रोल नष्ट होता है, डीजल नष्ट होता है तथा लोगों को परेशानी होती है और लोग देर से पहुंचते हैं।

अभी जो यह पुल है, जो बहुत पुराना बना हुआ है, यह बनारस को, मीर्जापुर को और उसके जरिए कलकत्ता को इलाहाबाद से जोड़ता है और दूसरी ओर बांदा तथा मध्य प्रदेश को जोड़ता है।

इसलिए मैं इस सदन के माध्यम से सरकार का ध्यान फिर इस बात की ओर दिलाना चाहता हूं कि सरकार की जो योजना है, उसको तुरंत पूरा करना चाहिए और साथ-साथ इलाहाबाद की यमुना नदी पर जो सड़क मार्ग है, इसका निर्माण तुरंत किया जाना चाहिए। धन्यवाद।

C.A.G.'s repirt concerning M/s. Hindustan Steel Works Construction Limited.

श्रीमती सरला माहेश्वरी (पश्चिमी बंगाल) : माननीय उपसभापति महोदया, चंद रोज पहले ही हिन्दुस्तान स्टील वर्क्स कन्सट्रक्शंस लिमिटेड के बारे में भारत के नियंत्रक और महालेखा परीक्षक की रिपोर्ट हमें मिली है।

महोदया, यह सचमुच एक चौंकने वाली रिपोर्ट है। महालेखा परीक्षक ने सीधे तौर पर इस रिपोर्ट में एच०एस० सी०एल० के प्रबंधकों को अपराधी के कटघरे में खड़ा कर दिया है। इससे पता चलता है कि किस प्रकार

भारत के सार्वजनिक क्षेत्र की यह महत्वपूर्ण संस्था अपने घोषित लक्ष्य से भटककर चरम अराजकता, वित्तीय और मानवीय, दोनों प्रकार के संसाधनों के चरम अपव्यय का अड्डा बनकर रह गई है। सन् 1964 में जब इस कम्पनी का गठन किया गया था उस समय इसका लक्ष्य था देश में ऐसी क्षमता का विकास करना ताकि पूरी तरह से स्वदेशी साधनों के जरिये आधुनिक इस्पात कारखानों का निर्माण किया जा सके। सोचा गया था कि इससे विभिन्न प्रकार के ठेकेदारों की मिलीभगत से होने वाले बेइन्तहा खर्च पर काबू पाय जायेगा, देश में इस्पात उद्योग संबंधी विशेषज्ञों की एक अच्छी फौज तैयार होगी और इस्पात उद्योग के मामले में आधुनिकतम तकनीक, सर्वोच्च उत्पादनशीलता तथा मितव्ययिता को हासिल किया जा सकेगा। लेकिन अभी इस कम्पनी के निर्माण को अढ़ाई दशक ही पूरे नहीं हुए कि उस सोच का शीराज़ा बिखर चुका है। इस्पात की मांग में अनुमानित वृद्धि न होने आदि अनेक बहानों से संस्था ने अपने कार्यों की मूल जमीन को छोडकर इधर-उधर मुंह मारना शुरू कर दिया। 1987–88 तक आते-आते स्थिति यह हो गई कि कम्पनी के कुल कार्यों का सिर्फ 25 प्रतिशत हिस्सा ही इस्पात उद्योग से संबंधित रह गया। प्रश्न है कि क्या कम्पनी के कामों में इस तरह के वैविध्य से स्वयं इस कम्पनी के स्वास्थ्य अथवा भारत के विकास की जरूरतों में योगदान की दृष्टि से उल्लेखनीय कुछ भी हासिल किया जा सका? महालेखा परीक्षक की रिपोर्ट के अनुसार दोनों ही दृष्टि से कम्पनी अपने उद्देश्य में पूरी तरह नाकाम हुई—

न खुदा ही मिला न विसाले सनम
न इधर के रहे न उधर के रहे।

कम्पनी का घाटा तो दिन-प्रतिदिन बढ़ता ही गया। उल्टे जिस भी काम को उन्होंने हाथ में लिया वहीं सिर्फ अराजकता और भ्रष्टाचार का ही विस्तार हुआ। महालेखा परीक्षक की रिपोर्ट में जिन कुछ नमूना जांचों का उल्लेख किया गया है उनसे पता चलता है कि किसी भी मामले में कम्पनी ने सही समय में सही ढंग से किसी काम को पूरा नहीं किया। उल्टे ठेकेदारों को हिसाब के बाहर रुपये चुकाये गये। यहां तक कि सही वक्त में काम पूरा न कर पाने के कारण कम्पनी को न सिर्फ उन कामों से हाथ ही धोना पड़ा बल्कि हर्जाना भी चुकाना पड़ा है।

कलकत्ते के मैट्रो रेल में एच०एस०सी०एल० को 760 लाख रुपये का ठेका मिला था। उसमें वह सिर्फ 398 लाख रुपये का ही काम कर पाई। उसे काम छोड़ने के लिए मजबूर होना पड़ा। 31 मार्च, 1987 तक इसके हर्जाने के तौर पर एच०एस०सी०एल० 69 लाख 11 हजार रुपये का नुकसान उठा चुकी है। इसी प्रकार विदेशों में किये गये सभी निर्माण कार्यों की भी एक कहानी रही है।

महालेखा परीक्षक ने अपनी रिपोर्ट में यह भी टिप्पणी की है कि कम्पनी अपने ग्राहकों पर मनमाने ढंग से दावे ठोक दिया करती है। बाद में इन दावों पर जब कोई सुलह होती है तो कम्पनी के दावे और अंतिम सुलह के बीच कोई संगति नहीं देखी जाती। जाहिर है कि इस प्रकार की स्थिति मनमानेपन और भ्रष्टाचार के यथेष्ट अवसर प्रदान करती है। महालेखा परीक्षक ने कम्पनी को मिले कामों की तुलना में उसके द्वारा खरीदी जाने वाली मशीनों तथा उपकरणों में भी स्पष्ट तौर पर असंगति को नोट किया है। रिपोर्ट के परिशिष्ठ–3 और 4 में दिये गये आंकड़ों से पता चलता है कि अनेक ऐसे उपकरण खरीदे गये हैं जिनका आज तक कोई इस्तेमाल ही नहीं किया गया है। यही स्थिति मानव संसाधनों के बारे में है। प्रबंधकीय अराजकता के चलते महालेखा के आकलन के अनुसार 1988 तक कम्पनी में लगभग साढ़े बारह हजार मजदूर अतिरिक्त हो चुके हैं। ये सारे तथ्य यही बताते हैं कि अपने घोषित लक्ष्य से भटककर एच०एस०सी०एल० की तरह की कम्पनी सरकारी क्षेत्र में और अधिक अराजकता तथा भ्रष्टाचार की हेतु बनकर रह गई है।

[श्रीमती सरला माहेश्वरी]

स्थिति यह है कि आज जब भारत में अनेक इस्पात उद्योगों के आधुनिकीकरण की प्रक्रिया शुरू हुई है तब इन कामों को विदेशी कम्पनियों को सौंपना पड़ रहा है। एच एस सी एल कहीं-कहीं इन विदेशी कम्पनियों के छोटे से सब-कांट्रेक्टर की भूमिका अदा कर रही है।

एच०एस०सी०एल० का यह सारा प्रकरण इस बात का उदाहरण है कि कैसे शुद्ध मुनाफे को ध्यान में रखकर एक सार्वजनिक कम्पनी के कार्य में किया जाने वाला वैविध्य अन्त में कम्पनी को उसकी स्थापना के मूल लक्ष्य से भटका देता है तथा देश की आत्मनिर्भरता पर खतरा पैदा कर देता है। एच०एस०सी०एल० ने स्वयं को यदि इस्पात उद्योग के निर्माण की आधुनिक जरूरतों को समझते हुए तथा भारत की जरूरत के मुताबिक उसे विकसित करके क्रियान्वित करने के काम में नियोजित किया होता तो न आज उसकी यह बदतर दशा होती और न भारत को अपने इस्पात उद्योगों के आधुनिकीकरण के लिये विदेशी बहुराष्ट्रीय कम्पनियों का मुंह देखना पड़ता।

उद्योग मंत्री से मेरा यह निवेदन है कि वे नियंत्रक और महालेखा परीक्षक की इस रिपोर्ट को प्राप्त करने के बाद एच०एस०सी०एल० की तरह की महत्वपूर्ण संस्था को फिर से पटरी पर लाने के लिए कौन से उपाय सोच रहे हैं इससे सदन को अवगत करायें।

Demand for early construction of a Bypass on Bombay-Agra National Highway passing through Indore

श्री अजीत जोगी (मध्य प्रदेश) : उपसभापति जी, इंदौर नगर मध्य प्रदेश का सबसे बड़ा शहर है। उसे वास्तव में मध्य प्रदेश की औद्योगिक और वाणिज्यिक राजधानी भी कहा जाता है। हरि सिंह जी कह रहे हैं मालदारों की राजधानी। उद्योग और वाणिज्य की राजधानी तो अवश्य है। जहां इंदौर वायु मार्ग से दिल्ली और बम्बई से प्रतिदिन जुड़ा हुआ है, जहां इंदौर सड़क के मार्ग से भी बम्बई और दिल्ली से जुड़ा हुआ है वहीं जहां तक रेल मार्ग का संबंध है, इंदौर किसी भी मुख्य रेल मार्ग पर नहीं आता और इससे इंदौर के औद्योगिक और वाणिज्यिक विकास पर बड़ा प्रतिकूल प्रभाव पड़ता रहा है। पिछले दिनों जब कांग्रेस

1.00 P.M. की सरकार थी हम लोगों ने प्रयास कर के इन्दौर को मुख्य रेल मार्ग पर लाने के लिए इन्दौर से दाहोद तक रेल लाइन का सर्वेक्षण कराया और फिर प्रयास करके उसको बजट में सम्मिलित करा लिया। इस वर्ष का जो बजट प्रस्तुत किया गया है उसमें दुर्भाग्य से इस रेल लाइन के लिए बहुत ही कम राशि का प्रावधान रखा गया है। कई सौ करोड़ रुपये की यह रेल लाइन बनेगी। यदि कुछ लाख रुपये का प्रावधान किया गया है तो यह रेल लाइन बनने में अनेक वर्ष लगेंगे। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्रालय के मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करते हुए यह कहना चाहूंगा कि इन्दौर और उसके आसपास का सम्पूर्ण मालवा पठार रेल लाइन की ओर बड़ी आशा लगा कर देख रहा है। सब की उम्मीदें इस रेल लाइन के बन जाने से उसके विकास की ओर जुड़ी हुई हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि यह जो आवंटन इस वर्ष किया गया है वह बहुत ही कम है, नगण्य है। यह सिद्ध करता है कि सम्भवतः इस रेल लाइन को वर्तमान सरकार महत्व नहीं देती, प्राथमिकता नहीं देती। जैसा कि उसे बनाने के लिए अनेक वर्ष से प्रयास करने के बाद बहुत कठिनाई से उसको हम बजट में सम्मिलित करा सके हैं इसलिए मेरा निवेदन है कि इस रेल मार्ग के लिए इस वर्ष के बजट में अधिक से अधिक प्रावधान रखा जाए और एक निश्चित समय अवधि तय की जाए। यह मार्ग बहुत छोटा है किन्तु पूरे मालवा के पठार के लिए महत्वपूर्ण है इसलिए एक निश्चित समय में इस को समाप्त करने के लिए प्रावधान रखा जाए। इस निवेदन के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

Killing of Intellectuals in Kashmir

श्री शंकर दयाल सिंह (बिहार) : उपसभापति महोदया, मैं जो आज सरकार