क्षेत्रीय रेलवे प्रशिक्षण संस्थान, उदयपुर
एक परिचय

क्षेत्रीय रेलवे प्रशिक्षण संस्थान विश्व प्रसिद्ध झीलों की नगरी उदयपुर के सुखाड़िया सर्कल के निकट छः वर्गकिलोमीटर में फैला हुआ ई। इसके बीच में प्रशिक्षण कैन्द्र की भव्य इमारत है। इस केन्द्र में सभी स्तर के उन रेल कर्मचारियों को तराशा जाता है, जिनकी दक्षता के बलबूते हमारा विशाल रेल तन्त्र संचालित है।

क्षेत्रीय रेलों में सबसे बड़े इस प्रशिक्षण संस्थान में पश्चिम एवं उत्तर पश्चिम रेलवे के सभी तथा कुछ संकायों में पूरी भारतीय रेलवे के प्रशिक्षार्थी यहां प्रशिक्षण प्राप्त करने आते हैं, यहां तक कि रेलवे की अखिल भारतीय सेवा के अधिकारियों के अतिरिक्त कॉनकोर व राइट्स के माध्यम से विदेशों से आये रेलकर्मियों को भी यहाँ प्रशिक्षण दिया जाता है।

इस संस्थान का शिलान्यास 25 मार्च, 1955 को महाराणा भूपाल सिंह जी ने किया तथा 9 अक्टूबर, 1956 को तत्कालीन राष्ट्रपति डॉ. रजेन्द्र प्रसाद ने रेलवे ट्रेनिंग स्कूल के रूप में इसका उद्घाटन किया।

प्रारम्भ में इस संस्थान की स्थापना स्कूल के रूप में पश्चिम रेलवे के कर्मचारियों को प्रशिक्षण देने के लिये की गई थी, किन्तु इसके उच्चस्तरीय प्रशिक्षण एवं सुविधाओं के कारण इसे अखिल भारतीय स्तर के कर्मचारियों, अधिकारियों व विदेशी रेल कर्मियों के प्रशिक्षण का कार्य भी सोंप दिया गया।

प्रशिक्षार्थियों के ठहरने के लिये यहां 7 छात्रावास हैं जहां एक समय में 690 प्रशिक्षार्थी ठहर सकते हैं। प्रशिक्षार्थियों के लिये भोजन व्यवस्था, खेलकूद, सुसज्जित डिस्पेंसरी, सिनेमा, जिम तथा मनोरंजन की भी समुचित व्यवस्था है।

व्यवाहारिक प्रशिक्षण एवं प्रदर्शन के लिए इस संस्थान में पूरे साज सामान के साथ परिवहन, वाणिज्य, यांत्रिक, इंजीनियरिंग और विद्युत मॉडल रूम तथा ब्लॉक उपकरण अभ्यास कक्ष, डिमॉन्सट्रेशन यार्ड, संग्राहलय, चार्ट गैलेरी, दृश्य–श्रव्य माध्यम, पुस्तकालय, अध्ययन कक्ष, जिम व अत्याधुनिक कम्प्यूटर कक्ष है। यहां का परिवहन मॉडलरूम एशिया में सबसे बड़ा व अनूठा है जहां 24 स्टेशन, इकहरी लाइन, बहुल लाइन, स्वचालित ब्लॉक सिस्टम, सिगनल की आधुनिक व्यवस्था, यार्ड आदि सब कुछ है जो कि बाहर से आने वाले सभी को कल्पनालोक सा लगता है।

*****

HIGHER COMMERCIAL

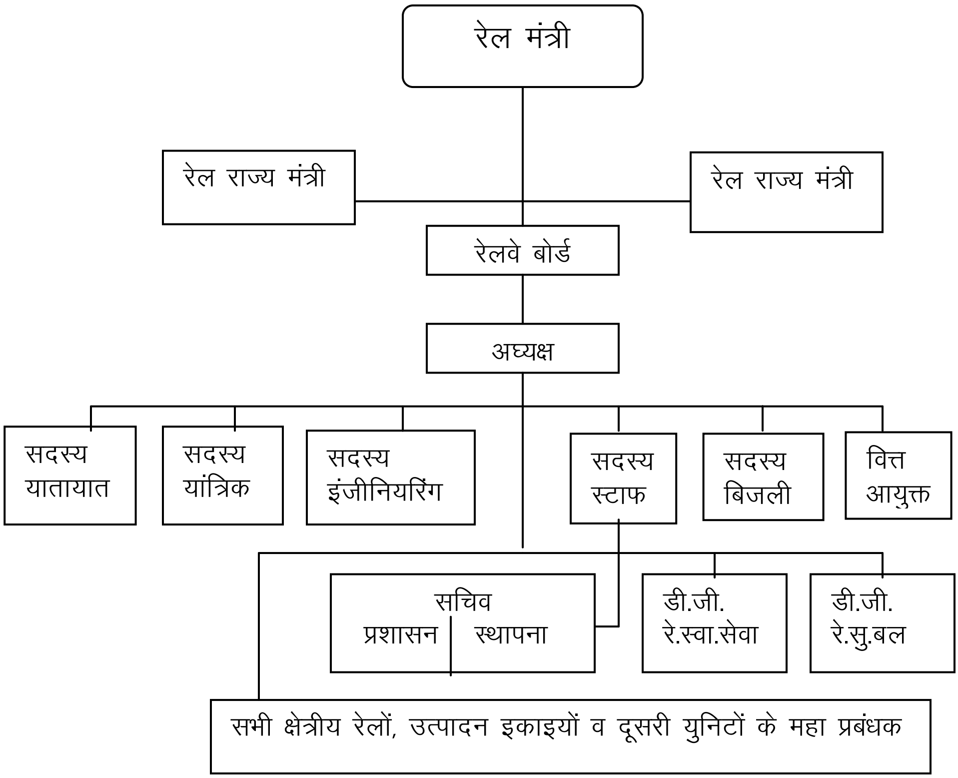
1.	संगठनात्मक ढांचा
2.	कस्टमर केयर
3.	विज़न 2020
4.	यात्री सुविधाएं
5.	भारतीय रेलवे पर यात्री किराये व भाड़े का स्वरूप
6.	रेलवे रेल एन्ड फ्रेट पॉलिसी
7.	माल का पुनःवजन करना
8.	दण्डात्मक प्रभार
9.	फ्रेट इनसैंटिव स्कीम व ट्रांसपोर्टेशन प्रॉडक्टस्
10.	फ्रेट ऑपरेशन्स इनफॉर्मेशन सिस्टम
11.	ई–पेमेंट योजना
12.	कंटेनर रेल टरमिनल
13.	रेलवे क्लेम्स ट्रिब्युनल
14.	रेलवे रेट ट्रिब्युनल
15.	जन साधारण टिकट बुकिंग सेवा
16.	लीजिंग पॉलिसी
17.	हाल्ट स्टेशन
18.	साइडिंग्स
19.	यात्रियों के रेल दुर्घटना व असामान्य घटना में घायल अथवा मृत्यु होने पर रेल प्रशासन का दायित्व
20.	माल वाहक के रूप में रेल प्रशासन का उत्तरदायित्व
21.	नीलामी द्वारा बिक्री
22.	हैंडलिंग ऑफ ट्रैफिक
23.	निरीक्षण
24.	भारतीय रेल सम्मेलन
25.	आउट एजेंसी
26.	रेल ट्रैवलर्स सर्विस एजेंट
27.	विपणन एवं विक्रय
28.	बिना टिकट यात्रा करने के कारण और निवारण
29.	यातायात की प्रकृति
30.	ट्रैफिक सर्वे

31.	जन परिवेदना निवारणतंत्र
32.	रेल रोड समन्वय
33.	उपभोक्ता सुरक्षा अधिनियम 1986
34.	रेल उपयोग कर्ता सलाहकार समितियां
35.	विज्ञापन
36.	विशेष कोच/पर्यटक यान/गाड़ी का आरक्षण
37.	रेल दुर्घटना के समय वाणिज्य कर्मचारियों की ड्यूटियां
	परिशिष्ट/Appendix
I	विभिन्न अधिकारियों की शक्तियां
II	**Permissible Carrying Capacity of Wagons**
III	**Composition of Block Rakes**
IV	**Abbreviations and their full forms**
V	**Key Statistics of Indian Railways**

संगठनात्मक ढांचा

Constitutional Organisation

रेलवे बोर्ड स्तर पर



चेयरमेंन रेलवे बोर्ड
मेंम्बर ट्रैफिक
एडीश्नल मेंम्बर कमर्शियल
एक्जीक्यूटिव डायरैक्टर
डायरैक्टर
जौइन्ट डायरैक्टर
डिप्टी डायरैक्टर

विभिन्न क्षेत्रीय रेलें, उनके संक्षिप्त नाम, बनने की दिनांक, मुख्यालय व उनके मण्डलों के नाम निम्न प्रकार हैं –

क्र. सं.	नाम	संक्षिप्त नाम	बनने की दिनांक	मुख्यालय	मण्डल
01.	मध्य	CR	5.11.1951	मुम्बई	मुम्बई, भुसावल, पुणे, शोलापुर, नागपुर
02.	पूर्व मध्य	ECR	1.10.2002	हाजीपुर	दानापुर, धनबाद, मुगलसराय, समस्तीपुर, सोनपुर
03.	पर्व तट	ECoR	01.04.2003	भुवनेश्वर	खुरदारोड, सम्बलपुर, विशाखापट्नम
04.	पूर्व	ER	01.04.1952	कोलकाता	हावड़ा, सियालदाह, आसनसोल, मालदा
05.	उत्तर मघ्य	NCR	01.04.2003	इलाहाबाद	इलाहाबाद, आगरा, झांसी
06.	पूर्वोत्तर	NER	01.04.1952	गोरखपुर	इज्जतनगर, लखनऊ, वाराणसी
07.	उत्तर पश्चिम	NWR	01.10.2002	जयपुर	जयपुर, अजमेर, बीकानेर, जोधपुर
08.	पूर्वोत्तर सीमांत	NFR	15.01.1958	मलीगांव, गुवाहाटी	अलीपुरद्वार, कटिहार, लमडिंग, रंगिया, तिनसुखिया
09.	उत्तर	NR	14.04.1952	नई दिल्ली	दिल्ली, अम्बाला, फिरोजपुर, लखनऊ, मुरादाबाद
10.	दक्षिण मध्य	SCR	02.10.1966	सिकंदराबाद	सिकंदराबाद, हैदराबाद, गुंटकल, गुंटूर, नादेड़, विजयवाडा
11.	दक्षिण पूर्व मध्य	SECR	01.04.2003	बिलासपुर	बिलासपुर, रायपुर, नागपुर
12.	दशिण पूर्व	SER	01.08.1955	कोलकाता	अदरा, चक्रधरपुर, खड़गपुर, रांची
13.	दशिण पश्चिम	SWR	01.04.2003	हुबली	हुबली, बेंगलौर, मैसूर
		SR	14.04.1951	चेन्नई	चेन्नई, मदुरई, पालकाड,

14.	दशिण				सेलम, तिरूचिरापल्ली, तिरूवनंतपुरम
15.	पश्चिम मध्य	WCR	01.04.2003	जबलपुर	जबलपुर, भोपाल, कोटा
16.	पश्चिम	WR	05.11.1951	मुम्बई	मुम्बईसैन्ट्रल, वडोदरा, रतलाम, अहमदाबाद, राजकोट, भावनागर
17. *	कॉकन	KR	26.11.1998	नवी मुम्बई	रत्नागिरी, मझगांव, कारवार, मैंगलौर

* कॉनकन रेलवे वर्तमान में एक कम्पनी है जो BOT सिस्टम पर बनी है जो बाद में रेलवे का एक जोन बन जायेगी।

महा प्रबंधक – उत्पादन ईकाइयाँ –

- चितरंजन लोकोमोटिव वर्क्स – चितरंजन
- डीजल लोकोमोटिव वर्क्स – वाराणसी
- इंटीग्रल कोच फैक्ट्री – पैराम्बूर
- रेल कोच फैक्ट्री – कपूरथला
- रेल पहिया कारखाना – येलहांका (बेंगलौर)

पीपीपी के थ्रू निम्न फैक्ट्रियां/कारखाने स्थापित किये जारहे हैं –

- रेल कोच फैक्ट्री – रायबरेली, उत्तर प्रदेश
- रेल कोच फैक्ट्री – कंचरापारा, पश्चिम बंगाल
- रेल माल डिब्बा कारखाना – मजेरहाट, कोलकाता
- रेल माल डिब्बा कारखाना – डालमिया नगर, बिहार
- इलैक्ट्रिक लोको फैक्ट्री – मधेपुरा, बिहार
- डीजल लोको फैक्ट्री – मरोहरा, बिहार

मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (रेलवे) –

- डीजल कलपुर्जा कारखाना – पटियाला
- सैंट्रल ऑरगेनाइजेशन फॉर मॉडर्नाइजेशन ऑफ वर्कशॉप – नई दिल्ली

महा प्रबंधक – अन्य इकाईयां –

- नॉर्थईस्ट फ्रंटियर रेलवे (निर्माण) – मालेगांव

- मेट्रो रेलवे — कोलकाता
- सैंट्रल ऑरगेनाइजेशन फॉर रेलवे इलेक्ट्रिफिकेशन — इलाहाबाद

निदेशक (समान्य) —

- रिसर्च, डिजाइन एन्ड स्टेंडर्ड ऑरगेनाईजेशन — लखनऊ
- रेलवे स्टाफ कॉलेज — वड़ोदरा

केंद्रीयकृत प्रशिक्षण संस्थान —

- रेलवे स्टाफ कॉलेज — वड़ोदरा
- इंडियन रेलवे इंस्टीट्यूट ऑफ सिविल इंजिनियरिंग — पुणे
- इंडियन रेलवे इंस्टीट्यूट ऑफ सिगनल इंजिनियरिंग एण्ड टेलीकम्यूनिकेशन — सिकंदराबाद
- इंडियन रेलवे इंस्टीट्यूट ऑफ मेकेनिकल एण्ड इलैक्ट्रीकल इंजिनियरिंग — जमालपुर
- इंडियन रेलवे इंस्टीट्यूट ऑफ इलैक्ट्रीकल इंजिनियरिंग — नासिक
- इंडियन रेलवे इंस्टीट्यूट ऑफ ट्रांसपोर्ट मेंनेजमेंट — लखनऊ

पब्लिक सेक्टर अंडरटेकिंग —

- कॉनकोर — कंटेनर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटिड
- क्रिस — सेंटर फॉर रेलवे इँफोरमेशन सिस्टम, नई दिल्ली
- आईआरसीटीसी — इंडियन रेलवे केटरिंग एण्ड टूरिज्म कॉरपोरेशन
- आईआरएफसी — इंडियन रेलवे फाईनेंस कॉरपोरेशन लिमिटिड
- इरकॉन — इंडियन रेलवे कंस्ट्रशन इंटरनेशनल लिमिटिड, नई दिल्ली
- राईट्स — रेल इंडिया टेक्नीकल एण्ड इकोनोमिक सर्विसेज़ लिमिटिड
- केआरसी — कोंकण रेलवे कॉरपोरेशन लिमिटिड
- एमआरवीसी — मुम्बईरेल विकास कॉरपोरेशन
- आरसीआईएल — रेलटेल कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (रेल टेल)

रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड –

1. गोरखपुर
2. इलाहाबाद
3. मुजफ्फरपुर
4. रांची
5. माल्दा
6. मुम्बई
7. चेन्नै
8. भोपाल
9. अहमदाबाद
10. गुवाहाटी
11. चण्डीगढ़
12. पटना
13. कोलकाता
14. बैंगलौर
15. सिकंदराबाद
16. त्रिवेंद्रम
17. अजमेर
18. भुवनेश्वर
19. जम्मुतवी

क्षेत्रीय रेलवे प्रशिक्षण संस्थान –

1. भूसावल – मध्य रेलवे
2. भूली – पूर्व रेलवे
3. चंदौसी – उत्तर रेलवे
4. मुजफ्फरपुर– पर्वमध्य रेलवे
5. अलीपुरद्वार– पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे
6. त्रिच्ची – दक्षिण रेलवे
7. मौलाअली – दक्षिण मध्य रेलवे
8. सिनी – दक्षिण पूर्व रेलवे
9. उदयपुर – उत्तर पश्चिम रेलवे

Pay Band from 01.01.2006 (VI Pay Commission)

PB-1	5200-20200	GP 1800, 1900, 2000, 2400, 2800
PB-2	9300-34800	GP 4200, 4600, 4800
PB-3	15600-3900	GP 5400, 6600,7600
PB-4	37400-67000	GP 8700, 10000, 12000
	7500-80000	
	80000 (Fix)	

गेज –

BG – 1.676 Metre
MG – 1000 Metre
NG – .762 Metre
NG – .610 Metre

क्षेत्रीय रेलवे स्तर पर संगठन

GM
Add GM
CCM
CCM (G) CCM(PM) CCM(FM) CCO
DyCCM
SCM
ACM
DCMI / CHOS
SrCMI / OS
CMI / Hd Clerk
Clerk

मंडल स्तर पर संगठन

DRM
Add DRM
Sr.DCM
DCM
ACM
DCMI / CHOS
SrCMI / OS
CMI / Hd Clerk
Clerk

स्टेशन स्तर पर संगठन

SM
SS/CS/GS/PS/CTI/CRS
SM/DySS/CBC/CPC/CGC/RS/HTI
ASM/HBC/HPC/HLC/HGC/ARS/HTC
ASM/ECRC
SrBC/SrPC/SrGC/TTE
BC/PC/GC/TC

*****

कस्टमर केअर
Customer Care

जिस समय से यात्री रेलवे के सम्पर्क में आता है उसकी हर कदम पर उचित देखभाल होनी चाहिये जिससे कि उसके दिल व दिमाग में रेलवे की एक अच्छी छवि बने। क्योंकि ग्राहक यदि संतुष्ट हो जाता है तो वह व्यापार में वृद्धि करने के लिये विज्ञापन का सर्वोत्तम साधन है। आज प्रतिद्वंदिता का युग है, वैसे व्यापार में वृद्धि करने के अनेक फैक्टर हो सकते हैं लेकिन उसमें से ग्राहक देखभाल भी एक है। कस्टमर गुडविल बनने में काफी समय लगता है किंतु खराब होने में कोई समय नहीं लगता है व शीघ्र ही धंधा चौपट हो जाता है। आज सभी वाणिज्यिक संस्थान कस्टमर की केअर करने में लगे हुए हैं रेलवे भी इसमें पीछे नहीं है और रेलवे ने भी अपने सभी फ्रंट लाइन स्टाफ को कस्टमर की केअर करने के लिये अलग से ट्रेनिंग देना प्रारम्भ कर दिया है। इन्हीं बातों को ध्यान में रखते हुए इस अध्याय में जनता के सीधे सम्पर्क में आने वाले विभिन्न कोटियों के कर्मचारियों की ड्युटियां दी जारही हैं जिनका अनुसरण कर वे कस्टमर की केअर कर रेलवे की छवि बनाने में अपना महत्वपूर्ण योगदान दे सकते हैं।

सभी फ्रंट लाइन स्टाफ के सामान्य कर्त्तव्य

1. ड्यूटी पर उचित साफ सुथरा प्रैस करा हुआ गणवेश पहन कर जाना चाहिये। उचित नाम पट्टिका लगा कर ड्यूटी पर रहना चाहिये।
2. ड्यूटी पर समय से पूर्व पहुचने का प्रयत्न किया जाना चाहिये जिससे सही समय पर पहुंच जायें, क्योंकि समय पर पहुचने के चक्कर में ही कर्मचारी लेट हो जाते हैं।
3. यात्री का मुस्कराहट के साथ स्वागत किया जाना चाहिये।
4. ग्राहकों के प्रश्नों को ध्यान से सुनना चाहिये व सही उत्तर देकर उनको संतुष्ट करना चाहिये।
5. वार्तालाप करते समय भाषा का ध्यान रखा जाना चाहिये कि किस भाषा में प्रश्न पूछा गया है, जिस भाषा में प्रश्न पूछा जाये उसी में ही उत्तर देने का प्रयत्न किया जाना चाहिये, यदि वह भाषा ठीक से न आती हो तो साथ में शारीरिक भाषा (बौडी लैंगवेज) का प्रयोग भी किया जाना चाहिये।
6. यदि यात्री का उच्चारण समझ ने में कठिनाई हो रही हो तो यात्री को कागज पैन दे देना चाहिये व उसपर उसको लिखने के लिये कहा जाना चाहिये।
7. यात्री से वार्तालाप करने में कठिन शब्दों/द्विअर्थी शब्दों का प्रयोग नहीं किया जाना चाहिये।

8. यात्री कि खिल्ली नहीं उड़ानी चाहिये व परोक्ष या अपरोक्ष रूप से उसका अपमान नहीं करना चाहिये।
9. उसके साथ शालीनता से पेश आना चाहिये उसे लगे कि उसके साथ में सकारात्मक व्यवहार किया जा रहा है।
10. उसकी समस्याओं को ध्यान से सुना जाना चाहिये व सही मार्गदर्शन कर संतुष्ट किया जाना चाहिये।
11. यदि यह समझ में न आये कि उसकी समस्या का कैसे समाधान किया जाये तो उसकी जगह अपने आप को रख कर देख लेना चाहिये कि उसकी जगह यदि हम होते तो रेल कमेचारी से क्या अपेक्षा करते।
12. ड्यूटी पर कर्मचारी नशे की हालत में नहीं होने चाहिये।
13. ग्राहक से किसी भी प्रकार की परोक्ष या अपरोक्ष रूप से रिश्वत की मांग नहीं करनी चाहिये।
14. ग्राहक से व्यर्थ की बहस नहीं करनी चाहिये।
15. ग्राहक को नियम/विनियम बताने की जरूरत हो तो उसे बताकर उस को संतुष्ट करने का प्रयत्न करना चाहिये।
16. उत्तर देते समय यात्री से कर्मचारी को आइ कॉन्टैक्ट भी करना चाहिये। कर्मचारी के चहरे पर आत्मविश्वास का भाव झलकना चाहिये कि ग्राहक को लगे कि उसको जो उत्तर दिया जा रहा है वह बिल्कुल सही है।
17. टैलीफोन पर घंटी आने पर उसे शीघ्रता से उठाना चाहिये व नमस्कार कहकर जिस कार्यालय से बोल रहे हों बताना चाहिये, प्रश्नों का उत्तर देने के पश्चात यात्री के फोन रखने के बाद ही कर्मचारी को फोन रखना चाहिये।

आरक्षण व पूछताछ कर्मचारी

1. पूछताछ काउंटर के ऊपर स्पष्ट साइन बोर्ड लगा हुआ होना चाहिये।
2. इस काउंटर पर एक बोर्ड लगा हुआ होना चाहिये जिसमें गाड़ियों की ताजा स्थिती की जानकारी प्रर्दशित की जानी चाहिये की कौनसी गाड़ी कितनी विलम्ब से या सही समय से चल रही है। इसके साथ ही प्लेटफॉर्म संख्या भी बताई जानी चाहिये कि उसके किस प्लेटफार्म पर पहुचने व किससे प्रस्थान करने की सम्भावना है।
3. गाड़िंयों के किस समय किस प्लेटफार्म से पहुंचने/छूटने की सम्भावना है इस बात की उद्घोषणा भी समय समय पर की जानी चाहिये व जहां इलैक्ट्रॉनिक ट्रेन डिसप्ले बोर्ड हों उन पर भी प्रदर्शित किया जाना चाहिये।
4. गाड़ियों के सचांलन से सम्बधित सूचना की उद्धोषणाएं हिंदी, अंग्रेजी व क्षेत्रीय भाषाओं में की जानी चाहिये।

5. गाडियां यदि लेट हो गई हों तो सम्भव हो सके तो उसके कारण से भी यात्रियों को अवगत कराना चाहिये।
6. समय–सारणी की अच्छी जानकारी होनी चाहिये।
7. अगल बगल के जंक्शन स्टेशनों पर गाड़ियों के पहुंचने/छूटने के समय व अन्य गाड़ियों से मिलान के समय की जानकारी भी स्टाफ को होनी चाहिये।
8. कर्मचारी किराया व दूरियां देखने में दक्ष होना चाहिये।
9. जो प्रश्न सामान्यतया यात्रियों द्वारा पूछे जाते हों उनके उत्तर देने में कर्मचारी सक्षम होना चाहिये।
10. लगेज, पशुधन पार्सलों को बुक करने व ब्रेक जरनी व किराया वापस करने के नियमों की सही जानकारी कर्मचारी को होनी चाहिये।
11. विभिन्न प्रकार के टिकटों के सम्बंध में अद्यतन पूर्ण जानकारी होनी चाहिये।
12. माइक्रोफोन पर जो छोटे लाउडिस्पीकर से जुड़ा हो उत्तर दिया जाना चाहिये जिससे अन्य यात्री भी वही प्रश्न पूछने वाले हों तो उनको भी मालुम हो जाये व व्यर्थ में उन्हें लाइन में खड़ा नहीं होना पड़े।
13. कंट्रोल फोन पर थोड़ी थोड़ी देर में मालुम करके गाड़ियों की स्थति अद्यतन रखी जानी चाहिये।
14. आरक्षण व पूछताछ खिड़की पर जो कर्मचारी बैठे उसे पी आर एस के सभी इनक्वारी फॉर्मों को शीघ्रता से देखकर यात्री को शीघ्रता से जवाब देना आना चाहिये।

बुकिंग क्लर्क/पर्यवेक्षक

1. प्रत्येक काउंटर के ऊपर उसके खुलने व बंद होने का समय प्रदर्शित होना चाहिये।
2. रात्रि मे यदि बुकिंग होती हो तो काउंटर पर प्रकाश की उचित व्यवस्था होनी चाहिये।
3. काउंटर छोड़ने से पूर्व यात्री अपने टिकटों व बकाया राशि की जांच ठीक प्रकार से करले इसके सम्बंध मे नोटिस लगा हुआ होना चाहिये।
4. खिड़की के बाहर किराया सूची लगी हुई होनी चाहिये।
5. काउंटर समय से खोला जाना चाहिये।
6. सही गंतव्य व सही श्रेणी का टिकट दिया जाना चाहिये।
7. यात्री से ज्यादा किराया चार्ज नहीं किया जाना चाहिये।
8. बकाया राशि व टिकट एक साथ यात्री को लौटाने चाहियै।
9. टिकट फेंक कर यात्री को नहीं दिया जाना चाहिये।
10. टिकटों का पर्याप्त स्टॉक लेकर बुकिंग स्लर्क को काउंटर पर बैठना चाहिये।

11. काउंटर को कभी किसी बहाने से व कभी किसी बहाने से छोड़ कर बार बार नहीं जाना चाहिये।
12. किसी भी स्टेशन के टिकट के लिये यात्री को मना नहीं किया जाना चाहिये व यदि बीपीटी/ईएफटी बनाने की आवश्यकता हो तो वह शीघ्रता से बना कर देनी चाहिये।
13. जहां कार्ड टिकटों पर किराया सुधारने की जरूरत हो तो उसे सुधार कर दिया जाना चाहिये।
14. यात्री से गाली–गलौच नहीं करनी चाहिये।
15. यात्री के मान–सम्मान का पूरा ध्यान रखा जाना चाहिये।
16. यदि काउंटर क्लर्क यात्री की शंका का समाधान नहीं कर सकता हो तो उसे अपने पर्यवेक्षक के पास भेज देना चाहिये व यदि वह उपलब्ध नहो तो अपने से वरिष्ठ कर्मचारी के पास भेज देना चाहिये।
17. उपरोक्त सभी बातों को पर्यवेक्षक के द्वारा सुनिश्चित किया जाना चाहिये।

रिजर्वशन क्लर्क/पर्यवेक्षक

1. प्रत्येक काउंटर के ऊपर उसके खुलने व बंद होने का समय प्रदर्शित होना चाहिये।
2. काउंटर समय से खोला जाना चाहिये।
3. काउंटर छोड़ने से पूर्व यात्री अपने टिकटों व बकाया राशि की जांच ठीक प्रकार से करले इसके सम्बंध मे नोटिस लगा हुआ होना चाहिये।
4. खिड़की के बाहर किराया सूची लगी हुई होनी चाहिये।
5. रिजर्वेशन कार्यालय में समय–सारणी, विभिन्न गाड़ियों में विभिन्न श्रेणियों में सीट/शायिकाओं के विभिन्न कोटे, किराया वापस करने के नियम आदि प्रदर्शित किये जाने चाहिये।
6. विभिन्न गाड़ियों में विभिन्न श्रेणियों में सीट/शायिकाओं की उपलब्धता को प्रदर्शित करने वाला बोर्ड लगा हुआ होना चाहिये।
7. आरक्षण मांग पत्र सुगमता से यात्रियों को उपलब्ध होने चाहिये।
8. यात्री आरक्षण मांग पत्र भर सकें इसके लिये व्यवस्था होनी चाहिये।
9. जहां टोकन सिस्टम लागू हो वहां यात्रियों के लिये बैठने के लिये पर्याप्त संख्या में सीटें लगाई जानी चाहिये।
10. आरक्षण कार्यालय मे लाइट पंखों की समुचित व्यवस्थ होनी चाहिये।
11. पर्याप्त संख्या में पी एन्ड टी टैलीफोन होने चाहिये।
12. बड़े स्टेशनों पर आरक्षण कार्यालय में पीएनआर का करेंट स्टेटस देखने के लिये टच स्क्रीन काउंटर पर्याप्त संख्या में होने चाहियें।
13. यात्रियों के साथ शालीनता से पेश आना चाहिये।

14. यात्रियों को सीट/बर्थ की उपलब्धता की सही जानकारी दी जानी चाहिये।
15. किसी एक यात्री का आरक्षण करने में बहुत समय नहीं लगाना चाहिये।
16. अंदर से किसी जान पेहचान वाले यात्री का मांगपत्र स्वीकार नहीं करना चाहिये।
17. दलाल या उनके अभिकर्ताओं के फार्म भी लाइन से ही स्वीकार करने चाहिये।
18. यात्री से परोक्ष या अपरोक्ष रूप से रिश्वत नहीं लेनी चाहिये।
19. उपरोक्त सभी बातें पर्यवेक्षक के द्वारा सुनिश्चित की जानी चाहिये।

टिकट संग्राहक

1. गाड़ी आने पर निकास द्वार पर उचित गणवेश में नाम पट्टिका व बैज लगाकर खड़े होंगे।
2. यात्रियों से शालीनता से टिकट संग्रह करेंगे व उचित टिकट नहीं होने पर उन से चार्ज भरने के लिये कहेंगे।
3. यात्री के चार्ज नहीं देने पर उससे अश्लील भाषा का प्रयोग नहीं करेंगे। चार्जशीट भर कर उसे आरपीएफ/जीआरपी के हवाले करेंगे।
4. यात्री के साथ अन बुक्ड लेगेज पाये जाने पर उसका लगेज तोल कर सही चार्ज वसूल करेंगे।
5. यात्री के साथ अन बुक्ड पशुधन पाये जाने पर उसका सही चार्ज बसूल करेंगे।
6. जो यात्रीगण अपना टिकट बढ़वाना चाहते हों तो शीघ्रता से उनका टिकट बढ़ायेंगे।
7. यदि कोई यात्री टीडीआर मांगता है तो नियम के अनुसार इसे जारी करेंगे।
8. जो यात्रीगण करेंट रिजर्वेशन करवाना चाहते हों तो आरक्षणकार्यालय से यदि चार्ट बन कर आगये हों तो करेंट रिजर्वेशन करना प्रारम्भ करेंगे व चार्ट बोर्ड पर गाड़ी के प्रस्थान समय से दो घंटे पूर्व चार्टों का प्रदर्शन करने के लिये लगायेंगे।
9. यदि रैक प्लेटफॉर्म पर लग गया हो तो डिब्बों पर भी चार्ट लगायेंगे।
10. जहां टिकट संग्राहक को विश्रामालय भी बुक करने पड़ते हों तो वहां नियम के अनुसार वे भी बुक करेंगे।
11. वेटिंगरूम में उचित टिकट धारी ही ठहरे हुए हैं इसकी समय समय पर जांच करोंगें।
12. प्लेटफार्म पर अनधिकृत प्रवेश को रोकेंगे।
13. गाड़ियों व प्लेटफार्म पर अनधिकृत व्यक्ति वस्तुओं की बिक्री तो नहीं करते हैं इसे सुनिश्चित करेंगे।
14. कुली यात्रियों से निर्धारित दर से अधिक भाड़ा तो चार्ज नहीं करते हैं इसे सुनिश्चित करेंगे।
15. रिफ्रेशमेंट टी स्टालों पर स्वच्छता का ध्यान रखा जा रहा है अथवा नहीं इसे सुनिश्चित करेंगे।

16. रिफ्रेशमेंट टी स्टालों पर बासी खाद्द सामग्री तो नहीं बेची जा रही है व दर सूची के अनुसार ही वस्तुओं को चार्ज किया जा रहा है इसे सुनिश्चित करेंगे।
17. प्लेटफार्म, वेटिंगरूम, विश्रामालय में सफाई सुनिश्चित करेंगे।
18. डिब्बों में पानी भर दिया गया है इसे सुनिश्चित करेंगे व इस संबंध में यात्रियों की शिकायत प्राप्त होने पर उचित कार्रवाई करेंगे।
19. ट्रेन कंडक्टर आने पर उसे गाड़ी के चार्ट सौपेंगे।
20. गाड़ी के जाने के बाद पुराने चार्टो को चार्ट बोर्ड से हटादेंगें।
21. प्रधान टिकट संग्राहक या टिकट पर्यवेक्षक उपरोक्त सभी बातों को सुनिश्चित करेंगे।

स्टेशन मास्टर/स्टेशन सुपरिंटेंडेंट

1. अंतिम समय में ट्रेन का प्लेटफार्म नहीं बदलें।
2. किसी बैंच पर किसी भी यात्री को सोने नहीं दें।
3. प्लेटफार्म पर शॉचालय के निकट बैंचें नहीं रखें।
4. स्टेशन की मरम्मत के दौरान मलबा/कचरा प्लेटफॉर्म पर इकट्ठा नहीं होने दें या रास्ता ब्लॉक न होने दें।
5. प्लेटफॉर्म पर कहीं पानी एकत्रित नहीं होने दें।
6. खराब टौटिंयों को तुरंत बदलवावें।
7. खराब जलशीतकों को तुरंत सुधरवायें।
8. प्रतीक्षालयों में अप्राधिकृत व्यक्तियों को न आने दें।
9. पुरूषों व 12 वर्ष से ऊपर के व्यक्तियों को महिला प्रतीक्षालय में प्रवेश न करने देवें।
10. स्टेशन सीमा में पशुओं व कुत्तों को नहीं आने देवें।
11. अप्राधिकृत पौर्टरों को स्टेशन पर नहीं आने देवें।
12. यह सुनिश्चित करें कि लाइसेंस पौर्टर उचित गणवेश पहन कर गाड़ियों के समय यात्रियों का सामान उठाने के लिये उपलब्ध रहते हैं।
13. यह सुनिश्चित करें कि लाइसेंस पोर्टर यात्रियों से निर्धारित दर से अधिक भाड़ा तो नहीं लेते हैं।
14. यह सुनिश्चित करें कि विकलांग व्यक्तियों/रोगियों को ले जाने के लिये इनवैलिड चेअर/व्हील चेअर, स्ट्रेचर आदि चालू हालत में स्टेशन पर रखे जाते हैं
15. यह सुनिश्चित करें कि प्राथमिक उपचार पेटी सही हालत में स्टेशन पर रखी जाती है।
16. यह सुनिश्चित करें कि स्टेशन बिल्डिंग को स्वच्छ रखा जाता है।
17. यह सुनिश्चित करें कि कचरा पात्र, थूकदान/पीकदान उचित संख्या में प्लेटफॉर्म पर रखे जाते हैं।

18. यह सुनिश्चित करें कि यात्रियों को ठंडा व हाइजीनिक पीने का पानी उपलब्ध होता है।
19. यह सुनिश्चित करें कि शिकायत व सुझाव पुस्तिका सहायक स्टेशन मास्टर , रिफ्रेशमेंट रूम, मालगोदाम पर हर समय उपलब्ध रहती है।
20. यह सुनिश्चित करें कि बुक स्टॉल पर गाड़ियों के समय समाचार पत्र, पत्रिकाएं व अन्य साहित्य बिकने के लिये उपलब्ध रहता है।
21. यह सुनिश्चित करें कि रिफ्रेशमेंट रूम/स्टॉल/ट्रॉलियें पर विक्रय किया जाने वाला सामान विक्रय सूची के अनुसार बेचा जाता है।
22. यह सुनिश्चित करें कि रिफ्रेशमेंट रूम /स्टॉलों /ट्रॉलियों पर बासी खाद्यान तो नहीं बेचा जारहा हैं।

कंडक्टर/टीटीई/एसीअटेंडेंट/कोच अटेंडेंट

1. कोच में चढ़ने वाले यात्रियों को चैक करें और उनका मार्गदर्शन करें।
2. ए सी कोच में उनको ट्रैवल बैग उपलब्ध करवाना सुनिश्चित करें। यात्री से बिना पुछे उसका बिस्तर नहीं हटाएं।
3. सुनिश्चित करें कि यत्रियों के लिए कोच में उपलब्ध की जाने वाली सुविधाएं जैसे चटकनियाँ, दर्पण, लाइट – पंखे, पर्दे आदि सही हालत में हैं व शॉचालयों व वाशबेसिन में पानी बराबर आता है।
4. कोच की गैलेरी में जोर जोर से बातें नहीं करें और न ही चिल्लाए।
5. सुनिश्चित करें कि प्रथम श्रेणी वातानुकूल कोच में यात्रियों को बिस्तर तैयार कर दिया जाता है।
6. प्रथम श्रेणी वातानुकूल कोच के यात्री यदि सुबह समाचार पत्र चाहते हों तो भुगतान करने पर उनको उपलब्ध करवाने में मदद करें।
7. सुनिश्चित करें कि कोच में वाटर कंटेनरों मे पानी भर दिया जाता है।
8. सुनिश्चत करें कि भोजन/नाश्ता सप्लाई करने वाले वेटर उचित व साफ गणवेश में व नाम पट्टिका लगाकर कोच में प्रवेश करते हैं, समय पर भोजन/नाश्ते का ऑडर लेते हैं व स्वच्छ क्रॉकरी व कटलरी में भोजन सामग्री सप्लाइ करते हैं व यात्रियों से दर से अधिक तो चार्ज नहीं लेते हैं।
9. सुनिश्चित करें कि चलती गाड़ी में कोच के दरवाजे बंद रखे जाते हैं।
10. सुनिश्चित करें कि रात्रि के भोजन के बाद ए सी कोच के वैस्टीबूल दरवाजे बंद करदिये जाते हैं।
11. सुनिश्चित करें कि कोई अप्राधिकृत व्यक्ति कोच में प्रवेश तो नहीं करता है व रात्रि में यात्रियों का लगेज तो चोरी करने का प्रयत्न तो नहीं करता है जब सभी यात्री सोए हुए हों।
12. यात्रियों से सम्पर्क बनाए रखें व यदि उनको किसी प्रकार की मदद की जरूरत हो तो विशेष रूप से महिला व बच्चों की मदद करने के लिए तत्पर रहें।

13. यदि गाड़ी विलम्ब से चल रही हो तो गार्ड से सम्पर्क कर गाड़ी के विलम्ब से चलने का कारण ज्ञात करें और जो यात्री कारण जानने के इच्छुक हों तो उन्हैं उससे अवगत करवाएं।
14. यात्रियों को महत्व पूर्ण जंक्शन स्टेशनों व गंतव्य स्टेशनों पर अन्य गाड़ियों से कनेक्शन के लिए मार्गदर्शन करें।
15. यदि कोई यात्री रात्रि में मध्यवर्ती स्टेशन पर उतरना चाहता है व जगाने के लिए कहता है तो एसे स्टेशन के आने के पूर्व उसे जगादें।
16. यदि कोई यात्री रास्ते में बीमार हो जाये व डॉक्टर की सहायता चाहता हो तो उसे उपलब्ध करवाने की उचित कार्रवाई करें।
17. यदि कोई यात्री रास्ते में अपना यात्रा टिकट बढ़वाना चाहता हो तो उसे बढावें।
18. यदि यात्रा के दौरान लाइट–पंखे आदि बंद होगए हों तो उन्हैं शीघ्रता से ठीक करवाने का प्रयत्न करें।
19. सुनिश्चित करें कि कोई यात्री कोच में नशीली वस्तुओं का सेवन तो नहीं करता है व धुम्र पान तो नहीं करता है।
20. सुनिश्चित करें कि वातानुकूल डिब्बे का तापमान ठीक प्रकार से रखा जाता है।
21. शिकायात व सुझाव पुस्तिका यात्री के मांग करने पर हर समय उपलब्ध रखें।
22. यदि गाड़ी को बीच रास्ते में ही टरमिनेट किया जा रहा हो या उसका रूट डाइवर्ट किया जा रहा हो तो उससे सभी यात्रियों को कारण सहित अवगत कराएं।
23. यदि डिब्बे में आग लग जाए तो उसे तुरंत बुझाने का प्रयास करें। यदि इस काम में अन्य कर्मचारियों या यात्रियों की मदद लेनी पड़े तो लेवें।
24. यदि कोई यात्री चलती गाड़ी में से गिर पड़े तो गाड़ी को रूकवा कर तुरंत उसे प्रथमोपचार कर उचित कार्रवाई करें।
25. यदि ट्रेन में असामाजिक तत्वों द्वार लूटपाट या दंगा फिसाद किया जाये तो जीआरपी व आरपीएफ की सहायता से उचित कार्रवाई करें।
26. रेल दुर्घटना हो जाने पर धेर्य रखें व सभी यात्रियों को हिम्मत बंधाएं व गार्ड से सम्पर्क कर उचित कार्रवाई करें। यात्रियों को प्रथमोपचार देने, पीने के पानी की व्यवस्था व अन्य व्यवस्थाएं करवाने में अपना सहयोग प्रदान करें। यात्रियों का उचित मार्गदर्शन करें।
27. किसी भी यात्री से रिश्वत की न तो मांग करें और न ही स्वीकार करें।

*****

अध्याय 3

भारतीय रेल की भावी रूपरेखा (विज़न) 2020

जुलाई, 2009 में रेल मंत्री सुश्री मंमता बनर्जी ने माननीय संसद सदस्यों को वचन दिया था कि वे एक दस्तावेज "भारतीय रेल का विज़न, 2020" प्रस्तुत करेंगी जिसे आपने दिसम्बर 2009 में प्रस्तुत किया। इसमें अगले दस वर्षों में रेलों में कितना विकास किया जायेगा व सन 2020 तक भारतीय रेल का स्वरूप कैसा होगा बताया गया है।
विजन – 2020 से चार नीतिगत राष्ट्रीय लश्य पूरे किये जायेंगे :–

- भोगोलिक दृष्टि और सामाजिक दृष्टि से समग्र (इनक्लूसिव) विकास
- राष्ट्रीय समग्रता को मजबूत करना
- उत्पादक, रोजगार का बड़े पैमाने पर सृजन
- पर्यावरण अनुकूलता

राष्ट्रीय समग्रता में भारतीय रेल का योगदान अद्वितीय रहा है। इसने सभी क्षेत्रों और लगभग सभी राज्यों को एक एकल परिवहन नेटवर्क से पिरोकर जोड़दिया है। आगामी दशक में भारतीय रेल पिछड़े वर्गों और गरीब जनता की अपनी सेवा पर ध्यान केंद्रित करेगी। विभिन्न भागों और विभिन्न आय, धर्म और समाजिक विविधता वाले लोगों की आवश्यकताओं को पूरा करेगी। यह बेहतर तरीके से वाणिज्य एवं उद्योग, तीर्थ स्थलों, ऐतिहासिक स्थलों, पर्यटन के आकर्षण केंद्रों और पोर्टों को भीतरी प्रदेशों से जोड़ेगी, रेलवे को देश के दूरदराज के क्षेत्रों में और उन क्षेत्रों तक जहां अभी सेवाएं नहीं पहुंची हैं तक पहुंचाया जायेगा।
उपर्युक्त महत्वूर्ण लक्ष्यों को हासिल करने के लिये जो विशिष्ट लक्ष्य रखे गये हैं व उपाय किये जायेंगे वे निम्न हैं –

01- **उच्चविकास दर हासिल करना** – पिछले 10 वर्ष के दौरान भारतीय रेल का सकल राजस्व भारत के सकल घरेलू उत्पाद के 1.2 % के आस पास रहा है, इसे अगले 10 वर्षों में 3 % तक ले जाने का है।

02- **नेटवर्क का विस्तार** –सरकारी वित्तीय सहायता और सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) में वद्धि के साथ नई लाइनों में 25000 कि.मी. की बढ़ोतरी। इसमें से 10000 कि.मी. लाइनें उनकी वित्तीय लाभप्रदता को ध्यान में रखे बिना सामाजिक दृष्टि से वांछनीय लाइनें होंगी, इसमें पहले से स्वीकृत 11985 कि.मी. बकाया लाइनों को पूरा करना भी शामिल है।

03- क्षमता का सृजन –

- वर्तमान में 18000 कि.मी. की तुलना में 30000 कि.मी. से अधिक दोहरी/मल्टीपल लाइनें होंगी, इसमें से 6000 कि.मी. से अधिक चौहरी लाइनें होंगी जिन पर अलग डबल लाइन गलियारों पर माल और यात्री यातायात सेवाओं का पृथक्करण होगा, इनमें दिल्ली – कोलकाता, दिल्ली – मुम्बई, , कोलकाता – मुम्बई और दिल्ली – चेन्नै मार्ग शामिल होंगे जिन पर समर्पित माल गलियारे स्थापित किये जायेंगे।
- इन पृथक मार्गों पर यात्री गाड़ियों की अधिकतम रफ्तार 110 अथवा 130 कि.मी. प्रति घंटा से बढ़ाकर 160 – 200 कि.मी. प्रति घंटा कर दी जायेगी और इसी प्रकार, माल गाड़ियों की अधिकतम रफ्तार 60 – 70 कि.मी. प्रति घंटा से बढ़ा कर 100 कि.मी. प्रति घंटा कर दी जाएगी, यात्री और माल गाड़ियों में अधिकतम और औसत रफ्तार के बीच का अंतर कम से कम किया जायेगा।
- आमान परिवर्तन कार्यक्रम पूरा किया जायेगा। समूचा नेटवर्क (पर्वतीय और धरोहर रेलों को छोड़कर) बड़ी लाइन का होगा।
- 33000 मार्ग कि.मी. को विद्युतीकृत किया जायेगा (अर्थात 10 वर्षों में अतिरिक्त 14000 कि.मी. का विद्युतीकरण होगा)

04- गाड़ी संरक्षा मिशन – दुर्घटना शून्य रेल यातायात

इस विज़न का उद्देश्य रेल परिचालनों को दुर्घटना रहित बनाना है, चाहे यह पटरी से उतरना हो, या गाड़ियों में आग लगना हो, रेलपथ, चल स्टॉक और सिगनल व्यवस्था सहित सभी क्षेत्रों में गाड़ियों के टक्कर में उन्नत प्रौद्योगिकियों का उपयोग किया जायेगा, इसके लिये उच्च गुणवत्तापूर्ण प्रशिक्षण की व्यवस्था की जायेगी। रेल दुर्घटनाओं में हताहतों का लगभग 70 % भाग बिना चौकीदार वाले समपारों पर होता है, आज देश में लगभग 17000 बिना चौकीदार वाले समपार हैं, इन पर सुरक्षा की व्यवस्था की जायेगी।

05- भारतीय रेलों के कार्बन फुट प्रिंट को कम करना

भारतीय रेल ने पर्यावरण संरक्षण हेतु बहुत से उपाय किये हैं। इनमें से कुछ उपाय इस प्रकार हैं :

- मुम्बई के उपनगरीय खंड में रिजनरेटिव ब्रेकिंग फीचर वाली नई गाड़ियां चलाई जायेंगी जिनमें 35–40 % तक ऊर्जा की बचत होगी।
- अधिक यात्रियों को ढोने की क्षमता वाले हल्के स्टेनलेस स्टील के कोचों तथा अधिक पेलोड से टेअर अनुपात वाले नए अभिकल्प के फ्रेट स्टॉक को अपनाया गया है।

- डीरेका में उच्च अश्व–शक्ति वाले ऊर्जा कुशल डीजल इंजनों का उत्पादन बढ़ाना।
- रेलवे कॉलोनियों में तथा रेल पटरियों के साथ साथ बड़े पैमाने पर पेड़ पौधे लगाना

06- "बेहतर कल के लिए परिवर्तन" लक्ष्य के साथ यात्री सुविधाओं को नया रूप देना :

- भिन्न भिन्न कोरिडोरों में उच्चगति की यात्री गाड़ियां चलाना
- टिकटों के लिए लाइनों को समाप्त करना तथा डिब्बों में भीड़ भाड़ को कम करना। यात्री को टिकट प्राप्त करने में 5 मिनट से ज्यादा का समय न लगे इस प्रकार की व्यवस्था करना।
- लोकप्रिय इंटर–सिटी रूटों पर डबल डैकर कोच और लंबी गाडियां चलाना। धीमी यात्री गाड़ियों के स्थान पर शनैःशनैः मेमू और डीएमयू सेवाएं शुरू करना।
- जिन शहरों में मेट्रो सेवाएं नहीं हैं उनमें मैट्रो रेल सेवाओं का विकास करना। इसके लिए पृथक *भारतीय रेल मेट्रो विकास प्राधिकरण* का गठन किया जा सकता है
- सवारी डिब्बों का उत्पादन अगले 3 वर्षों में 2500 से 5000 प्रति वर्ष किया जायेगा जिसे आगे बढ़ाकर 10000 प्रति वर्ष तक किया जायेगा। इससे न केवल देश में रेल यात्रा की मांग की पूर्ति हो जाएगी वरन डिब्बे निर्यात भी किये जा सकेंगे।
- विशेष अवसरों पर सभी धर्मों के तीर्थ स्थानों के लिए भी विशेष गाड़ियां चलाई जाएंगी। सभी तीर्थ स्थानों के रेलवे स्टेशनों का विस्तार किया जायेगा और उन्हें आधुनिक बनाया जायेगा।
- नियमित यात्री सेवाओं की गति बढ़ाकर 160–200 कि.मी. करके दिल्ली – मुम्बई तथा दिल्ली – कोलकाता के बीच की यात्रा को ***रात्री कालीन सेवा*** किया जाएगा।
- 250 –350 कि.मी. प्रति घंटे की रफ्तार की ***बुलेट गाड़ियां*** चलाना।
- 50 एसे स्टेशनों को विकसित किया जायेगा जो अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर सर्वोत्तम होंगे।

07- माल – भाड़ा सेवाओं को पुनः ईजाद करना

- विजन का उद्देश्य विगत में माल यातायात के उस हिस्से जो सड़क यातायात में चला गया है पुनः प्राप्त करना है, जिससे माल यातायात में रेलवे का हिस्सा जो इस समय 35 % है, बढ़कर कम से कम 50 % हो जाएगा,

- उच्च गति तथा उच्च क्षमता के माल डिब्बों सहित पर्याप्त संख्या में माल डिब्बों की खरीद की जाएगी, जो इस समय 25000 से कम है, बढ़ कर चौपहिया यूनिट में 75000 माल डिब्बा हो जाएगी।
- 6 समर्पित माल गलियारे परिचालित किये जाएंगे। रेलवे की खाली पड़ी भूमि में मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक पार्कों तथा औद्योगिक केन्द्रों को स्थापित किया जायेगा। उच्चतर पेलोड–टेयर अनुपात वाले माल डिब्बे विकसित किये जाएंगे तथा सेवा में लगाए जाएंगे।
- रेल संबंधित पार्टियों के साथ भागीदारी स्थापित करके सभी बंदरगाहों के लिए बेहतर संपर्क स्थापित करेगी।
- माल डिब्बों के टर्नराउन्ड में कमी की जायेगी।

08- राजस्व के अन्य संसाधन जुटाना

पार्सल सेवाएं

पार्सल सेवाओं का प्रबंधन एक पृथक व्यवसाय के रूप में किया जाएगा, जिसे स्टेशन प्लेटफार्मो के बजाए पृथक पार्सल गाड़ियों के साथ समर्पित टर्मिनलों से चलाया जाएगा, पार्सल सेवा से 1600 करोड़ रू. राजस्व की प्राप्ति होती है जिसे इसमें कम से कम 5 गुना वृद्धि करने का लक्ष्य है।

विज्ञापन

भारतीय रेल अपनी वेबसाइट, गाड़ियों तथा स्टेशनों पर विज्ञापन से आय में वृद्धि करने के लिये अकूत संभावनाओं का स्तेमाल करने हेतु बाजार संचालित रणनीति का स्तेमाल करेगी, माल गाड़ियों तथा यात्री गाड़ियों (अंदर तथा बाहर दोनों) स्टेशनों पर सीसीटीवी, टिकट, रेल यात्रियों के लिए बहुभाषी पत्रिकाएं तथा गाड़ियों में पेश किये जाने वाले भोज्य पदार्थों से लेकर अन्य सामग्रियों पर विज्ञापन करके आमदनी बढ़ायी जायेगी। रेलवे आपना एक अलग टीवी चैनल भी शुरू कर सकती है।

रेलवे भूमि का वाणिज्यिक उपयोग

- खाली पड़ी रेलवे भूमि जो परिचालन के लिए अपेक्षित नहीं है को विद्यालय, मेडिकल कॉलेज, नर्सिंग कॉलेज आदि स्थापित करने के लिए उपयोग किया जाएगा, जहां रेल कर्मचारियों के बच्चों को दाखिले मे प्राथमिकता दी जाएगी।
- टैलीकॉम तथा आईटी
- ऑप्टीकल फाइबर बिछाने, सिगनल, टावर तथा भारतीय रेल के स्वामित्व में अन्य अवसंरचनाओं के लिए 64000 कि.मी. लम्बे मार्गाधिकार का स्तेमाल करते हुए टेलीकॉम तथा आईटी क्षेत्र में इसी प्रकार के राजस्व सृजित करने संबंधी संभावनाओं का दोहन करने का विजन है। यह रेल टेल कार्पोरेशन तथा प्राइवेट क्षेत्र की कम्पनियों के बीच सहयोग से किया जाएगा।

09- प्रोद्योगिकी उत्कर्ष

प्रोद्योगिकी भारतीय रेल को लक्ष्यों की प्राप्ति की ओर आगे बढ़ने के लिए विजन का एक अभिन्न भाग है, जिन क्षेत्रों में प्रोद्योगिकी का स्तेमाल किया जाता है, वे निम्न लिखित हैं –

- डबल डैकर सहित आधुनिक सवारी डिब्बों का डिजाइन व द्वितीय श्रेणी के सवारी डिब्बों को और अधिक आराम देह बनाने के लिये उनका डिजाइन पुनः तैयार करना
- उच्च क्षमता के माल डिब्बों का डिजाइन तैयार करना
- उत्पादकता तथा परिसम्पत्तियों की आयु बढ़ाकर परिचालन लागत में कमी लाना
- भविष्यवाची तथा नैदानिक उपकरणों सहित रेल सिगनलिंग तथा चल स्टॉक, व दुर्घटनाओं की संख्या तथा उपस्करों की विफलता शून्य करने के लिए संरक्षा में सुधार तथा परिचालन विश्वसनीय बनाने के लिए टक्कररोधी उपाय तथा समपारों पर सुरक्षा
- गाड़ियों की गति बढ़ाना
- यात्रियों तथा माल यातायात ग्राहकों के साथ संपर्क में सुधार
- मोबाइल फोन के जरिए टिकटिंग
- भारतीय रेलों पर आईटी अनुप्रयोगों की सहायता के लिए नियंत्रण तथा वॉइस/विडियो संचार में सुधार
- गाड़ी की लोकेशन तथा मोबाइल फोन सहित विभिन्न उपायों के जरिए यात्रियों के लिए गाड़ी संबंधित अन्य सूचनाओं के संबंध में रियल टाइम सूचना देने के लिए एक सैटेलाइट आधारित ट्रेन ट्रेकिंग प्रणाली
- सभी सवारी डिब्बों में ग्रीन शौचालय
- रेल कर्मचारियों को अपेक्षित प्रशिक्षण देकर गाड़ियों, स्टेशनों तथा प्लेटफॉर्मों की यांत्रिक सफाई ताकि पानी का पुनः अधिकतम स्तेमाल करने के लिए प्रौद्योगिकी का इस्तेमाल किया जा सके ।
- तीन सिद्धातों – रिडक्शन, रिसाइकिल तथा रियूज को अपनाकर लगभग जीरो कचरे का उद्देश्य लेकर कूड़ा–कचरे का प्रबंधन करना

इन उद्देश्यों की प्राप्ति के लिए, अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन, क्रिस तथा भारतीय रेलों के अन्य प्रोद्योगिकी निकायों का पुनर्गठन किया जाएगा ताकि वे कार्य सुपुर्दगी, अपेक्षित मानदण्डों के अनुसार कर सकने में समर्थ हो सकें।

अग्रणी संस्थानों के साथ सहयोग

अग्रणी संस्थानों तथा भारतीय प्रोद्योगिकी संस्थानों तथा सीएसआईआर तथा डीआरडीओ की रिसर्च प्रयोगशालाओं के साथ संपर्क स्थापित किया जायेगा। वर्ष 2020 तक रेलें एक धारदार स्वदेशी प्रोद्योगिकी विकसित कर चुकी होगी प्रोद्योगिकी के निर्यात में नए आयाम हासिल कर लेगी।

10- वृद्धि के लिये निवेश

अगले 10 वर्षों में क्षमता सम्बंधि वृद्धि, रेलों के अपग्रेडेशन तथा आधुनिकीकरण के लिए लगभग 1400000 करोड़ रू. के निवेश का 64 % भाग रेलों द्वारा माल यातायात तथा यात्री यातायात मे उच्च वृद्धि से , विवेक पूर्ण ढंग से ऋण जुटाकर तथा पीपीपी पहल के इस्तेमाल से जुटाया जा सकता है। एक्सीलरेटिड रेल डेवलपमेंट फंड स्थापित किया जाएगा जिससे अगले 10 वर्षों में राशि के शेष 36 % अर्थात 5 लाख करोड़ को वित्त किया जायेगा।

11- विशेषज्ञ समिति

आर्थिकी, प्रबंधन, वित्त, इंजीनियरिंग तथा परियोजना प्रबंधन जैसे विभिन्न क्षेत्रों की एक विशेषज्ञ समिति बनाई गई है जो सामाजिक रूप से वांछनीय परियोजनाओं को वित्त पोषित करने की पद्धतियों तथा तत्काल लघुकालीन तथा दीर्घकालीन योजनाओं के लिए योजनाएं बनाने सहित अपेक्षित निवेश स्तर का निर्घारण करने तथा विजन के वित्त पोषण तथा कार्यान्वयन संबंधी मामलों पर विचार करेगी।

विजन 2020 में आने वाले कुछ दशकों में भारत के आर्थिक शक्ति के रूप में उभरने के अनुरूप भारतीय रेल को विश्व स्तर की आधुनिक रेल प्रणाली बनाने का प्रयास किया जायेगा।

*****

अध्याय 4

यात्री सुविधाएं
(Passenger Amenities)

यात्री सुविधाएं प्रदान करने के लिये स्टेशनों को निम्न 7 कोटियों में बांटा गया है :–

कोटि	वर्षिक यात्री आय
A-1	50 करोड़ रू. से अधिक
A	6 करोड़ रू. से 50 करोड़ रू. तक
B	3 करोड़ रू. से 6 करोड़ रू. के बीच या पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण या महत्वपूर्ण जंक्शन स्टेशन (महा प्रबंधक के द्वारा निर्णीत)
C	सभी उपनगरीय स्टेशन
D	50 लाख रू. से 3 करोड़ रू. के बीच
E	50 लाख रू. से कम
F	हाल्ट स्टेशन

टिप्पणी – A-1, A, B,D, E व F गैर उपनगरीय स्टेशन हैं।

यात्री सुविधाएं निम्न 3 प्रकार की हैं :—

1. न्यूनतम आवश्यक सुविधाएं (Minimum Essential Amenities)
2. सिफारिश की जाने वाली सुविधाएं (Recommended Amenities)
3. वांच्छनीय सुविधाए (Desirable Amenities)

विकलांग व्यक्तियों को दी जाने वाली सुविधाएं

1. स्टेंडर्ड रैम्प
2. दो पार्किंग स्थल
3. नॉन स्लीपरी रास्ता
4. साईनेज
5. पीने के पानी का नल
6. भूतल पर एक शौचालय
7. "May I help you" बूथ
8. प्लेटफार्म के किनारों को खुरदरा करना
9. एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने की व्यवस्था करना

न्यूनतम आवश्यक सुविधाएं (Minimum Essential Amenities)

क्रम सं.	सुविधाएं	स्टेशनों की कैटेगरी						
		A-1	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**	**F**
1.	बुकिंग काउंटर्स	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ
2.	पीने का पानी/हैंडपम्प	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ
3.	वेटिंग हाल	हाँ	हाँ	हाँ	–	हाँ	हाँ	हाँ
4.	सीटें	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	–
5.	प्लेटफॉर्म शैल्टर	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	–	–
	छांयादार वृक्ष	–	–	–	–	–	हाँ	हाँ
6.	मूत्रालय	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	–
7.	शॉचालय	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	–
8.	प्लेटफॉर्म							
	ऊॅचा लेवल	हाँ	हाँ	–	हाँ	–	–	–
	मध्यम लेवल	–	–	हाँ	–	हाँ	–	–
	रेल लेवल	–	–	–	–	–	हाँ	हाँ
9.	लाइट #	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ $
10.	पंखे	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	–
11.	फुट ओवर ब्रिज	हाँ *	हाँ *	हाँ	हाँ	–	–	–
12.	समय सारणी	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ
13.	घड़ी	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ
14.	वाटर कूलर	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	–	–	–
15.	पब्लिक एड्रैस सिस्टम/कम्प्यूटर बेस्ड	हाँ	हाँ	हाँ	–		–	–
16.	पार्किंग कम सरक्यूलेटरी एरिया	हाँ	हाँ	–	–	–	–	–
17.	इलैक्ट्रिक ट्रेन इंडीकेटर बोर्ड	हाँ *	हाँ *	–	–	–	–	–
18.	पब्लिक फोन बूथ	हाँ	हाँ	–	–	–	–	–
19.	साईनेज	हाँ	–	–	–	–	–	–

* कवर सहित

** स्टेशन के प्रवेश स्थल/कौनकोर्स/एफओबी के लैंडिंग स्थल/यात्रियों को गाइड करने के लिये प्लेटफॉर्म पर प्रत्येक उपयुक्त स्थान पर

$ जहां गाडियां रात्रि में रूकती हों

रेलवे बोर्ड के परिपत्र सं. 95/Elc(G)/109/1 Dt. 01.02.95 के अनुसार स्टेशनों को विद्युत्तिकृत किया जा सकता है।

विभन्न स्टेशनों पर न्यूनतम आवश्यक सुविधाएं प्रदान करने के लिये नौर्मस (Norms for providing Minimum Essential Amenities at various stations)

क्र. सं.	सुविधाएं	स्टेशनों की कैटेगरी						
		A-1	A	B	C	D	E	F
1.	बुकिंग काउंटर्स	15	10	6	4	4	2	1
2.	पीने के पानी का नल/हैं.प. प्र.प्ले.	12	12	12	6	6	1 हैं.पं. /नल	1 हैं.प.
3.	वेटिंग हाल	150 व.मी.	100 व.मी.	50 व.मी.		30 व.मी.	15 व.मी.	10 व. मी.
4.	प्रति प्लेटफार्म सीटैं	125	100	75	10	50	10	
5.	प्लेटफॉर्म शैल्टर छांयादार वृक्ष	500 व.मी.	400 व.मी.	200 व.मी.	200 व.मी.	50 व.मी.	छांया. वृक्ष	छांया. वृक्ष
6.	मूत्रालय	12	10	6	4	4	1	
7.	शौचालय	12	10	6	2	4	1	
8.	प्लेटफॉर्म							
9.	लाईट(लक्स लेवल)	50	50	30	20	20	20	
10.	पंखे	नीचे बताये अनुसार						
11.	फुटओवरब्रिज	न्यूनतम 1 एफओबी प्रति स्टेशन						
12.	समय सारणि	विद्यमान निर्देशों के अनुसार						
13.	घड़ी	जैसा क्षेत्रीय रेल निर्धारित करे						
14.	वाटर कूलर प्र. प्ले.	1	1	1	1			
15.	पब्लिकएड्रैससिस्टम /कम्प्यूटर बेस्ड ए.	विद्यमान निर्देशों के अनुसार						
16.	पार्किंग कम सरक्यूलेटरी एरिया	विद्यमान निर्देशों के अनुसार						
17.	इलैक्ट्रिक ट्रेन इंडीकेटर बोर्ड	विद्यमान निर्देशों के अनुसार						
18.	पब्लिक फोन बूथ	विद्यमान निर्देशों के अनुसार						
19.	साईनेज	विद्यमान निर्देशों के अनुसार						

टिप्पणी :—

1. मूत्रालयों व शौचालयों की संख्या वेटिंगरूम/हॉलस् में उपलब्ध के सहित है व इनमें से 1/3 महिलाओं के उपयोग के लिए रखे जायेंगे। जहां केवल दो ही हों तो उनमें से एक महिलाओं व एक पुरूषों के उपयोग के लिए रखा जायेगा।
2. 6 से 9 मीटर चौड़े कवर्ड प्लेटफार्म के मामले में एक पंखा मध्य में सपोर्टिंग कॉलम में की दर से व 9 मीटर से अधिक चौड़े कवड़ प्लेटफॉर्म के मामले में दो रो में पंखे लगाये जाने चाहिये।
3. सभी नई लाइनों, गेज कनवर्जनों व डबलिंग प्रौजेक्टों के मामलों में प्लेटफार्म न्यूनतम मीडियम लेवल के बनाये जायेंगे(बो पत्र सं 2003/एलएमबी/14/29 दिनांक 26.04.2005)सिवाये जहां ट्रैक के कार्य के कारण प्लेटफार्म की ऊँचाई घट जाये।
4. जहां इएमयू गाड़ियां रूकती हों वहां हाई लेवल प्लेटफार्म ही बनाये जायेंगे चाहे स्टेशन कोई सी भी कैटेगरी का हो।
5. जहां केवल एक एएसएम ही पोस्टेड हो तो एसे स्टेशनों पर केवल एक बुकिंग विंडो ही उपलब्ध कराई जायेगी। ई कैटेगरी के स्टेशनों के मामले में यदि वार्षिक आमदनी 20 लाख रू. से कम हो तो वास्तविक मांग के अनुसार महा प्रबंधक के द्वारा जैसा निर्धारित किया जाये सुविधाएं उपलब्ध करायी जायेंगी।
6. न्यूनतम सुविधाएं उपलब्ध कराने के उद्येश्य से आइलैंड प्लेटफॉर्म को सिंगल प्लेटफॉर्म माना जाना चाहिये।
7. सभी टॉयलैट धीरे धीरे पे एन्ड यूज टॉयलैट में परिवर्तित किये जाने चाहिये।
8. सभी स्टाल्स रेलवे बोर्ड के दिनांक 15.03.99 के परिपत्र सं. 99/TG IV/10/P/NID के अनुसार मॉड्यूलर बनाये जाने चाहिये व साईज घटा दिया जाना चाहिये।
9. जहां तक हो प्लेटफार्म पर कुकिंग की क्रिया का परित्याग किया जाना चाहिये व बदले में बीवरेज वैडिंग मशीन व प्रीकुक्ड व पैक्ड फूड को प्रोत्साहित किया जाना चाहिये।
10. ए व बी क्लास स्टेशन पर बैन मैरिस की व्यवस्था की जानी चाहिये।
11. प्लेटफॉर्म शैल्टर में कैटरिंग स्टाल्स व ट्रॉलियों की संख्या न्यूनतम की जानी चाहिये।
12. सरक्यूलेटिंग एरिया में यातायात के संचालन के लिये उपयुत्त प्लान तैयार किया जाना चाहिये। यदि संभव हो तो एफओबी को सीधे सरक्यूलेटिंग एरिया में लैंड कराने का प्रबंध किया जाना चाहिये इससे मेन प्लेटफॉर्म पर भीड़ कम हो जाती है।
13. वर्तमान वैंडिंग स्टाल्स की जगह एवीएम को प्रोत्साहित किया जाना चाहिये। सभी स्टेशनों पर पुछताछ व बुक्रिंग कार्यालय विद्युत्त से प्रकाशित किये जाने चाहिये।
14. अप्राधिकृत प्रवेश स्थलों को बंद कर दिया जाना चाहिये।

सिफारिश की जाने वाली सुविधाएं (Recommended Amenities)

यदि यातायात को देखते हुए न्यूनतम स्केल से भी अधिक सुविधाएं उपलब्ध कराई जानी हों तो उन्हें सिफारिश की जाने वाली सुविधाएं कहा जायेगा।
विभिन्न कोटियों के स्टेशनों पर निम्न स्केल के अनुसार रिकमेंडिड सुविधाएं उपलब्ध कराई जायेंगी :–

Nmax = मेला ट्रैफिक को छोड़ कर पीक अवधि में किसी भी समय में इनवार्ड व आउटवार्ड यात्रियों के सहित ऑसत यात्रियों की संख्या

Ndb = A-1, A व B स्टेशनों पर Ndb = 0.3 (Nmx) के अनुसार गणना करने पर आने वाले यात्रियो की संख्या

Nds = C, D व E स्टेशनों पर Nds = 0.45 (Nmx) के अनुसार गणना करने पर आने वाले यात्रियो की संख्या

क्रम संख्या	**सुविधाएं**	**रिकमेंडिड स्केल**	
		A1, A & B	**अन्य स्टेशन**
1.	बुकिंग काउंटर्स	एक काउंटर प्रति 800 टिकट प्रति शिफ्ट	
2.	पीने के पानी का नल/हैं.प. प्रति प्लेटफॉर्म	नलों की संख्या = Nmax / 25	नलों की संख्या = Nmax / 25
3.	वेटिंग हाल	1.394 Ndb sqm	1.394 Nds sqm
4.	सीटें	0.4 Ndb	0.4 Nds
5.	प्रति प्लेटफॉर्म शैल्टर छांयादार वृक्ष	0.28 Nmax	0.28 Nmax
6.	मूत्रालय	Ndb/200	Nds/200
7.	शौचालय	Ndb/200	Nds/200
8.	प्लेटफॉर्म	जैसा क्षेत्रीय रेल निर्धारित करे	
9.	लाईट (लक्स लेवल)	जैसा क्षेत्रीय रेल निर्धारित करे	
10.	पंखे	जैसा नीचे बताया गया है	
11.	फुटओवरब्रिज	जैसा क्षेत्रीय रेल निर्धारित करे	
12.	समय सारणि	जैसा क्षेत्रीय रेल निर्धारित करे	
13.	घड़ी	जैसा क्षेत्रीय रेल निर्धारित करे	

14.	वाटर कूलर	जैसा क्षेत्रीय रेल निर्धारित करे
15.	पब्लिकएड्रैससिस्टम/कम्प्यूटर बेस्ड एनाउंसमेंट	जैसा क्षेत्रीय रेल निर्धारित करे
16.	पार्किंग कम सरक्यूलेटरी एरिया	जैसा क्षेत्रीय रेल निर्धारित करे
17.	इलैक्ट्रिक ट्रेन इंडीकेटर बोर्ड	जैसा क्षेत्रीय रेल निर्धारित करे
18.	पब्लिक फोन बूथ	जैसा क्षेत्रीय रेल निर्धारित करे
19.	साईनेज	जैसा क्षेत्रीय रेल निर्धारित करे

- महत्वपूर्ण A1, A और सबर्बन स्टेशनों पर पूरा प्लेटफॉर्म कवर करने के प्रयत्न किये जाने चाहिये।
- 6 से 9 मीटर चौड़े कवर्ड प्लेटफॉर्म के मामले में पंखे मध्य में सपोर्टिंग कॉलम में एक रो में व 9 मीटर से अधिक चौड़े कवर्ड़ प्लेटफॉर्म के मामले में दो रो में पंखे लगाये जाने चाहिये।
- इमरजेंसी लाईट बोर्ड के दिनांक 20.02.2006 के पत्र क्रमांक 2004/Elect - 1/109/1 के अनुसार लगायी जायेगी।

वांच्छनीय सुविधाए (Desirable Amenities)

ग्राहकों को संतुष्टि प्रदान करने की द्दष्टि जो सुविधाएं वांच्छनीय हों उपलब्ध करायी जानी हों **वांच्छनीय सुविधाएं** कहलायेंगी।

विभिन्न कोटियों के स्टेशनों पर निम्न वांच्छनीय सुविधाएं उपलब्ध कराई जायेंगी

क्रम संख्या	सुविधाएं	स्टेशन की कैटेगरी						
		A-1	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**	**F**
01.	विश्रामालय	हाँ	हाँ	हाँ	–	हाँ	–	–
02	प्रतीक्षालय							
	अपर क्लास	हाँ	हाँ	–	–	–	–	–
	द्वितीय श्रेणी	हाँ	हाँ	हाँ	–	–	–	–
	महिलाओं के लिये	हाँ	हाँ	–	–	हाँ	–	–
03.	क्लॉकरूम	हाँ	हाँ	हाँ	–	–		

04.	पूछताछ काउंटर	हाँ	हाँ	हाँ	–	–	–	–
05.	NTES	हाँ	हाँ	–	–	–	–	–
06.	IVRS	हाँ	हाँ	हाँ	–	–	–	–
07.	पब्लिकएड्रैससिस्टम /कम्प्यूटर बेस्ड ए.	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	–	–
08.	बुकस्टाल्स/आवश्यक वस्तुओं के अन्य स्टाल्स	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	–	–
09.	रिफ्रैशमेंट रूम	हाँ	हाँ	हाँ	–	–	–	–
10.	पार्किंग/सरक्यूलेटरी एरिया लाईट सहित	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	–	–
11.	वाशेबल एप्रान	हाँ	हाँ	हाँ	–	–	–	–
12.	इलैक्ट्रॉनिक ट्रेन इन्डीकेटर बोर्ड	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	–	–	–
13.	पब्लिक फोन बूथ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	–
14.	टच स्क्रीन	हाँ	हाँ	–	–	–	–	–
15.	वाटर वैंडिंग मशीन	हाँ	हाँ	हाँ	–	–	–	–
16.	जलशीतक	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	–	–
17.	साईनेज (स्टैंडर्ड)	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	–	–
18.	मॉड्यूलर कैटरिंग स्टाल्स	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	–	–
19.	एवीएम	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	–	–	–
20.	पे एण्ड यूज टॉयलैट	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	–
21.	यूटीएस	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	–
22.	शिकायतों का कम्प्यूटरीकरण	हाँ	हाँ	–	–	–	–	–
23.	साइबर कैफे	हाँ	–	–	–	–	–	–
24.	एटीएम	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	हाँ	–
25.	AC VIP Lounge	हाँ	–	–	–	–	–	–
26.	फूडप्लाजा	हाँ	–	–	–	–	–	–
27.	ट्रेन कोच इंडीकेशन सिस्टम	हाँ	–	–	–	–	–	–
28.	CCTV	हाँ	–	–	–	–	–	–
29.	Coin operated TVM	हाँ	–	–	–	–	–	–

30.	प्रीपेड टैक्सी	हाँ	–	–	–	–	–	–
31.	स्टेटिक मोबाइल चार्जिग सुविधा	हाँ	–	–	–	–	–	–
32.	Facelift of station building including Facade	हाँ	–	–	–	–	–	–

*****

अध्याय 5

भारतीय रेलवे पर यात्री किराये व भाड़े का स्वरूप

Fare and Freight Structure on Indian Railways

भारतीय रेलवे पर यात्री किराये का स्वरूप (Pssenger Fare Structure)

भारतीय रेलों पर यात्री किराये को अपना वर्तमान स्वरूप प्राप्त करने में करीब 143 वर्ष लगे। जब 16 अप्रेल 1853 को बम्बई वीटी व थाने के बीच प्रथम रेल गाड़ी चली उस समय का यात्री किराया उसके प्रारम्भिक स्तर पर था जो काफी दोष पूर्ण था। आज इसका ढांचा वैज्ञानिक आधार पर निर्धारित है और काफी दोष रहित है।
31 मार्च 1983 तक यात्री किराये का स्वरूप वैज्ञानिक आधार पर निर्धारित नहीं था। उस समय तक यात्री किराये में वृद्धि तदर्थ आधार पर कर दी जाती थी तथा रेल मंत्रालय अनावश्यक वृद्धि को टालने की कोशिश करता था। इससे होने वाली हानि को अन्य यातायात से प्राप्त राशि से पूरा किया जाता था या पूरा करने की कोशिश की जाती थी।

यात्री किराये के स्वरूप के प्रमुख लक्षण

01. यात्री किराये का स्वरूप सम्पूर्ण भारत में एक समान है। यात्री चाहे किसी भी गेज पर यात्रा करे सिवाय कुछ पहाड़ी क्षेत्रों को छोड़ कर जहां इसकी गणना वास्तविक दूरी के स्थान पर बढ़ी हुई दूरी के अनुसार की जाती है।
02. नवनिर्मित रेल लाइनों पर भी कुछ निर्धारित समय तक इसी प्रकार प्रभारीय दूरी जो वास्तविक दूरी से अधिक होती है का चार्ज किया जाता है।
03. यात्री किराया लम्बी दूरी के लिये छोटी दूरी के अनुपात में कम होता है अर्थात जिस अनुपात में दूरी बढ़ती है उसी अनुपात में किराया कम बढ़ता है। इसे टैलिस्कोपिक संरचना कहते हैं। यात्री किराया प्रत्येक कि.मी. के आधार पर गणना करने के स्थान पर 5, 10, 25, 50 किलीमीटर के ब्लॉक पर लिया जाता है।
04. यात्री किराये का आधार गाड़ी की गति भी है, अर्थात तीव्र गति की गाड़ी की तुलना में धीमी गति की गाड़ी का किराय कम लिया जाता है और अधिक तीव्र चलाकर मेल/एक्स. का किराया लिया जाता है व सुपरफास्ट गाड़ियों के लिये सुपरफास्ट सरचार्ज लिया जाता है। जनशताब्दी एक्स. का किराया

सामान्य किराये से 5 % व राजधानी व शताब्दी एक्स. का किराया 15 % अधिक होता है।

05. रेल अधिनियम की धारा 30 के अनुसार केंद्रीय सरकार को यात्री किराये निर्धारित करने का अधिकार है।

06. सीजन टिकटों का किराया काफी कम है और इससे होने वाली हानि की भरपाई माल यातायात से पूरा करने का प्रयास किया जाता है।

07. राजधानी/शताब्दी एक्स. गाड़ियों के किराये में खाने का चार्ज सम्मिलित करके लिया जाता है व आरक्षण के समय ही यात्री को भोजन की रूचि बतानी होती है कि उसे सामिष/निरामिष भोजन चाहिये।

08. श्रेणी वाइज न्यूनतम किराया लेने का भी प्रावधान है।

लगेज/पार्सल भाड़ा संरचना (Luggage/ Parcel Freight Structure)

01. गाड़ियों के एसएलआर की उपयोगिता के आधार पर लगेज/पार्सल भाड़ा लिया जाता है। विभिन्न गाड़ियों के प्रकार के अनुसार लगेज/पार्सल स्केल व उनके लिये न्यूनतम प्रभारीय दूरी व न्यूनतम भाड़ा निम्न प्रकार है –

स्केल	सेवा	न्यूनतम प्रभारीय दूरी	न्यूनतम भाड़ा
एल	ल्गेज	50 कि.मी.	30 रू.
आर	राजधानी व शताब्दी	50 कि.मी.	30 रू.
पी	अधिसूचित गाड़ियां	50 कि.मी.	30 रू.
एस	गैर अधिसूचित गाड़ियां	50 कि.मी.	30 रू.

02. समाचार पत्र/पत्रिकाएं किसी भी गाड़ी से बुक की जायें न्यूनतम 250 कि.मी. का स्केल 'S' से 45 % भाड़ा लिया जायेगा।

03. स्वीकार करने के लिये नाशवान पार्सलों के मामले में 5 कि.ग्रा.व अंगूर के मामले में 4.5 कि.ग्रा. प्रति पैकेज होगा व अनाशवान के मामले में कोई वजन नहीं बताया गया है।

04. न्यूनतम प्रभारीय वजन प्रति प्रेषण 10 कि.ग्रा होगा।

05- जो पैकेज 1 X 1 X .7 मीटर से अधिक माप के होंगे या वजन 100 कि.ग्रा. से अधिक होगा, बल्की माने जायेगे व उन पर 100 % सरचार्ज लगेगा।

06. रेलवे रिस्क पर 50 % भाड़ा ज्यादा लिया जायेगा।

07. दिनांक 01.07.2007 से लगेज/पार्सल सेवाओं पर 2 % डैवलपमेंट सरचार्ज लगेगा।

08. भाड़े का पूर्व भुगतान अनिवार्य होगा।

माल भाड़े की संरचना (Goods Freight Structure)

01. रेल अधिनियम की धारा 30 के अनुसार केंद्रीय सरकार को भाड़ा दरें निर्धारित करने व विलम्ब शुल्क व स्थान शुल्क सहित अन्य चार्ज व दरें निर्धारित करने का अधिकार है।

02. रेल अधिनियम की धारा 31 के अनुसार केंद्रीय सरकार को विभिन्न वस्तुओं को विभिन्न दरों से भाड़ा चार्ज करने के लिये वर्गीकृत करने व क्लास घटाने व बढ़ाने का अधिकार है।

03. रेल अधिनियम की धारा 32 के अनुसार रेलवे को किन्ही विशेष दो स्टेशनों के बीच किसी विशेष वस्तु के वहन करने के लिये स्टेशन से स्टेशन दर चार्ज करने का अधिकार है व इसी धारा के अंतर्गत किसी प्रेषक के साथ करार करके किसी वस्तु के वहन करने के लिये लम्पसम दर चार्ज करने का अधिकार है।

04. न्यूनतम 100 कि.मी. का भाड़ा लिया जायेग।

05. वर्गीकरण की पुस्तक में जिस वस्तु के आगे 'p' लगा हुआ है उस वस्तु के मामले में भाड़े का पूर्व भुगतान अनिवार्य होगा।

06. क्लास दर पर समय समय पर अधिसूचित बिजी सीजन चार्ज, कंजेशन चार्ज, सप्लीमेंट्री चार्ज आदि लगेंगे जिनके लगाने के बाद NTR (Normal Tariff Rate) कहा जायेगा।

07. NTR पर ही कोई कंसेशन दिया जायेगा।

08. NTR पर ही प्यूनिटिव चार्ज व पीनल चार्ज वसूल किये जायेंगे।

09. NTR पर ही 2% डेवलपमेंट सरचार्ज लगेगा।

10. वर्गीकरण की पुस्तक में जिस वस्तु के आगे 'p' नहीं लगा हुआ है उस वस्तु को 'To Pay' भी बुक किया जा सकता है व 5 % 'To Pay ' सरचार्ज लगेगा।

11. वर्गीकरण की पुस्तक में जिस वस्तु के आगे 'OR' लगा हुआ है उस वस्तु के मामले में रेलवे रिस्क पर बुक करने पर 20 % सरचार्ज लिया जायेगा।

****

अध्याय 6

रेलवे रेट एन्ड फ्रेट पॉलिसी
Railway Rate and Freight Polocy

भरतीय रेल, यातायात को वहन करने के लिये केंद्रीय संगठन के रूप में प्रमुख भूमिका अदा करती है। राष्ट्र की आर्थिक उन्नति के लिये भारतीय रेलवे द्वारा सस्ती दरों पर उत्तम यातायात सेवा उपलब्ध कराई जाती है।

रूतंत्रता प्राप्ति के पहले रेलवे निजी कम्पनियों के द्वारा चलाई जाती थी। ये कम्पनियां रेट व फ्रेट मनमाने ठंग से लेती थीं लेकिन स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद रेलों का राष्ट्रीयकरण किया गया व रेट व फ्रेट पॉलिसी निर्धारित की गई।

रेलवे द्वारा कच्चा माल, कृषि उपज, इमारती लकड़ी, कपड़ा व अन्य वस्तुओं को वहन किया जाता है जो प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से आम जीवन को प्रभावित करता है तथा जीवन मूल्यों को निर्धारित करता है। आम व्यक्ति व राष्ट्र के हितों को ध्यान में रखते हुए यह आवश्यक है कि मूल्यों के स्तर को पूरे राष्ट्र में नियंत्रण में रखा जाये। एक राष्ट्रीय संस्था होने के नाते रेल प्रशासन द्वारा दरों का निर्धारण करते समय उपरोक्त बातों का ध्यान रखा जाता है।

सामान्यतया दरों का निर्धारण करते समय निम्न सिद्धांतों को ध्यान में रखा जाता है –

1. कॉस्ट ऑफ सर्विस सिद्धांत
2. वेल्यू ऑफ सर्विस सिद्धांत

कॉस्ट ऑफ सर्विस सिद्धांत

कॉस्ट ऑफ सर्विस से तात्पर्य यह है कि वहन करने के लिये किया गया वास्तविक खर्चा जिसके आधार पर न्यूनतम दर निर्धारित की जाती है। यदि इस दर से कम दर पर भाड़ा लिया जायेगा तो रेलवे को उस वस्तु के वहन करने से हानि उठानी पड़ेगी। यह सिद्धांत दर की निम्नतम सीमा निर्धारित करने में मदद करता है। माल का वर्गीकरण करते समय इस सिद्धांत को निम्न तथ्य प्रभावित करते है –

1. **परिवहन की मात्रा —** जितनी ज्यादा मात्रा में वस्तु का वहन किया जायेगा यूनिट कॉस्ट उतनी ही कम हो जायेगी अतः ट्रेन लोड की दर वैगन लोड दर से कम रखी जाती है।
2. **रेल की गति —** तीव्र गति से गाड़ियां चलाने से संचालन लागत बढ़ जाती है। अधिक शक्ति, अधिक ईधन, अधिक कुशल चालक एवं अधिक

प्रशिक्षित कर्मचारियों की आवश्यकता होती है व टूट–फूट व घिसाई व्यय भी अधिक होता है।

3. **दूरी** – दूरी बढ़ने के साथ साथ प्रति कि.मी. लागत कम होती जाती है अतः रेलवे की दरें टैलिस्कोपिक हैं। इसलिये अधिक दूरी के किराये/भाड़े कम दूरी के किरायें भाड़ो की अपेक्षा अनुपात में कम होते हैं।
4. **वस्तु की किस्म** — नाशवान प्रकृति की वस्तुएं, खतरनाक माल, टूटने–फूटने वाली नाजुक वस्तुओं को वहन करने में रिस्क रहती है वहन करने के लिये विशेष प्रकार के वाहनों की भी आवश्यकता हो सकती हे और ऐसे वाहनों को खाली भी लौटना पड़ सकता है इससे सेवा की लागत अधिक आती है अतः ऐसी वस्तुओं को उच्चतर दर से चार्ज किया जाता है।
5. **वस्तु का आकार** — जो वस्तुएं वजन में तो हल्की होती हैं किंतु अनुपात से ज्यादा जगह घेरती हैं बल्की वस्तुएं कहलाती हैं इनका लदान करने से वैगन/वान की लोडेबिलिटी कम हो जाती है अतः ऐसी वस्तुओं पर बल्की सरचार्ज वसूल किया जाता है या उच्चतर क्लास से भाड़ा लिया जाता है।
6. **डिब्बों के प्रकार** — यदि वस्तु को वहन करने के लियें विशेष डिब्बों की आवश्यकता होती है तो उच्चतर दर से भाड़ा लिया जाता है।
7. **जोखिम की मात्रा** — कुछ वस्तुओं या यतायात के लिये रेलवे ने दो रिस्क रेट बताई हैं आर. आर. व ओ. आर रेट। यदि परिवहन में जोखिम का भार व्यापारी/प्रेषक चाहता है कि रेलवे के ऊपर रहे तो उसको उच्चतर दर से चार्ज किया जाता है या अलग से सरचार्ज वसूल किया जाता है जिन मामलों में प्रेषक परिवहन में जोखिम का भार अपने ऊपर रखना चाहता है उन मामलों मे निम्नतर दर से भाड़ा लिया जाता है या अलग से कोई सरचार्ज वसूल नहीं किया जाता है।
8. **ऐम्पटी हॉलेज** — जिन वस्तुओं को वहन करने में वैगनों को वापसी दिशा में खाली लौटना पड़ता है उन वस्तुओं को उच्चतर दर से चार्ज किया जाता है।

वैल्यू ऑफ सर्विस सिद्धांत

इस सिद्धांत के अनुसार प्रयोक्ता की देय शक्ति अर्थात् उसके लिये सेवा की मांग की तीव्रता रेलवे सेवा के मूल्य निर्धारण करने का आधार होती है। 'सेवा के मूल्य' का अभिप्रायः यातायात सेवा द्वारा प्रदत्त वस्तु की उपयोगिता में वृद्धि से है अर्थात यातायात सेवा का इस्तेमाल करने से पूर्व और सेवा का इस्तेमाल करने के बाद वस्तु की उपयोगिता में आने वाले अंतर से है।

प्रो. कोलसन के अनुसार, “किसी वस्तुके मूल्य में परिवहन के कारण जो वृद्धि हो जाती है अर्थात् चलने के स्थान पर वस्तु के मूल्य और पहुंचने के स्थान पर वस्तु के मूल्य का अंतर ही सेवा की उपयोगिता की माप है।“

इस सिद्धांत के अनुसार रेलें वस्तुओं को एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुँचाकर उनकी उपयोगिता में वृद्धि करती हैं तथा उपयोगिता की मात्रा में होने वाली वृद्धि ही किराये – भाड़े की अधिकतम सीमा हो सकती है। अतः जिन वस्तुओं की यातायात सम्बंधी माँग अर्थात् देय शक्ति जितनी अधिक होती है, रेलवे उन वस्तुओं पर उतना ही अधिक भाड़ा वसूल करती है तथा जिन वस्तुओं की यातायात सम्बंधी माँग अर्थात् देय शक्ति जितनी कम होती है, रेलवे उन वस्तुओं पर उतना ही कम भाड़ा वसूल करती है।

संक्षेप में किसी वस्तु की देय शक्ति उसके भाड़े की अधिकतम दर हो सकती है। यह सिद्धांत दर की उच्चतम सीमा निर्धारित करने में मदद करता है पर इस सिद्धांत में कमी है कि यह कॉस्ट ऑफ सर्विस के सिद्धांत की उपेक्षा करता है जो रेलवे के अस्तित्व को बनाये रखने के लिये आवश्यक है।

माल का वर्गीकरण करते समय इस सिद्धांत को निम्न तथ्य प्रभावित करते है –

1. **वस्तुओं का मूल्य** — मांग का अनुमान वस्तु के मूल्य से लगाया जाता है। सस्ती वस्तुओं की भाड़ा सहन करने की शक्ति कम व मूल्यवान वस्तुओं की अधिक होती है। यहि कारण है कि सस्ती वस्तुओं को निम्नतर श्रेणी से व मूल्यवान वस्तुओं को उच्चतर श्रेणी से चार्ज किया जाता है।
2. **यातायात के अन्य साधनों से प्रतिस्पर्धा** — जिन वस्तुओं को वहन करने में दूसरे साधनों से प्रतिस्पर्धा रहती है उन वस्तुओं को निम्नतर श्रेणी से चार्ज किया जाता है व जिन वस्तुओं को वहन करने में दूसरे साधनों से कोई प्रतिस्पर्धा नहीं रहती है उन वस्तुओं को उच्चतर श्रेणी से चार्ज किया जाता है
3. **समान स्वभाव** — समान स्वभाव की वस्तुओं को लगभग समान श्रेणी में ही रखा जाता है।

रेलवे की दरें उपरोक्त दोनों आधारभूत सिद्धांतों को ध्यान में रखकर निर्धारित की जाती है तथापि दो अन्य सिद्धांत भी दरों को प्रभावित करते हैं जो निम्न हैं –

भेदात्मक प्रमाण का सिद्धांत (Theory of Differential Charging)

इस सिद्धांत के अनुसार मूल्यवान वस्तुओं को उच्चतर दर से चार्ज किया जाता है क्योंकि उनकी देय क्षमता अधिक होती है व सस्ती वस्तुओं को कम दर से चार्ज किया जाता है क्योंकि उनकी देय क्षमता कम होती है। अतः यह सिद्धांत ‘जितना यातायात सहन कर सके’(What the traffic can bear) के नाम से भी पुकारा जाता है। दूसरे शब्दों मे ‘इतना चार्ज न करें जितना यातायात सहन न कर सके ’ (Not charging what the traffic can not bear) यह सिद्धांत ज्यादा व्यावहारिक प्रतीत होता है अर्थात वस्तु को उच्चतम व निम्नतम दरों के बीच की दर से चार्ज किया जाता है जो आर्थिक तथ्य को जैसे

एकाधिकार या बाजार में प्रतिद्वंदिता को ध्यान में रख कर निर्धारित की जाती है जिससे वस्तु का स्वतंत्रतापूर्वक परिवहन हो सके।

इस सिद्धांत से उत्पादक व उपभोक्ता दोनों पर कम से कम भार पड़ता है। इससे वर्तमान यातायात को बनाये रखने में भी मदद मिलती है व यातायात को डाइवर्ट होने से भी बचाता है। इस सिद्धांत के तहत सस्ती वस्तुओं को संचालन की लागत से भी कम दर पर चार्ज किया जाता है व मध्यम कीमत की वस्तुओं को मध्यम दर से चार्ज किया जाता है जिससे संचालन व्यय निकलने में मदद मिले व कीमती वस्तुओं को उच्चत्तर दर से चार्ज किया जाता है जिससे सस्ती दरों को वहन करने से जो हानी हुई उसकी भरपाई हो सके व लाभ कमाया जा सके।

टैलिस्कोपिक दर (Telescopic Rate)

जैसे जैसे दूरी बढ़ती है वैसे वैसे रेट प्रति किमी कम होती जाती है। इस का लाभ लम्बी दूरी के यातायात के लिये भाड़ा दरें घटाने (Taper) में किया जाता है। चाहें कितनी ही दूरी हो टरमिनल कॉस्ट वही रहती है अतः यह सिद्धांत लम्बी दूरी के यातायात को बनाये रखने में मदद करता है क्योंकि यदि फ्लैट दर रखी जाये तो उससे भाड़ा इतना अधिक हो जायेगा कि यातायात डाइवर्ट होने की संम्भावना रहेगी।

*****

अध्याय 7

माल का पुन:वजन करना

(Reweighment of Goods)

पार्टी की प्रार्थना पर — रेलवे साधारणतः प्रेषणों को गंतव्य स्टेशन पर तोलने की जिम्मेदारी नहीं लेती है, लेकिन प्रेषण की हालत को देखते हुए पार्टी के आवेदन करने पर DCM की अनुमति से माल का पुनः वजन किया जा सकता है। परंतु निम्न मामलों में अनुमति प्रदान नहीं की जाती है –

- यदि माल कवर्ड वैगन में प्राप्त हुआ हो व सील इंटैक्ट हो।
- यदि माल खुले वैगन में प्राप्त हुआ हो व पैकेजों के साथ कोई छेड, छाड़ नहीं की गई हो।
- नाशवान प्रेषण
- जब यार्ड में कंजैशन होने पर वजन करना व्यवहार्य ना हो।
- ओ.आर. पर बुक हुए प्रेषण।

यदि अनुमति प्रदान कर दी जाती है तो पार्टी को उस समय प्रचलित दर से निम्न प्रभार देने होंगे –

- पुनः वजन प्रभार
- कर्षण प्रभार – जब गंतव्य स्टेशन पर वेब्रिज उपलद्ध ना हो व वैगन को निकट के वेब्रिज ले जाना पड़े।
- विलम्ब शुल्क – जो भी देय हो जाये।

रेलवे के द्वारा — माल दर सूची सं.41 के नियम सं. 117 में माल के पुनः वजन करने के सम्बंध में रेलवे बोर्ड ने दिनांक 01.06.2006 के पत्र सं. TC-I /2004/108/6 व RC No. 49/2006 द्वारा संशोधन कर निम्न नियम जारी किये हैं –

- यदि आर.आर. प्रेषक के द्वारा घोषित वजन के आधार पर जारी की गई हो व इनवॉइस में लिखे वजन और प्रथम बार किसी वैगन के वे ब्रिज पर तोले गये वजन में अंतर कुल वजन के 1 % से अधिक ना हो तो इनवॉइस में लिखा वजन प्रभारीय वजन होगा। यदि अंतर 1 % से अधिक हो तो प्रथम बार वेब्रिज पर तोला गया वजन प्रभारीय वजन होगा और नियम के अनुसार दण्डात्मक प्रभार यदि बनते हों तो वसूले जायेंगे।
- यदि दूसरी बार रास्ते में या गंतव्य स्टेशन पर तोले गये वजन और प्रथम बार किसी वैगन को बुकिंग या रास्ते में तोले गये वजन में अंतर कुल वजन के 2 :

से अधिक ना हो तो प्रथम बार किया गया वजन प्रभारीय वजन होगा। यदि अंतर 2 % से अधिक हो तो दूसरी बार किया गया वजन प्रभारीय वजन होगा और नियम के अनुसार दण्डात्मक प्रभार यदि बनते हों तो वसूले जायेंगे।

- दूसरी बार किये गये वजन के समय यदि इनवॉइस में लिखा वजन व प्रथम बार किया गया वजन दोनों वजन उपलब्ध हों तो उपरोक्त नियम सं. 1 के अनुसार प्रथम बार वजन करने के समय निर्धारित प्रभारीय वजन को द्वितीय बार किये गये वजन के साथ तुलना करने के लिये लिया जायेगा।
- यदि 3 या अधिक वजन के सैट उपलब्ध हों तो अंतिम बार किये गये वजन को उससे पहले किये गये वजन के समय उपरोक्त नियम सं. 1 व 2 के अनुसार निर्धारित प्रभारीय वजन को तुलना करने के लिये लिया जायेगा।

उपरोक्त नियम दिनांक 01.07.2006 से प्रभावी हैं।

*****

अध्याय 8

दण्डात्मक प्रभार
(Punitive Charge)

जब वैगन का पुनःवजन करने पर पता चलता है कि वैगन में उसकी अनुज्ञेय वहन क्षमता से अधिक लदान कर दिया गया है तो प्रेषक/प्रेषिती/पृष्ठांकिती से अतिलदाई के लिए **रेल (वैगनों की अतिभराई के लिए दण्डात्मक प्रभार) नियम, 2007 (15.062007 से लागू)** के अनुसार दंडात्मक प्रभार निम्न प्रकार से लिये जायेंगे –

- जब पार्टी वैगन में उसकी अनुज्ञेय वहन क्षमता से अधिक लदान कर देती है तो बुकिंग स्टेशन से गंतव्य स्टेशन तक दण्डात्मक प्रभार वसूले जायेंगे चाहे रास्ते में कहीं पर भी पता चले।
- यदि पार्टी बुकिंग स्टेशन पर स्वयं ही अतिभराई का पता लगने पर भार का समायोजन कर लेती है तो कोई दंडात्मक प्रभार वसूल नहीं किया जायेगा।

(अ) जब किसी रैक में समग्र भार रैक की अनुगेय वहन क्षमता से अधिक ना हो तो दंडात्मक प्रभार निम्न लिखित अनुसार लिये जायेंगं –

भाग — 1

BOY, BOYN, कवर्ड व टैंक वैगनों और कंटेनर यातायात को छोड़ कर सभी प्रकार के 8 पहिया वैगनों के मामले में –

अनुगेय वहन क्षमता से ऊपर वजन	अनुज्ञेय वहन क्षमता व लोडिंग टॉलरेंस से ऊपर लदे हुए संपूर्ण भार पर उदगृहित दंडात्मक प्रभार
(क) 2 टन तक	कुछ नहीं ’
(ख) 2 टन से अधिक 5 टन तक	उस वस्तु के लिए लागू क्लास दर से दो गुना
(ग) 5 टन से अधिक	उच्चत्तम क्लास दर से तीन गुना

अनुगेय वहन क्षमता से ऊपर 2 टन तक वजन को उस वस्तु के लिए लागु क्लास दर से सामान्य भाड़ा वसूल किया जायेगा।

भाग — 2

BOY, BOYN, कवर्ड व टैंक वैगनों और कंटेनर यातायात के मामले में –

अनुगेय वहन क्षमता से ऊपर वजन	अनुज्ञेय वहन क्षमता व लोडिंग टॉलरेंस से ऊपर लदे हुए संपूर्ण भार पर उदगृहित दंडात्मक प्रभार
(क) 1 टन तक	कुछ नहीं '
(ख) 1 टन से अधिक 4 टन तक	उस वस्तु के लिए लागू क्लास दर से दो गुना
(ग) 4 टन से अधिक	उच्चत्तम क्लास दर से तीन गुना

' अनुमेय वहन क्षमता से ऊपर 1 टन तक वजन को उस वस्तु के लिए लागु क्लास दर से सामान्य भाड़ा वसूल किया जायेगा।

(ब) जब किसी रैक में समग्र भार रैक की अनुगेय वहन क्षमता से अधिक हो तो दंडात्मक प्रभार निम्न लिखित अनुसार लिये जायेंगं –

भाग — 1

BOY, BOYN, कवर्ड व टैंक वैगनों और कंटेनर यातायात को छोड़ कर सभी प्रकार के 8 पहिया वैगनो के मामले में –

अनुगेय वहन क्षमता से ऊपर वजन	अनुज्ञेय वहन क्षमता से ऊपर लदे हुए संपूर्ण भार पर उदगृहित दंडात्मक प्रभार
(क) 2 टन तक	कुछ नहीं '
(ख) 2 टन से अधिक 5 टन तक	उच्चतम क्लास दर से तीन गुना
(ग) 5 टन से अधिक	उच्चतम क्लास दर से पांच गुना

' अनुगेय वहन क्षमता से ऊपर 2 टन तक वजन को उस वस्तु के लिए लागु क्लास दर से सामान्य भाड़ा वसूल किया जायेगा व जब 2 टन से अधिक हो

तो अनुगेय वहन क्षमता से ऊपर संपूर्ण वजन के लिये दण्डात्मक प्रभार लिये जायेंगे।

भाग — 2

BOY, BOYN, कवर्ड व टैंक वैगनों और कंटेनर यातायात के मामले में –

अनुगेय वहन क्षमता से ऊपर वजन	अनुज्ञेय वहन क्षमता से ऊपर लदे हुए संपूर्ण भार पर उदगृहित दंडात्मक प्रभार
(क) 1 टन तक	कुछ नहीं '
(ख) 1 टन से अधिक 4 टन तक	उच्चतम क्लास दर से तीन गुना
(ग) 4 टन से अधिक	उच्चतम क्लास दर से पांच गुना

- अनुगेय वहन क्षमता से ऊपर 2 टन तक वजन को उस वस्तु के लिए लागु क्लास दर से सामान्य भाड़ा वसूल किया जायेगा व जब 2 टन से अधिक हो तो अनुगेय वहन क्षमता से ऊपर संपूर्ण वजन के लिये दण्डात्मक प्रभार लिये जायेंगे।

*****

अध्याय 9

फ्रेट इनसैंटिव स्कीम व ट्रांसपोर्टेशन प्रॉडक्ट्स (1 जनवरी, 2010 से प्रभावी)

(Freight Incentive Schemes and Transportation Products)

RC No. 62 of 2009, TCR/1078/2009/13 Dt. 10.11.2009, **Corrigendum No.1** to RC No.62

1. यह परिपित्र RC No. 25 of 2008 व इसके 1 से 20 तक के कॉरीजैन्डम को सुपरसीड करते हुए है तथापि जो रेल उपयोगकर्त्ता फ्रेट में रियायत का लाभ पहले से ही रेलवे के द्वारा जारी नोटिफिकेशन के तहत ले रहे थे वे एग्रीमेंट के तहत कॉन्ट्रैक्ट की अवधि समाप्त होने तक लेते रहेंगे।
2. ये स्कीम व प्रॉडक्ट माल दर सूची के उपबंधों के तहत बुक हुए फ्रेट यातायात के प्रति लागू होंगे।
3. इन स्कीमों के तहत निम्न यातायात नहीं आयेगा :–
   a. Coal & all its variants including washed coal and imported coal,
   b. Coke and all its variants including Matelurgical, Petroleum and imported coke,
   c. Iron Ore,
   d. POL,
   e. Traffic moving in privately owned wagons (including OYWS & WIS/LWIS wagons) such as Cement in bulk in loose, food grain in bulk and in loose, Caustic Soda, LPG, Ammonia, Phosphoric Acid etc, availing freight concession under any other scheme.
   f. Traffic loaded in ports,
   g. Container Traffic,
   h. Military Traffic,
   i. RMC,
   j. Short lead traffic of distance upto100 kms,
   k. Marine Gypsum

4. फ्रेट इनसैंटिव स्कीम का मुख्य उद्देश्य अतिरिक्त यातायात जनरेट कर अतिरिक्त राजस्व प्राप्त करना है। इसलिये भाड़े में रियायत प्रदान करने से यह उद्देश्य अवश्य पूरा होना चाहिये। अतः इसे सुनिश्चित करने के लिये इस पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिये।

5. जब तक किसी विशेष स्कीम में विशेष रूप से न बताया गया हो रियायत सामान्यतया डिस्काउंट की तरह RR जारी करते समय प्रदान की जायेगी। यद्यपी, ग्राहक के प्रार्थना करने पर या अन्य किसी कारण से RR जारी करते समय डिस्काउंट नहीं दिया जा सकता हो तो रियायत बाद में धन वापस करके की जायेगी।

6. परिभाषाएं (Definitions)

1) **बैचमार्क NTKMs** : से तात्पर्य उसी टरमिनल से पिछले दो वर्षों के उसी अवधि (महिने /वर्ष) के औसत NTKMs से है। तथापि इसमें 100 कि.मी. से कम दूरी का यातायात सम्मिलित नहीं किया जायेगा।
2) **ब्लॉक रैक** : यह एक ही गंतव्य स्टेशन के लिये वैगनों को ले जाने वाली गाड़ी है।
3) **कॉनकरैंट फ्रेट कंसेशन** : TIELS व लिबरेलाइज्ड साईडिंग रूलस् के अंतर्गत दिया जाने वाला फ्रेट कंसेशन इन स्कीमों के अंतर्गत दिये जाने वाले फ्रेट कंसेशन के साथ कॉनकरैंटली दिया जायेगा। TIELS व लिबरेलाइज्ड साईडिंग रूल्स के अतिरिक्त किसी विशेष स्कीम के तहत दिया जाने वाला फ्रेट कंसेशन किसी अन्य फ्रेट इनसैंटिव स्कीम या अन्य पॉलिसी के तहत कॉनकरेंटली नहीं दिया जा सकता है जब तक की उस स्कीम या पॉलिसी में विशेष रूप से नहीं बताया गया हो। कॉनकरैंट फ्रेट कंसेशन रिड्यूस्ड NTR पर एक के बाद दूसरा दिया जायेगा। अन्य चार्ज जैसे डैवलपमेंट चार्ज, टरमिनल चार्ज आदि मूल NTR पर लगाये जायेंगे।
4) **कवर्ड वैगन** : से तात्पर्य BCX, BCXN, BCN, BCNA, BCNAHS, BCNHL व एसे ही अन्य वैगनों से है परंतु इसमें टैंक वैगन सम्मिलित नहीं हैं।
5) **डिविजनल एम्पावर्ड कमैटि (DEC)** : इसमें क्षेत्रीय रेलवे के प्रत्येक डिवीजन के लिये DRM के द्वारा एक SrCMI व एक SrTIA (DyCAO / Traffic से सलाह करके) नियुक्त किया जायेगा। यह ग्राहक के द्वारा प्रस्तुत किये गये आंकड़ों को वैट करने के लिये मंडल स्तर पर अंतिम औथोरिटी होगी। यदि ग्राहकों की संख्या अधिक हो तो DRM के द्वारा यदि आवश्यक हो तो एक से अधिक ऐसी समितियो का गठन किया जा सकता है।
6) **फ्लैट वैगन** : से तात्पर्य BRN, BRNA, BFR, BRH, BRS, BFNS व ऐसे ही अन्य वैगनों से हैं।
7) **फ्लोर रेट** : से तात्पर्य न्यूनतम प्रभारीय भाड़े से है जो किसी फ्रेट स्कीम के तहत सभी कौनकरेंट फ्रेट कंसेशन देने के बाद देय होगा।
8) **फ्रेट कंसेशन** : यह एक व्यापक टर्म है और NTR से कम है चाहे यह फ्रेट डिसकाउंट हो या फ्रेट रिबेट। सभी फ्रेट कंसेशन लोडिंग डिवीजन के द्वारा दिये जायेगें चाहे फ्रेट पेड हो या टू पे।

9) **फ्रेट डिसकाउंट :** यह टरमिनल पर यातायात को बुक करते समय NTR पर सीधे दिया जाने वाला डिसकाउंट है।

10) **फ्रेट अर्निंग :** यह रेलवे के द्वारा ग्राहक से सर चार्ज या अन्य चार्ज के सहित कार्गो को वहन करने के लिये फ्रेट चार्ज की तरह से लिया जाने वाला शुद्ध राजस्व है।

11) **फ्रेट इनसैंटिव स्कीम :** इस कोटि में निम्न स्कीम सम्मिलित हैं–

    I. Incentive Scheme for loading Bagged Consignments in Open and Flat wagons.
    II. Incentive Scheme for Traditional Empty Flow Direction.
    III. Incentive Scheme for Freight Forwarders.
    IV. Incentive Scheme for Incremental Traffic.

12) **फ्रेट रिबेट :** यह किसी अवधि में एक निश्चित मात्रा में यातायात देन की शर्त को पूरा करने के बाद धन वापस करके भाड़े में दी जाने वाली रियायत है। टरमिनल पर NTR पर यातायात बुक किया जाता है व रियायत को लम्प सम रिबेट के रूप में वापस किया जाता है।

13) **फुल रैक टरमिनल :** से तात्पर्य एसे टरमिनल से है जो क्षेत्रीय रेलवे द्वारा फुल रैक हैंडलिंग पॉइन्ट अधिसूचित किये गये हैं।

14) **हाफ रैक हैंडलिंग पॉइन्ट :** से तात्पर्य एसे टरमिनल से है जो क्षेत्रीय रेलवे द्वारा हाफ रैक हैंडलिंग पॉइन्ट अधिसूचित किये गये हैं।

15) **इनसैंटिव :** यह विशेष स्कीम के तहत रेल उपयोगकर्ता को फ्रेट में दिया जाने वाला लाभ या कोई अतिरिक्त सुविधा है।

16) **इन्क्रीमैन्टल NTKMs :** यह पिछले उन्ही दो वर्षों/महिनों की अवधि के औसत NTKMs के उपर चालू वर्ष/महिने में अर्जित NTKMs हैं।

17) **लीड रैस्ट्रिकशन :** यह किसी इनसैंटिव स्कीम के तहत यातायात के लिये पात्र न्यूनतम दूरी का यातायात है

18) **मिनी रैक :** यह ब्लौक रैक के लिये विहित वैगनों की संख्या से कम वैगनों से बना छोटा रैक है।

19) **मल्टी पॉइन्ट रैक :** से तात्पर्य दो से अधिक गंतव्यों को वैगनों को ले जाने वाली गाड़ी से है।

20) **नया यातायात :** से तात्पर्य ऐसे यातायात से है जो चालू वर्ष में किसी टरमिनल से किसी ग्राहक द्वारा लोड किया गया हो पर शर्त यह है कि इस ग्राहक ने उसी टरमिनल से उसी वस्तु का पिछले दो वर्षों में लदान नहीं किया हो।

21) **NTKMs :** से तात्पर्य Net Tonne Kilometers से है। प्रत्येक लोड किये गये रैक के लिये प्रभारीय दूरी को RR के अनुसार चार्ज किये गये टन से गुणा करके NTKM का आंकड़ा प्राप्त किया जायेगा। किसी अवधि के लिये यह आंकड़ा उसी अवधि में सभी लोड किये गये रैकों के NTKM का योग होगा।

22) **Normal Tariff Rate (NTR)** : से तात्पर्य किसी वस्तु के वहन करने के लिये माल दर सूची में प्रकाशित बेस फ्रेट रेट व डिमांड मैनेजमेंट चार्जस् जैसे बिजी सीजन चार्ज , कंजैशन चार्ज और विभिन्न ट्रांसपोर्टेशन प्रॉडक्टस् पर लगने वाले सप्लीमेंट्री चार्ज के सहित कुल प्रभारों से है। अन्य प्रभार जैसे डैवलपमेंट चार्ज, ओवरलोडिंग करने के लिये प्यूनिटिव चार्ज, मिसडिक्लेरेशन के लिये पीनल चार्ज NTR पर लगाये जायेंगे। उसी प्रकार फ्रेट कंसेशन (डिसकाउंट/रिबेट) NTR पर दिया जायेगा।

23) **ओपन वैगन** : से तात्पर्य BOXN, BOXNHS, BOXNHA, BOXNCR, BOXNEL, BOXNHL, BOST, BOX व एसे ही अन्य वैगनों से है ,किंतु इसमें होपर वैगन सम्मिलित नहीं है।

24) **परमिटेड टरमिनल** : से तात्पर्य एसे टरमिनल से है जहां से यातायात विशेष स्कीम के लिए बुक किया जा सकेगा।

25) **परमिटेड वैगन** : से तात्पर्य एसे वैगनों के प्रकार से है जिनमें यातायात विशेष स्कीम के तहत वहन किया जा सकेगा।

26) **प्रतिबंधित कोमोडिटीज** : से तात्पर्य एसी वस्तुओं से है जो किसी विशेष स्कीम के तहत बुक नहीं की जा सकती हैं।

27) **टरमिनल** : से तात्पर्य किसी निजी साईडिंग, सहायता प्राप्त साईडिंग, रेलवे साईडिंग, माल गोदाम से है जहां कार्गो को लोड या अनलोड किया जा सकता है पर इसमें इनलैंड कंटेनर डिपो या पोर्ट सम्मिलित नहीं है।

28) **ट्रैडिश्नल इंटर जोनल एम्पटीफ्लो डयरैक्शन्स** : ये एक जोन से दूसरे जोन के बीच चलने वाले खाली वैगनों के मार्ग हैं। रेलवे बोर्ड ऐसे मार्गों को विशेष वैगनो के प्रकार के अनुसार अधिसूचित करता है।

29) **ट्रैडिश्नल इंटरा जोनल एम्पटीफ्लो डयरैक्शन्स** : ये एक जोन के अंदर चलने वाले खाली वैगनों के मार्ग हैं। रेलवे बोर्ड ऐसे मार्गों को क्षेत्रीय रेलों से प्राप्त होने वाले प्रस्तावों के आधार पर विशेष वैगनों के प्रकार के लिय अधिसूचित करता है।

30) **ट्रांसपोर्ट प्रॉडक्टस्** : ये यातायात की मात्रा के अनुसार विभिन्न प्रकार के ट्रांसपोर्टेशन विकल्प हैं और इनमें निम्न सेवाएं सम्मिलित हैं :–

    I. ब्लॉक रैक
    II. मिनी रैक
    III. टू पॉइन्ट रैक
    IV. मल्टी पॉइन्ट रैक
    V. टू एन्ड मल्टी पॉइन्ट रैक (कवर्ड वैगनों को छोड़कर)
    VI. रैक फ्रॉम टू ऑरिजनेटिंग टरमिनल्स
    VII. रैक फ्रॉम टू ऑरिजनेटिंग टरमिनल्स (कवर्ड वैगनों को छोड़कर)

31) **टू पॉइन्ट रैक :** से तात्पर्य दो गंतव्य स्टेशनों के लिये वैगनों को लेजाने वाली फ्रेट ट्रेन से है।

32) **वर्ष :** से तात्पर्य 1 जनवरी से 31 दिसम्बर तक की उसी वर्ष की अवधि से है।

प्रौसेसिंग प्रॉसीजर

1. कोइ भी ग्राहक किसी भी फ्रेट इन्सैंटिव स्कीम का लाभ तबही ले सकेगा जब वह इसके लिये विशेष रूप से आवेदन करता है सिवाय उन स्कीमों के जिनमें विशेष रूप से एसे आवेदन न करने के लिये निर्देश दिया गया हो। किसी भी फ्रेट इन्सैंटिव स्कीम के लिये ग्राहक से प्रस्ताव प्राप्त होने पर निम्न प्रकिया अपनाइ जायेगी। यद्यपि, किसी विशेष स्कीम में यदि कोई वैकल्पिक विधि बताई गई हो तो उस स्कीम के लिये वह वैकल्पिक विधि अपनाई जायेगी।
2. ग्राहक को किसी भी फ्रेट इन्सैंटिव स्कीम का लाभ लेने के लिये संबधित डिविजन के DRM को आवेदन करना होगा।
3. इस आवेदन में पिछले 2 वर्षों के मासिक NTKMs का पूर्ण विवरण होना चाहिये। आवेदन में TEFD के मामले में कौनसे वैगन का उपयोग किया जाना है उसका प्रकार भी लिखा जाना चाहिये। आवेदन में व्यक्त आंकड़े संबंधित टरमिनल के स्टेशन मास्टर या सीजीएस से प्रमाणित होने चाहिये।
4. प्रस्ताव प्राप्त होने पर उसमें प्रस्तुत आकड़ों की सत्यता की जांच के लिये नामित DEC को भेज दिया जायेगा। DEC संबंधित साइडिंग/मालगोदाम पर जाकर पार्टी के द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों की जांच करेगी और अपनी रिपोर्ट मंडल से प्रस्ताव प्राप्त होने के 15 दिनों के अंदर SrDCM को भेज देगी। SrDCM के द्वारा प्रस्ताव को SrDOM के थ्रू DRM को संबंधित टरमिनल के Goods Supervisor को आवश्यक रिकार्ड मेनटेन करने व फ्रेट कंसेशन देने के लिये प्राधिकार पत्र जारी करने के लिये प्रस्तुत किया जायेगा। यदि किसी भी कारण से पार्टी के प्रस्ताव का अनुमोदन नहीं किया जाता है तो उसे रिग्रैट लैटर जारी किया जायेगा।
5. प्रस्ताव के अनुमोदन करने का पत्र या रिग्रैट लैटर की प्रति DEC और DyCAO (TA) को भेजी जायेगी। यदि गंतव्य टरमिनल किसी दूसरे डिवीजन में पड़ता हो तो संबंधित DRM व CCM को भी प्रति भेजी जायेगी।
6. इन स्कीमों के तहत जिन ग्राहकों को लाभ दिया गया हो एसे प्रत्येक ग्राहक के लिये संबंधित टरमिनल के वाणिज्य स्टाफ के द्वारा पिछले दो वर्षों के औसत NTKMs व चालू वर्ष में जितने NTKM अर्न किये गये हैं उसका हिसाब रखा जायेगा।
7. जैसे ही कोई ग्राहक फ्रेट कंसेशन पाने का पात्र हो जाता है संबंधित टरमिनल का वाणिज्य स्टाफ SrDCM व DyCAO (TA) को एक मैसेज भेजेगा व पार्टी

को डिसकाउंट देना प्रारम्भ कर देगा। ऐसा मैसेज प्राप्त होने पर DEC को संबंधित टरमिनल पर पोस्ट जांच करने के लिये भेजा जायेगा।

8. यदि कोई यातायात किसी भी फ्रेट इन्सैंटिव स्कीम के तहत नहीं आता है व जोन/डिवीजन ऐसा महसूस करता है कि फ्रेट कंसेशन प्रदान करने के लिये जस्टिफिकेशन है तो प्रस्ताव को CCM व COM के अनुमोदन से FA&CAO की सम्मति से व GM के व्यक्तिगत अनुमोदन से रेलवे बोर्ड को भेजा जाना चाहिये।

फ्रेट इनसैंटिव स्कीम्स (Freight Incentive Schemes)

इनसैंटिव स्कीम फॉर लोडिंग बैग्ड कंसाइन्मैंट्स इन ओपन एण्ड फ्लैट वैगन

(Incentive Schemes for Loading Bagged Consignments in open and flat wagons)

उद्देश्य : सामान्यतया बोरी वाले प्रेषणों को खुले व फ्लैट वैगनों में लोड करने में अधिक समय लगता है व वैगनों को त्रिपाल से ढकने की भी आवश्यकता होती है। इसके अतिरिक्त कुछ मामलों में इनकी लोडेबिलिटी भी कम हो जाती है। यह स्कीम एसे लदान को सुविधा प्रदान करने के लिये है।

इनसैंटिव : निम्न कंसेशन NTR पर प्रदान किया जायेगा :–

Commodities	**% Discount**
All types of fertilizers (except Rock Phosphate), Bentonite Powder, Cement, China Clay, DOC, Foodgrain, Lead/ Zinc concentrate, Quicklime, Soap stone powder, Soda Ash, Chalk Powder, Calcite Powder, Calcinated Bauxite, Marble chips, Caustic Soda, Hydrated lime	20%
Fly ash, Urea	30%

फ्लोर रेट : सभी कंसेशन देने के पश्चात न्यूनतम प्रभारीय भाड़ा LR-1 क्लास के NTR भाड़े से कम नहीं होना चाहियं।

परमिटेड टरमिनल : सभी

प्रतिबंधित कोमोडिटीज : उपरोक्त को छोड़ कर सभी

लीड रैस्ट्रिकशन : 100 कि.मी.

परमिटेड वैगन : open and Flat wagons

कॉनकरैंट फ्रेट कंसेशन : निम्न स्कीमों के तहत फ्रेट कंसेशन साथ साथ इस स्कीम के तहत दिया जायेगा –

I. 6% concession to and from North East
II. TIELS & Liberalized Siding Rules
III. Incentive Scheme for Traditional Empty Flow Direction

IV. Incentive Scheme for Incremental Traffic

Concurrent concessions will be given one after the other on the discounted NTR.

कार्य विधी :

ग्राहकों को इस स्कीम के तहत कंसेशन पाने के लिये आवेदन करने की जरूरत नहीं है। इस स्कीम के उपबंधों के पूरा होने पर रेलवे अपने आप लागू फ्रेट कंसेशन प्रदान करेगी।

शर्तें :

1. वस्तु स्टेंडर्ड साइज के बोरों में जिनमें अधिकतम 100 कि.ग्रा. तक वजन हो लोड की जानी चाहिये।
2. वैगनों को कवर करने के लिये त्रिपालों की यदि जरूरत हो तो प्रेषक की स्वयं की कीमत पर उपलब्ध कराये जाने चाहिये।
3. प्रेषक को अग्रेषण नोट पर एक अंडरटेकिंग लिख कर देनी पड़ेगी कि वह वैगनों में लदान करने के लिये सहमत है व वह प्रेषण के क्षतिग्रस्त या चोरी होने पर पूरी जवाबदारी वहन करेगा।
4. इस स्कीम के तहत वैगन परिचालन की द्दष्टि से उपलब्ध होने पर ही लदान के लिये सप्लाई किये जायेंगे।

इन्सैंटिव स्कीम फॉर ट्रैडिश्नल एम्पटी फ्लो डयरैक्शन्स

Incentive Scheme for Traditional Empty Flow Directions

उद्देश्य : इस स्कीम का मुख्य उद्देश्य साइडिंग या मालगोदामों से जो वैगन साधरणतया खाली लौटते है उनका इन्टर जोनल या इन्टरा जोनल एम्पटी फ्लो डायरैक्शन्स में लदान करके रौलिंग स्टॉक का अधिकतम उपयोग कर अतिरिक्त राजस्व जनरेट करना है।

ट्रैडिश्नल एम्पटीफ्लो डयरैक्शन्स :

अधिसूचित ट्रैडिश्नल इंटर जोनल एम्पटीफ्लो डयरैक्शन्स परिशिष्ट –I व ट्रैडिश्नल इंटरा जोनल एम्पटीफ्लो डयरैक्शन्स परिशिष्ट –II में बताये गये हैं।

इन्सैंटिव :

अधिसूचित ट्रैडिश्नल एम्पटीफ्लो डयरैक्शन्स में लोड किये जाने वाले यातायात पर NTR पर दिया जाने वाला डिसकाउंट निम्न है :–

दूरी का स्लैब	**सभी टरमिनल पर**
500 कि.मी. तक	कुछ नहीं
500 कि.मी. से अधिक व 600 कि.मी. तक	10 %
600 कि.मी. से अधिक व 700 कि.मी. तक	20 %
700 कि.मी. से अधिक व 900 कि.मी. तक	30 %
900 कि.मी. से अधिक व 1200 कि.मी. तक	35 %
1200 कि.मी. से अधिक	40 %

नोट : उच्चतर स्लैब में दूरी के अनुसार गणना किया गया भाड़ा निम्नतर स्लैब के अधिकतम दूरी के भाड़े से कम नहीं होना चाहिये।

फ्लोर रेटः

सभी कंसेशन देने के पश्चात न्यूनतम प्रभारीय भाड़ा LR-1 क्लास के NTR भाड़े से कम नहीं होना चाहियं।

बैंचमार्क :

I. बैच मार्क पिछले 2 वर्षों के महिने वाइज ऑसत NTKM के बराबर होगा। अर्थात् 01.01.08 – 31.12.08 और 01.01.09 – 31.12.09 की अवधि के लिये उसी टरमिनल से उसी वस्तु के लिये महिने वाइज ऑसत गणना किया जायेगा। उसी प्रकार अगले वर्ष के लिये बैंचमार्क की गणना की जायेगी। बैंचमार्क के लिये 100 कि.मी. से अधिक दूरी के यातायात को ही लिया जायेगा तथापि कंसेशन का लाभ 500 कि.मी. से अधिक दूरी के यातायात पर बैंचमार्क पार होने पर ही दिया जायेगा। एक जैनरिक प्रकार के वैगन स्टॉक से दूसरे प्रकार के वैगन स्टॉक को यातायात डाईवर्ट नहीं हो इसे सुनिश्चित किया जाना चाहिये।

II. जिस रैक के लदान करने पर बैंचमार्क पार होता है उस रैक पर कंसेशन नहीं दिया जायेगा। ग्राहक को अगले रैक से कंसेशन दिया जायेगा।

परमिटेड टरमिनल : सभी

प्रतिबंधित कोमोडिटीज :

पैरा 1.4 में बताई गई सूची के अतिरिक्त निम्न वस्तुएं प्रतिबंधित की गई हैं :–

	वैगन का प्रकार	निजी साईडिंग	माल गोदाम
(अ)	खुले	सभी अयस्क व मिनरल्स	सभी अयस्क व मिनरल्स, नमक
(ब)	कवर्ड	कोई नहीं	कोई नहीं
(स)	फ्लैट	कोई नहीं	कोई नहीं

लीड रैस्ट्रिकशन : 500 किमी. तक

परमिटेड वैगन : कवर्ड, ओपन, फ्लैट वैगन

कॉनकरैंट फ्रेट कंसेशन : निम्न स्कीमों के तहत फ्रेट कंसेशन साथ साथ इस स्कीम के तहत दिया जायेगा –

I. 6% concession to and from North East
II. TIELS & Liberalized Siding Rules

III. Incentive Scheme for loading bagged consignments in Open & Flat wagons
IV. Incentive Scheme for Incremental Traffic

Concurrent concessions will be given one after the other on the discounted NTR.

शर्तें :

1. नया यातायात जो पिछले 2 वर्षों के प्रत्येक वर्ष में लोड नहीं हुआ है वह कंसेशन के लिये नहीं गिना जायेगा।
2. यह स्कीम उन ग्राहकों के लिये जो एक से अधिक टरमिनलों से लदान करते हों प्रत्येक टरमिनल के लिये अलग से व स्वतंत्र रूप से लागू होगी।
3. रियायत मासिक बैंचमार्क के ऊपर इन्क्रीमेंटल NTKM पर RR जारी करते समय प्रदान की जायेगी।
4. डिसकाउंट पाने के लिये ग्राहक के द्वारा आवेदन पिछले वर्ष के 20 नवम्बर तक कर दिया जाना चाहिय (2010 में डिसकाउंट का लाभ लेने के लिये 30 नवम्बर तक)। डिविजन या जोन को इस दिनांक के बाद आवेदन स्वीकार करने का कोई अधिकार नहीं होगा।
5. 2010 वर्ष के लिये (जन. 2010 से दिसं. 2010), ग्राहकों को अपना आवेदन 1 जन. 2008 से 31 दिसं.2008 और 1 जन. 2009 से 30 सितं. 2009 तक के आंकड़ों के साथ करदेना चाहिये। 1 अक्टूबर 09 से 31 दिसं. तक के आकड़े 31 जन. 2010 तक अवश्य रेलवे को दे देने चाहियें व 28 फरवरी 2010 तक DEC के द्वारा आंकड़े सत्यापित कर दिये जायेगें। आवेदनों को मण्डल स्तर पर 30 दिन के अंदर निपटादिया जाना चाहिये, आवश्यक रूप से 20 दिसम्बर तक (2009 वर्ष के मामले में 30 दिसम्बर तक)।
6. 2010 के अंतिम 3 महिनों के लिये (ऑक्टूबर 2010 से दिसम्बर 2010) बैंचमार्क बताते हुए अधिसूचना 15 मार्च तक अवश्य जारी कर दी जानी चाहिये।
7. इस स्कीम के अंतर्गत जारी कंसेशन हमेशा पूरे वर्ष भर के लिये 1 जनवरी से 31 दिसम्बर तक के लिये लागू होगा जो दो फेज में जारी किया जायेगा।
8. यद्यपि, किसी एक माह के NTKM को पिछले दो वर्षों के उसी माह के ऑसत NTKM से तुलना की जायेगी।
9. बाद के वर्षों के लिये उपरोक्त टाइम शिड्यूल का अनुपालन किया जाना चाहिये।
10. इस स्कीम के अंतर्गत बुक हुए यातायात का री – बुकिंग या डाईवर्जन नहीं किया जायेगा। यदि किसी मामले में करना भी पड़े तो पूरी दूरी के लिये बिना कंसेशन के सामान्य दर से भाड़ा चार्ज किया जायेगा।

इनसैंटिव स्कीम फॉर फ्रेट फॉरवार्डर्स
Incentive Scheme for Freight Forwarders

उद्येश्य : इस स्कीम का उद्येश्य माल को एकत्रित करने के लिये सुविधा प्रदान कर रेलवे से बुक होने वाली वस्तुओं की संख्या बढ़ाना है।
इनसैंटिव : इस स्कीम के तहत किसी भी वैगन में लोड किये कार्गो को निम्न दर से चार्ज किया जायेगा :–

	वैगनों की संख्या	वैगनों की संख्या	प्रतिबंधन	फ्रेट रेट
(अ)	जब एक वैगन में एक ही वस्तु लोड की गई हो	कितने भी	कोई नहीं	लोड की गई वस्तु के लिये प्रत्येक वैगन के लिये ट्रेन लोड दर
(ब)	जब एक वैगन में दो वस्तु लोड की गई हो	कितने भी	कोई नहीं	लोड की गई दोनों वस्तुओं में से जिसकी उच्चतर क्लास हो से प्रत्येक वैगन के लिये ट्रेन लोड दर
(स)	जब एक वैगन में दो से अधिक वस्तु लोड की गई हो	10 वैगन से अधिक नहीं	प्रतिबंधित वस्तुएं अनुमत नहीं	कम्पोजिट क्लास दर 120

फ्लोर रेटः
सभी कंसेशन देने के पश्चात न्यूनतम प्रभारीय भाड़ा LR-1 क्लास के NTR भाड़े से कम नहीं होना चाहियं।
परमिटेड टरमिनल्स : गुड्स शैड्स
प्रतिबंधित कोमोडिटीज :
पैरा 1.4 में बताई गई वस्तुओं के अतिरक्ति निम्न वस्तुओं को प्रतिबंधित किया गया है। जब वैगन दो से अधिक वस्तुओं से लदे हों तो निम्न में से कोई वस्तु लदी हुई नही होनी चाहिये।

I. All types of ores and minerals.
II. Cement.
III. Food grains.
IV. Fertilizers.

V. Iron and Steel.

लीड रैस्ट्रिकशन :
न्यूनतम 700 कि.मी.
परमिटेड वैगन :
Covered, BOXN and Flat wagons.
कॉनकरैंट फ्रेट कंसेशन :
निम्न स्कीमों के तहत फ्रेट कंसेशन साथ साथ इस स्कीम के तहत दिया जायेगा –

I. 6% concession to and from North East
II. Incentive Scheme for Traditional Empty Flow Direction
III. Incentive Scheme for Incremental Traffic

Concurrent concessions will be given one after the other on the discounted NTR.
कार्य विधी :
ग्राहकों को इस स्कीम के तहत कंसेशन पाने के लिये आवेदन करने की जरूरत नहीं है। इस स्कीम के उपबंधों के पूरा होने पर रेलवे अपने आप लागू फ्रेट कंसेशन प्रदान करेगी।
शर्तें :

1. यह केवल एसे फ्रेटफॉर्वडरों के प्रति लागू होगी जो उसी रैक में निम्न में से कोई जो इनसैंटिव के पैरेग्राफ में व्यक्त है लदान करते हौं।
   I. (स) के साथ (अ)
   II. (स) के साथ (ब)
   III. (स) के साथ (अ) व (ब)
2. फॉरवार्डिंग टरमिनल पर लोड करने व गंतव्य टरमिनल पर अनलोड करने की जवाबदारी कार्गो एग्रीगेटर की होगी।
3. एक वैगन में एक या एक से अधिक वस्तुएं लादी जा सकती हैं।
4. एक या दो वस्तुओं से कितने ही वैगनों को लोड किया जा सकता है।
5. दो से अधिक वस्तुओं को 10 से अधिक वैगनों में लोड नहीं किया जा सकता है।
6. रैक के प्रत्येक वैगन का भाड़ा उपरोक्त सारणी में व्यक्त क्लास से उस वैगन के लिये अधिसूचित परमिसिबिल कैरिंग कैपिसिटी का चार्ज किया जायेगा।
7. ऐसी सेवाएं ओनर्स रिस्क पर भाड़े का पूर्व भुगतान के आधार पर संचालित की जायेंगी। 'Self' के लिये 'Said to Contain' RR जारी की जायेगी।
8. विलम्ब शुल्क व फ्री समय के सहित विद्यमान सभी नियम व विनियम लागु होंगे।
9. वस्तु के विवरण की गलत घोषणा करने या स्कीम के अंतर्गत अन्य कोई लाभ लेने के लिये मिथ्या घोषणा करने के मामले में रैक के उन्ही मल्टी कोमोडिटी वैगनों को 200 क्लास से चार्ज किया जायेगा जिनकी मिथ्या घोषणा पाई जाती है। जिन वैगनों मे एक या दो वस्तुएं लदी हुई हैं उन मामलों में मिथ्या घोषणा का सामान्य नियम लागू होगा (Corrigendum No. 1 to RC 62).

10. ग्राहकों को भाड़ा दर के ऊपर सभी लागू चार्ज जैसे बिजी सीजन चार्ज, डैवलपमेंट चार्ज, टरमिनल चार्ज दैने होंगे।
11. परिचालन की सुगमता होने पर ही इस स्कीम के अंतर्गत वैगनों को सप्लाई किया जायेगा।
12. फ्रेटफॉरवार्डर के द्वारा प्रेषक, प्रषिती के नाम के साथ लगभग वस्तुओं का वैगन वाईज ब्रेक अप बताते हुए बुकिंग व गंतव्य स्टेशनों के नाम के साथ ईन्डैंट लगाना होगा। यद्यपि, लदान करने के समय प्रेषक, प्रषिती के नाम के साथ वस्तुओं का वैगन वाईज ब्रेक अप बताते हुए बुकिंग व गंतव्य स्टेशनों के नाम की अंतिम स्थिती के लिये फ्रेटफॉरवार्डर के द्वारा एक मॉडिफाइड अग्रेषण नोट जमा किया जाकता है।
13. आधिसूचित एम्पटी फ्लो डायरैक्शन के मामले में स्टैंडर्ड रैक साइज से कम वैगनों के लिये भी इन्डेंट लगाया जा सकता है। कवर्ड और फ्लैट वैगनों के मामले में न्यूनतम 20 वैगन व BOX वैगनो के मामले में न्यूनतम 30 वैगनों के लिये इन्डैंट लगाना होगा।
14. रैक साइज से कम वैगनों के इन्डैंट के विरूद्ध भी फुल रैक सप्लाई किया जायेगा। लदान पूरा होने के पश्चात खाली व भरी वैगनों को एक साथ वहन किया जायेगा। इस कोटि के यातायात के लिये ब्लौक रैक को विभाजित नहीं किया जायेगा।

इनसैंटिव स्कीम फॉर इनक्रीमेंटल ट्रैफिक
(Incentive Scheme for Incremental Traffic)

उद्देश्य :

इस स्कीम का उद्येश्य अतिरिक्त यातायात जनरेट करना है।

इनसैंटिव :

फ्रेट रेट (NTR) में डिसकाउंट इनक्रीमेंटल NTKMs में RR जारी करते समय दे दिया जायेगा। फ्रेट रेट मे प्रतिशत डिसकाउंट निम्न प्रकार दिया जायेगा।

	इनक्रीमेंटल NTKMs के स्लैब	लगू फ्रेट चार्ज पर प्रतिशत डिसकाउंट
(अ)	10% तक NTKMs	कुछ नहीं
(ब)	10% से अधिक 20% तक	10%, (10%इनक्रीमेंटल NTKMs के उपर)
(स)	20% से अधिक 30% तक	(ब) + 20%, (20%इनक्रीमेंटल NTKMs के उपर)
(द)	30% से अधिक	(ब) + (स) + 30%, (30 % इनक्रीमेंटल NTKMs के उपर)

फ्लोर रेटः

सभी कंसेशन देने के पश्चात न्यूनतम प्रभारीय भाड़ा LR-1 क्लास के NTR भाड़े से कम नहीं होना चाहियं।

बैंचमार्क :

बैच मार्क पिछले 2 वर्षों के औसत NTKMs के बराबर होगा। डिसकाउंट प्राप्त करने के लिये बैंच मार्क औसत NTKMs से 10 % अधिक होगा।

जिस रैक के लदान करन से बेंचमार्क पार होता है उस रैक को केसेशन के लिये नही गिना जायेगा। ग्राहक को अगले रैक से कंसेशन देना प्रारम्भ किया जायेगा।

उदाहरण :

एक ग्राहक का पिछले दो वर्षों का औसत NTKMs 1000 है। इस मामले में उसका बैंचमार्क NTKMs 1100 होगा। माना आठवे रैक का लदान पूरा होने तक उसके एकत्रित NTKMs 1010 होगये हैं। नंवे रैक के भरने पर 100 NTKMs अर्न करता है इस प्रकार उसके एकत्रित NTKMs 1110 होजाते हैं। उसको इस रैक पर कोई रिबेट नहीं मिलेगी किंतु उसको दसवें रेक से कंसेशन देना प्रारम्भ कर दिया जायेगा।

परमिटेड टरमिनल : सभी

प्रतिबंधित कोमोडिटीज :

पैरा 1.4 में बताई गई सूची की वस्तुएं

लीड रैस्ट्रिकशन :

न्यूनतम 100 कि.मी.

परमिटेड वैगन :

सभी प्रकार के वैगन

सीजनल रैस्ट्रिकशन : स्कीम एक बार में पूरे एक वर्ष (1 जनवरी से 31 दिसम्बर) के लिये लागू होगी।

कॉनकरैंट फ्रेट कंसेशन : निम्न स्कीमों के तहत फ्रेट कंसेशन साथ साथ इस स्कीम के तहत दिया जायेगा –

I. 6% concession to and from North East
II. TIELS & Liberalized Siding Rules
III. Incentive Scheme for loading bagged consignments in Open & Flat wagons
IV. Incentive Scheme for Traditional Empty Flow Direction
V. Incentive Scheme for Freight Forwarders

Concurrent concessions will be given one after the other on the discounted NTR.

शर्तें :

1. नये ट्रैफिक के मामले में कोई कंसेशन नहीं दिया जायेगा।

2. यह स्कीम एक से अधिक टरमिनलों से लदान करने वाले ग्राहकों के मामले में प्रत्येक टरमिनल के लिये अलग व स्वतंत्र रूप से लागू होगी
3. यदि कोई ग्राहक एक टरमिनल पर एक से अधिक वस्तुओं का लदान कर रहा है (उदाहरण के लिये सीमेंट व क्लिंकर) तो इस स्कीम के अंतर्गत पात्रता निर्धारित करने के लिये विभिन्न वस्तुओं के संयुक्त NTKM को गिना जायेगा।
4. एक टरमिनल से NTKM कितने ही गंतव्य स्टेशनों के लिये इस स्कीम के अंतर्गत पात्र होंगे।
5. वार्षिक बैंचमार्क के ऊपर इन्क्रीमेंटल ट्रैफिक पर RR जारी करते समय कंसेशन अपने आप ही दे दिया जायेगा। तथापि, यदि इन्क्रीमेंटल NTKM अधिसूचना (पेरा 8 के तहत)जारी करने के पूर्व ही लोड कर दिये गये हैं तो फ्रेट रिबेट दे दी जायेगी।
6. वर्ष 2010 के लिये, डिसकाउंट का लाभ लेने के लिये आवेदन ग्राहकों के द्वारा 31 जनवरी 2010 तक जमा करा दिये जाने चाहिये। मंडल/जोनों को इस तिथी के बाद आवेदन स्वीकार करने के लिये कोई अधिकार नहीं होगा।
7. वर्ष 2010 के लिये, ग्राहकों को 1 जन. 2008 से 31 दिस. 2008 व 1 जन. 2009 से 31 दिस. 2009 की अवधि के लिये आंकड़े देने होंगे।
8. ग्राहकों से प्राप्त आवेदनों पर मंडल स्तर पर 45 दिनों के अंदर अंतिम निर्णय ले लिया जाना चाहिये, जिसकी अंतिम तिथी 15 मार्च 2010 तक हो। बेंचमार्क को बताते हुए अधिसूचना 15 मार्च 2010 तक जारी कर दी जानी चाहिये।
9. इस स्कीम के अंतर्गत प्रदान किया गया कंसेशन पूरे वर्ष के लिये 1 जनवरी 2010 से 31 दिसम्बर 2010 तक के लिये होगा।
10. बाद के वर्षों के लिये इसी टाइम शिड्ल का अनुसरण किया जायेगा।

ट्रांसपोर्टेशन प्रॉडक्ट्स (Transportation Products)

रेलवे मुख्य रूप से ब्लौक रैक के रूप में सेवाएं प्रदान करती है। इसके अतिरिक्त प्रेषण के परिमाण के आधार पर विभिन्न दरों पर निम्न परिवहन सेवाओं के लिये भी विकल्प प्रदान करती है। यातायात जो निम्न ट्रांसपोर्टेशन प्रॉडक्टों के अंतर्गत नहीं आता हो उसे वैगन लोड दर से चार्ज किया जायेगा।

सभी ट्रांसपोर्टेशन प्रॉडक्ट समय समय पर लागू परिचालन प्रतिबंधनों के अधीन उपलब्ध होंगे।

1. ब्लॉक रैक
2. मिनी रैक
3. टू पॉइन्ट रैक
4. मल्टी पॉइन्ट रैक

5. टू एण्ड मल्टी पॉइन्ट रैक (कवर्ड वैगनों के अलावा)
6. रैक फ्रॉम टू औरिजनेटिंग टरमिनल्स
7. रैक फ्रॉम टू औरिजनेटिंग टरमिनल्स (कवर्ड वैगनों के अलावा)

1. ब्लौक रैक (Block Rake)

सिंगल पॉइन्ट ब्लॉक रैक रेलवे बोर्ड के द्वारा अधिसूचित वैगनों के कम्पोजीशन के अनुसार निम्न शर्तों के अध्यधीन ट्रेन लोड दर पर बुक किया जा सकता है।

1) बुकिंग व गंतव्य दोनों टरमिनल्स फुल रैक टरमिनल या हाफ रैक टरमिनल के लिये अधिसूचित होने चाहिये।
2) ब्लॉक रैक के स्टैंडर्ड साईज के लिये निर्धारित वैगनों की संख्या के लिये इन्डैट लगाया जाना चाहिये जो परिशिष्ट–III में बताई गई है। अन्य प्रकार के वैगनों के मामले में जो इस परिशिष्ट में नहीं बताये गये हैं कम से कम 1400 टन का भार प्रदत्त करने पर पार्टी को ट्रेन लोड रेट का लाभ दिया जायेगा।
3) यदि रेलवे के द्वारा सप्लाई किये गये फिट वैगनों की संख्या परिशिष्ट–III में बताई गई रैंज में है तो पार्टी को ट्रेन लोड का लाभ लेने के लिये सभी वैगनों का लदान करना होगा।
4) यदि अप्रत्याशित परिस्थितियों में परिचालन या किसी अन्य बाधा के कारण जैसे दुर्घटना या मार्ग अवरूद्ध होने आदि में ब्लॉक रैक के लिये निर्धारित न्यूनतम संख्या के बराबर भी ट्रेन लोड के इन्डेंट के विरूद्ध रेलवे के द्वारा वैगन सप्लाई नहीं कराये जाते हैं तो जितने वैगन सप्लाई किये जाते हैं वे सभी लोड करने पर पार्टी को ट्रेन लोड का लाभ दिया जायेगा किंतु यार्ड मास्टर या स्टेशन मास्टर को अधिकारी से जो कम से कम राजपत्रित हो इसके लिये लिखित में आदेश प्राप्त करने होंगे।
5) यदि परिचालन बाध्यताओं जैसे ग्रेडियेंट, हॉलिंग कैपेसिटी आदि के कारण किसी विशेष खण्ड पर रैक के स्टैंडर्ड साईज के न्यूनतम से भी कम वैगन वहन किये जाते हों तो परिशिष्ट–III के नीचे नोट में बताई गई स्टैंडर्ड रैक साइज की शर्त लागू होगी।
6) यदि चढ़ाई या अन्य परिचालन संबंधी कारणों से परिवहन के दौरान रैक को रास्ते में विभक्त करना पड़ता है तो भी पार्टी को ट्रेन लोड रेट का लाभ दिया जायेगा यदि ऑरिजनेटिंग पॉईन्ट पर ट्रेन लोड रेट का लाभ लेने की अन्य सभी शर्तों का अनुपालन कर दिया जाता है।
7) एक ही स्टेशन से सेवित होने वाली एक से अधिक साईडिंगों या आंशिक वैगन साईडिंग से व आंशिक वैगन इस साईडिंग के सेवित स्टेशन से लोड किये जाते हैं व सेवित स्टेशन पर वैगनों को क्लब करने पर यदि स्टैंडर्ड साईज रैक की

शर्त पूरी हो जाती हो और सिंगल डैस्टीनेशन के लिये रैक बुक किया जाता हो तो ऐसे ब्लॉक रैक के लिये ट्रेन लोड दर का लाभ दिया जायेगा।

8) एक स्टेशन से बुक होकर दो स्टेशनों पर टरमिनेट होने वाले ब्लॉक रैक पर भी ट्रेन लोड रेट का लाभ दिया जायेगा यदि दोनों पॉइन्ट में से एक सेवित स्टेशन व एक इसके द्वारा सेवित साईडिंग हो या दोनों साईडिंगें एक स्टेशन से सेवित हों या दोनों साईडिंगें एक सेवित स्टेशन से सेवित स्वतंत्र बुकिंग पॉइन्ट हौं।
9) यातायात एक ही स्टेशन से सवित होने वाली साईडिंगों को बुक होने वाले या साईडिंग व इसके सेवित स्टेशन के लिये बुक होने वाले ब्लॉक रैक पर भी ट्रेन लोड रेट का लाभ दिया जायेगा ।
10) यदि एक से अधिक वस्तूएं रैक में लोड की जाती हैं तब भी ट्रेन लोड रेट का लाभ दिया जायेगा यदि ब्लॉक रैक के लिये निर्धारित वैगनों की संख्या की शर्त को पूरा कर दिया जाता है पर ऐसे मल्टी कोमोडिटी रैक में एक वैगन में एक ही वस्तु का लदान किया जाना चाहिये।
11) बीसीएक्स व बीसीएन वैगन सप्लाई करने की द्रष्टि से इन्टरचेंजेबल माने जायेंगे व ट्रेन लोड शर्त उसी प्रकार के वैगन की लागु होगी जिस प्रकार के वैगन सप्लाई किये जाते हैं।
12) यह प्रॉडक्ट सभी प्रकार के वैगनों व सभी सिस्टम (बीजी/एमजी) पर लागू होगा यदि उपरोक्त सभी शर्तों का अनुपालन कर दिया जाता है।
13) ग्राहक को अन्य सभी सम्बंधित चार्ज जैसे बिजी सीजन चार्ज, कजैशन चार्ज, डैवलपमेंट चार्ज, टरमिलन चार्ज आदि देने होंगे।

2. मिनी रैक (Mini Rake)

निम्न शर्तों के अध्यधीन ट्रेन लोड दर पर मिनी रैक बुक किया जा सकता है।

1) न्यूनतम 20 वैगन होने चाहिये।
2) मिनी रैक किसी भी अधिसूचित फुल या हाफ रैक टरमिनल से या के लिये लोड किया जा सकता है।
3) मिनी रैक के लदान या उतराई के लिये 5 घंटे फ्री समय दिया जायेगा।
4) मिनी रैक केवल 400 किमी. की दूरी तक के लिये ही लोड किया जा सकता है।
5) मिनी रैक के लिये केवल कवर्ड वैगनों में ही लदान किया जा सकता है।
6) कोल, अयस्क और आरएमएसपी का लदान मिनी रैक में नहीं किया जा सकता है।
7) अक्टूबर से जून बेस फ्रेट रेट पर 5 % सप्लीमेंट्री सर चार्ज लिया जायेगा।

3. टू पॉइन्ट रैक (Two Point Rake)

निम्न शर्तों के अध्यधीन ट्रेन लोड दर पर टू पॉइन्ट रैक बुक किया जा सकता है।

1) केवल कवर्ड वैगनों के लिये ही यह प्रॉडक्ट उपलब्ध होगा।
2) ऑरिजनेटिंग टरमिनल अधिसूचित फुल या हाफ रैक टरमिनल होना चाहिये।
3) दोनों गन्तव्य टरमिनल अधिसूचित होने चाहिये जिनकी सूची परिशिष्ट –IV में बताई गई है।
4) प्रत्येक गंतव्य टरमिनल के लिये न्यूनतम 10 वैगनों का लदान किया जाना चाहिये।
5) कुल इन्डेंट किये व लोड किये वैगनों की संख्या रेलवे बोर्ड के द्वारा विभिन्न प्रकार के वैगनों के ब्लॉक रैक के लिये अधिसूचित संख्या के अनुसार होनी चाहिये।
6) अक्टूबर से जून बेस फ्रेट रेट पर 5 % सप्लीमेंट्री सर चार्ज लिया जायेगा।

4. मल्टी पॉइन्ट रैक (Multi Point Rake)

निम्न शर्तों के अध्यधीन ट्रेन लोड दर पर मल्टी पॉइन्ट रैक बुक किया जा सकता है।

1) केवल कवर्ड वैगनों के लिये रेलवे बोर्ड द्वारा समय समय पर अधिसूचित विशेष कम्बिनेशन के लिये ही यह प्रॉडक्ट उपलब्ध होगा।
2) ऑरिजनेटिंग टरमिनल अधिसूचित फुल या हाफ रैक टरमिनल होना चाहिये।
3) मल्टी पॉइन्ट गन्तव्य टरमिनलों के कम्बिनेशन की सूची परिशिष्ट –V में बताइ गई है।
4) प्रत्येक गंतव्य टरमिनल के लिये न्यूनतम 10 वैगनों का लदान किया जाना चाहिये।
5) कुल इन्डेंट किये व लोड किये वैगनों की संख्या रेलवे बोर्ड के द्वारा विभिन्न प्रकार के वैगनों के ब्लॉक रैक के लिये अधिसूचित संख्या के अनुसार होनी चाहिये।
6) अक्टूबर से जून बेस फ्रेट रेट पर 20 % सप्लीमेंट्री सर चार्ज लिया जायेगा।

5. टू एन्ड मल्टी पॉइन्ट रैक (कवर्ड वैगनों को छोड़ कर) Two and Multi Point Rake (Other than covered wagons)

निम्न शर्तों के अध्यधीन ट्रेन लोड दर पर टू एन्ड मल्टी पॉइन्ट रैक (कवर्ड वैगनों के अलावा) बुक किया जा सकता है।

1) ऑरिजनेटिंग टरमिनल अधिसूचित फुल या हाफ रैक टरमिनल होना चाहिये।
2) प्रत्येक गन्तव्य टरमिनल अधिसूचित फुल या हाफ रैक टरमिनल होने चाहिये।

3) अधिसूचित टू पॉइन्ट या मल्टी पॉइन्ट कम्बिनेशन (कवर्ड वैगनों के अलावा) परिशिष्ट–VI में बताये गये हैं।
4) प्रत्येक गंतव्य टरमिनल के लिये न्यूनतम 10 वैगनों का लदान किया जाना चाहिये।
5) कुल इन्डेंट किये व लोड किये वैगनों की संख्या रेलवे बोर्ड के द्वारा विभिन्न प्रकार के वैगनों के ब्लॉक रैक के लिये अधिसूचित संख्या के अनुसार होनी चाहिये।
6) अक्टूबर से जून बेस फ्रेट रेट पर टू पॉइन्ट रैक पर 5 % व मल्टी पॉइन्ट रैक पर 20 % सप्लीमेंट्री सर चार्ज लिया जायेगा।

6. रैक फ्रॉम टू ऑरिजनेटिंग टरमिनल्स (Rake from two originating terminals)

निम्न शर्तों के अध्यधीन ट्रेन लोड दर पर दो ऑरिजनेटिंग टरमिनलों से रैक बुक किया जा सकता है।

1) केवल कवर्ड वैगनों के लिये ही यह प्रॉडक्ट उपलब्ध होगा।
2) टू पॉइन्ट कम्बिनेशन जहां से लदान किया जा सकता है संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के द्वारा अधिसूचित किये जायेंगे।
3) यदि दो टरमिनल विभिन्न रेलों पर स्थित हों तो अधिसूचना जारी करने वाली रेलवे संबंधित रेलवे से लिखित में पूर्व सम्मति प्राप्त करेगी।
4) प्रत्येक ऑरिजनेटिंग टरमिनल अधिसूचित फुल या हाफ रैक टरमिनल होना चाहिये।
5) गन्तव्य टरमिनल अधिसूचित फुल या हाफ रैक टरमिनल होने चाहिये।
6) दो टरमिनलों से रैक का लदान तब ही किया जा सकता हे जब दोनों टरमिनल एक दूसरे से 200 किमी. से कम दूरी पर हों।
7) प्रत्येक ऑरिजनेटिंग टरमिनल से न्यूनतम 10 वैगनों का लदान किया जाना चाहिये।
8) कुल इन्डेंट किये व लोड किये वैगनों की संख्या रेलवे बोर्ड के द्वारा विभिन्न प्रकार के वैगनों के ब्लॉक रैक के लिये अधिसूचित संख्या के अनुसार होनी चाहिये।
9) एक पॉइन्ट पर लदान प्रारम्भ करने के पश्चात ग्राहक दूसरे पॉइन्ट पर इन्डेंट रद्द नहीं कर सकता है। यदि करता है तो पूरे रैक का भाड़ा लिया जायेगा चाहे एक पार्ट का ही लदान किया हो।
10) अक्टूबर से जून बेस फ्रेट रेट पर 5 % सप्लीमेंट्री सर चार्ज लिया जायेगा।

7. रैक फ्रॉम टू ऑरिजनेटिंग टरमिनल्स (कवर्ड वैगनों को छोड़ कर)
Rake from two originating terminals (other than covered wagons)

निम्न शर्तों के अध्यधीन ट्रेन लोड दर पर दो ऑरिजनेटिंग टरमिनलों (कवर्ड वैगनों के अलावा) से रैक बुक किया जा सकता है।

1) अधिसूचित टू पॉइन्ट कम्बिनेशन जहां से लदान किया जा सकता है परिशिष्ट VII में बताये गये हैं।
2) प्रत्येक ऑरिजनेटिंग टरमिनल अधिसूचित फुल या हाफ रैक टरमिनल होना चाहिये।
3) गन्तव्य टरमिनल अधिसूचित फुल या हाफ रैक टरमिनल होना चाहिये।
4) प्रत्येक ऑरिजनेटिंग टरमिनल से न्यूनतम 10 वैगनों का लदान किया जाना चाहिये।
5) कुल इन्डेंट किये व लोड किये वैगनों की संख्या रेलवे बोर्ड के द्वारा विभिन्न प्रकार के वैगनों के ब्लॉक रैक के लिये अधिसूचित संख्या के अनुसार होनी चाहिये।
6) एक पॉइन्ट पर लदान प्रारम्भ करने के पश्चात ग्राहक दूसरे पॉइन्ट पर इन्डेंट रद्द नहीं कर सकता है। यदि करता है तो पूरे रैक का भाड़ा लिया जायेगा चाहे एक पार्ट का ही लदान किया हो।
7) अक्टूबर से जून बेस फ्रेट रेट पर 5 % सप्लीमेंट्री सर चार्ज लिया जायेगा।

इनसैंटिव स्कीम
Incentive Schemes
(RC 25 of 2008, TCR/1078/2006/15 of 13.06.2008)

1. इनसैंटिव स्कीम फॉर इनक्रीमेंटल ट्रैफिक
2. लौंग टर्म स्पेशल इनसैंटिव स्कीम
3. इनसैंटिव स्कीम फॉर ट्रैडीशनल एम्पटी फ्लो डायरक्शनस (प्राइवेट साइडिंग)
4. इनसैंटिव स्कीम फॉर ट्रैडीशनल एम्पटी फ्लो डायरक्शनस (गुड्स शैड)
5. इनसैंटिव स्कीम फॉर फ्रेट फॉरवार्डरस्
6. इनसैंटिव स्कीम फॉर फ्रेट फॉरवार्डरस् इन टी ई एफ डी
7. इनसैंटिव स्कीम फॉर टू लैग ट्रैफिक
8. इनसैंटिव स्कीम फॉर लोडिंग बैग्ड कंसाइनमेंटस् इन BOXN वैगन
9. इनसैंटिव स्कीम फॉर लम्प सम स्पेशल रेटस् एन्ड सर्विस लेवल एग्रीमेंटस्
10. इनसैंटिव स्कीम फॉर ट्रफिक ऑन एम जी एन्ड एन जी सिस्टमस

परिभाषाएं :

1. **ब्लॉक रैक :** एक ही गंतव्य स्टेशन के लिये वैगन ले जाने वाली गाड़ी।
2. **बिजी सीजन** : 1 अक्टूबर से 30 जून तक
3. **लीन सीजन :** 1 जुलाई से 30 सितम्बर तक
4. **सी.एफ.सी :** कौन्करेंट फ्रेट कंसेशन अर्थात साथ में अन्य स्कीमों के तहत दी जाने वाली रियायतें।
5. **बैंच मार्क :** किसी विशेष पार्टी का पिछले वर्ष उसी अवधि का यातायात/आमदनी चालू वर्ष के लिये उसका बैंच मार्क कहलायेगा।
6. **वृद्धित यातायात** : बैंच मार्क के ऊपर का यातायात।
7. **DEC : डिवीजनल एम्पावर्ड कमैटी –** इस समिति मे GM के द्वारा नामित एक SrCMI व TIA होगा । यह मण्डल स्तर पर ग्राहक के द्वारा प्रस्तुत लदान व आमदनी के आंकड़ों की 7 दिन में जांच कर वैट करेगी व प्रस्ताव को उचित अधिकारी के पास आगे की कार्यवाही हेतु प्रेषित करेगी।
8. **FR : प-लोर रेट :** न्यूनतम प्रभारीय दर

---

01. इनसैंटिव स्कीम फॉर इनक्रीमेंटल ट्रैफिक
Incentive Scheme for Incremental Traffic

- इस स्कीम का उद्देश्य लीन सीजन में अतिरिक्त यातायात बढ़ाना है।
- वृद्धित यातायात / डिसकाउंट / नया / FR

वृद्धित यातायात	डिसकाउंट	नया	FR
5 करोड़ तक	10 %	5 %	100 class
5 करोड़ से अधिक	15 %	7.5 %	100 class

- COAL, COKE, Iron Ore, Traffic loaded in ports, Commodities in class below 120, Continer Traffic को छोड़ कर
- CFC - TIELS, WIS, RC 80/07, RC O7/08

---

2. लौंग टर्म स्पेशल इनसैंटिव स्कीम
Long Term Special Incentive Scheme

यातायात रेल से डाइवर्ट होने से बचाने व रेल पर इसे बनाये रखने के लिये यह स्कीम लागू की गयी है।

- NTR पर डिसकाउंट / रिबेट

12 माह में	बिजी	लीन	FR
50 करोड़ या अधिक	10 %	20 %	100
50 करोड़ से कम	5 %	10 %	100
नया यातायात	5 %	10 %:	100

- COAL, COKE, Iron Ore, Traffic loaded in ports, Continer Traffic को छोड़ कर
- CFC - LWIS/ WIS, RC 80/07, RC O7/08
- इस स्कीम के तहत न्यूनतम 1 वर्ष व अधिकतम 3 वर्ष तक के लिये रियायत दी जा सकती है।
- जहां एक वर्ष से अधिक समय के लिये रियायत प्रदान की जाती है वहां स्कीम प्रत्येक वर्ष के लिये अलग संचालित की जायेगी व फ्रेट आमदनी के लिये जो कमिटमेंट किया जाये वह पिछले वर्ष की आमदनी के बराबर या अधिक होना चाहिये।
- सभी वस्तुओं की केवल बाहरी यातायात की नैट फ्रेट आमदनी को ही गिना जायेगा
- यदि रियायत फाइनल करने के पश्चात टैरिफ रेट घटती है तो अर्निंग टारगैट वही रहेगा व रेट बढ़ती है तो अर्निंग टारगैट की गणना निम्न प्रकार से की जायेगी–

$$\frac{\text{Original Freight Earning target X Revised Tariff Rate}}{\text{Original Tariff Rate}}$$

- रिबेट के मामले में 12 माह बाद रिफंड प्रदान किया जायेगा।
- आवेदन DRM को किया जायेगा।
- DEC के द्वारा आवेदन की जांच करने के पश्चात इसे CCM को अग्रेषित कर दिया जायेगा। CCM, COM के साथ प्रस्ताव की जांच कर FA&CAO के पास वैट होने के लिये भेजेंगे । उनसे वैट होने के पश्चात GM को प्रस्ताव अनुमोदन के लिये भेजा जायेगा।
- प्रस्ताव 2 माह में फाईनल हो जाना चाहिये।
- लिमिट के बाहर प्रस्ताव रेलवे बोर्ड को प्रेषित किया जायेगा।

3. इनसैंटिव स्कीम फॉर ट्रैडीशनल एम्पटी फ्लो डायरक्शनस (प्राइवेट साइडिंग) Incentive Scheme for Traditional Empty Flow Directions (Pvt.Siding)

- TEFD में लदान कर रौलिंग स्टॉक का अधिकतम उपयोग कर प्राईवेट साइडिंग से अतिरित्त यातायात जनरेट करना है।
- TEFD Annexure – I में बताये गये हैं।
- वृद्धित यातायात पर NTR पर 40 % डिसकाउंट दिया जायेगा।
- FR - LR-2

- Bench Mark 2005-2006 in same type of wagon
- Restricted Commodities
- In all types of wagons –
  Coal, CONTAINER Tfc, Traffic loaded at ports
  In open wagons –
  All Ores & Minerals I/C Iron Ore
  In covered wagons –
  Iron Ore for other than domestic consumption
  Minm 700 kms
  CFC - TIELS, WIS, Concessions for bagged consignments in BOXN, RC 80/07, RC O7/08
- Div पर प्रस्ताव 15 दिनों में ६ क्षेत्रीय रेलवे पर प्रस्ताव 30 दिनो में फाईनल हो जाना चाहिये।
- री बुकिंग/डाईवर्जन नहीं किया जायेगा
- CCM + COM की सिफारिश से व FA&CAO की सम्मति से GM को निम्न शक्ति होगी –
  - 40% से 50% तक रियायत दी जाकेगी।
  - विशिष्ट मामलों में IRON ORE को छोड़ कर Ores & Minerals पर रियायत देना
  - 700 kms से कम दूरी के यातायात पर रियायत देना
  - T T Directorate से परामर्श कर Intra zonal TEFD में रियायत देना
  - Less than T/L पर रियायत देना
  - रियायत देने से मना करना या 40 % से कम रियायत देना

---

4. इनसैंटिव स्कीम फॉर ट्रैडीशनल एम्पटी फ्लो डायरैक्शनस (गुड्स शैड)
Incentive Scheme for Traditional Empty Flow Directions (Goods Shed)

- TEFD में लदान कर रौलिंग स्टॉक का अधिकतम उपयोग कर रेलवे के माल गोदाम/साइडिंग से अतिरित्त यातायात जनरेट करना है।
- TEFD Annexure – I में बताये गये हैं।
- पूरे यातायात पर NTR पर 30 % डिसकाउंट दिया जायेगा।
- FR LR-2
- न्यूनतम 700 किमी. की दूरी होनी चाहिये।
- CFC - TIELS, WIS, Concessions for bagged consignments in BOXN, RC 80/07, RC O7/08
- Restricted Commodities

In all types of wagons –

Coal, Iron Ore, CONTAINER Tfc, Traffic loaded at ports

In open wagons –

Ores & Minerals other than Iron Ore, Clinkers, Salt, Cement

In covered wagons –

Cement, Fertilizers, Food Grains,
De-oiled cakes

- प्रस्ताव Div पर 15 days / zonal railways पर 30 days में फाईनल हो जाना चाहिये।
- री बुकिंग / डाईवर्जन नहीं किया जायेगा
- CCM + COM की सिफारिश से व FA&CAO की सम्मति से GM को निम्न शक्ति होगी –
  - 30% → 40% तक रियायत दी जा सकती है।
  - विशिष्ट मामलों में Food Grains & De-oiled cake पर रियायत प्रदान की जा सकती है।
  - 700 kms से कम दूरी के यातायात पर भी रियायत दी जा सकती है।
  - T T Directorate से परामर्श कर Intra zonal TEFD में रियायत दी जा सकती है।
  - Less than T/L पर भी रियायत दी जा सकती है।
  - रियायत देने से मना किया जाकता है या 30 % से कम रियायत दी जासकती है।

---

5. इनसैंटिव स्कीम फॉर फ्रेट फॉरवार्डरस्
Incentive Scheme for Freight Forwarders

- Cargo Aggregation को सुविधा देकर रेलवे पर कोमोडिटी बास्केट बढ़ाना है।
- इनसैन्टिव –

कम्पोजिट क्लास रेट

- संगल कोमोडिटी से लदे वैगनों की संख्या

	10 या कम	11 से 15	16से 20	20 से अधिक
लीन	100	110	120	200
बिजी	130	140	150	200

- Sr.DCM & Sr.DOM के द्वारा अनुमोदित माल गोदाम व साईडिंगों से ही यह स्कीम लागू होगी।
- COAL, COKE, Iron Ore, Traffic loaded in ports, Continer Traffic को छोड़ कर

- Minm 700 kms की दूरी होनी चाहिये।
- कवर्ड व BOXN वैगनों में ही स्कीम लागू होगी।
- Sr.DCM को दिनों व टरमिनलों जिनके बीच सेवा दी जानी हो बताते हुए आवेदन किया जाना चाहिये
- Sr.DCM Sr.DOM से परामर्श कर समझौते के अनुसार निर्धारित दिनों पर वैगनों को सप्लाई करने का आश्वासन देते हुए अनुमति प्रदान करेंगे।
- अनुमति पत्र के साथ निर्धारित टरमिनल पर ब्लॉक रैक के लिये इन्डैंट लगाया जायेगा।
- लदान /उतराई – कार्गो एग्रीगेटर के द्वारा की जायेगी।
- एक वैगन में एक या एक से अधिक कोमोडिटी लोड की जा सकती है।
- अधिकतम 10 वैगनों में एक से अधिक कोमोडिटी लोड की जा सकती है।
- अधिकतम 20 वैगनों में एक कोमोडिटी लोड की जा सकती है।
- प्रत्येक वैगन के लिये कम्पोजिट क्लास दर से भाड़ा लिया जायेगा।
- भाड़े का पूर्व भुगतान अनिवार्य है व OR पर Self के लिये S/C RR जारी की जायेगी।
- Stacking/Removal 24 hrs/24 hrs फ्री दिये जायेंगे।
- Incorrect declaration के मामले में सभी वैगनों को 200 क्लास से चार्ज किया जायेगा।
- Composite Rate पर बिजी सीजन स.चा., टरमिनल स.चा., डैवलपमेंट स.चा. आदि सभी लगेंगे
- परिचालन की सुविधानुसार वैगनों को सप्लाई किया जायेगा।

6. इनसैंटिव स्कीम फॉर फ्रेट फॉरवार्डरस् इन टी ई एफ डी
Incentive Scheme for Freight Forwarders in TEFD

- Cargo Aggregation को सुविधा देकर रेलवे पर कोमोडिटी बास्केट बढ़ाना व वैगनों की एम्पटी रनिंग को कम करना है।
- TEFD Annexure – I में बताये गये हैं।
- Incentive -

	COVERED	BOXN
कम्पोजिट क्लास रेट	100	LR-1

- Sr.DCM & Sr.DOM के द्वारा अनुमोदित माल गोदाम व साईडिंगों से
- COAL, COKE, Cement, Fertilizers, Ores & Minerals, Traffic loaded at ports को छोड़ कर
- Minm 700 kms की दूरी होनी चाहिये।

- कवर्ड व BOXN वैगनों में ही यह स्कीम लागू होगी।
- Sr.DCM को दिनों व टरमिनलों जिनके बीच सेवा दी जानी हो बताते हुए आवेदन किया जाना चाहिये।
- Sr.DCM Sr.DOM से परामर्श कर समझौते के अनुसार निर्धारित दिनों पर वैगनों को सप्लाई करने का आश्वासन देते हुए अनुमति प्रदान करेंगे।
- अनुमति पत्र के साथ निर्धारित टरमिनल पर कवर्ड वैगनो के मामले में न्यूनतम 20 वैगनों के लिये व BOXN वैगनों के मामले में न्यूनतम 30 वैगनों के लिये इन्डैंट लगाया जायेगा।
- लदान /उतराई – कार्गो एग्रीगेटर के द्वारा की जायेगी।
- एक वैगन में एक या एक से अधिक कोमोडिटी लोड की जा सकती है।
- अधिकतम 10 वैगनों में एक से अधिक कोमोडिटी लोड की जा सकती है।
- अधिकतम 20 वैगनों में एक कोमोडिटी लोड की जा सकती है।
- प्रत्येक वैगन के लिये कम्पोजिट क्लास दर से भाड़ा लिया जायेगा।
- भाड़े का पूर्व भुगतान अनिवार्य है, OR पर Self के लिये S/C RR जारी की जायेगी।
- Stacking/Removal 24 hrs/24 hrs फ्री दिये जायेंगे।
- जब तक विशिष्ट रूप से न बताया गया हो डैमरेज व फ्री टाईम सहित अन्य सभी वाणिज्य नियम व विनियम लागू होंगे।
- गलत घेषणा करने पर सभी वैगनों को 200 क्लास से चार्ज किया जायेगा।
- Composite Rate पर बिजी सीजन स.चा., टरमिनल स.चा., डैवलपमेंट स.चा. आदि सभी लगेंगे।
- परिचालन की सुविधानुसार वैगनों को सप्लाई किया जायेगा
- रैक लोड से कम वैगनों के इन्डेंट के विरूद्ध भी पूरा रैक सप्लाई किया जायेगा और लदान पूरा होने के बाद खाली और भरे वैगन साथ साथ गंतव्य स्टेशन भेजे जायेंगे।

7. इनसैंटिव स्कीम फॉर टू लैग ट्रैफिक
Incentive Scheme for two leg traffic

कवर्ड वैगनों में वापसी यातायात देने वाले ग्राहकों को विशेष कम्पोजिट रेट का लाभ देन के लिये यह स्कीम प्रारम्भ की गयी है । ग्राहक चाहे तो ब्लॉक रैक में या काग्रो को एग्रीगेट कर ब्लॉक रैक बनाकर रेलवे से बुक करा सकता है

- इनसैन्टिव – NTR पर डिसकाउंट

	बिजी	लीन	FR
ब्लॉक रैक	15%	20%	LR-2

एग्रीगेट कार्गो –

	कम्पोजिट क्लास रेट			
	सिंगल कोमोडिटी से लदे वैगनों की संख्या			
	10 या कम	11 से 15	16से 20	20 से अधिक
लीन	LR-1	100	110	200
बिजी	120	130	140	200

- Sr.DCM & Sr.DOM के द्वारा अनुमोदित माल गोदाम व साईडिंगों से ही यह स्कीम लागू होगी।
- COAL, COKE, Iron Ore, Traffic loaded in ports, commodities in LR-1& Below को छोड़ कर
- प्रथम लैग की दूरी 500 कि.मी. से अधिक होनी चाहिये।
- पार्टी Sr.DCM को दिनों व टरमिनलों जिनके बीच दोनों लैगों का यातायात देना चाहती है बताते हुए आवेदन करेगी।
- Sr.DCM Sr.DOM से परामर्श कर समझौते के अनुसार निर्धारित दिनों पर वैगनों को सप्लाई करने का आश्वासन देते हुए अनुमति प्रदान करेंगे।
- अनुमति पत्र जिसमें वैगनों को सप्लाई करने का आश्वासन भी दिया गया हो की प्रति साथ में सलंग्न करते हुए ईन्डेंट ब्लॉक रैक के लिये लगाया जायेगा साथ ही पार्टी को यह भी बताना होगा कि दोनों लैगों को लदान करने की अनुमानित तिथी क्या होगी। एक रैक की वैगन रजिस्ट्रेशन फीस जमा करने पर टू लैग ट्रैफिक का रजिस्ट्रेशन किया जायेगा।
- अग्रेषण नोट पर ग्राहक प्रथम लैग की लदान करने की तिथी लिखेगा।
- द्वितीय लैग की लदान करने की तिथी भी ग्राहक अग्रेषण नोट पर लिखेगा।
- द्वतीय लैग की लदान करने की तिथी प्रथम लैग के लदान करने की तिथी से 15 दिन के अंदर होनी चाहिये। विशेष मामलों में सम्बंधित DRM के द्वारा यह तिथी 30 दिन तक की जा सकती है।
- यदि ग्राहक प्रथम लैग का लदान करने में असमर्थ रहता है तो वैगन रजिस्ट्रेशन फीस जब्त हो जायेगी।
- प्रथम लैग का लदान पूरा हो जाने पर प्रथम लैग के ऑरिजनेटिंग टरमिनल पर दोनों लैगों का भाड़ा ले लिया जायेगा।
- प्रथम लैग के लिये रेलवे रसीद जारी की जायेगी व द्वितीय लैग के भाड़े के लिये मनी रसीद जारी की जायेगी।
- यदि द्वितीय लैग का लदान किसी भी कारण से 15/30 दिन के अंदर नहीं किया जाता है, जैसा भी मामला हो, तो द्वितीय लैग के लिये अग्रिम में लिया गया भाड़ा जब्त हो जायेगा।

- द्वितीय लैग का लदान पूरा हो जाने पर प्रथम लैग के ऑरिजनेटिंग टरमिनल पर जारी की गयी मनी रसीद को लेकर उसे द्वितीय लैग के ऑरिजनेटिंग टरमिनल पर रखा जायेगा व उसके बदले, द्वितीय लैग के लिये रेलवे रसीद जारी करदी जायेगी व मनी रसीद का संदर्भ उसमें देदिया जायेग।
- टू लैग ट्रैफिक के सभी टरमीनल फुल रैक / हाफ रैक टरमिनल होने चाहिये।
- प्रथम लैग का गंतव्य टरमीनल प्रथम लैग के ऑरिजनेटिंग टरमिनल से 500 कि. मी. से कम दूरी पर नहीं होना चाहिये।
- द्वितीय लैग का ऑरिजनेटिंग टरमिनल प्रथम लैग के गंतव्य टरमिनल से 150 कि.मी. के अंदर होना चाहिये।
- द्वितीय लैग का गंतव्य टरमिनल प्रथम लैग के ऑरिजनेटिंग टरमिनल से 100 कि.मी. के अंदर होना चाहिये।
- सिंगल कोमोडिटी या एग्रीगेटिड कार्गो के लिये दोनों लैगों के लिये केवल ब्लॉक रैक में ही इन्डैंट स्वीकार किये जायेंगे।
- एग्रीगेटिड कार्गो के लिये प्रत्येग लैग के लिये 2400 टन का कम्पोजिट क्लास दर से भाड़ा चार्ज किया जायेगा। सिंगल कोमोडिटी के ब्लॉक रैक के लिये इस स्कीम में बताये डिसकाउंट के साथ 2475 टन का सामान्य नियमों के अनुसार भाड़ा चार्ज किया जायेगा। विभिन्न प्रकार के कवर्ड वैगन वास्तविक रूप से सप्लाई होने के कारण यदि इस नियम के तहत भाड़ा चार्ज करने में कोइ अंतर आता हो तो उसे वापस नहीं किया जायेगा।
- खाली रैक के संचालन के लिये कोई भाड़ा चार्ज नहीं किया जायेगा।
- एग्रीगेटिड कार्गो के मामले में एक रैक में एक से अधिक कोमोडिटी के 10 से अधिक वैगन लोड नहीं किये जा सकते हैं।
- कार्गो एग्रीगेशन के लिये कोमोडिटी या अन्य सूचना के गलत घोषणा करने के मामले में रैक के सभी वैगनों को क्लास 200 से चार्ज किया जायेगा।
- दोनों लैगों की दूरियों को जोड़ कर टैलिस्कोपिक दर का लाभ दिये बिना प्रत्येक लैग के लिये भाड़ा अलग अलग लिया जायेगा।
- फॉरवार्डिंग टरमिनल पर लदान करने व गंतव्य टरमिनल पर उतराई करने की जवाबदारी ग्राहक की होगी।
- भाड़े का पूर्व भुगतान अनिवार्य होगा व OR पर 'Self ' की ' Said to contain' RR जारी की जायेगी।
- ग्राहक को ऑरिजनेटिंग टरमिनल पर स्टेकिंग के लिये 48 घंटे व गंतव्य टरमिलन पर रिमूवल के लिये 24 घंटे फ्री दिये जायेंगे।
- जब तक विशिष्ट रूप से न बताया गया हो फ्री समय व डैमरेज के नियमों सहित विद्यमान वाणिज्य के नियम व विनियम लागू होंगे।

- ग्राहक यह सुनिश्चित करेंगे कि निषिद्ध व खतरनाक माल और अन्य प्रतिबंधित वस्तुएं इस स्कीम के अंतर्गत लोड नहीं की जाती हैं। किसी नियम का उल्लंघन होने पर ग्राहक की पूरी जवाबदारी होगी।
- इस स्कीम के अंतर्गत बुक किये गये यातायात का विशेष कम्पोजिट रेट या इस स्कीम के अंतर्गत प्रदत्त क्लास दर पर री–बुकिंग नहीं किया जायेगा। तथापि, इस विषय पर विद्यमान नियमों के अनुसार क्षेत्रीय रेलवे अपने स्वविवेक पर परिचालन सुविधा आदि को ध्यान में रखते हुए फुल टैरिफ रेट पर री–बुकिंग की अनुमति प्रदान कर सकती है।
- एग्रीगेटिड कार्गो के मामले में ग्राहक को कम्पोजिट दर के ऊपर सभी लागु अन्य चार्ज जैसे – बिजी सीजन चार्ज, कंजैशन चार्ज आदि देने पड़ेंगे।

8. इनसैंटिव स्कीम फॉर लोडिंग बैग्ड कंसाइनमेंटस् इन BOXN वैगन

Incentive Scheme for Loading Bagged Consignments in BOXN

- सामान्यतया बोरी वाले प्रेषणों को BOXN वैगनों में लदान करने में अधिक समय लगता है व त्रिपाल से ढकने की भी जरूरत होती हे अतः यह स्कीम एसे लदान को प्रोत्साहन देती है।
- NTR पर निम्न डिसकाउंट दिया जायेगा–

		FR
UREA	35 %	LR-2
SALT	NIL	LR-2
OTHER COMMODITIES	20 %	LR-2

- CFC - LWIS/ WIS, TEFDS ,RC 80/07, RC O7/08
- तिरपाल, यदि BOXN वैगनों को ढकने के लिये जरूरत हो तो प्रेषक के द्वारा स्वयं के मूल्य पर उपलब्ध कराये जायेंगे।
- प्रेषकों को इस बात के लिये कि वे BOXN वैगनों में लोड करने के इच्छुक हैं व प्रेषण के क्षतिग्रस्त/चोरी होने पर वे पूरी जवाबदारी वहन करेंगे, अग्रेषण नोट में एक अंडरटेकिंग (वचनबद्धता) लिख कर देनी होगी।
- इस स्कीम के अंतर्गत लदान करने के लिये वैगनों की आपूर्ति परिचालन की सुविधा पर निर्भर करेगी।

9. इनसैंटिव स्कीम फॉर लम्प सम स्पेशल रेटस् एन्ड सर्विस लेवल एग्रीमेंटस् (Incentive Scheme for Lump Sum Special Rates and S L A)

उद्देश्य – इस स्कीम का उद्देश्य कुल कच्चे माल को प्राप्त करने, तैयार व मध्यवर्ती उत्पाद भेजने व रेलवे के द्वारा भाड़ा आमदनी प्राप्त करने के आधार पर लम्प सम भाड़ा दरों की संरचना को इनकौरपोरेट करते हुए कौर्पोरेट एनटिटीज व रेलवे के बीच मीडियम व लौंग टर्म व्यापारिक व्यवस्थाओं के लिये माध्यम को प्रोत्साहित करना है।

- रेलवे को प्रदत्त की जाने वाली एन्टीसिपेटिड फ्रेट अर्निंग के आधार पर कौरपोरेट कस्टमरों को विशेष लम्प सम रेट और जहां भी सम्भव (फीजीबल) हो परस्पर सहमति से सेवा स्तर के करार (एस एल ए) के सहित कस्टमाइज्ड वाणिज्यिक पैकेज दिया जायेगा। डेडिकेटिड फ्रेट कोरिडोर के शुरू होने के पश्चात कौरपोरेट दरों के लिये संविदा में SLA को व्यवस्था का एक आवश्यक भाग मानकर सम्मिलित किया जायेगा।
- फ्लोर रेट : लागू नहीं
- टरमिनल : सभी से
- Iron Ore को छोड़ कर
- सभी वैगनों में
- CFC एग्रीमेंट के अनुसार
- आवेदन : एडीशनल मेंबर (कमर्शियल) – रे.बो. को करना पड़ेगा।
- प्रस्ताव में अन्य बातों के साथ साथ सभी वस्तुओं का औरिजनेटिंग व गंतव्य स्टेशनों के सहित इनवार्ड व आउटवार्ड यातायात, पिछले एक वर्ष का यातायात का मोडल मिक्स, प्रस्तावित कॉन्ट्रक्ट की अवधि के लिये प्रौजेक्टिड पैटर्न और वांछित सर्विस लेवल एग्रीमेंट सम्मिलित होना चाहिये।
- एसे प्रस्तावों पर रेलवे बोर्ड में ही कार्यवाही (प्रौसेस) की जायेगी।
- इस स्कीम में पात्रता प्राप्त करने के लिये कौरपोरेट एनटिटीज को वार्षिक 250 करोड़ रू. से अधिक का यातायात (आउटवार्ड व इनवार्ड फ्रेट अर्निंग) देना होगा।
- यह स्कीम कौरपोरेट प्रबंध के अंतर्गत सम्मिलित सभी ईकाइयों सहित पूरे कौरपोरेट ग्रुप के लिये लागू होगी। यह अलग से किसी वैयक्तिक इकाई (यूनिट) के लिये उपलब्ध नहीं होगी।
- यह स्कीम ग्रुप की सभी इकाइयों के बाहरी व आगत यातायत के सहित सभी परिवहन को गिनेगी।

10. इनसैंटिव स्कीम फॉर ट्रैफिक ऑन एम जी एन्ड एन जी सिस्टमस्
Incentive Scheme for Traffic on MG & NG Systems

- इस स्कीम का उद्देश्य क्षेत्रीय रेलों को उच्चतर फ्लैक्सीबिलिटी डैलीगेट करके उच्चतर बिजनैस वॉल्यूम को प्रोमोट करने हेतु निष्क्रीय पड़ी परिसम्पत्तियों का उपयोग करना है।
- वृद्धित्त भाड़ा आमदनी पर 15% डिसकाउंट दिया जायेगा।
- वैगन लोड रेट ट्रेन लोड रेट से एक क्लास उच्चतर होगी।
- जब तक विशेष रूप से न सूचित किया गया हो डाइनेमिक प्राइसिंग के तहत कोई भी चार्ज नही लगाये जायेंगे।
- लदान/उतराई करने के लिये फ्री समय, माल के हटाने और स्टेकिंग आदि के लिये क्षेत्रीय रेलवे जहां भी ऑचित्त्य पूर्ण समझे छूट दे सकती हैं।
- न्यूनतम 6 महिने व अधिकतम 12 महिनों के लिये वृद्धित भाड़ा आमदनी पर छूट प्रदान की जायेगी।
- जहां यातायात एम.जी/एन.जी. से औरिजनेट होता हो व गेज परिवर्तन होता हो तो जितने भाग पर एम.जी./एन.जी. पर यातायात वहन किया जाता है केवल उतने भाग की ही फ्रेट अर्निंग को इन्क्रीमेंटल यातायात पर डिसकाउंट देने के लिये गिना जायेगा।
- BG सिस्टम से ऑरिनेट होकर MG/NG पर समाप्त होने वाले यातायत के लिये यह स्कीम लागु नहीं होगी। एसे यातायता के लिये रियायत, तथापि, BG सिस्टम के लिये लागु अन्य स्कीम के तहत दी जा सकेगी।
- लदान/उतराई के लिये फ्री–समय में अधिकतम 2 घंटे की छूट दी जा सकती है। माल हटाने व स्टेकिंग के लिये फ्री–समय में, तथापि, 48 धंटे तक की अतिरिक्त छूट दी जा सकती है।

ट्रांसपोर्टेशन प्रॉडक्टस्
(Transportation products) RC 25 of 08, TCR/1078/2008/15 of 13.06.2008

रेलवे मुख्य रूप से ब्लॉक रैक के रूप में सेवा प्रदान करती है। इसके अलावा आयतन के आधार पर विभिन्न दरों पर निम्न परिवहन सेवाएं भी उपलब्ध कराती है :–

1. ब्लॉक रैक
2. मिनी रैक
3. टू पॉइन्ट रैक
4. मल्टी पॉइन्ट रैक

5. टू एण्ड मल्टी पॉइन्ट रैक (कवर्ड वैगनों के अलावा)
6. रैक फ्रॉम टू औरिजनेटिंग टरमिनल्स
7. रैक फ्रॉम टू औरिजनेटिंग टरमिनल्स (कवर्ड वैगनों के अलावा)

2. ब्लॉक रैक (Block Rake)

सिंगल पॉइन्ट ब्लॉक रैक रेलवे बोर्ड के द्वारा अधिसूचित वैगनों के कम्पोजीशन के अनुसार निम्न शर्तों के अध्यधीन ट्रेन लोड दर पर बुक किया जा सकता है।

1) बुकिंग व गंतव्य टरमिनल्स फुल या हाफ रैक के लिये अधिसूचित होने चाहिये।
2) कम से कम ब्लॉक रैक के स्टैंडर्ड साईज के लिये निर्धारित वैगनों की संख्या के लिये इन्डैट लगाया जाना चाहिये जो परिशिष्ट–।। में बताई गई है। अन्य प्रकार के वैगनों के मामले में जो इस परिशिष्ट में नहीं बताये गये हैं कम से कम 1400 टन का भार प्रदत्त करने पर पार्टी को ट्रेन लोड रेट का लाभ दिया जायेगा।
3) यदि रेलवे के द्वारा सप्लाई किये गये फिट वैगनों की संख्या इन्डेंट किये गये वैगनों की संख्या के बराबर या अधिक हो तो पार्टी को ट्रेन लोड का लाभ लेने के लिये इन्डेंटिड वैगनों की संख्या के बराबर वैगनों का लदान करना पड़ेगा। यदि रेलवे के द्वारा सप्लाई किये गये फिट वैगनों की संख्या इन्डेंट किये गये वैगनों से कम हो तो पार्टी को सभी सप्लाई किये गये फिट वैगनों का लदान करना होगा जो परिशिष्ट–।। में बताई गई न्यूनतम वैगनों की संख्या से कम नहीं होने चाहिये।

4) यदि वैगनों की कमी, परिचालन या किसी अन्य बाधा के कारण ब्लॉक रैक के लिये निर्धारित न्यूनतम संख्या के बराबर भी ट्रेन लोड के इन्डेंट के विरूद्ध रेलवे के द्वारा वैगन सप्लाई नहीं कराये जाते हैं तो जितने वैगन सप्लाई किये जाते हैं वे सभी लोड करने पर पार्टी को ट्रेन लोड का लाभ दिया जायेगा किंतु यार्ड मास्टर या स्टेशन मास्टर को अधिकारी से जो कम से कम राजपत्रित हो इसके लिये लिखित में आदेश प्राप्त करने होंगे।

5) यदि चढ़ाई या अन्य परिचालन संबधी कारणों से परिवहन के दौरान रैक को रास्ते में विभक्त करना पड़ता है तो भी पार्टी को ट्रेन लोड रेट का लाभ दिया जायेगा यदि ऑरिजनेटिंग पॉईन्ट पर ट्रेन लोड रेट का लाभ लेने की अन्य सभी शर्तों का अनुपालन कर दिया जाता है।
6) यदि एक ही सेवित स्टेशन से सेवित होने वाली साईडिंगों से या आंशिक वैगन साईडिंग से व आंशिक वैगन सेवित स्टेशन से लोड किये जाते हैं व वैगनों को क्लब कर के ब्लॉक रैक के लिये निर्धारित वैगनों की संख्या तक वैगन लोड करने की शर्त पूरी कर दी जाती हैं व एक ही गंतव्य स्टेशन के लिए बुक किये जाते हैं तो ट्रेन लोड का लाभ दिया जायेगा।

7) एक स्टेशन से बुक होकर एक ही स्टेशन से सवित होने वाली साईडिंगों को बुक होने वाले या साईडिंग व इसके सेवित स्टेशन के लिये बुक होने वाले ब्लॉक रैक पर भी ट्रेन लोड रेट का लाभ दिया जायेगा ।

8) यदि एक से अधिक वस्तूएं रैक में लोड की जाती हैं तब भी ट्रेन लोड रेट का लाभ दिया जायेगा यदि ब्लॉक रैक के लिये निर्धारित वैगनों की संख्या की शर्त को पूरा कर दिया जाता है पर ऐसे मल्टी कोमोडिटी रैक में एक वैगन में एक ही वस्तु का लदान किया जाना चाहिये।

9) बीसीएक्स व बीसीएन वैगन सप्लाई करने की द्दष्टि से इन्टरचेंजेबल माने जायेंगे व ट्रेन लोड शर्त उसी प्रकार के वैगन की लागु होगी जिस प्रकार के वैगन सप्लाई किये जाते हैं।

10) यह प्रॉडक्ट सभी प्रकार के वैगनों व सभी सिस्टम (बीजी/एमजी) पर लागू होगा यदि उपरोक्त सभी शर्तों का अनुपालन कर दिया जाता है।

11) ग्राहक को अन्य सभी सम्बंधित चार्ज जैसे बिजी सीजन चार्ज, कजैशन चार्ज, डैवलपमेंट चार्ज, टरमिलन चार्ज आदि देने होंगे।

3. मिनी रैक (Mini Rake)

निम्न शर्तों के अध्यधीन ट्रेन लोड दर पर मिनी रैक बुक किया जा सकता है।

1. न्यूनतम 20 वैगन होने चाहिये।
2. मिनी रैक किसी भी अधिसूचित फुल या हाफ रैक टरमिनल से या के लिये लोड किया जा सकता है।
3. मिनी रैक के लदान या उतराई के लिये 5 घंटे फ्री समय दिया जायेगा।
4. मिनी रैक केवल 400 किमी. की दूरी तक के लिये ही लोड किया जा सकता है।
5. मिनी रैक के लिये केवल कवर्ड वैगनों में ही लदान किया जा सकता है।
6. कोल, अयस्क और आरएमएसपी का लदान मिनी रैक में नहीं किया जा सकता है।
7. अक्टूबर से मार्च बेस फ्रेट रेट पर 5% सप्लीमेंट्री सर चार्ज लिया जायेगा।

4. टू पॉइन्ट रैक (Two Point Rake)

निम्न शर्तों के अध्यधीन ट्रेन लोड दर पर टू पॉइन्ट रैक बुक किया जा सकता है।

1. केवल कवर्ड वैगनों के लिये ही यह प्रॉडक्ट उपलब्ध होगा।
2. ऑरिजनेटिंग टरमिनल अधिसूचित फुल या हाफ रैक टरमिनल होना चाहिये।
3. दोनों गन्तव्य टरमिनल अधिसूचित फुल या हाफ रैक टरमिनल होने चाहिये।

4. दोनों गंतव्य टरमिनल बिजी सीजन में 200 किमी. व लीन सीजन में 400 किमी. से एक दूसरे से अधिक दूर नहीं होने चाहिये।
5. प्रत्येक गंतव्य टरमिनल के लिये न्यूनतम 10 वैगनों का लदान किया जाना चाहिये।
6. कुल इन्डेंट किये व लोड किये वैगनों की संख्या रेलवे बोर्ड के द्वारा विभिन्न प्रकार के वैगनों के ब्लॉक रैक के लिये अधिसूचित संख्या के अनुसार होनी चाहिये।
7. अक्टूबर से मार्च बेस फ्रेट रेट पर 5 % सप्लीमेंट्री सर चार्ज लिया जायेगा।

5. मल्टी पॉइन्ट रैक (Multi Point Rake)

निम्न शर्तों के अध्यधीन ट्रेन लोड दर पर मल्टी पॉइन्ट रैक बुक किया जा सकता है।

1. केवल कवर्ड वैगनों के लिये ही यह प्रॉडक्ट उपलब्ध होगा।
2. ऑरिजनेटिंग टरमिनल अधिसूचित फुल या हाफ रैक टरमिनल होना चाहिये।
3. प्रत्येक गन्तव्य टरमिनल अधिसूचित फुल या हाफ रैक टरमिनल होने चाहिये।
4. दो गन्तव्य टरमिनलों के बीच 200 किमी. से अधिक दूरी नहीं होनी चाहिये।
5. प्रत्येक गंतव्य टरमिनल के लिये न्यूनतम 10 वैगनों का लदान किया जाना चाहिये।
6. कुल इन्डेंट किये व लोड किये वैगनों की संख्या रेलवे बोर्ड के द्वारा विभिन्न प्रकार के वैगनों के ब्लॉक रैक के लिये अधिसूचित संख्या के अनुसार होनी चाहिये।
7. अक्टूबर से मार्च बेस फ्रेट रेट पर 20 % सप्लीमेंट्री सर चार्ज लिया जायेगा।

6. टू एन्ड मल्टी पॉइन्ट रैक (कवर्ड वैगनों के अलावा) Two and Multi Point Rake (other than covered wagon)

निम्न शर्तों के अध्यधीन ट्रेन लोड दर पर टू एन्ड मल्टी पॉइन्ट रैक (कवर्ड वैगनों के अलावा) बुक किया जा सकता है।

1. ऑरिजनेटिंग टरमिनल अधिसूचित फुल या हाफ रैक टरमिनल होना चाहिये।
2. प्रत्येक गन्तव्य टरमिनल अधिसूचित फुल या हाफ रैक टरमिनल होने चाहिये।
3. अधिसूचित टु पॉइन्ट या मल्टी पॉइन्ट कम्बिनेशन (कवर्ड वैगनों के अलावा) परिशिष्ट–।।। में बताये गये हैं।
4. प्रत्येक गंतव्य टरमिनल के लिये न्यूनतम 10 वैगनों का लदान किया जाना चाहिये।

5. कुल इन्डेंट किये व लोड किये वैगनों की संख्या रेलवे बोर्ड के द्वारा विभिन्न प्रकार के वैगनों के ब्लॉक रैक के लिये अधिसूचित संख्या के अनुसार होनी चाहिये।
6. अक्टूबर से मार्च बेस फ्रेट रेट पर टू पॉइन्ट रैक पर 5 % व मल्टी पॉइन्ट रैक पर 20 % सप्लीमेंट्री सर चार्ज लिया जायेगा।

7. रैक फ्रॉम टू ऑरिजनेटिंग टरमिनल (Rake from Two originating terminal)

निम्न शर्तों के अध्यधीन ट्रेन लोड दर पर दो ऑरिजनेटिंग टरमिनलों से रैक बुक किया जा सकता है।

1. केवल कवर्ड वैगनों के लिये ही यह प्रॉडक्ट उपलब्ध होगा।
2. टू पॉइन्ट कम्बिनेशन जहां से लदान किया जा सकता है संबंधित क्षेत्रीय रेलवे के द्वारा अधिसूचित किये जायेंगे।
3. यदि दो टरमिनल विभिन्न रेलों पर स्थित हों तो अधिसूचना जारी करने वाली रेलवे संबंधित रेलवे से लिखित में पूर्व सम्मति प्राप्त करेगी।
4. प्रत्येक ऑरिजनेटिंग टरमिनल अधिसूचित फुल या हाफ रैक टरमिनल होना चाहिये।
5. गन्तव्य टरमिनल अधिसूचित फुल या हाफ रैक टरमिनल होने चाहिये।
6. दो टरमिनलों से रैक का लदान तब ही किया जा सकता हे जब दोनों टरमिनल एक दूसरे से 200 किमी. से कम दूरी पर हों।
7. प्रत्येक ऑरिजनेटिंग टरमिनल से न्यूनतम 10 वैगनों का लदान किया जाना चाहिये।
8. कुल इन्डेंट किये व लोड किये वैगनों की संख्या रेलवे बोर्ड के द्वारा विभिन्नप्रकार के वैगनों के ब्लॉक रैक के लिये अधिसूचित संख्या के अनुसार होनी चाहिये।
9. एक पॉइन्ट पर लदान प्रारम्भ करने के पश्चात ग्राहक दूसरे पॉइन्ट पर इन्डेंट रद्द नहीं कर सकता है। यदि करता है तो पूरे रैक का भाड़ा लिया जायेगा चाहे एक पार्ट का ही लदान किया हो।
10. अक्टूबर से मार्च बेस फ्रेट रेट पर 5 % सप्लीमेंट्री सर चार्ज लिया जायेगा।

8. रैक फ्रॉम टू ऑरिजनेटिंग टरमिनल (कवर्ड वैगनों के अलावा) Rake from Two originating terminal(other than covered wagons)

निम्न शर्तों के अध्यधीन ट्रेन लोड दर पर दो ऑरिजनेटिंग टरमिनलों (कवर्ड वैगनों के अलावा) से रैक बुक किया जा सकता है।

1. अधिसूचित टू पॉइन्ट कम्बिनेशन जहां से लदान किया जा सकता है परिशिष्ट IV में बताये गये हैं।
2. प्रत्येक ऑरिजनेटिंग टरमिनल अधिसूचित फुल या हाफ रैक टरमिनल होना चाहिये।
3. गन्तव्य टरमिनल अधिसूचित फुल या हाफ रैक टरमिनल होना चाहिये।
4. प्रत्येक ऑरिजनेटिंग टरमिनल से न्यूनतम 10 वैगनों का लदान किया जाना चाहिये।
5. कुल इन्डेंट किये व लोड किये वैगनों की संख्या रेलवे बोर्ड के द्वारा विभिन्न प्रकार के वैगनों के ब्लॉक रैक के लिये अधिसूचित संख्या के अनुसार होनी चाहिये।
6. एक पॉइन्ट पर लदान प्रारम्भ करने के पश्चात ग्राहक दूसरे पॉइन्ट पर इन्डेंट रद्द नहीं कर सकता है। यदि करता है तो पूरे रैक का भाड़ा लिया जायेगा चाहे एक पार्ट का ही लदान किया हो।
7. अक्टूबर से मार्च बेस फ्रेट रेट पर 5 % सप्लीमेंट्री सर चार्ज लिया जायेगा।

****

अध्याय 10

फ्रेट ऑपरेशन्स इनफॉर्मेशन सिस्टम
Freight Operations Information System

माल गाड़ियों के संचालन को नियंत्रित करने व प्रबंध करने के लिये यह पद्धति भारतीय रेलवे पर लागू की गई है। काफी लम्बे समय से रेलवे का उपयोग करने वाले उद्यमियों व ग्राहकों की यह मांग थी कि उनके प्रेषण के संम्बध में उन्हें त्वरित व सही जानकारी मिल सके व वे स्वयं भी सूचना प्राप्त करना चाहे तो प्राप्त कर सकें अर्थात पारदर्शिता हो। इस पद्धति से ग्राहक अपने प्रेषण की जो ट्रांजिट में है सही स्थति मालुम कर सकते हैं और गतव्य स्टेशन पर इसके पहुंचने का सम्भावित समय भी मालुम कर सकते हैं और उस माल को हैंडिल करने के लिये अग्रिम में प्लानिंग कर उचित व्यवस्था भी कर सकते हैं। इसके अतिरिक्त यह रेलवे के अधिकारियों को रौलिंग स्टॉक के उच्चतम सीमा तक प्रयोग करने में भी मदद करता है। इसके दो भाग हैं –

1. आर एम एस
2. टी एम एस

आर एम एस

आर एम एस अर्थात रैक मैनेजमेंट सिस्टम। यह गाड़ियों के संचालन से सम्बंधित है, और गाड़ियों के लदान होने के पश्चात बुकिंग टरमिनल से भेजने व गंतव्य स्टेशन पर पहुचने तक का प्रबंध इस के अंतर्गत आता है। दूसरे शब्दों में बुकिंग स्टेशन से गंतव्य स्टेशन तक गाड़ियों के संचालन में व यार्ड की गतिविधियों को रिकॉर्ड करने में जो भी रजिस्टर परिचालन विभाग के द्वारा रखे जाते थे उनका कम्प्यूटरीकरण कर अब सीधे सिस्टम में ही रिकॉर्ड रखा जाता है। उन गतिविधियों को अब कम्प्यूटर में ही रिकॉर्ड किया जाता है, व डाटा ऑन लाइन रहते हैं। उन्हें मण्डल, क्षेत्रीय रेलवे व रेलवे बोर्ड पर सम्बंति अधिकारी किसी भी समय देख सकते हैं व ग्राहक भी देख सकता है।

इसमें निम्न रिकार्ड रखा जाता है–

- मांग का पंजीकरण
- रैक का बनाना
- रैक का माल गोदाम/टरमिनल पर रखना
- रैक रिलीज
- वैगन अटैचमेंट/डिटैचमेंट
- लोड प्लानिंग
- लोड तैयार करना

- लोको अटैचमेंट
- चालक व गार्ड का ड्यूटी पर रिपोर्ट करना।
- बी पी सी
- डिपार्चर
- ट्रेन एराइवल
- ट्रेन टरमिनेशन
- इनवार्ड नम्बर टेकिंग
- ट्रेन रन थ्रू
- यार्ड स्टेबलिंग/एक्सटेंशन/डाइवर्जन/री रूटिंग
- प्री डिपार्चर डिटेंशन
- रिपोर्टिंग सिक/फिट
- ट्रेन डिटेंशन
- पीसमील स्टॉक डाइवर्जन

टी एम एस

टी एम एस अर्थात टरमिनल मैनेजमेंट सिस्टम। यह मालगोदाम/टरमिनल पर होने वाली गतिविधियों से सम्बंधित है। इसके अंतर्गत वैगनों का इण्डेंट लगाने मालगोदाम/टरमिनल पर लदान या उतराई के लिये रैक प्लेस करने से लेकर माल उतारने/चढ़ाने, आर आर बनाने, भाड़ा वसूल करने, माल की सुपुर्दगी करने आदि गतिविधियों का कम्प्यूटरीकरण कर दिया गया है व विभिन्न रजिस्टरों में प्रविष्टियां करने के बजाये सीधे कम्प्यूटर में ही प्रविष्टियां की जाती हैं। ये डाटा ऑन लाइन रहते हैं व इनको मण्डल, क्षेत्रीय रेलवे व रेलवे बोर्ड पर सम्बंति अधिकारी किसी भी समय देख सकते हैं व ग्राहक भी देख सकता है।

इसमें निम्न गतिविधियों का रिकार्ड रखा जाता है–

- कस्टमर प्रोफाइल
- प्लेसमेंट/रिलीज
- रिमूवल कन्फर्मेशन
- सी सी कैप्चर
- डिमांड रजिस्ट्रेशन
- डब्लू टी आर, कमर्शियल प्लेसमेंट, एलौटमेंट/रिलीज
- कमर्शियल लोडिंग
- आर आर जनरेशन, चार्ज कलैक्शन, आर आर प्रिटिंग
- ए आर एफ रिफंड

- रैमिटेंस
- डब्लू टी आर, इनवॉइस वैरिफिकेशन, कमर्शियल प्लेसमेंट फॉर अनलोडिंग, रिलीज
- रिमूवल
- सी सी कैप्चर
- अनलोडिंग रजिस्टर
- नॉरमल बुकडिलीवरी, एक्रूअल/कलैक्शन एन्ड रिमूवल ऑफ कन्साइन्मेंट
- क्लोजर ऑफ डिलीवरी बुक
- रैमिटेंस

विभिन्न कुंजियों (Keys) के कार्य

विभिन्न कार्य करते समय निम्न Keys कॉमन रहती हैं –

F1 Key : हैल्प के लिये जो वर्तमान में डिसएबल्ड है
F2 Key : ट्रांजैक्शन सेव करने के लिये
F3 Key : लाइन क्रियेट करने के लिये
F4 Key : जो कार्य कर रहे हैं उससे बाहर आने के लिये
F5 Key : डाटा रिफ्रैश करने या रिट्राइव करने के लिये
F6 Key : जहां लागू हो वहां फील्ड हैल्प के लिये
F7 Key to F12 Key : विभिन्न कार्यों में विभिन्न प्रकार से डिफाइन की गई हैं, समान्यतया F7प्रिटिंग के लिये है।
Tab key : कर्शर आगे खिसकाने के लिये
Shift + Tab : कर्शर को पीछे की तरफ खिसकाने के लिये
Shift + Space Bar : लाइन सिलैक्ट करने के लिये, लाइन का रंग हरा हो जायेगा
Alt + Underlined alphabet : यह सम्बंधित मीनू या ऊपर दिये हुए टास्क को इन्वोक करने के लिये जैसे Alt + F दबा कर किसी भी स्क्रीन में File ऑप्शन इनवोक किया जा सकता है।

फोइस के लाभ

फोइस के प्रारम्भ करने से रेलवे व ग्राहकों दोनों को निम्न फायदे हुए हैं –

- ट्राजिट में कंसाइन्मेंट का करेंट स्टेटस मालुम किया जा सकता है।
- माल गाड़ियों के संचालन को नियंत्रित किया जा सकता है।

- टरमिनलों पर माल गाड़ियों के पहुंचने का सम्भावित समय ज्ञात किया जा सकता है।
- ग्राहक माल के लदान या उतराई के लिये अग्रिम में प्लानिंग कर उचित कार्यवाही कर सकते हैं।
- रौलिंग स्टॉक का अधिकतम प्रयोग किया जा सकता हे।
- ब्लॉक रैक से डिटैच किये गये सिक वेगनों का रिकार्ड रखा जाता है इससे ऐसे वैगन अन कनैक्ट होने से बच जाते हैं।
- यार्डों में पड़े वैगनों का रिकार्ड रखा जाता है इससे उनका उपयोग कर अनावश्यक डिटेंशन को कम किया जा सकता है।
- मेनेजरियल रिपोर्ट तुरंत तैयार की जा सकती हैं जो रौलिंग स्टॉक का उच्चतम सीमा तक उपयोग करने में मदद करती हैं।
- टैलीफोन पर बार बार स्टाफ को फिगर लेने पड़ते थे वे रिपीट करने पड़ते थे यह अब बहुत कम होगया है, एक बार डाटा इनपुट करने पर वे ऑनलाइन सब जगह उपलब्ध हो जाते हैं अतः फिगर रिपीट करने की अब जरूरत नहीं पड़ती है।
- लैस दैन ट्रेन लोड को क्लब करके ट्रेन लोड फॉर्म करना आसान हो गया है।
- ई–पेमेंट से भाड़ा कलैक्ट होने से स्टेशन से कैशऑफिस तक कैश भेजने की रिस्क समाप्त हो गई है, कैश को बार बार गिनाना समाप्त होगया है।
- विभिन्न कार्य करने में समय की बचत होती है।
- कम स्टाफ की आवश्यकता होती है।
- कम स्टेशनरी की आवश्यकता होती है।
- कम परिचालन कॉस्ट में अच्छी सेवाएं प्रदान की जा सकती हैं।

*****

अध्याय 11

ई–पेमेंट योजना
E-Payment System

उद्देश्य

इस योजना का उद्देश्य भाड़े का भुगतान सीधे रेल उपभोक्ता के बैंक खाते से रेलवे के खाते में इलैक्ट्रॉनिक तरीके से करने से है। यह सुविधा टीएमएस की सुविधा वाले टरमिनल पर ही उपलब्ध है एवं वर्तमान में सिर्फ भाड़े का भुगतान ही इसके द्वारा सम्भव है।

योग्यता

- जिस रेल उपभोक्ता का रेलवे से लगातार लेन देन है वह स्टेशन के अनुसार सीसीएम को ई–पेमेंट की सुविधा हेतु आवेदन कर सकता है
- सीसीएम, एफएएन्डसीएओ से परामर्श करके इसकी अनुमति दे सकते हैं या मना कर सकते हैं।
- मुख्य ग्राहक जैसे एफसीआई, पावर हाउस व कंटेनर ट्रेन ऑपरेटर जो कि एक से अधिक लोकेशनों से लोडिंग करते हों अलग अलग स्टेशनों के भुगतान हेतु एक नोडल ब्रांच का चुनाव करना होगा। एक से अधिक रेलों के मामले में प्रत्येक रेलवे को अलग अलग आवेदन करना होगा।
- इस सुविधा के लिये शर्तें त्रि–पक्षीय समझौते के द्वारा तय की जायेंगी।

त्रि–पक्षीय समझौता

यह बैंक, ग्राहक व रेलवे के बीच होता है कि किस प्रकार बैंक ग्राहक के खाते से भाड़ा निकाल कर रेलवे के खाते में डालेगा।

लैटर ऑफ क्रैडिट/बैंक गारंटी की आवश्यकता

जो ग्राहक भुगतान हेतु ई–पेमेंट का तरीका चुनता है उसे अंतिम वित्त वर्ष के बिजी सीजन में 5 दिन के ऑसत भुगतान किये भाड़े के बराबर या इससे अधिक भाड़े के बराबर रेलवे के पक्ष में लैटर ऑफ क्रैडिट बैंक में खुलवाना होगा। यह एलसी ई–पेमेंट प्रारम्भ होने की दिनांक के 12 महिने तक के लिये वैद्य होना चाहिये। ग्राहक को 12 महिने समाप्त होने के पूर्व नई एलसी या मौजूदा एलसी को एक्सटेंड कराने से संबंधित कार्रवाई कर लेनी चाहियें। ग्राहक एलसी की जगह बैंक गारंटी भी समान शर्तों पर दे सकता है किंतु इसके लिये CCM एवं FA&CAO की अनुमति आवश्यक है। LC एवं BG के प्रावधान का उद्देश्य रेलवे द्वारा पेड की ERR जिनका इलैक्ट्रॉनिक कन्फर्मेशन प्राप्त नहीं हुआ है उसे सुरक्षा प्रदान करना है।

रेलवे की आंतरिक प्रक्रिया

- ग्राहक ई–पेमेंट हेतु बुकिंग स्टेशन के क्षेत्रीय रेलवे के CCM एवं FA&CAO को बैंक की शाखा, खाता न., LC/BG का न. एवं वैद्यता की तारीख देंगे जो कि इन सूचनाओं को CAO/FOIS को FOIS के डाटा बेस में फीड कराने हेतु उपलब्ध करायेंगे।
- एक अलग तरह की RR जिसे ERR कहा जायेगा ई–पेमेंट के तहत पेड या टू पे भाड़े के पेमेंट हेतु जारी की जायेगी।
- RR की आठवीं डिजिट की संख्या '4' Paid ERR issued against LC/BG, '5' To Pay ERR व '6' Paid ERR issued against normal freight transaction through party's account आर आर का प्रकार प्रदर्शित करेगी।
- इस योजना के तहत, माल बाबू बैंक को भाड़े के भुगतान हेतु TMS के थ्रू कमांड देगा व बैंक ग्राहक के खाते से भाड़ा निकाल कर इसे ईलैक्ट्रॉनिकली रेलवे के खाते मे क्रैडिट कर देगा। यदि ऐसा Transaction Business Hours के बाद होगा तो यह अगले दिन बिजनैस आवर्स के आरम्भ में होगा। समान्यतया इस प्रक्रिया में 150 सैकिंड का समय लगेगा।
- भाड़ा कलैक्ट करने के पश्चात बैंक इसकी पुष्टि की सूचना CRIS को भेजेगा जो TMS के थ्रू लोडिंग पॉइन्ट को भेजेगा।
- ट्रांजैक्शन आईडी, समय, ग्राहक कोड, LC/BG नम्बर, LC/BG की वैद्यता की अवधि, ग्राहक के बैंक की ब्रांच व ब्रांच कोड, रेलवे के बैंक के खाते का नम्बर, बैंक का नाम व ब्रांच कोड ERR पर छपेगा। इस आर आर की एक प्रति टरमिनल द्वारा रेाकड़ कार्यालय को CR Note के साथ चालान के रूप में भेजी जायेगी जिसे पेमेंट एडवाइस/टीआर नोट (Treasury Remittance Note) या चालान कहा जायेगा।
- भाड़ा प्राप्त होने की सूचना के बाद पेड की आर आर बुकिंग टरमिनल पर जनरेट की जा सकती है। यदि बैंक अपर्याप्त राशि का संदेश देता है तो सिस्टम टू पे की आर आर जनरेट करेगा।
- यदि बैंक का संदेश 150 सैकिंड के भीतर प्राप्त नहीं होता है तो सिस्टम पेड ई आर आर जारी करेगा।
- LC/BG की राशि तक यदि भाड़े की राशि है तो सिस्टम द्वारा 150 सैकिंड में कन्फर्मेशन न आने पर भी पेड की ई–आर आर जारी कर सकता है।
- TMS बिना कन्फर्मेशन संदेश प्राप्त हुए पेड ई आर आर के भाड़े का विवरण पेमेंट पेंडिंग लिस्ट तैयार कर उसमें दिखायेगा।
- TMS यह सुनिश्चित करेगा कि पेमेंट पेंडिंग लिस्ट की राशि LC/BG की राशि से अधिक न हो।

- सिस्टम फेल होने पर इसे ठीक कराने की सूचना सम्बंधित अधिकारियों/कर्मचारियों को दी जायेगी।
- एसी सुविधा उपलब्ध करायी जायेगी जिसमें सिस्टम द्वारा जनरेटिड एलर्ट मैसेज सम्बंधित औथौरिटीज़ (त्रिपार्टी एग्रीमेंट मे विदित) को बैंक या फोइस सिस्टम द्वारा भेजा जा सकता है। मालबाबू/सिस्टम द्वारा बैंक को प्रत्यक घंटे ई–पेमेंट के तहत फंड कलैक्शन का मैसेज भेजा जाता रहेगा जब तक बैंक द्वारा फ्रेट कलैक्शन का मैसेज प्राप्त न हो जाए। ऐसा लेन देन पेमेंट पेंडिंग लिस्ट से हटा लिया जायेगा एवं एलसी के ऑन लाइन बैंलैंस रूपयों मे समायोजित किया जायेगा।
- सिस्टम फेलियर, चाहे बैंक या फोइस सर्वर, का मामलो हो एवं इसे ठीक करने हेतु समय की आवश्यकता हो ऐसे में ई–मेल या टेलीफोन के द्वारा संबंधित औथोरिटीज़ को सुचित किया जायेगा।
- यदि कोई प्रेषण ई–पेमेंट के तहत बुक किया गया है एसे प्रेषण का डाइवर्जन नहीं किया जायेगा। एसे प्रेषण मैन्यूअली बुक किये जायेंगे।
- लोडिंग स्टेशन का टीएमएस खराब होने की दशा में आवश्यक डाटा प्रॉक्सी रिपोर्टिंग के द्वारा पास के टीएमएस लोकेशन या डिवीज़नल कंट्रोल ऑफिस की लोकेशन के द्वारा भरे जाएंगे एवं ई–पेमेंट द्वारा भाड़ा लिया जाएगा किंतु आर आर का जनरेशन स्टेशन पर सिस्टम के ठीक होने पर किया जायेगा। ऐसे ट्रांजेक्शन का लेखा भी बुकिंग स्टेशन के तुलन पत्र में किया जायेगा।
- जब ऐसा अनुमान होता है कि फेलियर 5 दिन से अधिक रहेगा, ऐसे में सीसीएम को सूचित किया जायेगा। सीसीएम निर्णय लेंगे कि इस फेलियर को प्रोलौंग्ड फेलियर घोषित किया जाये या नहीं। ऐसा करने पर ऐसे स्टेशन की ई–पेमेंट की सुविधा को डिसकंटीन्यू करके पुरानी व्यवस्था लागू कर दी जायेगी। सीसीएम दुबारा ई–पेमेंट लागू करने की सूचना तभी जारी करेंगे जब तक की बैंक एवं क्रिस/फोइस से लिखित में प्रमाण पत्र प्राप्त न हो जाए।
- एलसी/बीजी में विदित सीमा की राशि खत्म होने पर ई–पेमेंट की सुविधा अपने आप समाप्त हो जाएगी एवं पेमेंट की पुरानी पद्धति आरम्भ हो जाएगी। आवश्यक राशि के प्राप्त होने पर ई–पेमेंट पद्धति पुनः आरम्भ की जा सकती है।
- बैंक लेनदेन की दैनिक सूची पूर्ण विवरण सहित जनरेट करेगा एवं इसे लोडिंग स्टेशन की रेलवे की अधिसूचित बैंक की फोकल पॉइन्ट ब्रांच को भेज देगा एवं हैड क्वाटर का बुक सैक्शन एफपीबी द्वारा भेजी गई लिस्ट एवं टीआरनोट जो कैश ऑफिस से प्राप्त हुआ है से रीकंसाइल करेगा।
- ई–पेमेंट सिस्टम एक 24 X 7 सुविधा है जिसके तहत पूरे वर्ष भर चौबिसों घंटे लेन देन किया जा सकता है। बैंक के व्यापारिक घंटों मे किया गया लेन देन का

लेखा उसी दिन एवं व्यापारिक घंटो के बाद का लेन देन का क्रैडिट, एफए एन्ड सीएओ के अधिसुचित खाते में अगले कार्यकारी दिवस में होगा।

- भाड़े के ई–पेमेंट के करार के पश्चात रेलवे अपने भाड़े की रिकवरी से संबंधित दावों की रकम एलसी/बीजी की राशि से प्राप्त कर सकती है।
- बैक रेलवे की फोकल पॉइन्ट ब्रांच की योजना के अनुसार ई–ट्रांजैक्शन से सम्बंधित रिपोर्टिंग, रीकंसिलियेशन एवं सैटलमेंट का कार्य करेगी एवं इन्हें ट्राइपरटाइट एग्रीमेंट मे डलवायेगी।
- कैश ऑफिस पेमेंट एडवाइस के रूप में ई आर आर की इअरमार्क्ड कॉपी को एकाउंटिंग एवं रिपोर्टिंग हेतु टीआर के रूप में स्वीकार करेगा।
- बैंक द्वारा डेली स्टेटमेंट, जिसमें कुल भाड़ा, क्रैडिट किया गया तथा राशि जो अगले कार्यदिवस मे क्रैडिट की गई जनरेट करेगा जो बुकिंग सिस्टम हेतु एवं ट्रैफिक एकाउंट्स ऑफिस के रीकंसिलियेशन हेतु टीएमएस पर उपलब्ध रहेगा।

*****

अध्याय 12

कंटेनर रेल टर्मिनल
Container Rail Terminal

प्राईवेट कंटेनर ऑपरेटरों द्वारा रेलवे ओन्ड टरमिनलों सें कंटेनर ट्रेनों का संचालन करने की पॉलिसी रेलवे द्वारा सन् 2007 में प्रारम्भ की गई थी। वर्तमान में इस पॉलिसी के मुख्य बिंदु निम्न हैं (Rb. No.2007/TC-1/302/1 of 23.09.08, RC 49/2008) :–

1. आपरेशन व हैंडलिंग में कन्वेंशनल ट्रेन को प्राथमिकता प्रदान की जायेगी, रेलवे का कार्य प्रभावित नहीं होना चाहिये।
2. क्षेत्रीय रेलवे एक या अधिक सी.आर.टी. अधिसूचित कर सकती है।
3. प्रत्येक सी.आर.टी. की एक बार में एक कंटेनर ट्रेन डील करने की क्षमता होगी।
4. सी.आर.टी. का सभी पार्टियां उपयोग कर सकेंगी व सी.आर.टी. केवल किसी एक पार्टी के उपयोग के लिये ही नहीं होगा। प्रथम आओ प्रथम पाओ के आधार पर पार्टियां इसका उपयोग कर सकेंगी।
5. सी.आर.टी. के ग्राउंड का एक बार में एक पार्टी ही उपयोग कर सकेगी।
6. रेलवे रैक को कंटेनर रैक के ऊपर प्राथमिकता प्रदान की जायेगी।
7. सभी सी.आर.टी. राउंड दी क्लॉक कार्य करेंगे लेकिन महा प्रबंधक के अनुमोदन से इसे कम भी किया जा सकता है।

8. टरमिनल एक्सैज चार्ज

टरमिनल	चार्ज प्रति रैक
यदि दोनों टरमिनल पी.सी.ओ. के हों	कुछ नहीं
यदि दोनो टरमिनल रेलवे के हों	102000रु.
यदि एक टरमिनल रेलवे का व एक पी.सी.ओ. का हो	51000रु.

9. ग्राउंड यूसेज चार्ज

टरमिनल	फ्री टाईम	रेट प्रति रैक प्रति घंटा
ग्रुप – I	12 घंटे	4500 रु.
ग्रुप – II	15 घंटे	3375 रु.
ग्रुप – III	30 घंटे	2250 रु.

12 . डिटेंशन चार्ज व फ्री समय

- कंटेनर ट्रेन का प्रथम वैगन प्लेस करने के समय से 9 घंटे फ्री दिये जायेंगे।
- चाहे रैक में कितने ही कंटेनर या वैगन हों 45 बीएलसी वैगनों के लिये डिटेंशन चार्ज लिया जायेगा।
- डिटेंशन चार्ज 100रु. प्रति वैगन प्रति घंटे के हिसाब से लिया जायेगा।

13. डैवलपमेंट चार्ज

हॉलेज चार्ज पर 2 % डैवलपमेंट चार्ज लिया जायेगा।

14. सी.आर.टी. अधिसूचित करने की विधि

- यदि किसी रेलवे की जमीन पर सी.आर.टी. खोलने की मांग हो तो वह सी.सी.एम. के द्वारा **सी.ओ.एम.** से परामर्श कर कार्रवाई की जायेगी। यदि मांग न्यायोचित हो तो **महा प्रबंधक** के अनुमोदन से एसे टरमिनल को सी.आर.टी. अधिसूचित किया जायेगा।
- जब तक कि इससे अन्यथा न बताया गया हो सभी ग्रुप III माल गोदाम सी.आर.टी. की तरह से माने जायेंगे।
- किसी भी माल गोदाम को सी.आर.टी. अधिसूचित करने के पूर्व यह सुनिश्चित किया जाना चाहिये कि कंटेनर की कोई गतिविधि किसी भी तरह रेलवे के इनवार्ड व आउटवार्ड यातायात को वर्तमान में या भविष्य में प्रभावित नहीं करेगी।
- एसे स्टेशन/मालगोदाम/अनयूज्ड यार्ड लाईन (ग्रुप I व II की अनयूज्ड यार्ड लाईनों के सहित) जो सड़क से जुड़े हों सी.आर.टी.घोषित करने के लिये विचारार्थ रखे जा सकते हैं।
- सन् 2007 के आर.सी. 21 में घोषित ग्रुप I व II स्टेशनों को सी.आर.टी के लिये अधिसूचित नहीं किया जायेगा। यद्यपि परिशिष्ट में बताये गये स्टेशनों को छोड़ कर ग्रुप I व II स्टेशनों को परिक्षण के आधार पर चेसिस स्टफिंग व डीस्टफिंग ऑपरेशन के लिये अधिसूचित किया जा सकता है यदि रेलवे के स्टॉक के लोडिंग व अनलोडिंग को प्रभावित नहीं करता हो।
- यह भी सुनिश्चित किया जाना चाहिये कि पीसीओ के द्वारा चेसिस ऑपरेट करने से रेल यातायात का कंटेनर की तरफ डाइवर्जन नहीं होना चाहिये।

चार्ज करने का तरीका

- स्टॉक के प्रकार के अनुसार न्यूनतम वैगनों का भाड़ा लिया जायगा। एक वैगन दो टीईयू के बराबर माना जायेगा। वैगनों का कम्पोजीशन स्टेंडर्ड कम्पोजीशन से आधिक नहीं होना चाहिये।

Type of stock	Minm.composition for charge	Standard composition for charge
BLCA	40 wagons = 80 TEU	45 wagons = 90 TEU
BLLA	35 wagons = 70 TEU	40 wagons = 80 TEU
Other	30 wagons = 60 TEU	35 wagons = 70 TEU

- वास्तविक लोड किये हुए कंटेनर का भाड़ा लिया जायेगा जो न्यूनतम 2 टीईयू प्रति वैगन लिया जायेगा
- 40 फीट कंटेनर का भाड़ा 20 फीट कंटेनर की दर का 1.8 गुना चार्ज किया जायेगा।
- वास्तविक खाली कंटेनर का भाड़ा न्यूनतम 2 टीईयू प्रति वैगन लिया जायेगा।

Annexure-I

RATE TABLES
FOR
HAULAGE CHARGES FOR CONTAINER TRAFFIC

w.e.f. 1.8.2008

Distance	LOADED CONTAINER Single Deck			Empty Container Single Deck	Empty Flat Wagons*
	Haulage Rate per TEU upto 20 T	Haulage Rate per TEU above 20T& upto26T	Haulage Rate per TEU above 26T	Haulage Rate per TEU	Haulage rate in terms of per TEU rate
(Kms)	(Rs.)	(Rs.)	(Rs.)	(Rs.)	(Rs.)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1 - 50	2011	2155	2229	1307	1207
51 - 100	2397	2745	2893	1558	1438
101 - 150	2783	3336	3557	1809	1670
151 - 200	3170	3926	4222	2061	1902
201 - 250	3555	4517	4886	2311	2133
251 - 300	3942	5107	5550	2562	2365
301 - 350	4330	5698	6215	2815	2598
351 - 400	4716	6288	6879	3065	2830
401 - 450	5099	6879	7543	3314	3059
451 - 500	5485	7469	8208	3565	3291

****

अध्याय 13

रेलवे क्लेम्स ट्रिब्युनल
(Railway Claims Tribunal)

केंद्रीय सरकार की अधिसूचना द्वारा दावा अधिकरण की स्थापना की गई जिसे रेलवे क्लेम्स ट्रिब्युनल के नाम से जाना जाता है।
आर.सी.टी. अपनी शक्तियों का प्रयोग दावों का भुगतान करने के लिये करते हैं। जैसे माल या जानवरों की सुपुर्दगी नहीं दी गई या टूट फूट या चोरी आदि के कारण माल सामान का नुकसान हुआ हो या रेल दुर्घटना के कारण किसी व्यक्ति की मृत्यु हो गई हो या गम्भीर रूप से घयल हो गया हो। आर.सी.टी. को यह अधिकार भा.रे.अधि. की धारा 124 के अंतर्गत दीया गया है।

आर.सी.टी. का मुख्यालय

नई दिल्ली में स्थित है। प्रत्येक राज्य में एक आर.सी.टी. की शाखा स्थापित है। आर.सी.टी को सिविल न्यायालय की शक्तियां प्राप्त हैं।

आर.सी.टी. की संरचना

आर.सी.टी. में एक चेयरमैंन, चार वाइस चेयरमैंन, एक न्यायिक सदस्य, एक टैकनीकल सदस्य होगा।

चेयरमैंन की योग्यताएं

चेयरमैंन वह व्यक्ति होगा

1. जो उच्च न्यायालय में न्यायाधीश रह चुका हो; या
2. जो वाइस चेयरमैंन के पद पर दो वर्ष तक कार्य कर चुका हो

वाइस चेयरमैंन की योग्यताएं

वाइस चेयरमैंन वह व्यक्ति होगा

1. जो उच्च न्यायालय में न्यायाधीश हो या रह चुका हो; या
2. जो भारत सरकार की विधी सेवा में पिछले पांच वर्ष से कार्यरत हो; या
3. वह न्यायिक पद पर पिछले पांच वर्ष से कार्यरत हो; या
4. रेल प्रशासन में एसे पद पर जो भारत सरकार के जौइन्ट सैक्रेट्री से नीचे का पद न हो पर 5 वर्ष तक कार्य किया हो, व रेलवे के नियमें और प्रक्रिया का समुचित ज्ञान व दावा व वाणिज्य मामलों का अनुभव हो; या

5. वह न्यायिक सदस्य या टैकनिकल सदस्य के पद पर तीन वर्ष से कार्य कर रहा हो।

न्यायिक सदस्य की योग्यताए

न्यायिक सदस्य वह व्यक्ति होगा

1. जो उच्च न्यायलय का न्यायाधीश हो या रह चुका हो, या
2. भारतीय विधी सेवा में तीन वर्ष तक सेवारत रहा हो या
3. वह सिविल न्यायिक पद पर कम से कम तीन वर्ष तक रहा हो जो भारत सरकार के जौइन्ट सैक्रेट्री से नीचे का पद न हो।

तकनीकी सदस्य की योग्यताएं

तकनीकी सदस्य वह व्यक्ति हो सकता है जिसने कम से कम तीन वर्ष तक रेलवे में भारत सरकार के संयुक्त सचिव के बराबर वेतनमान पर कार्य किया हो और रेलवे दावा तथा अन्य वाणिज्य मामलों की अच्छी जानकारी हो।

आर.सी.टी. कार्यालय का कार्यकाल

चेयरमैंन का कार्यकाल 5 वर्ष या 65 वर्ष की आयु तक जो भी कम हो रहेगा। वाइस चेयरमैंन व दूसरे सदस्यों का कार्यकाल 5 वर्ष या 62 वर्ष की आयु तक जो भी कम हो रहेगा।

दावा अधिकरण को आवेदन करना

जो व्यक्ति रेलवे पर दावा करना चाहता है उसे निर्धारित फॉर्म पर रजिस्ट्रार के नाम पर आवेदन करना होगा। इनमें :–

फार्म न. 1 – किसी भी प्रकार के माल में टूट फूट या नुकसान के दावा करने के लिये है
फार्म न. 2 – गाड़ी के दुर्घटनाग्रस्त हो जाने पर यदि किसी की मृत्यु हो गई हो या गम्भीर रूप से घायल हो गया हो तो उसके सम्बंध में दावा करने के लिये
फार्म न. 3 – यदि दावा किराया या भाड़ा के लिये किया जाना हो।

आवेदन के साथ निर्धारित फीस भी भरना आवश्यक है लेकिन यदि किसी गाड़ी के दुर्घटना के कारण किसी यात्री की मृत्यु हो गई हो या गम्भीर रूप से घायल हो गया हो व इस हेतु दावा किया जाना हो तो आवेदन फीस नहीं देनी होगी।

आवेदन के साथ संलग्न किये जाने वाले प्रपत्र

1. आर.आर./एल.टी./पर्सल वे बिल/इनवॉइस की प्रतिलिपी
2. मूल बीजक

3. रेल प्रशासन द्वारा स्वीकृत दावे की प्रतिलिपी
4. खुली/मूल्याकंन सुपुर्दगी का प्रमाणपत्र
5. रेल अधिनियम 1989 की धारा 106 के अंतर्गत दिये गये नोटिस की प्रतिलिपी
6. अन्य सभी प्रपत्र या प्रमाणपत्र जो आवेदक के पास उपलब्ध हों।

आवेदन करने का स्थान

1. **दुर्घटना के मामले में** — उस आर.सी.टी. की बैंच को जिसके क्षेत्राधिकार के अंतर्गत दुर्घटना हुई हो।
2. **किराया भाड़ा के मामले में** — उस आर.सी.टी. की बैंच को जिसके क्षेत्राधिकार के अंतर्गत स्टेशन पर किराया या भाड़ा दिया गया हो या गंतव्य स्टेशन स्थित हो।
3. **माल की क्षतिपूर्ति के मामले में** — उस आर.सी.टी. की बैंच को जिसके क्षेत्राधिकार के अंतर्गत गंतव्य स्टेशन स्थित हो

आवेदन की जांच

सभी प्राप्त आवेदनों की जांच की जायेगी व सही पाये जाने पर इन्हें स्वीकार किया जायेगा। इन्हें क्रम नम्बर दिया जायेगा।

प्रतिवादी को नोटिस जारी करना

आर.सी.टी. इस आवेदन के आधार पर प्रतिवादी को एक नोटिस जारी करेगा जिसमें प्रथम सुनवाई की तारिख बताई जायेगी व वादि को भी इस तारिख से अवगत कराया जायेगा।

फैसला करना या आदेश देना

आर.सी.टी. आवेदन पत्र पर पूरी कार्यवाही के पश्चात अपना फैसला दे सकता है तथा दोनों पक्षें को इस निर्णय को मानना होगा।

फैसले का रिव्यू

यदि कोई पक्ष फैसले से संतुष्ट नहीं है तो आर.सी.टी. को पुनः विचार के लिये आवेदन कर सकता है।

अपील

फैसले या रिव्यू के 90 दिन के अंदर उच्च न्याया लय को अपील की जा सकती है।

*****

अध्याय 14

रेलवे रेट ट्रिब्युनल
(Railway Rate Tribunal)

रेल अधिनियम की धारा 33 के अनुसार रेल रेट अधिकरण का गठन किया गया है। इस अधिकरण में एक अध्यक्ष व दो सदस्य होते हैं जिनकी नियुक्ति केंद्र सरकार द्वारा की जाती है।

आर.आर.टी के अध्यक्ष पद के लिये वही व्यक्ति पात्र हो सकता है जो उच्चन्यायालय में न्यायाधीश हो या रहा हो। दो सदस्यों में से एक सदस्य एसा व्यक्ति होना चाहिये जो केंद्र सरकार की राय में देश की वाणिज्य, औद्योगिक तथा आर्थिक परिस्थिती का विशेष ज्ञान रखता हो। दूसरा सदस्य एसा होना चाहिये जो केंद्रिय सरकार की राय में रेलवे के वाणिज्य विषयों का विशेष ज्ञान व अनुभव रखता हो।

अध्यक्ष व अन्य सदस्य निर्धारित समय के लिये ही पदासीन होते हैं, जो अधिकतम 5 वर्ष होता है। अध्यक्ष तथा सदस्यों द्वारा अपनी ड्यूटी करने में असमर्थ होने पर या कार्यालय में कार्य दिनों में अनुपस्थित अथवा छुट्टी पर होने के कारण केंद्रीय सरकार उनकी अनुपस्थिति मे किसी अन्य व्यक्ति को उनके स्थान पर कार्य हेतु नियुक्त कर सकती हैं। अध्यक्ष या सदस्य कोई भी दुबारा पदासीन नहीं हो सकते हैं।

आकस्मिक रिक्त स्थान के अलावा आर.आर.टी. के किसी कार्य अथवा कार्य विधी को निम्न कारणों से अवैध नहीं माना जायेगा :–

1. आर.आर.टी. में रिक्त या किसी संविधान की किसी कमी के कारण।
2. आर.आर.टी. के अध्यक्ष या सदस्य की नियुक्ति में कमि के कारण।

आर.आर.टी के कर्मचारी

भारतीय रेल अधिनियम की धारा 34 के अनुसार यदि आर.आर.टी में अपने कार्य को दक्षता पूर्वक निर्वाह करने के लिये आवश्यक समझता हो तो केंद्रीय सरकार की पूर्व अनुमति से किसी एसे अधिकारि या कर्मचारी की नियुक्ति कर सकता है जिसकी आर.आर.टी. आवश्यकता महसूस करता हो।

आर.आर.टी. की बैठक

रेल अधिनियम की धारा 35 के अनुसार आर.आर.टी अपने कार्य अथवा व्यापार के लिये सुविधाजनक स्थान पर कार्यालय स्थापित कर सकता है।

रेल प्रशासन के विरूद्ध शिकायत

रेल अधिनियम की धारा 36 मे आर.आर.टी. में रेल प्रशासन के विरूद्ध निम्न मामलों में शिकायत की जा सकती हैः–

1. यदि रेल प्रशासन धारा 70 के प्रावधानों का उल्लंघन करता हो अर्थात किसी व्यक्ति विशेष या यातायात विशेष को अनुचित लाभ या वरियता/प्राथमिकता देता हो।
2. दो स्टेशनों के बीच किसी वस्तु को अनुचित दर पर चार्ज कर रहा हो।
3. कोई पूरक प्रभार लिया जारहा हो जो अनुचित हो।

आर.आर.टी. उपरोक्त मामले की सुनवाई कर निर्णय करेगा।

आर.आर.टी. के अधिकार क्षेत्र के बाहर के कार्य

निम्न कार्य आर.आर.टी. के अधिकार क्षेत्र में नहीं हैं (धारा 37) –

1. केंद्र सरकार के द्वारा किसी वस्तु का वर्गीकरण या पुनः वर्गीकरण करना।
2. स्थान शुल्क या विलम्ब शुल्क का निर्धारण
3. यात्री किराया, लगेज, पार्सल या माल, रेलवे मैटिरीयल, रक्षाविभाग का यातायात या एक मुश्त भाड़े का निर्धारण ।

आर.आर.टी. की शक्तियां (धारा 38)

सिविल प्रक्रिया कोड 1908 के अनुसार आर.आर.टी. को शपथ पर गवाही लेने, गवाहों को तारिख पर उपस्थित होने के लिये, आवश्यक कागजात प्रस्तुत करने के लिये सिविल कोर्ट के रूप में मान्यता प्राप्त है।

आर.आर.टी. परिस्थिती के अनुसार, मांग के अनुसार अंतरिम या पूर्ण निर्णय दे सकता है जिसमें कीमत अदा करना भी शामिल है।

केंद्रीय सरकार के द्वारा सहायता

धारा 40 के अनुसार केंद्रीय सरकार आर.आर.टी. को एसी सहायता देने के लिये बाध्य है जिसकी वह अपेक्षा करे और उसको ऐसी भी जानकारी उपलब्ध करानी होगी जो केद्रीय सरकार की जानकारी में हो और जिसे वह अधिकरण के समक्ष प्रस्तुत किसी विषय से सम्बंधित समझता हो।

प्रमाणित करने का दायित्व (धारा 41)

किसी भी शिकायत के सम्बंध में जब यह बताया जाये कि रेल प्रशासन किसी एक व्यापारी या वर्ग विशेष या किसी क्षेत्र में किसी एक से माल के लिये निम्नतर रेट वसूल कर रहा है जो अन्य व्यापारियों से कम व अलग है तब यह साबित करन के जिम्मेदारी रेल प्रशासन की होगी कि एसी रेट उपसंगत है अथवा नहीं या प्रभार वसूल करने का उद्देश्य अनुचित प्राथमिकता देना नहीं है।
निम्नतर दर/चार्ज वसूलने का उद्देश्य अनुचित वरियता/प्राथमिकता देना नहीं है इसे निर्धारित करते समय ट्रिब्युनल केस को प्रभावित करने वाले अन्य तथ्यों के साथ साथ इस बात का भी ध्यान रखेगा कि एसी निम्नतर दर/प्रभार जनहित में आवश्यक है अथवा नहीं।

ट्रिब्युनल का निर्णय/आदेश

ट्रिब्युनल का निर्णय/आदेश बैंच के सदस्यों के बहुमत के आधार पर होगा और अंतिम होगा (धारा 42)।

न्यायालयों की अधिकारिता का वर्जन

जिन मामलों में ट्रिब्युनल को विचार करने व निर्धारित करने की शक्ति प्रदान की गयी है उन मामलों में किसी अन्य जगह शिकायत नहीं की जा सकती है।

*****

अध्याय 15

जन साधारण टिकट बुकिंग सेवा (जेटीबीएस)

Jansadharan Ticket Booking Sewa (JTBS)

यह सेवा शहरी क्षेत्रों में अनरिजर्व्ड टिकटों की बिक्री सुलभ करने की द्रष्टि से सन् 2008 में प्रारम्भ की गई थी। इस सेवा के मुख्य बिंदू निम्न प्रकार हैं –

1. जन साधारण टिकट बुकिंग सेवक का चयन करने के लिये मंडल पर वाणिज्य, परिचालन व वित्त विभाग के तीन सहायक अधिकाररियों की एक समिति का गठन किया जायेगा जो समाचार पत्र में विज्ञापन के जरिये प्रार्थना पत्रों की मांग करेगी।
2. आवेदक की आयु 18 वर्ष से कम नहीं होनी चाहिये व कम से कम दसवीं पास होना चाहिये। शैक्षणिक योग्यता मे मं.वा.प्र. या वरिष्ठ मं.वा.प्र. द्वारा छूट दी जा सकती है।
3. आवेदक को गांव के मुखिया/मजिस्ट्रेट के द्वारा जारी चरित्र का प्रमाण पत्र प्रस्तुत करना होगा कि उसके विरुद्ध कोई आपराधिक मामला लम्बित नहीं है व वह एक सदआचरण वाला व्यक्ति है।
4. जिस आवेदक के पास टेलीफोन का कनैक्शन होगा उसको वरियता प्रदान की जायेगी।
5. आवेदक स्टेशन के द्वारा सेवित क्षेत्र का स्थानीय निवासी होना चाहिये।
6. आवेदक को 15000 रु. सीक्योरिटी के जमा कराने होंगे व 40000 रु. की बैंक गारण्टी देनी होगी।
7. जेटीबीएस को यूटीएस टरमीनल दिया जायेगा जिसकी लागत व खर्चा उसके द्वारा ही उठाया जायेगा।
8. जेटीबीएस जितने रुपये के टिकट बेचना चाहता है वह राशि उसे रेलवे में अग्रिम में जमा करानी होगी और उसी सीमा तक वह टिकट बेच सकेगा। इसके लिये कोई अधिकतम वित्तीय सीमा नहीं है।
9. जेटीबीएस रियायती अनरिजर्व्ड टिकट जारी नहीं कर सकेगा किंतु वरिष्ठ नागरिकों को रियायती यूटीएस टिकट जारी करने के लिए उसे विशेष छूट दी जायेगी।
10. जेटीबीएस यात्रियों से प्रति टिकट एक रुपया कमीशन वसूल कर सकेगा।

11. टिकट रॉल्स को सुरक्षित रूप से रखने की जेटीबीएस की पूर्ण जवाबदारी होगी। यदि वह खो देता है तो नियम के अनुसार उसके विरूद्य डैबिट रेज किया जायेगा।
12. सेवित स्टेशन के द्वारा जेटीबीएस को जारी किये गये रौल्स का हिसाब रखा जायेगा।
13. जेटीबीएस बेचे गये टिकटों का लेखा व टिकटों की कीमत प्रतिदिन के आधार पर सेवित स्टेशन पर जमा करेगा।
14. समय समय पर अधिकारियों के द्वारा जेटीबीएस की जांच की जायेगी कि यू टी एस टिकटों का लेखा उसके द्वारा उचित प्रकार रखा जा रहा है।
15. जेटीबीएस के द्वारा जारी टिकटों पर किराये की वापसी सेवित स्टेशन के द्वारा सिस्टम में लेखे का सत्यापन करने के पश्चात ही की जायेगी।
16. सेवित स्टेशन जेटीबीएस को जारी टिकटों के रौल्स व उसके द्वारा बेचे गये टिकटों का विवरण प्रत्येक महिने मं.वा.प्र. या वरि.म.वा.प्र. को भेजेगा।
17. जेटीबीएस स्टेशन सीमा के अंदर टिकटों की बिक्री नहीं कर सकेगा।
18. प्रारम्भ में 2 वर्ष के लिये जेटीबीएस को ठेका दिया जायेगा व उसके द्वारा संतोषप्रद कार्य करने पर वार्षिक आधार पर अगले 3 वर्ष के लिये उसका ठेका बढ़ा दिया जायेगा। उसके बाद नए आवेदन आमंत्रित किये जायेंगे जिसमें यह जेटीबीएस दुबारा आवेदन कर सकेगा।
19. प्रत्येक पक्ष बिना कारण बताये एक महिने पूर्व नोटिस देकर कौन्ट्रेक्ट समाप्त कर सकेगा।
20. उपरोक्त सभी बातों के लिये जेटीबीएस रेलवे के साथ एक एग्रीमेंट करेगा।
21. जेटीबीएस व रेलवे के बीच कोई विवाद उत्पन्न होने पर मं.रे.प्र. द्वारा निपटाया जायेगा जिनके निर्णय के विरूद्ध अपील ए.जी.एम. को की जा सकेगी।

*****

अध्याय 16

लीजिंग पॉलिसी
Leasing Polocy

सन 1992 में एस एल आर की जगह का उच्चत्तम सीमा तक प्रयोग करने की द्रष्टि से सर्वप्रथम रेलवे द्वारा एस.एलए.आर. को लीज पर देना प्रारम्भ किया गया था। इस पॉलीसी में अनेक परिवर्तन किये गये। वर्तमान में इस पॉलिसी के मुख्य बिंदु इस प्रकार हैं:–

1. जो भी पार्टियां लीजिंग में भाग लेना चाहती हैं उनहै सर्व प्रथम डिवीजन / क्षेत्रीय रेलवे के मुख्यालय पर रजिस्टर करवाना होगा।
2. निम्न रजिस्ट्रेशन फीस ली जायेगी –

कोटी	फीस	लीज
ए	50000 रू	ए.जी.सी., एस.एल.आर., वी.पी.
बी	25000 रू	ए.जी.सी., एस.एल.आर.,
सी	5000 रू	ए.जी.सी.,

एक बार रजिस्टर हो जाने पर रजिस्ट्रेशन 5 वर्ष तक मान्य रहेगा जब तक अन्यथा रद्द न हो जाये।

यदि लीज होल्डर डिवीजन पर रजिस्टर है तो डिवीजन के द्वारा निकाले जाने वाले टेंडर में भाग ले सकेगा व यदि लीज होल्डर क्षेत्रीय मुंख्यालय पर रजिस्टर है तो क्षेत्रीय मुंख्यालय के द्वारा निकाले जाने वाले टेंडर में भाग ले सकेगा।

3. लीज निम्न चार प्रकार की होगी –

1. लौंग टर्म – तीन वर्ष के लिये
2. शौर्ट टर्म – एक वर्ष के लिये
3. टेम्परेरी लीज – एक बार में तीस दिन के लिये
4. डे टुडे लीज – एक बार में अधिकतम दस दिन के लिये

प्रथम दो टेंडर के आधार पर व बाद की दो कोटेशन के आधार पर लीज पर दी जायेगी।

4. जब भी पार्सल स्पेस लीज पर दी जानी हो तो डिवीजन/क्षेत्रीय मुख्यालय द्वारा समाचार पत्र में टेंडर आमंत्रित किये जायेंगे।

5. विभन्न प्रकार की लीज स्पेस के लिये बोली लगाने के लिये निम्न अर्नेस्ट मनी बैंक चैक या ड्राफ्ट के रूप मे जमा की जायेगी –

लीज	अर्नेस्ट मनी
ए.जी.सी.	10000रु
4 टन एस.एल.आर.	50000रु
पार्सल वान	200000रु

टैंडर के फाइनल हो जाने पर असफल बोलीकर्ताओं की अर्नेस्ट मनी वापस कर दी जायेगी व सफल बोलीकर्ता यदि चाहे तो उसकी राशी को सीक्योरिटी डिपोजिट में समायोजित कर लिया जायेगा।

6. सीक्योरिटी डिपोजिट / परफॉरमेंस गारण्टी : सफलबोली कर्ता से स्वीकृत दर से 5 दिन के भाड़े के बराबर सीक्यौरिटी जमा की जायेगी जो निम्न से कम नहीं होगी –

लीज	सीक्योरिटी डिपोजिट / परफॉरमेंस गारण्टी	रुप
ए.जी.सी.	10000रु	बैंक गारण्टी / एफडी के रूप में
4 टन एस.एल. आर.	50000रु	बैंक गारण्टी / एफडी के रूप में
पार्सल वान	200000रु	बैंक गारण्टी / एफडी के रूप में

' बैंक गारण्टी कौंट्रैक्ट अवधि के समाप्त होने के तीन महिने बाद तक मान्य होनी चाहिये

7. सफलबोली कर्ता को एक एग्रीमेंट पर हस्ताक्षर करने होगे व उसमें व्यक्त शर्तों का अनुपालन करना होगा।
8. भाड़े का भुगतान एक दिन पूर्व करना होगा जिसके लिये रेलवे द्वारा कोई रेलवे रसीद जारी नहीं की जायेगी किंतु एक मनी रसीद जारी की जायेगी।
9. पट्टाधारक जो माल लोड करेगा उसके लिये वह एक मैनीफैस्ट चार प्रतियों में तैयार करेगा जिसकी एक प्रति वह अपने रिकार्ड के लिये रखेगा, एक बुकिंग

स्टेशन के रिकॉर्ड के लिये होगी, एक गंतव्य स्टेशन के रिकार्ड के लिये होगी व एक पर गंतव्य स्टेशन मास्टर अपने हस्तक्षर कर सील लगा कर पट्टाधारक को दे देगा जिसके आधार पर पट्टाधारक सुपुर्दगी लेकर माल रेलवे सीमा से हटा सकेगा।

मैनी फैस्ट प्रत्येक अनलोडिंग स्टेशन के लिये जारी किया जायेगा।

10. मेनीफैस्ट में गाड़ी संख्या, दिनांक , नगों की संख्या, वस्तु का नाम , एस.टी. आर./टिन न. आदि की घोषणा करनी होगी।

11. पट्टाधारक खतरनाक माल, बदबूदार माल व रेलवे के द्वारा समय समय पर प्रतिबंद्धित माल का लदान नहीं कर सकेगा और यदि करते हुए पाया जाता है तो पट्टाधारक 50000रू के दण्ड से दण्डित किया जायेगा और उसका रजिस्ट्रेशन व कौन्ट्रैक्ट रद्द किया जा सकता है। उसे अभियोजित किया जा सकता है। उसके एक वर्ष तक टैन्डर में भाग लेने पर प्रतिबंध लगाया जा सकता है।

12. पार्सलों की लदान व उतराई पट्टाधारक के द्वारा की जायेगी।

13. पट्टाधारक औरिजनेटिंग व गंतव्य स्टेशन पर 30 मिनट के अंदर लदान व उतराई का कार्य पूरा करेगा।

14. पट्टाधारक को गाड़ी के निर्धारित समय से 5 मिनट पूर्व लदान व उतराई कार्य पूरा करना होगा ।

15. मेल/एक्स गाड़ियों के मामले में जहां गाड़ी 5 मिनट या अधिक समय के लिये ठहरती हो वहां पट्टाधारक लदान व उतराई कर सकेगा। साधारण गाड़ियों के मामले में रास्ते के सभी स्टेशनों पर लदान उतराई कर सकेगा ।

16. यदि पट्टाधारक लदान या उतराई करने के लिये गाड़ी को निर्धारित समय से ज्यादा रोकता है तो उसे प्रत्येक बार 2000 रु दण्ड से दण्डित किया जायेगा।

17. ट्रेन के औरिजनेटिंग व टरमिनेटिंग स्टेशन पर एस.एल.आर के मामेले में 2 – 2 घंटे व वी.पी. के मामले में 3 – 3 घंटे स्टेकिंग व रिमूवल के लिये दिये जायेंगे। जहां गाड़ी सुबह 6 बजे के पूर्व छूटती हो या 22 बजे के बाद आती हो तो पट्टाधारक पूरी रात 22 से 6 बजे के बीच प्लेटफार्म पर माल स्टेक कर सकेगा।

18. यदि किसी मध्यवर्ती स्टेशन पर लदान/उतराई की जानी हो तो गाड़ी आने के एक घंटे पूर्व पट्टाधारक माल प्लेटफार्म पर स्टैक कर सकेगा। जहां एक्साइज अधिकारियों से माल का क्लीयरेंस करवाना हो हो तो वहां एक्साइज ऑफिस के खुलने के एक घंटे और बाद तक माल स्टेक किया जा सकेगा।

19. ट्रेन के औरिजनेटिंग स्टेशन पर गाड़ी छूटने के कम से कम आधा घंटे पूर्व रैक प्लेस किया जाना चाहिये व यदि देरी हो गई हो तब भी कम से कम 20 मिनट लदान के लिए दिये जाने चाहिये।
20. उसी प्रकार से ट्रेन के टरमिनेटिंग स्टेशन पर माल उतराई के लिये कम से कम आधा घंटा दिया जाना चाहिये।
21. गाड़ी का निर्धारित प्लेटफॉर्म सामान्यतया बदला नहीं जाना चाहिये व यदि बदलना भी पड़े तो या तो पर्याप्त समय दिया जाना चाहिये या उसी आइलैंड प्लेटफॉर्म के दूसरी ओर गाड़ी लेनी चाहिये जिससे माल लदान करने में कोई परेशानी न हो।
22. पट्टाधारक के लेबरों के पास पहचान पत्र होना चाहिये।
23. ए.जी.सी. में पट्टाधारक का कोई प्रतिनिधी जा सकता है। ए.जी.सी. में किसी भी पैकेज का वजन 25 कि.ग्रा. से अधिक नहीं होना चाहिये व सभी पैकेजों का वजन एक टन से अधिक नहीं होना चाहिये। यदि किसी पैकेज का वजन 30 किलो तक हो तो कोई अतिरिक्त चार्ज नहीं लिया जायेगा किंतु यदि पैकेज का वजन 30 किलो से अधिक व 35 किलो तक हो तो स्केल आर से छः गुना चार्ज किया जायेगा व 5000 रु दण्ड से दण्डित भी किया जायेगा। यदि वजन 35 किलो.से अधिक हो तो एसे पैकेज को पट्टाधारक की रिस्क पर रास्ते में उतार दिया जायेगा । इसके अतिरिक्त ए.जी.सी. के किसी उपस्कर से कोई छेड़ छाड़ की जायेगी तो प्रत्येक बार 5000 रु से दण्डित किया जायेगा।
24. एस.एल.आर. या वी.पी. ओवर लोडेड पाये जाते है तो ओवर लोडेड वजन का सामान्य भाड़ा लिया जायेगा व इस वजन का स्केल आर से छः गुना भाड़ा लिया जायेगा व 5000रु दण्ड से दण्डित किया जायेगा । चौथी बार अपराध करने पर कॉन्ट्रैक्ट रद्द किया जा सकता है व रजिस्ट्रेशन भी रद्द किया जा सकता है। सी.सी. का 5 प्रतिशत या 1 टन इसमें जो भी कम हो से अधिक वजन पाये जाने पर पकड़े जाने वाले स्थल पर एसे माल को पट्टाधारक की रिस्क पर उतार दिया जायेगा।

*****

अध्याय 17

हाल्ट स्टेशन
Halt Station

जब किसी हाल्ट स्टेशन के खुलवाने के लिये सांसद, विधायक या सलाहकार समिति के सदस्यों द्वारा मांग की जाती है तो मांग या प्रस्ताव प्राप्त होने पर रेलवे के परिवहन, वाणिज्य व अभियांत्रिक विभागों द्वारा विभिन्न पहलुओं पर अध्ययन किया जाता है कि स्टेशन खोला जाना सम्भव है अथवा नहीं।

हाल्ट स्टेशन खोले जाने के लिये मार्गदर्शन
(Guidelines for opening of halt station)

महाप्रबंधक की शक्तियों के अधीन हाल्ट स्टेशन का खोला जाना :—

महा प्रबंधक की शक्तियों के अधीन रेल मंत्रालय के बिना अनुमोदन के हाल्ट स्टेशन निम्न शर्तों के अधीन खोला जा सकता है जब :—

1. स्टेशन खोले जाने का वित्तीय ऑचित्य हो
2. गैर उपनगरीय क्षेत्र के मामले में प्रस्ताविस स्थल की दूरी आजू बाजू के स्टेशनों से कम से कम 5 किलो मीटर होनी चाहिये।
3. प्रस्ताव इंजीनियरिंग व परिचालन की द्दष्टि से सुविधाजनक होना चाहिये।
4. यदि प्रस्तावित स्थल की दूरी आजू बाजू के स्टेशनों से 5 किलो मीटर कम हो तो स्टेशन को खोला जाना लाभप्रद होना चाहिये।
5. क्या स्थानीय गांव वालों के द्वारा स्टेशन के निर्माण करने के लिये स्वेच्छा से श्रमदान किया जा सकता है। इसके बावजूद भी स्टेशन खोला जाना लाभप्रद ना हो तो महाप्रबंधक के द्वारा वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी की सम्मत्ति से स्टेशन खोलने की स्वीकृति प्रदान की जासकती है यदि हानि 10000रू प्रति वर्ष से अधिक न हो।
6. उपरोक्त सभी मामलों में चाहे स्टेशन खोला जाना लाभप्रद हो या न हो वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी की सम्मत्ति प्राप्त की जानी चाहिये।

रेलवे बोर्ड के अनुमोदन से हाल्ट स्टेशन का खोला जाना

1. जब उपरोक्त शर्तें पूरी नहीं होती हों तो यात्री सुविधा को ध्यान में रखते हुए स्टेशन खोला जा सकता है यदि क्षेत्रीय रेलवे इस बात से संतुष्ट हो कि यात्री यातायात के आधार पर स्टेशन खोलने का ऑचित्य है।
2. प्रस्ताव महाप्रबंधक के द्वारा अनुमोदित हो व वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी के द्वारा वैट कर दिया गया हो।
3. वित्तिय ऑचित्त्य तैयार करते समय यदि प्रस्ताव लाभप्रद हो तो पूंजी पर ब्याज को सम्मिलित नहीं किया जाना चाहिये व अलाभप्रद हो तो ब्याज को भी सम्मिलित किया जाना चाहिये।
4. गाड़ी को रोकने में आने वाली लागत को भी सम्मिलित किया जाना चाहिये किंतु यदि स्थानीय लोगों के द्वारा किसी ब्लॉक हट पर स्टेशन खोलने की मांग की जाती है जहां पहले से ही गाड़ियां परिचालनिक कारणों से रोकी जाती हों तो गाड़ियों को रोकने में आनेवाली लागत को सम्मिलित नहीं किया जाना चाहिये।
5. हाल्ट स्टेशन को खोलने का जस्टीफिकेशन तैयार करते समय क्षेत्रीय रेलों के द्वारा केवल वित्तीय पेहलुओं की ही जांच नहीं की जानी चाहिये बल्कि यात्री सुविधा पहलू को भी ध्यान में रखा जाना चाहिये जिसमें देखा जाना चाहिये कि गांव वालों के लिये आवागमन के अन्य साधन जैसे रोड बस आदि उपलब्ध है अथवा नहीं व प्रस्तावित हाल्ट स्टेशन की आजू बाजू के स्टेशनों से दूरी कितनी है।
6. यदि प्रस्ताव जस्टीफाइड हो तो परिचालन विभाग की टिप्पणी भी प्रप्त की जानी चाहिये कि परिचालन की द्वष्टि से स्टेशन का खोला जाना सुविधा जनक है अथवा नहीं।
7. क्षेत्रीय रेल के द्वारा प्रस्ताव को निर्धारित प्रोफोर्मे में तैयार कर स्टेशन की स्थति व आजू बाजू के स्टेशनों से दूरी प्रदर्शित करने वाले स्कैच मैप जिसमें आस पास की नदियों व रेल/रोड ओवर ब्रिज की स्थति को भी यदि कोई हों तो सम्मिलित किया गया हो को साथ में संलग्न कर रेलवे बोर्ड को भेजा जाना चाहिये।

हाल्ट स्टेशन पर उपलब्ध कराई जाने वाली सुविधाएं

हाल्ट स्टेशन पर कम से कम निम्न सुविधाएं उपलब्ध कराई जानी चाहिये :–

1. रेल लेवल प्लेटफॉर्म
2. बुकिंग ऑफिस कम वेटिंग शैड
3. प्रकाश की व्यवस्था (यदि रात्रि में गाड़ियां रूकती हों)
4. छांयादार वृक्ष

हाल्ट ठेकेदार की नियुक्ति

1. जिस जगह पर हाल्ट स्टेशन खुला हुआ हो ठेकेदार वहां का स्थाई निवासी होना चाहिये।
2. ठेकेदार कम से कम आठवीं पास होना चाहिये व उसे अंग्रेजी का व्यावहारिक ज्ञान होना चाहिय जिससे वह स्टेशनों के नाम व टिकटों की कीमत पढ़ सके। नये ठेकेदार कम से कम दसवीं पास होने चाहिये।
3. ठकेदार की नियुक्ति करने के लियें वरिष्ठ वेतनमान के वाणिज्य, वित्त, और परिचालन विभाग के अधिकारियों की एक समिति गठित की जायेगी जो समाचार पत्र में विज्ञापन के जरिये आवेदन आमंत्रित करेगी और प्राप्त आवेदनों की सूक्ष्म जांच कर पात्र आवेदकों की एक सूची तैयार करेगी और किसी भी बच्चे की मदद से ड्रॉ निकाल कर ठेकेदार का चयन करेगी।
4. हॉल्ट ठेकेदार की तरह से नियुक्त करने से पूर्व आवेदक के पिछले रिकार्ड का सत्यापन किया जायेगा।
5. हॉल्ट ठेकेदार को एक चिकित्सा प्रमाण पत्र प्रस्तुत करना पड़ेगा कि वह सक्रिय सेवा के लिये योग्य है व वह किसी छूत के रोग से ग्रसित नहीं है।
6. प्रत्येक हॉल्ट ठेकेदार को सप्लाई किये जाने वाले उपकरणों की कीमत व रेलवे के हित को ध्यान में रखते हुए न्यूनतम 2000रू सुरक्षानिधी के रूप में ठेकेदार से जमा किये जायेंगे। विद्यमान हॉल्ट स्टेशन के ठेके का नवीनीकरण करते समय अथवा नया ठेका देते समय पिछले वर्ष की बिक्री के आधार पर डिवीजन के एसोसिएट वित्त अधिकारी से परामर्श कर ग्रेडिड सिस्टम को अपनाते हुए रेलवे सुरक्षा निधी की राशि बढ़ा भी सकती है।
7. ठेके की वर्तमान अवधि 5 वर्ष है और इसके समाप्त होने के बाद इसे 5 वर्ष तक और बढ़ाया जा सकता है। पर इसे ढाई ढाई वर्ष की दो अवधियों में करके तभी बढ़ाया जायेगा जब ठेकेदार का कार्य संतोषजनक हो व बकाया राशि समय पर जमा करादेता हो।

   जो हॉल्ट ठेकेदार स्टेशन की बिल्डिंग का रखरखाव पानी, बिजली के प्रबंध के सहित खुद ही करते हों उनका ठेका 5 वर्ष के लिये और बढ़या जा सकता है इस प्रकार कुल ठेका 10+5 = 15 वर्ष तक का हो सकता है।
8. नियुक्ति पूर्ण रूप से एक प्रकार का ठेका है।
9. रेल सेवक के रूप में नियमित किए जाने जैसी कोई सुविधा नहीं है।

कमीशन का भुगतान

कमीशन का भुगतान विद्यमान हाल्ट स्टेशनों के ठेकेदार को बोर्ड के दिनांक **08.09.2000** के परिपत्र सं. **99/TG IV/Halts/Policy के पेरा 2** के अनुसार मासिक बिक्री के आधार पर निम्न प्रकार किया जायेगा :–

मासिक बिक्री	कमीशन
1 - 15000 रू	15 % (न्यूनतम 500रू)
15000 – 50000 रू	12 %
50001 – 100000 रू	9 %
100001 – 200000 रू	6 %
200001रू या इससे अधिक	3 %

यदि मासिक बिक्री 300000 रू. हो तो कमीशन 15000 रू.पर 15 %+35000 रू पर 12 % + 50000 रू पर 9 % + 100000 रू पर 6 % + 100000 रू पर 3 % = 2250 + 4200 + 4500 + 6000 + 3000 = 19950 रू.

सेफ्टी सरचार्ज/डैवलपमेंट चार्ज पर कोई कमीशन नहीं दिया जायेगा।

नये हाल्ट स्टेशनों के ठेकेदारो को बोर्ड के दिनांक **24.06.2005** के परिपत्र सं. **99/TG IV/Halts/Policy** के अनुसार प्रति दिन की टिकटों की बिक्री की संख्या के आधार पर महिने के अन्त में कमीशन तथा इन्सैन्टिव का भुगतान निम्न प्रकार किया जायेगा :–

प्रतिदिन बिके टिकटों की संख्या	प्रति टिकट कमीशन
1–100	1.25 रू.
101–200	1.00 रू.
201–500	50 पैसे
501–1000	25 पैसे
1001 व अधिक	15 पैसे
1 MST	10 रू.

यदि किसी दिन 150 टिकट बिके हों तो उस दिन का कमीशन 100 X 1.25 + 50 X 1 = 125 + 50 = 175 रू. बना।

न्यूनतम कमीशन

यदि किसी हाल्ट पर 2 पेअर तक गाड़ियां रूकती हों तो न्यूनतम कमीशन 500रू. प्रति माह होगा व जिस हाल्ट पर 2 पेअर से अधिक गाड़ियां रूकती हों तो न्यूनतम कमीशन 750रू. प्रति माह होगा। यह कमीशन नवीनीकृत किये ठेके व नये ठेकों के प्रति लागु होगा।

इनसैंटिव

टिकटों की बिक्री में वृद्धि करने के लिये टिकटों की बिक्री के आधार पर नये रूप से भुगतान किये गये कमीशन के अतिरिक्त निम्न दर से ठेकेदार को इनसैंटिव भी दिया जायेगा :–

पिछले वर्ष की उसी तिमाही में बेचे गये टिकटों की संख्या के ऊपर 25 पैसे प्रति टिकट जो प्रति क्वाटर देय होगा।

यदि किसी क्वाटर मे कोई अतिरिक्त गाड़ी रूकने लग जाती है तो इनसैंटिव अगले क्वाटर से देय होगा। टिकटों की संख्या में वृद्धि प्रति ट्रेन ऑसत टिकटों की बिक्री के आधार पर निकाली जायेगी। इसे उस स्टेशन पर रूकने वाली गाड़ियों की संख्या से गुणा कर दिया जायेगा।

सूत्र –

पिछले वर्ष के उसी क्वाटर के लिये –

कुल बिके टिकटों की संख्या = Np

कुल रूकने वाली गाड़ियों की संख्या = Tp

प्रति ट्रेन टिकटो की ऑसत बिक्री (Ap) = Np/Tp

चालु वर्ष के क्वाटर के लिये –

कुल बिके टिकटों की संख्या = Nc

कुल रूकने वाली गाड़ियों की संख्या = Tc

प्रति ट्रेन टिकटो की ऑसत बिक्री (Ac) = Nc/Tc

टिकटों की बिक्री में वृद्धि = बिके टिकटों की ऑसत संख्या (चालू वर्ष – पिछला वर्ष) ie. (Ac-Ap)

इनसैंटिव = टिकटों की बिक्री में वृद्धि X चालू क्वाटर में रूकने वाली गाड़ियों की संख्या 0.25

मृतक ठेकेदारों के उत्तराधिकारियों की नियुक्ति

ठेकेदार की मृत्यु हो जाने पर मृतक ठेकेदारों के वारिसों व उत्तराधिकारियों को अन्य आवेदनर्त्ताओं के साथ में टेकेदार का चयन करते समय वरियता प्रदान की जायेगी यदि अन्य बातें समान रहती हैं।

सीजन टिकट जारी करने की अनुमति

क्षेत्रीय रेल अपने स्तर पर एसोसिएट वित्त से परामर्श कर सीजन टिकट जारी करने की अनुमति ठेकेदार को देसकती है व एसी अनुमति दिये जाने के बारे में समय समय पर बोर्ड को इसकी सूचना भेज दी जाये।

बुकिंग क्षेत्र

रेलवे, ठेकेदार को निम्न दूरी तक के लिये टिकटों को जारी करने की अनुमति प्रदान कर सकती है–

1. यदि हाल्ट स्टेशन ब्रांच लाइन पर स्थित हो तो मेन लाईन के स्टेशन तक।
2. यदि मेन लाईन पर स्थित हो तो इंटरचेंज पॉईन्ट से 25 कि.मी. तक या उसी रेलवे में स्थित हो तो जिला/तहसील के रेलवे स्टेशन तक
3. यदि रेलवे ने उपरोक्त (1) व (2) से अधिक दूरी के लिये टिकटें जारी करने की अनुमति प्रदान की हो तो उसे रिवाइज् नहीं किया जायेगा।

हाल्ट स्टेशन को बंद किया जाना

यदि हाल्ट स्टेशन राज्य सरकार की सलाह से नहीं खोला गया है तो बिना राज्य सरकार से परामर्श किये बंद किया जा सकता है। यदि हाल्ट स्टेशन से हानि हो रही हो व यात्री सुविधा के आधार पर भी जस्टीफाइड नहीं हो तो रेलवे स्वयं एसे हाल्ट स्टेशन को बंद कर सकती है यदि टिकटों की बिक्री ब्रांच लाइन पर प्रति दिन 25 से कम हो व मेन लाइन पर 50 से कम हो। एसा करने के लिये ZRUCC/DRUCC से राय लेना आवश्यक नहीं है।

हाल्ट स्टेशन का फ्लैग स्टेशन में उच्चीकरण

हाल्ट स्टेशनों की आवधिक जांच की जानी चाहिये और और प्रोग्राम बना कर उन्हैं फ्लैग स्टेशनों में परिवर्तित करने पर विचार किया जाना चाहिये। यदि हाल्ट स्टेशन को खुले

हुए 10 वर्ष से अधिक समय हो गया हो व प्रति दिन औसत 300 या इससे अधिक यात्रियों का बाहरी यातायात हों व प्रति वर्ष 9 लाख रू से अधिक की यात्री आमदनी हो तो हाल्ट स्टेशन को फ्लैग स्टेशन में परिवर्तित किया जा सकता है।
यदि हाल्ट स्टेशन को फ्लैग स्टेशन में परिवर्तित किया जाना वित्तीय दृष्टि से जस्टीफाइड न हो किंतु सुविधा के आधार पर किया जाना आवश्यक हो तो ZRUCC की राय भी बोर्ड को अग्रेषित की जानी चाहिये।

फ्लैग स्टेशन को ठेकेदार चालित हाल्ट स्टेशन में डाउनग्रेड करना

यदि फ्लैग स्टेशन लगातार 3 वर्ष से घाटे में चल रहा हो तो महा प्रबंधक के द्वारा बिना रेल मंत्रालय को संदर्भित किये फ्लैग स्टेशन को ठेकेदार द्वारा चालित हाल्ट स्टेशन में डाउनग्रेड किया जा सकता है।

रेलवे स्टेशन के नाम व स्पैलिंग में परिवर्तन करना

भारत सरकार का केवल गृह मंत्रालय ही स्टेशन के नाम अथवा स्पैलिंग में परिवर्तन करने के लिये सक्षम है।
क्षेत्रीय रेलवे के द्वारा 6 – 6 महिने से हाल्ट/फ्लैग स्टेशन के कार्य का पुनर्निरीक्षण किया जाना चाहिये व जिससे हाल्ट/फ्लैग स्टेशन को बंद करने की समय पर कार्रवाई की जासके।

*****

अध्याय 18

साइडिंग
(Siding)

रेलवे स्टेशन से दूर किसी व्यापारिक संस्थान, फैक्ट्री, रेलवे के किसी विभाग तक बिछाई जाने वाली रेल लाइन साइडिंग कहलाती है।
साईडिंग निम्न पांच प्रकार की होती है –

1. निजी साइडिंग (Private Siding)
2. सहायता प्राप्त साइडिंग (Assisted Siding)
3. सार्वजनिक साइडिंग (Public Siding)
4. विभागीय साइडिंग (Departmental Siding)
5. सेना विभाग के लिये साईडिंग (Military Siding)

निजी साइडिंग (Private Siding)

निजी साइडिंग किसी पार्टी द्वारा स्वयं के उपयोग के लिये स्वयं के खर्चे पर निर्मित की जाती है। इस पर खर्च होने वाली संपूर्ण राशि पार्टी द्वारा वहन की जाती है। सुरक्षा की दृष्टि से सुपर ग्रेड कार्य अर्थात रेल लाइन बिछाना, जिसमें स्लीपर, पॉइन्ट तथा सिगनल सम्मिलित हैं का कार्य रेलवे के द्वारा किया जाता है तथा इसका खर्चा पार्टी से वसूल किया जाता है। सब ग्रेड वर्क अर्थात अन्य कार्य भी रेलवे द्वारा किये जा सकते हैं यदि पार्टी इस हेतु रेलवे को आवेदन करे।

सहायता प्राप्त साइडिंग (Assisted Siding)

सहायता प्राप्त साइडिंगों का निर्माण भी पार्टी के निजी उपयोग के लिये किया जाता है परंतु इसमें सब ग्रेड वर्क का खर्चा पार्टी द्वारा तथा सुपर ग्रेड वर्क का खर्चा रेलवे द्वारा वहन किया जाता है।

सार्वजनिक साइडिंग (Public Siding)

इस साइडिंग का निर्माण रेल प्रशासन द्वारा अपने खर्चे पर सभी के उपयोग के लिये किया जाता है।

विभागीय साइडिंग (Departmental Siding)

रेल विभाग के कार्य के लिये विभिन्न विभागों द्वारा जब साइडिंग की आवश्यकता महसूस होती है तो रेल प्रशासन द्वारा अपने विभागीय कार्य के उपयोग के लिये इसका निर्माण किया जाता है। जनसाधारण या निजी पार्टी को इसका उपयोग करने की अनुमति नहीं दी जाती है। परंतु विशेष परिस्थितियों में अनुमति दी जा सकती है।

सेना विभाग के लिये साइडिंग (Military Siding)

रक्षा विभाग के तीनों अंगों के उपयोग के लिये इस प्रकार की साइडिंग का निर्माण किया जाता है। इस साइडिंग का उपयोग केवल सेना विभाग द्वारा ही किया जा सकता है।

निजी व सहायता प्राप्त साइडिंग का निर्माण

सम्बंधित पार्टी को साइडिंग निर्माण के लिये क्षेत्रीय रेलवे के सीटीपीएम (Chief Traffic Planning Manager) को आवेदन करना पड़ता है। आवेदन में निम्न लिखित जानकारी देनी आवश्यक है –

I. पार्टी का नाम
II. कार्यालय का पता
III. जहां से साइडिंग का निर्माण करना है उस स्टेशन का नाम
IV. फैक्ट्री की स्थिति
V. स्टेशन व फैक्ट्री के मध्य बनाई जाने वाली साईडिंग का प्रारूप। इसके लिये उपलब्ध जमीन और सीमा सहित कहां तक जमीन है।
VI. स्टेशन से प्रस्तावित साइडिंग की दूरी
VII. दिनांक जब तक साइडिंग का उपयोग करना है।

सीपीटीएम द्वारा पार्टी के इस आवेदन को मण्डल कार्यालय भेजा जायेगा, जहां परिचालन , वाणिज्य तथा अभियांत्रिक विभाग द्वारा संयुक्त जांच की जायेगी और इसकी रिपोर्ट अपनी टिप्पणी सहित वापिस सीटीपीएम को भेज दी जायेगी। साईडिंग यदि एक या एक से अधिक रेलवे लाइन को क्रॉस करती है अथवा दो स्टेशनों के बीच सामान्य यातायात को प्रभावित करती है तो जहां तक सम्भव हो अनुमति नहीं दी जायेगी।

यदि साइडिंग निर्माण का प्रस्ताव स्वीकार कर लिया जाता है तो इंजीनियरिंग विभाग द्वारा सम्बंधित पार्टी को सर्वेक्षण फीस जमा करवाने के लिये लिखा जायेगा। इस राशि के जमा किये जाने के बाद ही सर्वेक्षण का कार्य शुरू किया जायेगा। सर्वेक्षण शुरू करने साथ ही अनुमानित लागत व समय का भी अनुमान लगाया जायेगा तथा अनुमानित

साइडिंग चार्ज आदि के बाद पार्टी के साथ एग्रीमेंट करने के लिये शर्तें निर्धारित करने के लिये वाणिज्य विभाग को लिखा जायेगा। निर्धारित शर्तें पार्टी द्वारा स्वीकार नहीं करने पर सर्वेक्षण की राशि लॉटायी नहीं जायेगी । यदि पार्टी शर्तें मान लेती है तो सहमति के लिये लेखा विभाग को भेजा जायेगा। लेखा विभाग से सहमति के बाद पार्टी से निर्माण कार्य की राशि जमा करवायी जायेगी। निर्माण के बाद जमा करायी गयी राशि में से कुछ बचता है तो वह राशि पार्टी को लॉटा दी जायेगी। निमार्ण कार्य पूरा हो जाने के बाद संरक्षा आयुक्त द्वारा निरीक्षण किया जायेगा व वाणिज्य विभाग द्वारा साइडिंग की दर को अधिसूचित किया जायेगा। उसके बाद ही उस पर कार्य संचालन की अनुमति प्रदान की जायेगी।

साइडिंग शुल्क की दर

साइडिंग शुल्क दो प्रकार से लिये जाते हैं।

1. प्रति ट्रिप
2. प्रति वैगन

साइडिंग प्रभार बुकिंग स्टेशन से गन्तव्य स्टेशन के भाड़े के अलावा लिये जाते हैं। यह शुल्क स्टेशन व साइडिंग के बीच की गई सेवा का शुल्क है अर्थात साइडिंग उपयोग कर्ता द्वारा दिया जाने वाला वह प्रभार जो रेलवे द्वारा यातायात को साइडिंग के सेवित स्टेशन से साइडिंग तक तथा साइडिंग से सेवित स्टेशन तक यातायात में दी जाने वाली अतिरिक्त सेवाओं के लिये वसूल किया जाता है।

साइडिंग का संचालन एक एग्रीमेंट के अनुसार किया जाता है। जो प्रत्येक साइडिंग उपयोग कर्ता को रेलवे के साथ निष्पादित करना पड़ता है। एग्रीमेंट की एक प्रमाणित प्रति व साइडिंग का ब्लू प्रिंट साइडिंग के सेवित स्टेशन पर भी रखा जाता है। यह सुनिश्चित करने के लिये कि साइडिंग का संचालन सामान्य शर्तों के अनुसार किया जा रहा है सामान्य तथा साइडिंग चार्ज उस पर देय प्रभार , सप्लीमेंट्री सरचार्ज आदि स्थानीय रूप से वसूल किये जाते हैं जब तक कि कोई विशेष आदेश न हो।

साइडिंग प्रभार निर्धारित करने के आधार

1. प्रति वैगन :—

रेलवे के द्वारा प्रथम वर्ष के लिये यह राशि अनुमानित आधार पर वसूल की जाती है परंतु बाद में प्रति वैगन साइडिंग चार्ज पिछले वर्ष के यातायात के आधार पर लिया जाता है। इसके अंतर्गत पूरे वर्ष में जितने डिब्बे काम में लाये गये उसका भाग उसके लिये काम में लिये गये समय में दिया जाता है तथा उसे रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित प्रति घंटा इंजन कॉस्ट से गुणा करके दर निर्धारित की जाती है।

समय – समय पर लगने वाले सरचार्ज व सप्लीमेंट्री चार्ज इसके अतिरिक्त लिये जायेंगे।

2. प्रति फेरा :–

प्रति फेरा लगने वाला साइडिंग प्रभार फेरे में लगने वाले समय तथा रेलवे बोर्ड द्वारा अधिसूचित प्रति घंटा इंजन कॉस्ट पर निर्धारित किया जाता है । प्रति फेरा में लगने वाला समय का निर्धारण करने के लिये निम्न लिखित बातों पर ध्यान दिया जाता है –

I. फेरा समय प्रत्येक साइडिंग के सम्बंध में की गई ट्रायल के आधार पर निर्धारित किया जाता है। यह ट्रायल एओएम + एसीएम + एएफएम + साइडिंग उपयोगकर्ता के प्रतिनिधी की उपस्थिती में कम से कम पांच बार किया जाता है।

II. साइडिंग में रखने के लिये प्रस्थान स्थल को रेलवे प्रशासन द्वारा नियत किया जाना चाहिये। जो सामान्यतः सम्बंधित माल गोदाम या स्टेशन के मध्य ऐसा स्थान होना चाहिये जहां से इंजन साइडिंग में वैगन रखने या हटाने के लिये रवाना होता है।

III. प्रस्थान स्थल से साइडिंग तक जाने व उसी स्थान पर वापस लौटने को एक फेरा माना जायेगा।

IV. प्रस्थान स्थल से इंजन के रवाना होने के बाद साइडिंग में विभिन्न कार्यों के लिये लिया गया समय ट्रिप टाइम में शामिल किया जाना चाहिये। परंतु प्रस्थान स्थल से रवाना होने के पूर्व किया गया शंटिंग या मार्शेलिंग का कार्य चाहे व साइडिंग उपयोग कर्ता के यातायत के सम्बंध में ही क्यों न किया गया हो न्यायिक द्दष्टि से फेरा समय में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

V. सामान्य परिस्थिति में लगने वाले समय में किसी अप्रत्याशित कारण से विलम्ब होता हो तो उस अतिरिक्त समय को फेरा समय में शामिल किया जाना चाहियें बशर्त कि वह अतिरिक्त समय इंजन के प्रस्थान स्थल से रवाना होने व वापस पहुंचने के बीच लिया गया हो।

VI. लोकोमोटिव कार्य मे लगा समय जैसे इंधन लेना या कर्मचारी आदि बदलने का समय सम्मिलित नहीं किया जाना चाहिये।

VII. निम्न लिखित परिस्थितियों में फेरा समय को संशोधित किया जाना चाहिये –

- कार्य प्रणाली में परिवर्तन हो जाने पर
- स्टेशन यार्ड में परिवर्तन हो जाने पर
- साइडिंग पर संचालन किये जाने वाले यातायात की मात्रा में भारी परिवर्तन हो जाने पर
- साइडिंग के रखरखाव में रूपांतर हो जाने पर

साइडिंग वाउचर

साइडिंग में माल डिब्बों को रखने या यहां से हटाने के लिये निर्धारित प्रारूप में साइडिंग वाउचर जारी किये जाते हैं जो अलग – अलग फेरी के लिये अलग – अलग होने चाहिये। साइडिंग वाउचर में रखे या हटाये गये वैगनों का ब्योरा, इनको रखने व हटाने आदि का समय, विलम्ब समय, विलम्ब शुल्क की राशि यदि हो तो लिखे जाते हैं। साइडिंग वाउचर पर साइडिंग उपयोगकर्ता या उसके प्रतिनिधी के हस्ताक्षर लिये जाते हैं। साइडिंग वाउचर (टी–68बी) एक पुस्तक के रूप में होता है तथा यह दो प्रतियों में बनाया जाता है। इसके प्रत्येक पृष्ठ पर क्रम संख्या छपी रहती हैं। साइडिंग वाउचर की एक प्रति रेलवे रिकार्ड के लिये होती है व दूसरी प्रति साइडिंग उपयोग कर्ता को दी जाती है। जब कोई इंजन साइडिंग में खड़े खाली या भरे डिब्बों को ले जाता है तो साइडिंग वाउचर में इंजन का नम्बर लिखा जाता है तथा इस वाउचर के बायीं ओर संचालित किये गये डिब्बों का विवरण लिखा जाता है।

इस साइडिंग वाउचर के आधार पर साइडिंग चार्ज वसूल किया जाता है। इसके लिये प्रति दिन प्रत्येक साइडिंग के लिये व एक ही साईडिंग का उपयोग एक से अधिक पार्टियों द्वारा किये जाने पर प्रत्येक उपयोग कर्ता के लिये अलग–अलग दर्ज किये जाते हैं। वसूल किये जाने वाले साइडिंग प्रभार तथा माल का भाड़ा स्टेशन तुलन पत्र में अलग शीर्ष में दर्शाया जाता है। यदि किसी माह के दॉरान साइडिंग में कोई कार्य नहीं हुआ हो तो निल का स्टेटमेंट बनाकर लेखा कार्यालय को भेजा जाना चाहिये तथा इसका स्टेटमेंट भी अलग से बनाया जाना चाहिये।

भूमी का किराया

यदि साइडिंग निर्माण में रेलवे की भूमि का अधिग्रहण किया गया हो तो निर्धारित दर पर उस भूमि का किराया भी रेलवे द्वारा पार्टी से वसूल किया जाता है। इसे हर पांच वर्ष बाद पुनः निर्धारित किया जाता है।

कर्मचारी

यदि साइडिंग उपयोगकर्ता द्वारा रेल कर्मचारी की नियुक्ति के लिये साइडिंग में कार्य करने के लिये आवेदन किया जाता है तो ऐसे कर्मचारी का वेतन व उसके लिए खर्च हेने वाले अन्य प्रभार पार्टी से वसूल किये जाते हैं।

ब्याज दर

सहायता प्राप्त साइडिंग के निर्माण में रेल प्रशासन द्वारा व्यय की गई राशि के लिये 6 प्रतिशत वार्षिक दर से सम्बंधित पार्टी से ब्याज वसूल किया जाता है।

रखरखाव प्रभार

साइडिंग उपयोगकर्ता द्वारा आवेदन करने पर साइडिंग के रखरखाव की व्यवस्था भी रेलवे द्वारा की जाती है। रेलवे ट्रैक में नट बोल्ट का कसना व ग्रीस आदि कार्य करती है। इसके लिये निर्धारित शुल्क पार्टी से लेती है।

विलम्ब शुल्क

साइडिंग उपयोगकर्ता से भी सामान्य दर पर ही अतिरिक्त समय के लिये (सामान्य मुक्त समय से अधिक समय के बाद) सामान्य दर से विलम्ब शुल्क लिया जाता है। मुक्त समय स्थानीय आदेशानुसार विशेष परिस्थितियों में बढ़ाया जा सकता है।

बुकिंग व सुपुर्दगी

- जब साइडिंग में कोई रेल कर्मचारी नियुक्त नहीं होता है तो सेवित स्टेशन पर "सेड टू कंटेन" की आर आर जारी की जाती है। लेकिन यदि साइडिंग में रेल कर्मचारी नियुक्त है तो वह क्लीयर आर आर जारी करेगा।
- जब पूरा ट्रेन लोड साइडिंग से बुक किया जा रहा हो तो भाड़े की गणना बुकिंग पॉइन्ट से डिलीवरी पॉइन्ट तक अर्थात साइडिंग के किलो मीटर भी गिनकर कुल कि.मी. में जोड़ कर भाड़ा ज्ञात किया जायेगा।
- यदि एक ही साइडिंग में एक से अधिक पार्टियों का माल आता जाता है तो साइडिंग प्रभार सभी से अनुपात में लिया जायेगा।
- डिलीवरी हेतु वैगन को साइडिंग में रखने से पूर्व उसकी डिलीवरी सर्विस स्टेशन पर की जाती है व साथ ही देय राशि का भुगतान भी पार्टी को करना पड़ता है। कहीं कहीं रेल प्रशासन को स्थानीय आदेश के अनुसार बिना बुक डिलीवरी के भी वैगन प्लेसमेंट की अनुमति प्रदान करनी पड़ती है, परंतु ऐसी परिस्थिति में सर्विंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर की यह जिम्मेदारी होगी कि वह साइडिंग उपयोगकर्ता से यथा शीघ्र देय राशि जमा करवाने की व्यवस्था करे।

*****

अध्याय 19

यात्रियों के रेल दुर्घटना व असामान्य घटना में घायल अथवा मृत्यु होने पर रेल प्रशासन का दायित्व

Liabilities of Railway Administration in case of Railway Accident and Untoward incident

धारा 123

परिभाषाएं —

a) 'दुर्घटना' का अर्थ जैसा धारा 124 में बताया गया से है।

b) 'आश्रित' शब्द अर्थ निम्न में से किसी रिश्तेदार से है।

  I. पत्नी, पुत्र, पुत्री, और मृत यात्री यदि अवयस्क अथवा अविवाहित हो तो उसके माता पिता

  II. माता पिता, अवयस्क भाई—बहन, विधवा बहन या विधवा पुत्रवधु यदि मृत यात्री पर पूर्णतया या आंशिक रूप से निर्भर हों।

  III. उसकी पुत्री का अवयस्क पुत्र यदि मृत यात्री पर पूर्णतया निर्भर हो।

  IV. उसके दादा दादी यदि मृत यात्री पर पूर्णतया निर्भर हो।

c) 'असामान्य घटना' का अर्थ धारा 124 ए में वर्णित किसी भी प्रकार की दंर्घटना से है।

धारा 124

दायित्व का विस्तार

रलवे संचालन के दौरान होने वाली दुर्घटनाओं में दो गाड़ियों के बीच टक्कर, गाड़ी का पटरी पर से उतर जाना या किसी भी अन्य प्रकार की रेल दुर्घटना जिससे कोई यात्री घायल या मृत्यु को प्राप्त होता है तो वह रेल प्रशासन से निर्धारित क्षतिपूर्ति पाने का हकदार होगा। क्षतिपूर्ति के विस्तार में यात्री की रेल दुर्घटना के कारण मृत्यु, व्यक्तिगत निशक्तता तथा गाड़ी में उसके सामान की हानि, नुकसान, नाश भी सम्मिलित है।

यदि कोई यात्री किसी यात्रा के दौरान या स्टेशन परिसर में आगजनी, लूट, डकैती, हिसंक आक्रमण या दंगों में घायल हो जाता है तो ऐसी घटना असामान्य घटना मानी जायेगी। चलती गाड़ी में से गिर पड़ना भी इसमें शामिल है। इस धारा के अनुसार ड्यूटी पर कार्यरत रेल कर्मचारी भी यात्री के रूप में शामिल माना जाएगा।

धारा 125

1. **क्षतिपूर्ति के लिए आवेदन**

   धारा 124 के अंर्तगत क्षतिपूर्ति के लिए आवेदन रेलवे क्लेम्स ट्रिब्युनल में करना होगा। यह आवेदन निम्न में से किसी भी व्यक्ति के द्वारा किया जा सकता है —

I. जिस व्यक्ति को नुकसान हुआ हो या घायल हुआ हो।
II. एसे व्यक्ति द्वारा नियुक्त किसी एजेंट द्वारा
III. यदि व्यक्ति अवयस्क हो तो उसके संरक्षक द्वारा
IV. मृत्यु के मामले में उसके किसी आश्रित द्वारा और यदि आश्रित अवयस्क हो तो आश्रित के संरक्षक के द्वारा

2. किसी भी आश्रित द्वारा मांगी गई क्षतिपूर्ति की राशि में अन्य सभी आश्रित समान रूप से लाभान्वित होंगे।

धारा 126

1. रेल प्रशासन द्वारा अंतरिम राहत – यदि कोई व्यक्ति धारा 125 के अंर्तगत किये गए आवेदन मे अंतरिम राहत पाना चाहता है तो इसके लिए उसे रेल प्रशासन को आवेदन करना होग तथा इस आवेदन के साथ मूल आवेदन की प्रति संलग्न करनी होगी।
2. रेल प्रशासन जांच के बाद आवेदक की परिस्थितियों से सहमत हो जाता है तो उसे अंतरिम राहत प्रदान की जाएगी। यह अंतरिम राहत किसी भी परिस्थिती में धारा 124 के अंतर्गत दी जाने वाली निर्धारित क्षतिपूर्ति की राशि से अधिक नहीं होगी।
3. रेल प्रशासन अंतरिम राहत के आदेश जारी करते समय इसकी एक प्रति क्लेम्स ट्रिब्युनल को भी भेजेगा।
4. अंतरिम राहत की जो राशि क्लेम्स ट्रिब्यूनल के द्वारा दी जायेगी उसे क्षतिपूर्ति की राशि में समायोजित कर दिया जायेगा।

धारा 127

किसी चोट/माल के नुकसान के मामले में क्षतिपूर्ति का निर्धारण रेलवे क्लेम्स ट्रिब्युनल के द्वारा किया जाएगा

धारा 128

अधिकारों का बचाव — धारा 124 के अंतर्गत मांगे गई क्षतिपूर्ति के कारण किसी भी व्यक्ति को कर्मचारी प्रतिकर अधिनियम 1923 (WORKMAN COMPENSATION ACT 1923) के अंतर्गत मिलने वाली क्षतिपूर्ति से वंचित नहीं किया जा सकता है लेकिन एक दुर्घटना के मामले में दो बार क्षतिपूर्ति की मांग नहीं की जा सकती है। किंतु यदि किसी व्यक्ति ने किसी बीमा पॉलिसी के साथ कोई करार किया हो तो उन सभी से वह दावा कर सकेगा।

धारा 129

1. केंद्रीय सरकार इस अध्याय के संदर्भ में अधिसूचना जारी कर नियम बना सकती है।
2. विशेषतः ये नियम मृत्यु हो जाने पर तथा चोट/निशक्तता जिसके लिए भी क्षतिपूर्ति देय हो, के लिए बिना भीदभाव के बनाए जाएंगे।

अनुग्रह राशि
Ex-Gratia Payments

परिस्थिती	अनुग्रह राशि
मृत्यु	15000रु.
गम्भीर चोट	5000रु. 30 दिन तक अस्पतालिकरण 1000रु. प्रति सप्ताह प्रथम 6 माह तक अस्पतालिकरण 500रु. प्रति सप्ताह बाद के 6 माह तक अस्पतालिकरण इस प्रकार कुल 13 माह तक राशि दी जायेगी
सधारण चोट	500रु.
ममूली चाट	कुछ नहीं

मैन्ड लेवल क्रॉसिंग गेट पर सड़क उपयोग कर्ता की मृत्यु होने या घायल हो जाने पर निम्न अनुग्रह राशि प्रदान की जाती है –

परिस्थिती	अनुग्रह राशि
मृत्यु	6000रु.
मृत्यु	2500रु.
सधारण चोट	कुछ नहीं

क्षतिपूर्ति
Compensation

रेल दुर्धटना (प्रतिकर) नियम, 1990 (1994) के अनुसार निम्न क्षतिपूर्ति प्रदान की जायेगी :–

परिस्थिति		क्षतिपूर्ति
मृत्यु		4 लाख रु.
चोट	अधिकतम	360000 रु
	न्यूनतम	32000 रु.

*****

अध्याय 20

माल वाहक के रूप में रेल प्रशासन का उत्तरदायित्व
Liabilities of Railway Administration as carrier of goods

माल वाहक के रूप में रेल प्रशासन की जवाबदारी रेल अधिनियम की धारा 93 से 104 तक में बताई गई है जो निम्न प्रकार है :–

धारा 93– रेल प्रशासन का सामान्य उत्तरदायित्व

रेल प्रशासन की परिवहन के दौरान माल के खोने (loss) नाश (destruction) होने, क्षति (damage) होने, क्षय (deterioration) होने व अपरिदान (Non Delivery) के मामले में पूरी जवाबदारी होगी सिवाय निम्न नौ मामलों के –

1. दैव कृत्य
2. युद्ध का कृत्य
3. लोक शत्रु का कृत्य
4. विधिक आदेशिका के अधीन गिरफ्तारी, अवरोध या अभिग्रहण
5. केंद्रीय अथवा राज्य सरकार या उसके किसी अधिकारी के द्वारा जारी कोई आदेश या निर्बन्धन
6. प्रेषक, प्रेषिती या पृष्ठांकिती या इनके अभिकर्ता या सेवक का कार्य या लोप या उपेक्षा
7. माल मे अंतर्निहित त्रुटि, गुण या खोट के कारण आयतन या वजन में प्राकृतिक क्षति या क्षय
8. अप्रकट खराबी
9. आग, विस्फोट या कोई अप्रत्याशित जोखिम

परंतु उपरोक्त नौ कारणों में भी रेलवे अपने उत्तरदायित्व से नहीं बच सकती जब तक कि यह सिद्ध नहीं कर दिया जाता कि उसने युक्तियुक्त दूरदर्शिता (reasonable foresight) और सतर्कता (care) बरती।

धारा 94 – निजी साईडिंग के मामले में उत्तरदायित्व

जो वैगन साईडिंग में लदान के लिये रखे जाते हैं उनके मामले में रेलवे तभी उत्तरदायी होगी जब साइडिंग के मालिक के द्वारा उनके लदान होने की सूचना रेलवे को देदी जाती है व जो वैगन साइडिंग में उतराई के लिये रखे जाते हैं उस मामले में रेलवे के

द्वारा एसे रखे जाने की सूचना साइडिंग के मालिक को देने के बाद रेलवे की कोई जवाबदारी नहीं होगी।

धारा 95 — देरी से गंतव्य स्टेशन पर पहुंचने पर उत्तरदायित्व

जब पार्टी द्वारा यह सिद्ध कर दिया जाता है कि देरी से पहुंचने के कारण माल क्षतिग्रस्त हुआ है तो रेलवे उत्तरदायी नहीं होगी यदि रेलवे यह सिद्ध कर देती है कि ऐसा विलम्ब उसके नियंत्रण के बाहर था या उसकी या उसके कर्मचारियों की लापरवाही या दुराचार के कारण नहीं हुआ है।

धारा 96 — भारत में और विदेशों में रेलों से गुजरने वाला यातायात

माल जिस रेलवे पर क्षतिग्रस्त होगा वही रेलवे उत्तरदायी होगी।

धारा 97 — मालिक जोखिम पर बुक हुआ यातायात

ऐसे यातायात की परिवहन में होने वाली किसी हानि, नाश, क्षति के लिए रेलवे तब ही उत्तरदायी होगी जब रेल प्रशासन या उसके कर्मचारियों की उपेक्षा या अवचार सिद्ध हो जाता है।

धारा 98 — खराब दशा या त्रुटिपूर्ण पैकिंग होने पर

यदि खराब दशा या माल के त्रुटिपूर्ण ढंग से पैक होने का अग्रेषण नोट में पार्टी से रिमार्क लगवालिया जाता है या माल की सुपुर्दगी के समय माल के त्रुटिपूर्ण रूप से पैक होने का पता चल जाता है तो माल के क्षति होने, क्षय होने लीकेज/वेस्टेज होने के लिये रेलवे तब ही उत्तरदायी होगी जब रेल प्रशासन या उसके किसी कर्मचारी की उपेक्षा या अवचार सिद्ध हो जाता है।

धारा 99 — परिवहन की समाप्ति के बाद रेलवे का उत्तरदायित्व

परिवहन की समाप्ति के बाद रेलवे 7 दिन तक भारतीय रेल संविदा अधिनियम की धारा 151, 152 व 161 के तहत उपनिहती की तरह से जवाब दार होगी, उसके बाद रेलवे माल की हनि, नाश, क्षति, क्षय व अपरिदान के लिये उत्तरदायी नहीं होगी। ओ.आर पर

बुक हुए माल के मामले में उपनिहती की तरह रेलवे तब ही उत्तरदायी होगी जब रेल प्रशासन या उसके किसी कर्मचारी की उपेक्षा या अवचार सिद्ध हो जाता है। परंतु खतरनाक माल, नाशवान माल व पशुधन के मामले में जैसे ही परिवहन समय समाप्त हो जाता है रेलवे की जवाबदारी भी समाप्त हो जाती है 7 दिन तक उपनिहती की तरह से नहीं रहती है।

धारा 100 — लगेज के मामले में उत्तरदायित्व

लगेज के मामले में रेलवे तब ही उत्तरदायी होगी जब वह बुक हो व रेलवे रसीद जारी कर दी गयी हो व जब वह यात्री के साथ ले जाया जाता है तो रेलवे तब ही उत्तरदायी होगी जब रेल प्रशासन या उसके किसी कर्मचारी की उपेक्षा या अवचार सिद्ध हो जाता है।

धारा 101 — प्शुधन के मामले में रेलवे का उत्तरदायित्व

प्शु के भयभीत होने या अड़ियल पने के कारण या पशुओं के प्रेषक द्वारा ओवरलोड करने के कारण होने वाली किसी भी हानि, नाश, चोट के लिये रेलवे उत्तरदायी नहीं होगी।

धारा 102 — कुछ दशाओं में दायित्व से विमुक्ति

प्रेषक द्वारा मिथ्या घोषणा करने, फ्राड करने, गलत ढंग से लदान या उतराई करने, बलवा, सिविल अशांति, हड़ताल, तालाबंदी या श्रमिकों के रोके जाने के कारण होने वाली किसी भी हानि, नाश, क्षति, क्षय, अपरिदान व अप्रत्यक्ष नुकसान के लिये रेलवे उत्तरदायी नहीं होगी।

धारा 103 — धनीय दायित्व

यदि पार्टी प्रतिशत प्रभार नहीं देती है तो रेलवे का उत्तरदायित्व रेलवे के द्वारा समय समय पर निर्धारित मूल्य तक ही होगा, घोषित मूल्य तक तब ही होगा जब प्रेषक अधिक मूल्य पर प्रतिशत प्रभार दे देता है।

धारा 104 — खुले वैगन के मामले में उत्तरदायित्व

सामान्य तया जो वस्तु कवर्ड वैगन में ले जायी जाती है व खुले वैगन में ले जायी जाये तो वह खराब हो सकती है, प्रेषक के अग्रेषण नोट में लिखित में प्रार्थना करने पर खुले वैगन में ले जायी जाती है तो एसे माल के क्षति, क्षय व नाश होने के मामले में रेलवे का उत्तरदायित्व 50 प्रतिशत तक होगा।

*****

अध्याय 21

नीलामी द्वारा बिक्री
Auction Sale

01. जिन वस्तुओं के लिये दावा नहीं किया गया है अथवा समय पर सुपुर्दगी नहीं की गयी है उसकी नीलामी करने से पूर्व यह सुनिश्चित किया जाये की पार्टी को रजिस्र्टड ए.डी. नोटिस जारी किया गया है तथा उसकी पावती सुरक्षित रखी जाये।
02. यह सुनिश्चित करें कि नीलामी करने से पूर्व सभी पैकेजों के अंदर रखी वस्तुओं की उचित व पूर्ण सूची तैयार करली गई है।
03. यह सुनिश्चित करें कि बाजार की प्रचलित दरों के अनुसार आरक्षित मूल्यों को निर्धारित कर लिया गया है।
04. आरक्षित मूल्यों को गोपनीय रखा जाये।
05. यह सुनिश्चित करें कि जिन वस्तुओं की नीलामी की जानी है उसका नोटिस पूर्ण विवरण सहित नीलामी की वांछित तारिख से 7 दिन पूर्व स्थानीय समाचार पत्रों में प्रकाशित कर दिया गया है। यदि रेलवे ने अन्य कोई तरीका बताया हो तो उसका अनुसरण कर लिया गया हो जैसे स्टेशन के नोटिस बोर्ड पर निर्धारित दिनांक पर नीलाम किये जाने वाले माल की समुचित समय पूर्व सूची लगाना।
06. बोली लगाने वालों का नाम व उनके पुर्ण पतों की सूची का संकलन सुनिश्चित किया जाये।
07. नीलामी का आयोजन करते समय लेखा विभाग के प्रतिनिधि को सम्मिलित किया जाये।
08. नियंत्रित वस्तुओं को सक्षम अधिकारी के अनुमोदन के बिना नीलाम न किया जाये।
09. यह सुनिश्चित किया जाये कि नीलामी में अनाधिकृत व्यक्ति या रेल कर्मचारी बोली तो नहीं लगा रहे हैं। रेल कर्मचारी या उनके परिवार का कोई सदस्य नीलामी में बोली नहीं लगा सकता है।
10. यह सुनिश्चित किया जाये कि बोली लगाते समय बोली लगाने वालों द्वारा किसी प्रकार का दल तो नहीं बनाया गया है।
11. नीलामी की प्रक्रिया पूरी हो जाने के बाद बोली–प्रपत्रों सहित सभी रिकार्ड का उचित रख रखाव सुनिश्चित किया जाये।
12. यह सुनिश्चित किया जाये कि नीलाम की गई वस्तुओं को हटाने की अनुमति देने से पूर्व आवश्यक बिक्री राशि वसूल कर ली गई है तथा वस्तुओं को हटाते समय इन पर निगरानी रखी जाये।

13. नीलाम करने की विभिन्न अधिकारियों की शक्तियां :–

प्रेषण की कीमत	अधिकारी
1000 रू. तक	स्टेशन मास्टर
1001 से 5000 रू. तक	एस.एम + सीएमआई + टीआईए
5000 रू. से अधिक	एस.एम + वाणिज्य व लेखा विभाग के राजपत्रित अधिकारी

*****

अध्याय 22

यातायात को सम्भालना
(Handling of Traffic)

कोचिंग व माल यातायात के लदान करने व उतारने का कार्य या तो रेलवे द्वारा अथवा माल के मालिक द्वारा किया जाता है।

सामान्यतः निम्न मामलों में लदान व उतराई माल के मालिक द्वारा की जायेगी –

1. वैगन लोड यातायात या ट्रेन लोड यातायात
2. जब बुक किये जाने वाले एक पैकेज का वजन एक टन से अधिक हो
3. भाड़ा अग्रेषक पद्धति के अंतर्गत बुक किये जाने वाला यातायात
4. बदबूदार माल
5. जब माल साइडिंग से लादा या वहां उतारा जाये।

जब रेलवे के द्वारा माल का लदान व उतराई की जानी हो तो निम्न नियमों के अंतर्गत की जायेगी –

1. इस हेतु पार्टी हमाल आदि की नियुक्ति की जाती है।
2. एस.एम. के माध्यम से जो रेल प्रशासन के प्राधिकृत ठेकेदार के रूप में भी कार्य करता है।
3. रेल प्रशासन द्वारा नियुक्त ठेकेदार द्वारा।

ठेकेदार की सामान्य शर्तें

- ठेकेदार से किया गया करार तीन वर्ष के लिये मान्य रहता है। लेकिन रेल प्रशासन कोई भी कारण बताये बिना तीन माह की लिखित पूर्व सूचना देकर करार समाप्त कर सकता है। इस कारण से यदि ठेकेदार को कोई हानि होती है तो रेल प्रशासन जिम्मेदार नहीं होगा तथा यदि कोई रेलवे स्टेशन बंद कर दिया गया हो अथवा विशेष यातायात बंद करदिया गया हो तो इसके लिये केवल एक सप्ताह का नोटिस देने का प्रावधान है। इसी प्रकार ठकेदार को भी अधिकार है कि वह एक वर्ष की समाप्ति के बाद रेल प्रशासन को 3 माह का नोटिस देकर कार्य न करने की असमर्थता बता सकता है।
- ठेकेदार या एक से अधिक ठेकेदार होने की स्थति में यदि किसी ठेकेदार की मृत्यु हो जाती है तो उसका वारिस या अन्य हिस्सेदार अपनी असमर्थता व्यक्त कर सकते हैं।
- ठेकेदार कार्य की आवश्यकता के अनुरूप, अपेक्षित संख्या में हिष्ट पुष्ट श्रमिकों की व्यवस्था करेंगे जिनकी आयुवर्ग 15 से अधिक 18 से कम होने

पर डॉक्टरी प्रमाण पत्र होना आवश्यक है। डॉक्टर द्वारा यह प्रमाणित किया जायेगा कि यह व्यक्ति भार उठाने के लिये सक्षम है। कोई भी व्यक्ति जो असंवैधानिक क्रियाकलाप में लिप्त है उसे श्रमिक के रूप में नियुक्ति नहीं दी जा सकती है। इसके लिये पुलिस का प्रमाण पत्र प्रत्येक श्रमिक को प्रस्तुत करना आवश्यक है।

- कोई भी रेल कर्मचारी श्रमिक के रूप में नियुक्ति पाने के लिये नहीं है। भूतपूर्व रेल कर्मचारी के मामले में सीसीएम की पूर्व अनुमति आवश्यक है।

ठेकेदार द्वार किये जाने वाले कार्य

ठेकेदार ठेके की निर्धारित शर्तों के अनुसार स्टेशन पर निम्न लिखित कार्य करेगा।

01. माल का लदान करना।
02. माल की उतराई करना।
03. एक डिब्बे से माल उतार कर दूसरे डिब्बे में लदान करना।
04. जांच पड़ताल करने के प्रयोजन के लिये ऐसे माल डिब्बों की जिन पर त्रुटि पूर्ण सील लगी हो वस्तुओं की छटाई करना।
05. असम्बंधित माल डिब्बों की हैंडलिंग करना।
06. ऐसे माल को जिसे तोलना हो उसे वजन मशीन पर रखना व वापस उतारना।
07. आगत माल का पुनः वजन करना।
08. यातायात अधिकारी की देखरेख में मालडिब्बों में लदान करना या खाली करने के लिये पैकेज ठीक स्थिति में रखकर सहायता करना।
09. आउटवार्ड माल डिब्बों को बंद करना उस पर सील व रिविट लगाने में मदद करना।
10. खुले वैगन में लादे गये माल को रस्सी से बांधना व उन पर त्रिपाल बिछाना
11. आगत माल को गोदाम में नियमानुसार लगाना।
12. आउट वार्ड माल को जब तक लदान न हो जमा कर रखना ताकि ड्यूटी बदलते समय उनकी गिनती की जा सके।
13. समय समय पर ली जाने वाली इनवैंटरी लेते समय पैकेजों को यथा सम्भव जमाना।
14. जो माल निःशुल्क रूप से जैसे पोस्टल बैग, टिकटों के बण्डल व फ्री सर्विस पर बुक किये गये पैकेजों का लदान व उतराई करना।
15. करार के अनुसार उस स्टेशन का कार्य भी करना जो उसमें सम्मिलित हैं व उसका कोई मेहनताना वसूल नहीं किया जाता है।
16. श्रमिकों के द्वारा किये गये कार्य से यदि किसी प्रकार की हानि हो जाति है तो उसकी भरपाई करने के लिये ठेकेदार बाध्य है यदि हमालों की कमी से

कोई पैकेज ओवर कैरी हो जाता है उस माल को कोई नुकसान हो जाता है तो उसके लिये भी ठेकेदार जिम्मेदार है।

17. ठेकेदार को न्यूनतम वेतन अधिनियम का पालन करना होगा व श्रमिकों को दी जाने वाली राशि और भुगतान की तारिख कार्यस्थल के सूचना पट्ट पर प्रदर्शित करनी होगी।

18. रेल प्रशासन द्वारा यदि कोई अन्य कोई कार्य बताये जाये तो उन्हें भी करना होगा।

ठेकेदार के बिल

- ठेकेदार को अपना बिल जिस महिने में कार्य किया गया हो उसके तीन महिने के अंदर प्रस्तुत कर देना चाहिये। यदि ठेकेदार द्वारा दिये गये बिल का रेल प्रशासन तीन वर्ष के अंदर भुगतान नहीं करपाता है तो इसी अवधि में दावा कर देना चाहिये।
- सामान्यतः ठेकेदार द्वारा प्रस्तुत बिल का भुगतान 6 सप्ताह के भीतर कर दिया जाता है परन्तु इसके लिये बिल का मिलान सम्बंधित विवरण से करना आवश्यक है। यदि मिलान नहीं किया गया है तो 90 % राशि का भुगतान समय सीमा में कर दिया जायेगा व शेष 10 % राशि का भुगतान विवरणी के मिलान के पश्चात किया जायेगा। यदि लदान या उतराई करने के लिये ठेकेदार के कर्मचारियों ने डिब्बों को निर्धारित समय से अधिक रोका है तो विलम्ब शुल्क की राशि ठेकेदार से वसूल की जायेगी।
- यदि आवश्यक कार्य के लिये ठेकेदार द्वारा समुचित संख्या में श्रमिकों को उपलब्ध नहीं कराया जाता है व रेल प्रशासन को अधिक श्रमिकों की व्यवस्था करनी पड़ती है तो उन अतिरिक्त श्रमिकों के भुगतान की राशि स्टेशन आय में से निकाली जायेगी तथा इस राशि की कटौती ठेकेदार के बिल में से की जायेगी।
- कर्मचारियों की संख्या के आधार पर ठेकेदार से प्रति माह सैस चार्ज तथा पानी का शुल्क भी लिया जायेगा।
- जब श्रमिकों के लिये किसी भी प्रकार की चिकित्सा की सुविधा न हो तो उन्हें रेलवे की चिकित्सा की सुविधा दी जा सकती है किंतु इस चिकित्सा का शुल्क ठेकेदार से वसूल किया जायेगा।
- ठेकेदार के श्रमिकों को रेलवे कार्य के लिये यात्रा हेतु निःशुल्क पास दिया जायेगा किंतु इस पास के खो जाने पर या दुरूपयोग किये जाने पर ठेकेदार जिम्मेदार होगा।
- रेलवे कार्य करने के लिये ठेकेदार को निःशुल्क तार करने की सुविधा होगी।

*****

अध्याय 23

निरीक्षण
(Inspections)

निरीक्षण की आवश्यकता

किसी कार्य को करने के कई तरीके हो सकते हैं किंतु सही, सुरक्षापूर्ण व सुगमता से करने का एक ही तरीका हो सकता है। सभी कार्य प्रचलित नियमों के अनुसार किये जारहे हैं, उनमें कोई त्रुटि नहीं हो रही है। समय–समय पर होने वाले परिवर्तनों को सभी कर्मचारियों ने पढ़ व समझ लिया है कार्य की गुणवत्ता संतोषजनक है इन सब पर प्रभावी नियंत्रण रखने के लिये निरीक्षण की आवश्यकता होती है, रेलवे जैसे बड़े संस्थान में नियंत्रण तीन प्रकार से किया जाता है –

1. संख्यात्मक नियंत्रण
2. टेलीफोन नियंत्रण
3. निरीक्षण नियंत्रण

रेलवे में सामान्यतः पहले दो तरीके ही उपयोग में लाये जाते हैं लेकिन तीसरा तरीका निरंतरता बनाये रखने के लिये अधिक प्रभावी तरीका है। निरीक्षण की उपयोगिता केवल त्रुटियों का पता लगाने की नहीं है बल्कि पुनरावृत्ति रोकने के लिये आवश्यक कदम उठाने की भी है।

निरीक्षण के प्रकार

1. गहन निरीक्षण
2. आकस्मिक निरीक्षण
3. नियमित निरीक्षण

रेलवे में निम्न प्रकार के निरीक्षण होते हैं :–

1. नियमित निरीक्षण
2. सामयिक निरीक्षण
3. आकस्मिक निरीक्षण
4. रात्रि निरीक्षण
5. विशेष लक्ष्य निरीक्षण
6. सुरक्षा निरीक्षण
7. पायदान निरीक्षण
8. समपार फाटक निरीक्षण

9. चलती गाड़ी में निरीक्षण

निरीक्षण के अंतराल

निरीक्षण उच्च अधिकारियों द्वारा, सहायक अधिकारियों द्वारा, निरीक्षकों द्वारा तथा वरिष्ठ पर्यवेक्षकों द्वारा किया जाता है तथा निरीक्षण का अंतराल स्टेशन की स्थिती के अनुसार (बड़े, मध्यम, छोटे व बिना यातायात वाले) अधिकारियों द्वारा तय किया जाता है।

सामान्यतः निरीक्षण सहायक अधिकारी, निरीक्षण या पर्यवेक्षक द्वारा ही किया जाता है। उच्च अधिकारियों का निरीक्षण तो केवल इसलिये होता है कि सहायक अधिकारी, निरिक्षक वर्ग व पर्यवेक्षकों द्वारा निरीक्षक निर्धारित नियमानुसार किया जा रहा है या नहीं साथ ही उच्च अधिकारी यदि इस दौरान कोई कमी पाते हैं तो उन्हैं निरीक्षण की कला भी बताते हैं।

सफल निरीक्षण के आवश्यक तत्व

1. एक निरीक्षक को सफल निरीक्षण के लिये उस स्टेशन व उस कार्यालय की पूरी स्थिती व कार्यप्रणाली का पूरा ज्ञान होना चाहिये।
2. निरीक्षक को निरीक्षण के पूर्व यह तय कर लेना चाहिये कि वह अपने निरीक्षण में क्या – क्या शामिल करना चाहता है।
3. निरीक्षण सम्बन्धी कार्य, कार्य के रजिस्टर, पुस्तकें आदि देख कर भी किया जा सकता है तथा कार्य के दौरान व्यक्तिगत रूप से तरीका देख कर भी किया जा सकता है अतः यह आवश्यक है कि निरीक्षक पूर्व में ही निम्न बिंदू निर्धारित कर ले :–
   I. व्यक्तिगत रूप से तरीका देखकर निरीक्षण करने के लिये समय व कार्य की उपलब्धता का समय
   II. यदि निरीक्षण कार्य के रजिस्टर, पुस्तकें आदि देखकर करना है तो उनके आसानी से उपलब्ध होने का दिन व समय
   III. जंच के लिये तथ्य व उपकरणों की आवश्यकता
   IV. निरीक्षण के लिये अलग – अलग समय निर्धारित करना चाहिये जिसमें से एक समय किसी भी दिन की कार्य प्रणाली समाप्त होने के तुरंत बाद का हो जिससे अनियमितता आसानी से पकड़ी जा सके।
4. पिछले निरीक्षण नोट देख लेने चाहिये यदि उसमें लिखित किसी अनियमितता की पुनरावृत्ति होती हो तो उसके लिये आवश्यक कदम उठाये जाने चाहिये।
5. कार्यरत कर्मचारियों व पर्यवक्षेकों से संचालन में अनियमितता व आनेवाली बाधाओं के लिये विचार विमर्श करना चाहिये ताकि उन्हें सही तरीका बताया जा सके।
6. यदि एक ही कार्य का सम्बन्ध एक से अधिक व्यक्तियों या विभागों से हो तो विचार विमर्श संयुक्त रूप से किया जाना चाहिये।

7. निरीक्षक पूर्वाग्रह से ग्रस्त नहीं होना चाहिये।

8. निरीक्षण किये गये सभी तथ्यों का सही रूप से अपने निरीक्षण नोट में समावेश कर हस्ताक्षर करने चाहिये।

9. कार्य संचालन में कोई एसी विधी तो नहीं अपनाई जारही है जो भविष्य में हादसे का रूप ले ले । गलत कार्य विधी पाई जाने पर जो कार्यवाही की जावे वो निम्न प्रकार की होनी चाहिये :–

शिक्षाप्रद कार्यवाही

जिन कार्यों, नियमों से कर्मचारी अनभिज्ञ है उन्हें निरीक्षक को सही व उचित तरीका बताना चाहिये तथा निर्धारित कार्य विधी से कार्य न करने पर होने वाले नुकसान बताए जाने चाहिये।

सुधारात्मक कार्यवाही

यदि कोई कर्मचारी अपने कार्य संचालन में गलत तरीका उपयोग में ला रहा है तो उसे सही तरीका बता कर भविष्य में ऐसा न करने के लिये हिदायत देनी चाहिये।

दण्डात्मक कार्यवाही

यदि कर्मचारियों द्वारा गल्तियां लगातार या लापरवाही के कारण जानबूझकर की जा रही हो तो सक्षम अधिकारी को दण्डात्मक कार्यवाही करने के लिये लिखा जाना चाहिये।

स्टेशन निरीक्षण

उद्देश्य

स्टेशन पर होने वाले प्रत्येक कार्य के लिये एक कार्य प्रणाली निर्धारित की गई है तथा सम्बन्धित कर्मचारी का यह दायित्व है कि प्रत्येक कार्य को निर्धारित प्रणाली व प्राप्त निर्देशों के अनूसार ही करे परंतु विभिन्न स्तर के व्यक्तियों का चयन होने के कारण ऐसा नहीं हो पाता अतः यह सुनिश्चित करने के लिये कि सभी कार्य निर्धारित नियमों व निर्देशों के अनुसार हों उसका उचित समाधान हो व कोई गलती दोहराई नहीं जाये अतः निरीक्षण की विशेष आवश्यकता होती है। अधिकारी , निरीक्षक, एसएस, एसएम आदि अपने अपने क्षेत्र के स्टेशनों के संचालन पर प्रभावी नियंत्रण रखने के लिये उत्तरदायी हैं। वाणिज्य निरीक्षणों का उद्देश्य बहुआयामी है तथा इनका क्षेत्र विस्तृत है। वाणिज्य निरीक्षण के समय निम्न बिंदुओं पर ध्यान दिया जाना चाहिये।

01. स्टेशन पर उपलब्ध यात्री सुविधाएं जैसे विश्रामालय, वेटिंग रूम, क्लॉक रूम, बुकिंग, पार्सल, लगेज, खान–पान इत्यादि।
02. वाणिज्य कर्मचारियों की तत्परता एवं शिष्ट व्यवहार
03. खतरनाक विस्फोटक माल को बुक करते समय रखी जाने वाली सावधानियां

04. वणिज्य कर्मचारियों द्वारा नियम पालन व ज्ञान
05. पॅकेजों को क्षति से बचाने के प्रयास
06. असंबंधित पैकेजों का निपटारा
07. बिना टिकट यात्रा, अनियमित यात्रा, माल की गलत घोषणा कम वजन आदि से रेलवे राजस्व को बचाना
08. स्टेशन बकाया का निपटारा उचिम समय पर करना
09. स्टेशन पर रिकार्ड सही रखना तथ लेखा कार्यालय को सही समय पर रिटर्न भेजना।
10. स्टेशन आय को ग्रहण करना, संभालना तथा सौपने के नियमों का कड़ाई से पालन करना
11. नियमों की अवहेलना तथा गलत अर्थ निकालने को रोकना
12. यातायात का अन्य साधनों की ओर चले जाने के कारण मालुम करना
13. अन्य साधनों से वहन किये जाने वाले यातायात को रेलवे की तरफ आकर्षित करने के उपाय करना

बुकिंग कार्यालय का निरीक्षण

बुकिंग कार्यालय का निरीक्षण करते समय निम्न बिंदुओं की जांच की जायेगी :–

01. उपलब्ध खिड़कियां (काउंटर) पर्याप्त हैं अथवा नहीं। महिलाओं के लिये अलग खिड़की की व्यवस्था व उच्च श्रेणी के लिये अलग खिड़की की व्यवस्था करना आश्यक है अथवा नहीं।
02. टिकट खिड़की समय पर खोली जाती है अथवा नहीं, भारी यातायात को देखते हुए खिड़की के खुलने के समय में क्या परिवर्तन करने की आवश्यकता है।
03. खिड़कियों पर रोशनी की उचित व्यवस्था है या नहीं जिससे यात्रियों को टिकट लेते समय कोई कठिनाई न हो तथा पैसों, टिकटों की जाँच कर सकें।
04. टिकटों के किराये की सूची खिड़की के बाहर लगा रखी है अथवा नहीं व किराये बढ़ने पर इसे आद्तन रखा जाता है।
05. खिड़की के बाहर उसके खुलने व बंद होने का समय प्रदर्शित किया गया है अथवा नहीं।
06. यात्री द्वारा खिड़की छोड़ने के पूर्व अपने टिकट व पैसों की जांच करने के सम्बंध में खिड़की के ऊपर निर्दश प्रदर्शित है अथवा नहीं।
07. खिड़की के ऊपर अन्य कोई बात या निर्देश जो यात्रियों की जानकारी के लिये आवश्यक हों प्रदर्शित की गयी है अथवा नहीं।

08. टिकटों का मांगपत्र समय पर बना कर लेखा कार्यालय को भेजा गया है अथवा नहीं। क्या किसी सिरीज के लिये इमरजेंट इन्डेंट करने की आवश्यकता है।

09. टिकटों/यूटीएस टिकटों का स्टॉक पर्याप्त है अथवा नहीं, टिकट स्टाक रजिस्टर बराबर आद्‌तन रखा जाता है अथवा नहीं।

10. टिकट ट्‌यूब में से कुछ सिरीज को निकाल कर जांच की जानी चाहिये कि बीच में से कोई टिकट मिसिंग तो नहीं है व टिकट सही क्रम में रखे हुए हैं। कोई डेट प्रिंट किया हुआ टिकट तो ट्‌यूब में वापस नहीं रख दिया गया है।

11. वापस किये गये टिकटों को रद्द करके उन पर क्र्लकेज काटा गया है अथवा है नहीं।

12. यदि कोई इम्परैस्ट की राशि दी हुई हो तो वह उपलब्ध है अथवा नहीं।

13. क्या निजी कैश घोषणा रजिस्टर में बुकिंग क्लर्क के द्वारा घोषणा की गई है अथवा नहीं

14. क्या स्टाफ ने उचित गणवेश पहन रखा है अथवा नहीं।

15. क्या स्टाफ ने नेमप्लेट लगा रखी है अथवा नहीं।

16. क्या टिकट ट्‌यूब में पट्टिका पर किराया सही लिखा हुआ है अथवा नहीं।

17. क्या ट्‌यूब में टिकट उचित संख्या में भरे हुए हैं अथवा नहीं व अधिक बिकने वाले टिकटों को उचित संख्या में प्रधान टिकट बाबू से अग्रिम में मांग कर रखा गया है अथवा नहीं।

18. क्या बुकिंग क्लर्क द्वारा यात्रियों से टिकटों का सही किराया वसूल किया जाता है अथवा नहीं।

19. क्या डेटिंग मशीन की डेट समय पर बदली जाती है अथवा नहीं। क्या इससे सही प्रकार से टिकटों पर डेट प्रिंट होती है अथवा नहीं।

20. किराया परिवर्तित हो जाने पर टिकटों पर किराये में परिवर्तन करके जारी किये जाते हैं।

21. टिकट ट्‌यूब में रखे टिकटों की आकस्मिक जांच क्या स्टेशन मास्टर द्वारा समय समय पर की जाती है व परिणाम को डीटीसीएस बुक में लिखा जाता है अथवा नहीं।

22. बीपीटी, इएफटी आदि टिकटों को सही तरीके से बनाया जाता है। उनको बनाने में या लेखा करने में कहीं ओवर राइटिंग तो नहीं की जाती है।

23. बिके हुए टिकटों का लेखा डीटीसीएस बुक में उचित प्रकार से किया जाता है।

24. बुकिंग ऑफिस का कैश स्टेशन मास्टर या प्रभारी कर्मचारी द्वारा नियमित गाड़ी से कैश ऑफिस भेजा जाता है अथवा नहीं व नहीं भेजे जाने तक उचित अभिरक्षा में रखा जाता है।

25. डीटीसीएस बुक में सभी कोचिंग व मिसलेनियस अंर्निग का उचित प्रकार से लेखा किया जाता है अथवा नहीं।
26. बुकिंग में यदि कोई कमी हो जाती है तो उसे तुरंत मेडगुड किया जाता है अथवा नहीं।
27. डैबिट रजिस्टर में जो स्वीकृत डैबिट है उनका सम्बंधित स्टाफ के द्वारा तुरंत भुगतान किया जाता है अथवा नहीं।
28. नॉन इश्यूड टिकटों व किराया वापसी टिकटों का उचित प्रकार लेखा करके लेखा कार्यालय भेजा जाता है अथवा नहीं।
29. रोकड़ कार्यालय से भेजी गयी सी आर नोट की पावती प्रति को सी आर नोट की स्टेशन रिकार्ड प्रति के साथ बराबर चिपकाया गया है अथवा नहीं।
30. रिटर्न सही समय पर लेखा कार्यालय भेजी जाती है अथवा नहीं।

आरक्षण कार्यालय का निरीक्षण

आरक्षण कार्यालय का निरीक्षण करते समय निम्न बिंदुओं की जांच की जानी चाहिये–

01. रिकार्ड एवं बुक की जांच करना।
02. आरक्षण कर्मचारियों ने उचित गणवेश पहन रखा है अथवा नहीं।
03. आरक्षण कर्मचारियों ने नाम पट्टिका लगा रखी है अथवा नहीं।
04. आरक्षण कर्मचारियों ने निजी कैश की घोषणा कर रखी है अथवा नहीं।
05. आरक्षण हॉल में सफाई बराबर है अथवा नहीं।
06. उचित संख्या में काउंटरों की व्यवस्था है अथवा नहीं।
07. आरक्षण फॉर्म उचित संख्या में उपलब्ध है अथवा नहीं।
08. क्या आरक्षण करवाने के लिये यात्रियों द्वारा लाइन लगाई जाती है अथवा नहीं।
09. पीने के पानी व खान पान की सेवा उपलब्ध है अथवा नहीं।
10. कोचिंग टैरिफ व अन्य नियम पुस्तकों को शुद्धि पत्र लगा कर आद्तन रखा गया है अथवा नहीं।
11. परिपत्रों को फाइल किया जाता है व सभी स्टाफ को नोट कराया जाता है अथवा नहीं।
12. आरक्षण फॉर्म पर प्रोग्रेसिव नम्बर नियमित रूप से डाला जा रहा है अथवा नहीं।
13. आरक्षण की सही स्थिति से यात्रियों को अवगत कराया जाता है अथवा नहीं।
14. आपात कालीन कोटे की बर्थों को सही यात्रियों को अलौट किया जाता है अथवा नहीं।
15. आरक्षण काउंटर के खुलने व बंद होने के समय को यात्रियों की सूचना के लिये प्रदर्शित किया गया है अथवा नहीं।

16. महिलाओं के लिये क्या अलग काउंटर की व्यवस्था करना आवश्यक है।
17. क्या आरक्षण लिपिक दलाल के साथ मिलकर भ्रष्टाचार में लिप्त तो नहीं है।

पार्सल/माल कार्यालय का निरीक्षण

पार्सल/माल कार्यालय का निरीक्षण करते समय निम्न बिंदुओं पर ध्यान दिया जाना चाहिये –

01. पार्सल/माल कार्यालय के बाहर "कार्य के घंटे" व "व्यापारिक घंटों" को प्रदर्शित किया गया है अथवा नहीं।
02. तुला की जांच करेंगे कि वह सही वजन देती है अथवा नहीं व इन्चार्ज के द्वारा तुला मशीन के जांच करने व सही पाये जाने के सम्बंध में प्रतिदिन प्रमाण पत्र दिया जाता है अथवा नहीं।
03. पेकेजों को सुरक्षित रखने के लिये पर्याप्त स्थान है अथवा नहीं।
04. माल/पार्सल बुक करने व छोड़ने की पर्याप्त व्यवस्था है अथवा नहीं।
05. चोरी, टूट/फूट आदि अन्य कारणों से नुकसान न हो इसकी पूरी सुरक्षा है।
06. विभिन्न निर्घारित सूचनाएं विशेष तौर पर प्रतिबंधों की सूचनाएं, वैगनों के आवंटन की सूचनाएं निर्धारित स्थान पर प्रदर्शित की जाती हैं अथवा नहीं।
07. बाहरी यातायात के लिये बुक हुए कुछ पैकेजों की जांच की जायेगी कि उनकी पैंकिंग/लेबलिंग/मार्किंग नियमानुसार की गयी है अथवा नहीं। जिन पैकेजों की पैकिंग में कोई कमी हो तो उसके सम्बंध में प्रेषक से अग्रेषण नोट में उचित रिमार्क लगवाया गया है अथवा नहीं।
08. यदि पैकेज खराब दशा में हों तो उसके सम्बंध में प्रेषक से अग्रेषण नोट में उचित रिमार्क लगवाया गया है अथवा नहीं।
09. बहरी यातायात में बुक हुए कुछ पैकेजों का वजन किया जायेगा व इसे पार्सल वे बिल में लिखे वजन से मिलान करके देखा जायेगा कि वजन कम तो नहीं लिखा गया है।
10. आवक यातायात के कुछ पैकेजों का वजन किया जायेगा व उसे पार्सल वे बिल या सुपुर्दगी पुस्तक में लिखे वजन से मिलान किया जायेगा व री वेमेंट रजिस्टर में भी यदि उनका वजन लिखा गया हो तो उससे भी मिलान किया जायेगा कि बुकिंग स्टेशन द्वारा पैकेजों का सही वजन चार्ज किया जाता है व गंतव्य स्टेशन वजन की वजह से कोई अंडर चार्ज हो तो वह प्रेषिती से वसूल करता है अथवा नहीं।
11. आवक यातायात के कुछ पैकेजों की पैकिंग, लेबलिंग व मार्किंग की जांच की जायेगी व यदि उनमें कोई कमी पाये जाये तो उसे नोट किया जायेगा।
12. आवक यातायात के पैकेजों पर गंतव्य स्टेशन पर प्राप्त होने की तिथि व गाड़ी न. जिससे वे आये हैं प्रत्येक पैकेज पर डाली जाती है अथवा नहीं।

13. आवक यातायात के पैकेजों को सुपुर्दगी न लिये जाने के समय तक उचित अभिरक्षा में यथा स्थान रखा जाता है अथव नहीं।
14. सात दिन से ज्यादा पड़े हुए आवक पैकेजों के लिये धारा 83 व 84 के अंतर्गत रजिस्टर्ड नोटिस जारी कर उचित कार्यवाही की गयी है अथवा नहीं।
15. असंबंधित आवक पैकेजों को कनैक्ट करने के लिये उचित कार्यवाही की गई है अथवा नहीं।
16. ओवर ड्यू पैकेजों को गंतव्य स्टेशन पर मंगवाने के लिये उचित कार्यवाही की गयी है अथवा नहीं।
17. पैकेजों की इन्वेंट्री लेकर उसे लिंक करके देखा जायेगा कि सभी पैकेजों की उचित पुस्तक में प्रविष्टि की गयी है व पुराने पैकेजों के प्रति उचित कार्यवाही की गयी है अथवा नहीं।
18. डी.डी.मैसेज रजिस्टर की जांच की जायेगी कि पैकेज प्राप्त होने के 6 घंटे के अंदर डी.डी.मैसेज कर दिया जाता है व प्रति दिन मुख्य पार्सल लिपिक/पर्यवेक्षक/स्टेशन मास्टर के द्वारा अंतिम डी.डी.मैसेज जारी करने के सम्बंध में प्रमाण पत्र दिया जाता है अथवा नहीं। आर.पी.एफ. को यदि मैसेज की प्रति ऐड्रस की गयी हो तो उसकी पावती रिकार्ड प्रति पर ली गयी है अथवा नहीं। यह अवलोकन किया जायेगा कि किस स्टेशन को ज्यादा डीडीमैसेज जारी किये जाते हैं। इसे नोट किया जायेगा।
19. आवक डीडीमैसेज के लिये अलग रजिस्टर खुला हुआ है अथवा नहीं व किस स्टेशन से ज्यादा डीडी मैसेज प्राप्त होते हैं यह नोट किया जायेगा।
20. खराब दशा में प्राप्त हुए पैकेजों की खुली/मूल्याकन सुपुर्दगी नियम के अनुसार दी जाती है व रिपोर्ट ठीक प्रकार से बनायी जाती है।
21. एमजीआर/डीआर सही तरीके से बनाई जाती है व किस गन्तव्य स्टेशन व किस वस्तु के लिये अधिक एमजीआर/डीआर बनाई जाती है।
22. जिन पैकेजों की एमजीआर बना दी गई है उसके सामने आवश्यक रिमार्क दिया गया है।
23. जिन प्रेषणों के लिये दावे का भुगतान किया जा चुका है उसके सामने आवश्यक रिमार्क दिया गया है अथवा नहीं।
24. हैन्डलिंग कॉन्ट्रेक्टर, लीजिंग कॉन्ट्रेक्टर, आउट एजेंट के साथ रेलवे के द्वारा किये एग्रीमेंट की प्रति क्या स्टेशन पर उपलब्ध है अथवा नहीं व उसमें व्यक्त शर्तों का अनुपालन किया जाता है अथवा नहीं।
25. डैबिट रजिस्टर की जांच की जायेगी कि स्टेशन पर प्राप्त होने वाले सभी त्रुटी पत्रों (ईए) को तुलन पत्रों व डैबिट रजिस्टर में लेखे में लिया जाता है व जो एडमिटेड डैबिट हों क्या उनका भुगतान शीघ्रता से स्टेशन कर्मचारियों के द्वारा किया जाता है व डिसप्यूटेड डैबिट को उचित आधार पर डिसप्यूट में रखा गया है।

26. फ्रेट आउट स्टेंडिंग रजिस्टर की जांच की जायेगी व ऑन हैंड पैकेजों जिनकी वजह से भाड़ा बकाया हो का निपटारा करने के लिये निर्देश जारी किये जायेंगे।
27. लौस्ट प्रॉपर्टी ऑफिस रजिस्टर की जांच की जायेगी और सबसे पुराने पड़े माल को नोट किया जायेगा व अधिक समय से पड़े हुए माल को निपटाने के प्रति निर्देश जारी किये जायेंगे।
28. पार्सल/माल गोदाम की दशा की जांच की जायेगी कि मानसून सीजन में कंही छत से पानी तो नहीं टपकता है व फर्श टूटा–फूटा तो नहीं है व पानी तो नहीं भरता है। यदि ऐसा हो तो उसे सुधरवाने के लिये निर्देश जारी किये जायेंगे।
29. मानसून के आगमन के पूर्व गोदाम व स्टेशन की नालियेां को साफ करवाया गया है अथवा नहीं।
30. टारपोलिनों का उचित संख्या में स्टाक उपलब्ध है अथवा नहीं।
31. सील, कार्ड लेबलों, ब्रैकेट लेबलों व पेस्ट ऑन लेबलों आदि का उचित स्टॉक उपलब्ध है अथवा नहीं।
32. सील रिविटों का उचित स्टाक उपलब्ध है अथवा नहीं।
33. जहां पर गेट पास प्रणाली है वहाँ माल ले जाते समय आवश्यक जांच की जाती है अथवा नहीं।
34. बिखरा हुआ अनाज एकत्रित किया जाता है एवं उसका लेखा किया जाता है।
35. वैगन/सील पार्सल वान में रखी जाने वाली समरी साफ व स्पष्ट रूप से बनाई जाती है।
36. माल डिब्बों पर विलम्ब शुल्क, स्थान शुल्क सही प्रकार से वसूल किया जाता है अथवा नहीं।
37. आग बुझाने वाले यंत्रों व उपकरणों को सही स्थति में रखा जाता है अथवा नहीं।
38. जिन स्टेशनों पर यातायात बढ़ने की सम्भावना है वहां यातायात को सम्भालने की उचित व्यवस्था की गई है अथवा नहीं।
39. कर्मचारी बिना माल आए ही कहीं आर.आर तो बना कर नहीं दे रहे हैं।
40. कर्मचारी आर.आर/आई बॉण्ड के बिना प्रेषणों की सुपुर्दगी तो नहीं दे देते हैं।
41. पार्सल वे बिल/इनवॉइस/लगेज टिकटें साफ–साफ शब्दों में स्पष्ट रूप से बनाई जाती है व उनका लेखा सही रूप से किया जाता है।
42. निजी कैश रजिस्टर में निजी कैश की घोषणा बराबर की जाती है।

बुक स्टॉल के निरीक्षण के बिंदू

01. बुक स्टॉल पर निर्धारित स्थान पर मालिक का नाम लिखा होना चाहिये।
02. सभी बुक स्टॉल पर पर्याप्त मात्रा में हिन्दी, अंग्रेजी व स्थानीय भाषा के समाचार पत्र, मेगजीन्स व पुस्तकें उपलब्ध होनी चाहिये।
03. समाचार पत्र, मेगजीन्स व पुस्तकों पर मूल्य लिखा हुआ होना चाहिये व लिखे हुए मूल्य से अधिक मूल्य तो नहीं वसूला जा रहा है इसकी जांच की जानी चाहिये।
04. अश्लील व निषिद्ध साहित्य का प्रर्दशन व बिक्री तो नहीं की जा रही है।
05. पुराने समाचार पत्र, पत्रिकाओं व साहित्य की बिक्री तो नहीं की जा रही है।
06. निर्धारित संख्या से अधिक कर्मचारी तो कार्य नहीं कर रहे हैं।
07. किराया, लाईसेंस फीस समय पर जमा कराई गई है।
08. चिकित्सा/पुलिस जांच समय पर करवाई गई है।
09. बुक स्टाल समय पर खोले व बन्द किये जाते हैं।

*****

अध्याय 24

भारतीय रेल सम्मेलन

Indian Railway Conference Association

भारतीय रेल सम्मेलन समस्त भारतीय रेलों का सम्मेलन है। सभी क्षेत्रीय रेलें व पोर्ट ट्रस्ट रेलवे के महा प्रबंधक इसके सदस्य होते हैं। किसी भी क्षेत्रीय रेलवे के महा प्रबंधक को इसका अध्यक्ष नियुक्त किया जा सकता है। इसका मुख्यालय नई दिल्ली में है। भारतीय रेल सम्मेलन के अंतर्गत वाणिज्य समिति, यातायात दावा समिति अदि का गठन किया जाता है जो कि भारतीय रेलवे के विभिन्न विषयों पर विचार करती है।

भारतीय रेल सम्मेलन के कार्य

1. संदर्भ की पुस्तकें और उनके शुद्धि पत्र प्रकाशित करना।
2. रेलवे स्टेशनों के कोड जारी करना।
3. दो क्षेत्रीय रेलवे के मध्य यातायात के प्रबंध के लिए नियमों को बनाना।
4. यदि किन्ही दो क्षेत्रीय रेलों के मध्य कोई विवाद है तो उसका निपटारा करना।
5. विभिन्न क्षेत्रीय रेलों व भारत – पाकिस्तान रेलवे के यातायात के लिए वैगनों का रिकार्ड रखना।
6. इन्टरचेंज पॉइन्ट पर वैगनों के आदान प्रदान पर निष्पक्षता से नियंत्रण रखना।
7. रेलवे बोर्ड द्वारा मांगे जाने पर सलाह देना।

भारतीय रेल सम्मेलन कम से कम दो वर्ष में एक मीटिंग करता है। उत्तर रेलवे के वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी इस सम्मेलन के लेखा अधिकारी होते हैं।

भारतीय रेल सम्मेलन की वाण्ज्यि समिति

यह समिति भारतीय रेल सम्मेलन के सदस्य रेलों के मुख्य वाणिज्य प्रबंधकों की एक महत्वपूर्ण समिति है। इस समिति के कार्य निम्न लिखित हैं–

माल के सामान्य वर्गीकरण में परिवर्तन या जोड़ने के सम्बंध में विचार करना और उनकी अनुशंसा करना (जोड़ने के सम्बंध में रेलवे मंत्रालय की स्वीकृति आवश्यक होगी)

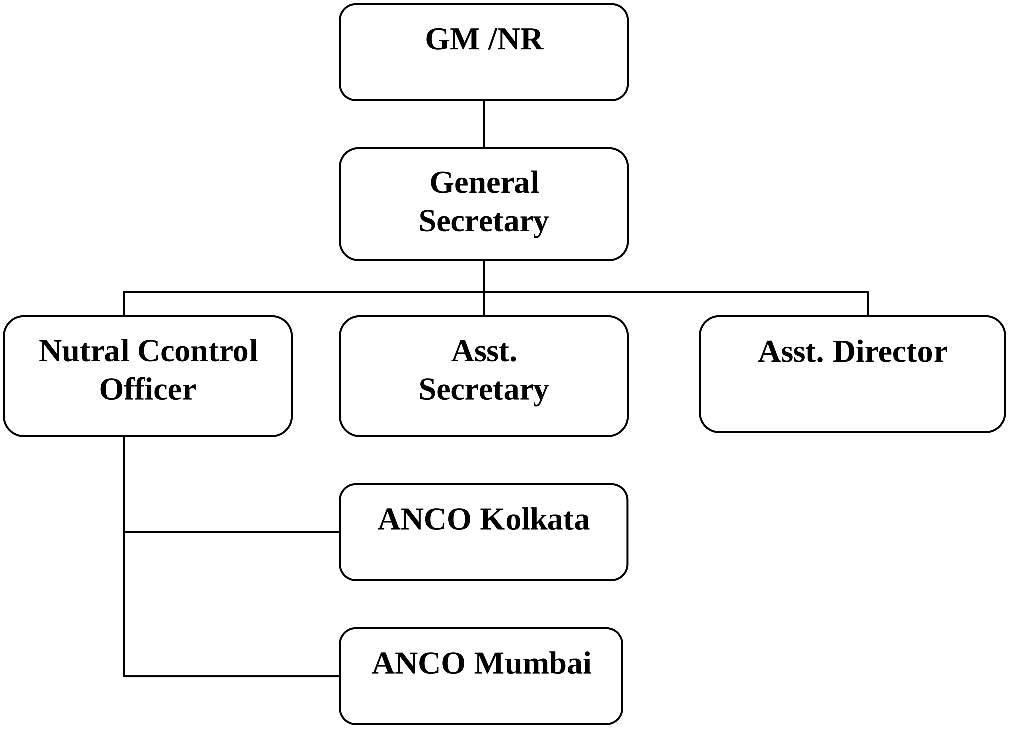
दरें और शर्तों को प्रभावित करने वाले प्रस्तावों और टैरिफ में एक रूपता और सरलीकएण की सिफारिशों की जांच करना।

माल, कोचिंग, रैड व मिलिट्री टैरिफ में विद्यमान नियमों में शुद्धियों अथवा सस्तुतियों पर विचार करना।

किसी रेलवे के धन दावा दायित्व का, जिसमें एक या एक से अधिक रेलवे शामिल हो, तथा लोगों द्वारा क्षतिपूर्ति और माल भाड़ा दावे, वैद्यानिक अथवा इससे उत्पन्न अन्य खर्चो

को विनिश्चित करने के लिए यह एक मध्यस्थ समिति के रूप में कार्य कर सकती है।

आईआरसीए का संगठन (Organisation of IRCA) –



Co-ordination Officer in Railway Board

1.	Interchange	:	ED/TT(F)
2.	Commercial / Tarrif	:	ED/TC(R)
3.	Neutral Control	:	ED/ME(F)
			ED/ME(Chg)
			ED/ME(W)

******

अध्याय 25

आउट एजेंसी
(Out Agency)

शहर की नगरपालिका सीमा से बाहर जहां रेलवे लाइन नहीं बिछी होती है वहां आउट एजेंसी खोली जाती है। इसमें यातायात की बुकिंग व इनवार्ड यातायात की सुपुर्दगी का कार्य किया जाता है। सामान्यतया आउट एजेंसी का कार्य करने के लिए रेल प्रशासन के द्वारा ठेकेदार की नियुक्ति की जाती है जो आउटवार्ड यातायात को बुक करके रेलवे स्टेशन तक लाता है तथा आवक यातायात को स्टेशन से प्राप्त कर आउट एजेंसी तक ले जाता है व उसकी रेलवे के नियमों के अनुसार सुपुर्दगी करता है। कभी कभी रेल प्रशासन द्वारा इस एजेंट की मांग पर एक रेल कर्मचारी को आउट एजेंसी मे कार्य करने के लिए प्रतिनियुक्ति पर नियुक्त किया जाता है इसका खर्चा एजेंट के द्वारा वहन किया जाता है।

यदि रेल प्रशासन कहीं आउट एजेंसी खोलना चाहता है और उसे कोई उपयुक्त एजेंट नहीं मिलता है तो इस कार्य हेतु अपना कर्मचारी नियुक्त करता है और सड़क परिवहन के लिये कोई उपयुक्त ठेकेदार मिल जाता है तो यह कार्य उसे सौप दिया जाता है।

आउट एजेंसी पर आउट एजेंट की नियुक्ति

आउट एजेंटों की नियुक्ति सामान्यतया महाप्रबंधक द्वारा की जाती है लेकिन यह शक्ति महाप्रबंधक द्वारा किसी अन्य अधिकारी या मंडल स्तरीय अधिकारी को भी हस्तांतरित की जा सकती है।

जो व्यक्ति आउट एजेंट के लिये आवेदन करता है उसकी वित्तीय स्थिति सुद्रढ़ होनी चाहिये साथ ही उसके पास सड़क यातायात के साधन उपलब्ध होने चाहिये तथा एजेंट या उसके कर्मचारियों को रेलवे नियमों का ज्ञान होना आवश्यक है। एजेंट या उसका कर्मचारी किसी भी असंवैंधानिक गतिविधियों में शामिल नहीं होना चाहिये। आवेदक को रेलवे द्वारा निर्धारित धरोहर राशि (Security Deposite) जमा करानी होगी। इसके पश्चात एजेंट के साथ एक करार किया जायेगा। जिसमें वे सभी शर्तें बताई जायेंगी जिनके अधीन एजेंट को आउट एजेंसी का संचालन करना होगा। इसके पश्चात सभी बुक्स एन्ड फॉर्म्स, मनी वैल्यू बुंक्स, टिकट आदि सप्लाई किये जायेंगे जैसे किसी रेलवे स्टेशन को किये जाते हैं।

आउट एजेंसी चार्ज

आउट एजेंसी चार्ज पार्सल वे बिल इनवाइस में अलग से दर्शाये जाते हैं। जबकि यात्री टिकट में उसे किराये में शामिल किया जाता है, अलग से नहीं दर्शाया जाता है। लगेज के मामले में फ्री एलाउंस का लाभ केवल रेल मार्ग पर ही दिया जायेगा, सड़क मार्ग पर नहीं। यात्री यातायात के लिये आउट एजेंसी चार्ज आउटवार्ड यातायात के पैंसिजर क्लासीफिकेशन के आधार पर व इनवार्ड यातायात टी.सी.आर. के आधार पर सुनिश्चित किया जायेगा।

कार्य पद्धति

आउट एजेंसी से बुक किया गया यातायात प्रतिदिन सेवित रेलवे स्टेशन को सम्बंधित दस्तावेजों के साथ भेजा जाता है। सभी पैकेजों की सूची दो प्रतियों में बनाई जाती है जिसकी एक प्रति स्टेशन मास्टर को देकर दूसरी पर उसके हस्ताक्षर कराये जाते हैं।
यदि प्राप्त पैकेजों में किसी प्रकार की टूट फूट पायी जाती है तो इसे दोनों प्रतियों में रिमार्क देकर एजेंट के भी हस्ताक्षर कराये जाते हैं।
आवक यातायात के लिये स्टेशन पर एक टैली बुक रखी जाती है जिस पर एजेंट के हस्ताक्षर लिये जाते हैं। सभी आवक पैकेजों की एक सूची दो प्रतियों में बनाई जाती है। इसमें से एक एजेंट को दे दी जाती है व दूसरी स्टेशन पर रखी जाती है। पैकेज में टूट फूट व कमी पाये जाने पर एजेंट व स्टेशन स्टाफ के द्वारा संयुक्त रूप से इस पर हस्ताक्षर किये जाते हैं।
एजेंट को प्रत्येक कार्य दिवस पर स्टेशन आकर पैकेज प्राप्त करने होंगे अन्यथा उन पर स्थान शुल्क की गणना करके एजेंट के बिल में से कटौती की जायेगी।

स्थान शुल्क

इनवार्ड यातायात के लिये अनुमत निःशुल्क समय के बाद रेलवे के नियमों के अंतर्गत प्रेषितियों से स्थान शुल्क वसूल किया जायेगा। यह राशि रेलवे की होगी या एजेट की यह पहले से ही एग्रीमेंट में तय कर दिया जायेगा। यदि सक्षम अधिकारी द्वारा स्थान शुल्क में माफी दी जाती है तो उतनी ही राशि की कटौति बिल में से की जायेगी।

कैश रैमिटेंस नोट

आउट एजेंसी पर प्राप्त आमदनी को रेलवे के निर्देशानुसार स्थानीय बैंक या कोषागार में या पोस्टऑफिस या रेलवे के रोकड़ कार्यालय में जमा कर दिया जायेगा। यदि यह राशि

बैंक या कोषागार में जमा करवायी जाती है तो जमा चालान की एक प्रति अन्य वाउचर के साथ रोकड़ कार्यालय भेजी जायेगी।

प्रतिबंध

आउट एजेंसी से सर्विंग स्टेशन व सर्विंग स्टेशन से आउट एजेंसी के लिये यातायात बुक नहीं किया जायेगा।

एक आउट एजेंसी से दूसरी आउट एजेंसी तक जब दोनों आउट एजेसी एक ही स्टेशन से सेवित हों तो यातायात बुक करने पर प्रतिबंधन है।

आउट एजेंसी से खतरनाक, विस्फोटक, ज्वलनशील, बदबूदार सामान बुक नहीं किया जा सकता है।

बिल

एजेंट को आउट एजेंसी प्रभार लौटाने के लिये बिल बनाये जाते हैं। भाड़ा यातायात के लिये सर्विस स्टेशन के एस.एम से उपयुक्त रिमार्क लेना अनिवार्य है।

डिविजन शीट

इसके अंतर्गत एजेंट को अपने बिल तैयार नहीं करने पड़ते हैं लेकिन एजेंसी से प्राप्त मासिक विवरणियों के आधार पर लेखा कार्यालय द्वारा देय प्रमारों की गणना की जाती है। इसी के अनुसार भुगतान कर दिया जाता है।

आउट एजेंसी की जिम्मेदारी

एजेंट सारे कार्य रेलवे के नियमानुसार करेगा व भाड़ा रेल प्रशासन द्वारा निर्धारित दर से प्राप्त करेगा लेकिन भाड़े की वापसी मुख्य वाणिज्य प्रबंधक द्वारा की जायेगी।

*****

अध्याय 26

रेल ट्रैवलर्स सर्विस एजेंट
Rail Travellers Service Agents

रेल ट्रवलर्स सर्विस एजेंट की नियुक्ति क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा की जाती है। रेल मंत्रालय द्वारा इनकी नियुक्ति के संबंध में कुछ निर्देश तय किये गये हैं जो निम्न हैं :–

1. जहां आरक्षण की व्यवस्था 500 से कम सीट/बर्थ की आर.ए.सी. सहित हो वहां एजेंट की नियुक्ति नहीं की जा सकती है। प्रतीक्षा सूची शामिल नहीं है।
2. जहां आरक्षण की व्यवस्था 500 सीट/बर्थ से अधिक है या 500 है तो वहां दो एजेंट नियुक्त किये जा सकते हैं। परंतु दूसरा आवेदक नहीं होने पर एक को अनुमति दी जा सकती है।
3. बड़े–बड़े शहर जैसे मुम्बई व कोलकाता आदि जहां एक से अधिक क्षेत्रीय रेल का प्रशासन है वहां एजेंटों की नियुक्ति संयुक्त रूप से की जानी चाहिये परंतु लाईसेंस फीस दोनों ही क्षेत्रीय रेलों द्वारा अलग – अलग वसूल की जायेगी।
4. उपरोक्त तथ्य रेलवे यूजर्स सर्विस ऐजेंट को देते समय देखे जाने चाहिये परंतु जिन्हें पूर्व में लाईसेंस दिया जा चुका है उसे रद्द करने की आवश्यकता नहीं है।
5. एजेंट नियुक्ति से पूर्व एजेंट की नियुक्ति के लिये विज्ञापन आदि के माध्यम से आवेदन की मांग क्षेत्रीय रेल प्रशासन द्वारा की जानी चाहिये।

आवेदन फॉर्म में बताई जाने वाली जानकारी

आवेदन फॉर्म में निम्न जानकारी बतानी होगी –

(1) नाम
(2) पता
(3) कार्यालय का पता

(4) हैसियत, फर्म व कम्पनी का नाम
(5) रजिस्ट्रेशन प्रमाणपत्र व भागीदारी की प्रति
(6) रेलवे स्टेशन का नाम जिसके लिये सेवा होनी चाहिये
(7) वित्तीय स्थिती। इसमें आयकर के प्रमाणपत्र की प्रति संलग्न करना आवश्यक है।
(8) व्यापारिक संस्थान उसका स्वयं का है/ किराये पर लिया है/ पट्टे पर लिया है, इसका आवश्यक दस्तावेज संलग्न करना आवश्यक है।
(9) व्यापारिक संस्थान सामान्य जनता की पंहुच में है या नहीं।
(10) व्यापारिक संस्थान का विवरण जिसमें उपलब्ध स्थान, कमरों की संख्या लम्बाई x चॉड़ाई आदि।
(11) व्यापारिक स्थान पर उपलब्ध सुविधाएं जैसे टैलीफोन, टैलैक्स, फैक्स, बैठने की व्यवस्था, शॉचालय की व्यवस्था आदि।
(12) आवेदक या उसका हिस्सेदार जेल तो नहीं गया है।
(13) आवेदक के हस्ताक्षर, इस घोषणा पत्र के साथ कि बताये गये तथ्य सही हैं गलत पाये जाने पर लाइसेंस जब्त किया जा सकता है। यह लाइसेंस 3 वर्ष तक के लिये वैद्य है। लाइसेंस अहस्तांतरणीय है। एजेंट एक व्यक्ति के आरक्षण के लिये उच्चतर श्रेणी मे 25 रू. सर्विस चार्ज अधिकतम ले सकता है। एक ही आरक्षण फॉर्म पर एक से अधिक आरक्षण के लिये शेष यात्रियों से भी 25रू. प्रति यात्री अधिकतम सेवा प्रभार के रूप में एक मांग पत्र पर वसूल कर सकता है। जबकि निम्न श्रेणी में 15रू. पहले यात्री से व बाद के यात्रियों से भी 15 प्रति यात्री सेवा प्रभार के रूप में एक मांग पत्र पर वसूल कर सकता है।

    एजेंट द्वारा यात्री को टिकट किराये की धन रसीद जारी करनी चाहिये। एजेंट अपने कार्यालय में पूर्ण विवरण सहित रजिस्टर रखेगा। एजेंट को रेलवे प्रशासन द्वारा परिचय पत्र जारी किया जायेगा व एजेंट द्वारा अपने कर्मचारियों को परिचय पत्र जारी किये जायेंगे।

जमानत राशि (Security Deposit)

पश्चिम रेलवे के सीसीएम का पत्र सं. CCM/CCG/G/72/2 Vol.IV दिनांक 17.05.1994, रेलवे बोर्ड का पत्र सं. 92/TG-1/1/5/NP दिनांक 03.05.94 के

अनुसार एजेंट को नियुक्ति के समय 5000रू नकद व 15000रू. बैंक गारण्टी के रूप में जमा कराने होंगे जिस पर कोई ब्याज देय नहीं होगा।

नवीनीकरण

यदि किसी एजेंट के खिलाफ कोई अनियमितता या शिकायत प्राप्त नहीं होती है तो उसके लाइसेंस का अगले तीन वर्ष के लिए नवीनीकरण किया जा सकता है।

यदि किसी ऐजेंट के खिलाफ कोई अनियमितता या शिकायत प्राप्त होती है तो उसका लाइसेंस बीच में ही रद्द किया जा सकता है।

*****

अध्याय 27

विपणन एवं विक्रय
Marketing and Sales

रेलवे एक वाणिज्य संस्था है जिसका मुख्य व्यवसाय विभिन्न प्रकार के यातायात को एक स्थान से दूसरे स्थान तक वहन करना है। किसी भी व्यवसाय में संलग्न संगठन के लिये यह आवश्यक है कि उसके उत्पाद की जानकारी ग्राहकों तक पहुंचाई जाये तथा यह मालुम किया जाये कि किस प्रकार के ग्राहक उपलब्ध हो सकते हैं जिससे कि व्यवसाय में उन्नति के लिये प्रभावशाली कदम उठाये जा सकें। अतः विक्रय एवं विपणन का महत्व समझते हुए इस संगठन की 1969 में स्थापना की गयी।

विपणन एवं विक्रय संगठन के अंतर्गत प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे पर मुख्य विक्रय एवं विपणन प्रबंधक नियुक्त किये गये हैं। इनकी सहायता के लिये वरिष्ठ वाणिज्य प्रबंधक (विपणन) तथा सहायक वाणिज्य प्रबंधक (विपणन) तथा अन्य निरिक्षक कार्यरत रहते हैं। प्रत्येक मंडल पर दो निरीक्षक इसे प्रभावी बनाने के लिये कार्य करते हैं।

संगठन के कार्य

1. परिवहन की मांग के अनुसार क्षेत्रीय रेलवे के विभिन्न खण्डों पर सहयोग प्रदान करना।
2. बड़े–बड़े औद्योगिक प्रतिष्ठानों तथा अन्य व्यापारिक केद्रों पर संम्पर्क करके उनकी आवश्यकताओं को मालुम करना तथा उसके अनुरूप सेवा उपलब्ध करवाना।
3. केंद्र तथा राज्य सरकार के विभिन्न विकास कार्यक्रमों की जानकारी रखना।
4. चैम्बर ऑफ कॉमर्स तथा व्यापारिक संगठनों के साथ निरंतर सम्पर्क रखकर उनकी समस्याओं का अध्ययन करना और उन समस्याओं के निराकरण के उपाय सुझाना।
5. प्रतिद्वंदी परिवहन संस्थाओं की समीक्षा करके प्रतिस्पर्धा में उनसे आगे बढ़ने के लिये उचित कदम उठाना।
6. स्टेशन पर यात्रियों की सुविधाओं के लिये इस सम्बंध में अध्ययन करके यह मालुम करना कि उपलब्ध सुविधाएं आम जनता के पसंद की हैं या नहीं।
7. नियमों का अध्ययन करके उनमें परिवर्तनों के लिये सुझाव प्रस्तुत करना।
8. रेल सेवाओं के सम्बंध में आम जनता की प्रतिक्रिया मालुम करना तथा उसमें सुधार के उपाय सुझाना।

सड़क यातायात के साथ अस्वस्थ प्रतिस्पर्धा के लिये उठाये गये कदम

1. मुख्य शहरों के मध्य शीघ्र वहन सेवा शुरू करना।
2. सिटी बुकिंग ऑफिस/आउट एजेंसी/सिटी बुकिंग एजेंसी तथा साइडिंग खोले जाने की व्यवस्था करना।
3. गारण्टिड वैगन सप्लाई पद्धति लागू करना।
4. उच्चलाभकारी वस्तुओं के लिये उच्च प्राथमिकता ग्रुप आवंटित करना।
5. उच्चलाभकारी वस्तुओं के मामले में परिचालन पाबंदियों के लिये छूट प्रदान करना।
6. महत्वपूर्ण स्टेशनों पर अग्रिम में माल लाने की सुविधा प्रदान करना।
7. निर्धारित स्टेशनों के बीच रियायती दरों पर पार्सल वाहन पट्टे पर देने की व्यवस्था करना।
8. पार्सल यातायात/माल यातायात के लिये नये स्टेशन खोलने के लिये सुझाव प्रस्तुत करना।
9. महत्वपूर्ण औद्योगिक प्रतिष्ठान वाले स्टेशनों से विभिन्न स्टेशनों के लिये "स्टेशन से स्टेशन" दरों का निर्धारण करना।

*****

अध्याय 28

बिना टिकट यात्रा करने के कारण और निवारण

Reasons of ticketless travelling and their remedies

रेलवे पर यात्रियों द्वारा बिना टिकट यात्रा करने के निम्न कारण हैं :–

01. स्टेशन पर समुचित फेंसिंग न होना
02. टिकट खिड़कियों की कमी होना
03. टिकट खिड़कियों का देरी से खुलना
04. यात्रियों के पास समय का अभाव
05. प्लेटफॉर्म पर रोशनी का अभाव
06. रेल डिब्बे में रोशनी का अभाव
07. यात्री डिब्बे में अधिक भीड़ भाड़
08. सामान्य जनता का चैकिंग कर्मचारियों से असहयोग
09. खतरे की जंजीर का दुरूपयोग
10. गरीबी
11. अशिक्षा
12. आदतन अपराधी
13. राष्ट्रीय भावना का अभाव
14. छात्रों में अनुशासन हीनता
15. चैकिंग स्टाफ में कमी
16. चैकिंग स्टाफ की लापरवाही
17. चैकिंग कर्मचारिया के जीवन सुरक्षा की समुचित व्यवस्था का न होना।
18. पद का दुरूपयोग
19. राजनैतिक हस्तक्षेप

निवारण

01. स्टेशन पर समुचित फैंसिंग की व्यवस्था करके
02. टिकट खिड़कियों की संख्या बढ़ाकर
03. टिकट खिड़कियों के खुलने के समय को बढ़ाकर
04. स्टेशन प्लेटफॉर्म व रेल डिब्बों में रोशनी की उचित व्यवस्था करना
05. अधिक भीड़ भाड़ वाले खण्डों पर चलने वाली गाड़ियों में सामान्य डिब्बों की संख्या बढ़ाकर

06. जिन जगहों पर अधिकतर खतरे की जंजीर खींची जाती है उन स्थलों पर चैकिंग बढ़ाकर।
07. स्टेशन पर उद्घोषणा द्वारा यात्रियों को बिना टिकट चलने से सावधान करके।
08. समय–समय पर समाचार–पत्रों, रेडियो या टीवी पर प्रसारण करके सामान्य जनता को टिकट लेकर यात्रा करने के बारे में शिक्षित करना।
09. जो बार–बार बिना टिकट यात्रा करते हुए पकड़े जाते हैं उनसे सीक्यूरिटी बॉण्ड भरवाना।
10. स्कूल व कॉलेजों के छात्रों को बिना टिकट यात्रा न करने के लिये स्कूलों व कॉलेजों में भाषण देकर व प्रधानाचार्य या प्रधानाध्यापकों की मदद से बिना टिकट यात्रा करने वाले छात्रों पर अनुशास्नात्मक कार्यवाही करना।
11. स्टेशनो पर व चलती गाड़ी में यात्रियों के टिकटों की बार–बार जांच करने की व्यवस्था करना।

विभिन्न प्रकार की जांच

01. स्टेशन जांच
02. चलती गाड़ी में जांच
03. सांख्यकीय जांच

स्टेशन जांच

01. प्रवेशद्वार पर जांच
02. निकास द्वार पर जांच
03. प्लेटफॉर्म पर जांच
04. अदलाबदली जांच

चलती गाड़ी में जांच

01. एक व्यक्ति जांच
02. स्मुह जांच
03. एम्बुश चैक
04. अधिकारिक जांच
05. मजिस्ट्रेट जांच
06. इंटर डिवीजन चैक
07. इंटर जोनल चैक

सांख्यकीय जांच

01. गहन स्थानीय जांच

02. गहन खंडीय जांच

स्टेशन जांच :—

प्रवेश द्वार पर जांच

सभी स्टेशनों पर जहां टीसी नियुक्त हैं प्लेटफॉर्म के प्रवेश द्वार पर खड़े रहते हैं और जो भी यात्री अंदर प्रवेश करते हैं उनके टिकटों की जांच करते हैं व सही पाये जाने पर कार्ड टिकटों के मामले में वी शेप निपर से पंच करने के बाद प्लेटफॉर्म पन जाने की अनुमति प्रदान करते हैं। इस जांच द्वारा कोई यात्री बिना टिकट प्लेटफॉर्म पर प्रवेश नहीं कर सकते हैं।

निकास द्वार पर जांच

प्रत्येक यात्री को यात्रा समाप्ति पर गन्तव्य स्टेशन पर प्लेटफॉर्म से बाहर निकलते समय टीसी को टिकट देकर बाहर जाना पड़ता है। टीसी इस टिकट की जांच करता है व सही पाये जाने पर यात्री को बाहर जाने की अनुमति देता है। अनुपयुक्त टिकट पाये जाने पर एक्सेज फेअर व एक्सेज चार्ज वसूल करता है।

प्लेटफॉर्म जांच

प्रमुख रेलवे स्टेशन पर जहां गाड़ियां अधिक समय के लिये रूकती हैं वहां कुछ टीसी की ड्यूटी प्लेटफॉर्म जांच के लिये लगादी जाती है। ये टीसी प्लेटफॉर्म पर घूमने वाले यात्रियों के टिकटों की जांच करते हैं। बिना या अनुपयुक्त टिकट पाये जाने पर नियमानुसार कार्यवाही करते हैं।

अदलाबदली जांच

समान्य ऐसा देखा गया है कि जब एक ही व्यक्ति एक ही स्थान पर कार्य करता है तो उसकी कार्यकुशलता में कमी आजाती है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए रेल प्रशासन भी एक निर्धारित समय के लिये टीसी को टीटीई के रूप में व टीटीई को टीसी के रूप

में कार्य करवाते हैं तथा इनके द्वारा किये गये कार्य की तुलना की जाती है। कार्य के परिणाम में अधिक अंतर पाये जाने पर दोषी कर्मचारी के विरूद्ध कार्यवाही की जाती है।

चलती गाड़ी में जांच :—

एक व्यक्ति जांच

इस प्रक्रिया के अनुरूप प्रत्येक गाड़ी में एक टीटीई की ड्यूटी लगाई जाती थी। परंतु सर्वेक्षण से प्राप्त परिणाम के तथ्य को ध्यान में रखते हुए एक व्यक्ति द्वारा समुचित गाड़ी की चैकिंग नहीं की जा सकती है व अपेक्षित परिणाम प्राप्त नहीं किये जा सकते हैं इसके परिणाम स्वरूप आजकल यह प्रणाली समाप्त कर दी गयी है।

समूह जांच

आजकल टीटियों का एक दल बनाकर समूह में गाड़ियों की जांच की जाती है। इनका मासिक प्रोग्राम मुख्यालय द्वारा निर्धारित किया जाता है। इसी के अनुरूप पूरे महिने कार्य किया जाता है।

एम्बुश चैक

इस के अंतर्गत समुचित संख्या में टिकट जांच दल के कर्मचारी व जीआरपी तथा आरपीएफ के कर्मचारी बस द्वारा पहले से ही एक स्टेशन जहां गाड़ी का स्टौपेज नहीं होता है या किसी सैक्शन के बीच में डिटोनेटर की मदद से गाड़ी रोक दी जाती है तथा टीटीई, आरपीएफ व जीआरपी स्टाफ गाड़ी को घेर लेते हैं व पूरी गाड़ी की जांच की जाती हैं। पूरी गाड़ी की जांच करने का यह उत्तम तरीका है।

अधिकारिक जांच

डीसीएम/एसीएम आदि स्वयं टिकट जांच दल के साथ गाड़ियों में जाते हैं व टिकटों की जांच करवाते हैं ताकि कोई भी कर्मचारी जांच कार्य में लापरवाही न बरते।

मजिस्ट्रेट जांच

जो यात्री बिना उपयुक्त टिकट यात्रा करते हुए पकड़े जाते हैं वे रेलवे के नियमानुसार राशि देने में असमर्थ होते हैं या आनाकानी करते हैं तो एसे व्यक्तियों के साथ कानुनी

कार्यवाही करने के लिये मजिस्ट्रेट जांच की जाती है। ये मजिस्ट्रेट अपनी जांच किसी स्टेशन पर कैम्प लगाकर या चलती गाड़ी में करते हैं। ये मजिस्ट्रेट राज्य सरकार से डेपुटेशन पर रेलवे में निश्चित अवधि के लिये नियुक्त किये जाते हैं।

इंटर डिवीजनल चैक

इस जांच के अंतर्गत एक डिवीजन के टीटीई दूसरे डिवीजन में जाकर चैक करते हैं। इनके कार्यों की तुलना पूर्व नियुक्त कर्मचारियों से की जाती है। अधिक अतंर पाये जाने पर इनके विरूद्ध अनुशासनात्मक कार्यवाही की जाती है।

इंटर जोनल चैक

इसमें एक क्षेत्रीय रेलवे के टीटीई दूसरी क्षेत्रीय रेलवे में जाकर जांच करते हैं तथा अंतर मंडलीय जांच की तरह कार्यवाही की जाती है।

सांख्यिकीय जांच :—

सांख्यिकीय जांच का उद्देश्य यह पता लगाना होता है कि यात्रा किस प्रकार की जा रही है।

गहन स्थानीय जांच

इस जांच के अंतर्गत किसी एक स्टेशन का चुनाव किया जाता है तथा जांच के लिये एक समय निर्धारित किया जाता है जैसे 24 घंटे या 8 घंटे या और कम समय और इस अवधि के दौरान इस स्टेशन से गुजरने वाली सभी गाडियों के यात्रियों के टिकटों की जांच की जाती है और सांख्यिकी तैयार की जाती है व बिना टिकट या अनियमित टिकट पर यात्रा करने वाले यात्रियों का नियमित टिकट पर यात्रा करने वाले यात्रियों के उपर प्रतिशत ज्ञात किया जाता है। जरनी एक्सटेंशन या निम्नतर से उच्चतर श्रेणी में यात्रा करने वाले या बिखारी बाहर किये गये या अभियोजित किये गये आदि को अनियमित यात्रियों की संख्या में सम्मिलित नहीं किया जाता है।

गहन खंड जांच

इस जांच के अंतर्गत समान्यतः दो सीटीआई मुख्यालयों के बीच का खण्ड एक निर्धारित समय के लिये चुना जाता है ऑर उस खंड पर से गुजरने वाली गाड़ियों के सभी यात्रियों के टिकटों की जांच की जाती है और सांख्यिकी तैयार की जाती है ट्रेन किलो मीटर चैक्ड ज्ञात करने के लिये कुल जांच की गई गाड़ियों को सैक्शन की लम्बाई से गुणा कर

दिया जाता है अर्निंग पर ट्रेन किलो मीटर ज्ञात करने के लिये जांच के दौरान प्राप्त आमदनी को ट्रेन पर कि.मी. चैक्ड से भाग दे दिया जाता है और इसको दिन प्रति दिन के अर्निंग प्रति ट्रेन कि.मी. से मिलान किया जाता है। इस प्रकार वर्तमान में सैक्शन पर चैकिंग प्रबंधों की उपयुक्तता का मुल्यांकन किया जाता है कि वे ठीक हैं अथवा नहीं

*****

अध्याय 29

यातायात की प्रकृति

Traffic Trend

यातायात की प्रकृति का अर्थ है बाहरी व आगत यातायात के प्रकार व उसकी मात्रा में उतार चढ़ाव का अध्ययन करना है। यह किसी मण्डल विशेष या क्षेत्र विशेष पर आंका जाता है। यातायात की प्रकृति का अध्ययन वाणिज्यिक व परिचालन की दृष्टि से रेलवे के लिये एक महत्व पूर्ण तथ्य है क्योंकि वार्षिक बजट की योजना बनाते समय रेलवे के विकास, नवीनी करण व आधुनिकरण करने के लिये यह महत्वपूर्ण योगदान देता है। उपरोक्त बातों के लिये आवश्यक तथ्यों की जानकारी इसी के माध्यम से प्राप्त की जाती है। ये तथ्य निम्न हैं –

01. वर्तमान यातायात की प्रकृति की तुलना पिछले यातायात की प्रकृति से करना तथा बजट लक्ष्य से उसकी तुलना करना। बजट लक्ष्य प्राप्त नहीं होने की स्थति में यातयात को बढ़ाने के लिये आवश्यक कदम उठाना।
02. सड़क यातायात से प्रतियोगिता करने के लिये आवश्यक कदम उठाना
03. इस बात का अध्ययन करना कि किसी स्थान विशेष पर दी गयी सुविधाएं उपलब्ध यातायात के अनुरूप पर्याप्त हैं या उसके लिये अतिरिक्त आवश्यक सुविधाएं और चाहिये अथवा यातायात में कमी होने के कारण पूर्व में दी जारही सुविधाएं व्यर्थ तो नहीं जा रही हैं।
04. अतिरिक्त बढ़े हुए यातायात के लिये अतिरिक्त स्टाफ की मांग करना।
05. गाड़ियों का संचालन नियमित करना तथा यदि आवश्यक हो तो लम्बी या कम दूरी की गाड़ियों को थोड़े समय के लिये चलाना। यदि इसकी आवश्यकता स्थाई रूप से महसूस हो तो इन सेवाओं को चालू रखना
06. आने वाले वर्ष के लिये अनुमानित बजट बनाना तथा इसके लिये खर्चे की मांग करना।

यातायात का अध्ययन करने के लिये प्राथमिक इकाई (स्टेशन) से जिसके रिकार्ड से ही मंडल या क्षेत्रीय रेलवे की सम्पूर्ण यातायात प्रकृति का संकलन किया जाता है। प्रत्येक स्टेशन पर वाणिज्य कार्य से सम्बंधित निम्न रिकार्ड नियमित तैयार किये जाते हैं तथा हर समय यह अधिकारी या निरीक्षक के निरीक्षण के लिये उपलब्ध रहते हैं। ये रिकार्ड निम्न लिखित हैं –

1. घटत बढ़त रजिस्टर (फ्लकचुएशन रजिस्टर)
2. कोमोडिटी लोडिंग स्टेटमेंट एस एन 105
3. एडवांस स्टेटमेंट ऑफ ग्रॉस अर्निंग

*****

अध्याय 30

ट्रैफिक सर्वे
(Traffic Survey)

ट्रैफिक सर्वे निम्न तीन प्रकार की लाइनों के लिये होते हैं।

1. सैनिक लाइन
2. संरक्षात्मक लाइन
3. वाणिज्यिक लाइन

1. सैनिक लाइन (Strategic Line)

सैनिक लाइन एसी रेलवे लाइन है जिसका निमार्ण राष्ट्र की जनता को ध्यान में रख कर किया जाता है।

2. संरक्षात्मक लाइन (Protective Line)

एसी रेलवे लाइन का निर्माण राष्ट्र के किसी विशेष भाग में अकाल से प्रभावित भाग को बचाने के लिये किया जाता है।

नोट – उपरोक्त दोनों प्रकार की लाइन के निर्माण में किसी भी प्रकार के वित्तीय ऑचित्य को ध्यान में नहीं रखा जाता है।

3. वाणिज्यिक लाइन (Commercial Line)

रेल प्रशासन एक व्यापारिक संगठन है और इसके हानि लाभ को ध्यान में रखते हुए जिन लाइनों का निर्माण किया जाता है उसे वाणिज्यिक लाइन कहते हैं।

ट्रैफिक सर्वे निम्न दो प्रकार के होते हैं।

1 प्रारम्भिक सर्वे
2 अंतिम सर्वे

प्रारम्भिक सर्वे

प्ररम्भिक सर्वे उस क्षेत्र की आवश्यकता को ध्यान में रख कर किया जाता है और इससे यह अनुमान लगाया जाता है कि एसी लाइन के निर्माण करने में कितनी राशि खर्च होगी व बदले में कितनी आय होगी।

यह निम्न तथ्यों पर निर्भर करता है :–

1. वर्तमान नक्शा

2. व्यापार व जनसंख्या
3. समान क्षेत्र के, समान लम्बाई की रेलवे लाइन के उपलब्ध सांख्यकीय व विभिन्न आंकड़े।
4. क्षेत्र में उपलब्ध अन्य परिवहन के साधन

रेल प्रशासन कोई भी राशि अपने आप खर्च नहीं कर सकता है। यहां तक कि सर्वेक्षण की राशि को भी बजट में शामिल किया जाता है। अतः सर्वेक्षण शुरू करने से पहले रेलवे बोर्ड की अनुमति प्राप्त करना आवश्यक है। प्रारम्भिक सर्वेक्षण के आधार पर ही रेल प्रशासन यह निश्चित करता है कि क्या अंतिम सर्वे के लिये कार्यवाही की जानी चाहिये, यदि हां तो निर्णय का स्तर क्या होगा।

अंतिम सर्वे

फाइनल सर्वे के लिये रेलवे बोर्ड की दुबारा अनुमति लेना आवश्यक है। इसे करते समय निम्न तथ्यों को ध्यान में रखा जाता है –

i. भूमि की प्राप्ति
ii. बाढ़ का स्तर
iii. ग्रामीण क्षेत्र की सीमा
iv. राज्य सरकार की आवश्यकताएं
v. नदी, नालों व नहरों की स्थिति
vi. अपेक्षित यातायात की प्राप्ति
vii. रक्षार्थ कार्यों की आवश्यकता
viii. रास्ते में आने वाली सड़कें व मोड़
ix. राज्य की सामान्य जनता से अपेक्षित सहयोग
x. रक्षा विभाग व नागरिक अभिकरण की आवश्यकताएं
xi. रास्ते में आनेवाले धार्मिक स्थानों व शमशानों की तोड़फोड़

कोचिंग यातायात का अनुमान

इसके लिये द्वितीय श्रेणी का किराया निम्न सूत्र की सहायता से निकाला जाता है –

$$X = F \times N \times P$$

X = द्वितीय श्रेणी का किराया

F = औसत प्रति यात्री किराया

N = जनसंख्या के प्रति व्यक्ति द्वारा एक वर्ष में की जाने वाली यात्राओं की संख्या

P = सेवित होने वाली जनसंख्या

तथा उच्च श्रेणी का किराया इससे अनुमानित आधार पर ज्ञात किया जाता है। द्वितीय श्रेणी का औसत किराया और प्रति यात्री औसत यात्रा उसी प्रकार के क्षेत्र में उतनी ही लम्बी रेलवे लाइन के आधार पर आंकड़ों की सहायता से ज्ञात किया जाता है।

माल यातायात की आय का अनुमान

माल यातायात की आय के अनुमान के लिये निम्न तथ्य ध्यान में रखे जाते है :–

i. बाहरी यातायात
ii. आवक यातायात
iii. लम्बी दूरी का यातायात
iv. कम दूरी का यातायात
v. क्षेत्र की वित्तीय स्थिति
vi. क्षेत्र में कृषि विकास
vii. क्षेत्र में औद्योगिक विकास
viii. क्षेत्र में वर्तमान में बाजार व मीडिया
ix. राज्य सरकार तथा व्यापारिक वर्ग से सलाह मशविरा किया जाता है, जिसके आधार पर राज्य सरकार द्वारा भविष्य में बनाई जाने वाली आर्थिक तथा औद्योगिक नीति ज्ञात कर व्यापारिक वर्ग की उसके कारण होने वाली प्रतिक्रिया ज्ञात की जाती है।

व्यय का अनुमान

नव निर्मित लाइन के संचालन में होने वाले व्यय को निम्न लिखित शीर्षों में बांटा गया है –

i. इंजन की आपूर्ति तथा रखरखाव
ii. फैरीघाट व स्टीमर की मरम्मत
iii. विद्युत विभाग पर व्यय व लाइन की मरम्मत तथा रख रखाव
iv. यातायात विकास पर खर्च
v. सामान्य विभाग पर खर्च
vi. विविध खर्च

*****

अध्याय 31

जन परिवेदना निवारण तंत्र
Public Grievance Redressal Machinery

आम जनता को यात्रा के दौरान या स्टेशन पर किसी भी सेवा या कारण से असुविधा हुई हो तो वह अपनी परिवेदना शिकायत या सुझाव के रूप में रेल प्रशासन तक पहुँचा सकता है। जन परिवेदना के तत्काल निराकरण के लिए भारतीय रेलवे पर एक सुविकसित जन परिवेदना निवारण तंत्र मौजूद हे जिसकी निगरानी रेलवे प्रशासन के उच्चत्तम स्तर पर की जाती है। जनता की शिकायतें व सुझाव हमारी सेवाओं का दर्पण होती हैं, उनका त्वरित निराकरण ही ग्राहक को संतुष्टि प्रदान करता है।

शिकायत एवं सुझाव पुस्तिका

यात्रियों को रेल परिसर में या यात्रा के दैरान कोई असुविधा हुई हो तो वह इस बारे में अपनी शिकायत एवं सुझाव इस पुस्तिका में दर्ज कर सकते हैं। यह पुस्तक सहायक स्टेशन मास्टर, बुकिंग कार्यालय, आरक्षण कार्यालय, लगेज, पार्सल, मालगोदाम में तथा यात्री गाड़ी के गार्ड (सबर्बन ट्रेन को छोड़कर) के पास होती है।

जब किसी यात्री को शिकायत या सुझाव देना होता है तो उपरोक्त कार्यालयों के प्रमुख (इंचार्ज) इस पुस्तक में पेंन अथावा पेंसिल लगाकर शिकायतकर्ता को देंगे। यह पुस्तक तीस/पचास पृष्ठों की होती है व प्रत्येक की तीन प्रतियां होती हैं।

शिकायत दर्ज होने के पश्चात सम्बंधित कर्मचारी के स्पष्टिकरण सहित व कार्यालय प्रमुख के रिमार्क के साथ शिकायत की दूसरी प्रति मंडल कार्यालय में सम्बंधित अधिकारी के पास 24 घंटे के अन्दर भेज दी जाती है। यदि शिकायत हिन्दी या अंग्रेजी के अलावा किसी अन्य भाषा में हो तो उसका अनुवाद भी साथ में भेजना होता है। पहली प्रति स्टेशन कार्यालय रिकार्ड में रहती है तथा तीसरी प्रति यात्री को दे दी जाती है।

मंडल कार्यालय में साधारण शिकायत का निपटारा 90 दिन में व गम्भीर शिकायत का निपटारा 120 दिन में कर दिाया जाता है। अगर पूछताछ के लिए शिकायतकर्ता को बुलाने की आवश्यकता हो तो शिकायतकर्ता को निःशुल्क पास उपलब्ध कराया जायेगा। संसद सदस्य की शिकायत का निपटारा 30 दिन में करना आवश्यक है।

यह पुस्तक कार्यालयों में ऐसे स्थानों पर रखी जानी चाहिये जहां से यह आसानी से नजर आए। यदि कोई अधिकारी या निरीक्षक स्टेशन का निरीक्षण करते हैं तो इस पुस्तक का

निरीक्षण अवश्य करेंगे। अतः कार्यालय प्रमुख का कर्तव्य है कि इस पुस्तक को रोजाना चैक करें।

शिकायत एवं सूझाव बौक्स

महत्वपूर्ण स्टेशनों पर शिकायत एवं सुझाव बॉक्स उपयुक्त स्थानों पर रखे जाते हैं और इनमें डाली गई शिकायतें व सुझाव स्टेशन प्रबंधक द्वारा निकाले जाते हैं। उनमें बताई गई कमियों की तरफ तुरंत ध्यान दिया जाता है तथा उचित स्तर पर कार्रवाई की जाती है। यदि किसी शिकायत पर अग्रिम कार्रवाई की जानी हो तो उस पर जनशिकायत के समान कार्रवाई की जाती है।

शिकायत एवं सुझाव बूथ

प्रमुख स्टेशनों पर जनशिकायतों के तत्काल निवारण हेतु सहायता बूथ स्थापित किये गये हैं जो कि प्लेटफार्म पर ही यात्रियों की सहायता कर राहत प्रदान करते हैं।

कम्प्यूटर आधारित शिकायत व्यवस्था

यात्रियों की शिकायतों एवं सुझावों पर त्वरित कार्रवाई में एक बाधा शिकायतों का वाणिज्य कार्यालय मे समय पर नहीं पहुचना है। इसके निदान के लिए कम्प्यूटर आधारित शिकायत व्यवस्था आरम्भ की गई है। इस व्यवस्था में कम्प्यूटर, टेलीफोन तथा कनेक्टिविटी के लिए रेलनैट व इन्टरनैट आधारित ई–मेल का उपयोग किया जाता है। इस व्यवस्था मे शिकायत प्राप्त करने के लिए चार बेसिक यूनिट माने गए हैं जो कि निम्न हैं –

स्टेशन – स्टेशनों पर डिप्टी एस.एस (कमर्शियल) के पास एक पर्सनल कम्प्यूटर तथा टेलीफोन रेहता है।

डिविजन – डिविजन मुख्यालय पर वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक कार्यालय में एक पर्सनल कम्प्यूटर रखा जाता है। कम्पलेट सेल इसके लिए नोडल एजेंसी रहेगी।

क्षेत्रीय मुख्यालय – क्षेत्रीय मुख्यालय पर मुख्य वाणिज्य प्रबंधक (पी.एस) के कार्यालय में एक पर्सनल कम्प्यूटर रखा जाता है। सहायक वाणिज्य प्रबंधक (पी.एस) इसके लिये नोडल अधिकारी होते हैं।

रेलवे बोर्ड – रेलवे बोर्ड के TG-II सैक्शन में एक पर्सनल कम्प्यूटर रखा जाता है।

शिकायतों का पंजीकरण

शिकायतकर्ता अपनी शिकायत डिप्टी एस.एस (कमर्शियल) के पास उपलब्ध प्रपत्र में लिख सकता है। यही प्रपत्र अन्य स्थानों जैसे रिफ्रेशमेंट रूम, पार्सल कार्यालय, बुकिंग कार्यालय आदि जगहों में भी रखे जाते हैं। दिन में एक बार सभी स्थानों से इन प्रपत्रों को लाकर कम्प्यूटर मे फीड किये जाते हैं। रेलवे बोर्ड, क्षेत्रीय मुख्यालयों या मंडल कार्यालयों में प्राप्त शिकायतों को भी कम्प्यूटर में तत्काल फीड कर दिया जाता है व ई मेल के द्वार संबंधित स्टेशन या मंडल कार्यालय को प्रेषित कर दिया जाता है जहां इनका निराकरण संभव हो।

शिकायतों पर कार्रवाई

यदि शिकायत पर कार्रवाई स्थानीय सुपरवाइजर द्वारा ही की जानी हो तो वहीं जॉब कार्ड निकाला जाता है तथा सम्बंधित सुपरवाइजर को उचित कार्रवाई के लिए दे दिया जाता हे। उससे प्राप्त फीडबैक को कम्प्यूटर में डाला जाता है। यदि शिकायत पर कोई जांच निरीक्षक द्वारा की जानी हो तो वह मंडल कार्यालय में वाणिज्य निरीक्षक (शिकायत) को दे दिया जाता है तथा उससे प्राप्त फीडबैक को कम्प्यूटर में डला दिया जाता है।

शिकायतकर्ता को शिकायत प्राप्त होने की पावति 24 घंटे के भीतर तथा उसकी शिकायात पर की गई कार्रवाई के सम्बंध में प्रत्युत्तर 3 दिन के भीतर व जांच के मामले में 7 दिन के भीतर भेज दिया जाता है।

बकाया शिकायतों की विवरणी दिनांक, सप्ताह, मासिक व विभागों के अनुसार स्टेशनों के द्वारा कम्प्यूटर पर सृजित की जाती है व मंडल कार्यालय को ई–मेल द्वारा प्रेषित कर दिया जाता है। मंडल कार्यालय द्वारा इसे कम्पाईल कर क्षेत्रीय रेलवे मुख्यालय को भेज दिया जाता है व क्षेत्रीय रेलवे के द्वारा इसे कम्पाइल कर रेलवे बोर्ड को भेज दिया जाता है। रेलवे बोर्ड में इस प्रकार सांख्यिकी तैयार की जाती है व उसके अनुसार उचित निर्णय लिए जाते हैं।

ऑन बोर्ड कमियों की निगरानी

चल टिकट संवर्ग के कर्मचारियों द्वारा गाड़ियों में दी जाने वाली यात्री सुविधाओं की कमियों के बारे में डिप्टी एस.एस.(कमर्शियल) को सूचित किया जाता है। उनके द्वारा दी गई जानकारी को आंतरिक शिकायत मानकर उसी प्रकार कार्रवाई की जाती है जैसे की यात्री की शिकायत पर की जाती है। प्राप्त जानकारी को एक रजिस्टर में भी दर्ज किया जाता है।

*****

अध्याय 32

रेल रोड समन्वय
(Rail Road Coordination)

भारत में यातायात के विभिन्न साधन हैं जिसमें मुख्य रेल, सड़क, वायु व जल यातायात है। इन सभी साधनों में यातायात का प्रमुख भाग रेल व सड़क द्वारा वहन किया जाता है। रेल यातायात का संचालन राष्ट्रीय स्तर पर केंद्रीय सरकार के रेल मंत्रालय द्वारा किया जाता है जबकि सड़क यातायात का संचालन विभिन्न राज्य सरकारों व निजी प्रतिष्ठानों द्वारा किया जाता है। रेल यातायात की प्रमुख स्पर्धा सड़क यातायात से है जिसका प्रमुख कारण यह है कि सड़क परिवहन द्वारा व्यापारियों की फैक्ट्री या गोदाम पर लदान या उतराई की जाती है। इसके अलावा सड़क परिवहन निजी प्रतिष्ठानों के पास होने के कारण माल भाड़े की दरें घटा बढ़ा सकते हैं। इसके परिणाम स्वरूप जब किसी क्षेत्र विशेष अथवा देश में परिवहन के साधनों की कमी होती है तो अस्वस्थ प्रतिस्पर्धा शुरू होती है तथा राष्ट्रीय हितों का नुकसान होता है। इसके समाधान के लिये यातायात के विभिन्न साधनों के बीच सहयोग होना आवश्यक है जिससे कि किसी क्षेत्र विशेष के लिये यातायात के साधनों में कमी नहीं आये। रेल व सड़क यातायात के बीच सहयोग स्थापित करने के लिये निम्न उपाय किये गये हैं –

1. निजी सड़क वाहन चालकों द्वारा जब किसी मार्ग के लिये लाईसेंस हेतु आवेदन दिया जाता है तो राज्य सरकार द्वारा रेल विभाग को इसकी जानकारी दी जाती है तथा यदि उस मार्ग पर प्रतिस्पर्धा होने की संभावना रहती है तो रेल प्रशासन द्वारा कारण सहित आपत्ति की जाती है और राज्य सरकार द्वारा आपत्ति सही पाई जाती है तो आवश्यक व उचित कार्यवाही की जाती है।
2. जिन क्षेत्रों में रेल यातायात की सुविधा उपलब्ध नहीं है वहां रेल प्रशासन द्वारा सड़क यातायात के साथ भागीदारी की जाती हैं।

रेल रोड सहयोग के लाभ

1. एक ही मार्ग पर दौहरे यातायात को रोका जा सकता है।
2. यातायात के विभिन्न साधनों को नियमित रूप से आम जनता के लिये प्रस्तुत किया जा सकता है।

सहयोग में कठिनाई

यातायात के विभिन्न साधनों के लिये एक बड़ी राशि का भुगतान करने के बाद उसका लाभ अर्जित करने के लिये यातायात को आकर्षित करना आवश्यक हो जाता है और वह उस समय उग्र रूप धारण करलेता है जबकि यातायात का संचालन विभिन्न छोटी छोटी इकाइयों के द्वारा किया जाता है। इसके कारण अस्वस्थ प्रतिस्पर्धा उत्तपन्न होती है। प्रथम विश्व युद्ध तक परिवहन के क्षेत्र में रेलवे का एकाधिकार था बाद में शनःशनः सड़कों के निमार्ण से सड़क यातायात में प्रगति हुई। यह सारा कार्य जनता की लगातार मांग के आधार पर भारत सरकार द्वारा किया गया और यह अपनी प्रगति के साथ रेलवे के लिये एक प्रतिद्वंदी साबित हुआ।

रेल रोड समन्वय की आवश्यकता

किसी भी देश के विकास के लिये निम्न चार तत्व आवश्यक हैं :–

1. जल संसाधन सहित उपजाऊ भूमि
2. समुचित मात्रा में औद्योगिक विकास के लिये कच्चा माल
3. इमानदार व मेहनति नागरिक
4. उपयुक्त व समुचित परिवहन साधन

हमारा सम्बंध उपयुक्त व समुचित परिवहन के साधनों से है। भारत एक विशाल देश है इसमें एक ओर तेज परिवहन के इतने साधन हैं कि वाहन खाली दौड़ रहे हैं जबकि दूसरी ओर अभी भी संसाधनों की कमी मेहसूस की जारही है।

एक राष्ट्र प्रगतिशील तब ही कहलाता है जब उसके सभी नागरिक सुरक्षित व स्वालम्बी हों। यदि 20% से 25% जनता सुशिक्षित हो, सभी सुविधाओं से सुसज्जित हो व किसी बात का उन्हें अभाव नहीं हो तथा विश्व के अन्य प्रगतिशील राष्ट्रों से प्रतिस्पर्धा करने की योग्यता व आकांक्षा रखते हों परंतु जब उसी राष्ट्र के 75% से 80% नागरिक इस स्थति के विपरीत में हों तो ऐसा राष्ट्र प्रगतिशील नहीं कहा जा सकता। अतः उपरोक्त कमियों को दूर करने के लिये आवश्यक है कि विभिन्न परिवहनों के साधनों में उचित समन्वय हो जिसके अनुसार जो क्षेत्र अभी तक इन सुविधाओं से वंचित हैं वहां इन्हें उपलब्ध कराया जाये तभी राष्ट्र की प्रगति सम्भव है। जहां तक प्रतिस्पर्धा का प्रश्न है इससे ग्राहक को उचित लाभ मिलता है क्योंकि प्रतिस्पर्धा नहीं होने पर व्यापारी की मनमानी हो जाती है जिससे उसकी सेवा का स्तर गिर जाता है।

प्रतिस्पर्धा होने पर स्वयं ही सेवा की गुणवत्ता में सुधार होने लगता है। यदि गुणवत्ता में सुधार नहीं किया गया तो ग्राहक उसकी ओर आकर्षित नहीं होगा व उसे नुकसान उठाना

पड़ेगा। प्रतिस्पर्धा एवं सेवा से माल और सेवा की कीमत भी प्रभावित होती है। प्रतिस्पर्धा एक सीमा तक अच्छी होती है।

आज रेल व अधिकांश सड़क परिवहन राजकीय प्रबंध के अंतर्गत है। अतः इस प्रतिस्पर्धा से होने वाली हानि सरकार को होती है तथा प्रजातंत्र देश में जनता की होती है। अतः रेल व सड़क यातायात में समन्वय होना आवश्यक है।

सर्वप्रथम सन 1926–1927 की वार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत करते समय इस तथ्य को उजागर किया गया कि सड़क परिवहन की आवश्यक व अनियमित प्रतिस्पर्धा से रेल प्रशासन को नुकसान उठाना पड़ रहा है विशेषकर बड़े शहरों में जब 1929 में एक समिति द्वारा प्रस्तुत सुझावों के अनुसार सड़क परिवहन के साधनों व सड़कों में सुधार व वृद्धि हुई तो सन 1930 में रेल बोर्ड द्वारा पुनः इस बात को दोहराया गया कि सड़क परिवहन की प्रतिस्पर्धा से रेल की हानि में बहुत अधिक वृद्धि हुई है।

मिटचैल किर्कनैस कमेटी, 1933

उपरोक्त आधार पर बार बार शिकायत मिलने पर भारत सरकार ने 1933 में सर्वप्रथम मिटचैल किर्कनैस कमेटी की नियुक्ति की। इस समिति की रिपोर्ट के अनुसार केवल यात्री यातायात में प्रतिस्पर्धा के कारण 2 करोड़ की हानि हुई और निकट भविष्य में और हानि बढ़ना बताया गया। समिति ने बताया कि सड़क परिवहन अभि इस स्थति में नहीं पहुंचा है कि रेलवे के समक्ष खड़ा हो सके लेकिन उत्तर पश्चिम में रावलपिण्डी से दिल्ली के बीच यातायात प्रभावित हुआ। अन्य स्थान पर रेलवे को यातायात मिल रहा है।

वैजवुड कमैटी

रेल सड़क की प्रतिस्पर्धा के बारे में रिपोर्ट देने के लिये 1936 में वैजवुड की अध्यक्षता में एक समिति गठित की गई। उसकी रिपोर्ट के अनुसार केवल यात्री यातायात में 1935 में 3 करोड़ का नुकसान प्रति वर्ष हो रहा है जो 1937 में 4.5 करोड़ रू. होगया। इसका मुख्य कारण जन सुविधाओं का दिया जाना व कम किराया वसूल किया जाना था।

वैजवुड कमैटी के सुझाव :—

1. सड़क परिवहन को नियमित करने के लिये उचित कदम उठाने आवश्यक हैं।
2. सड़क परिवहन के लिये लाइसेंस पद्धति शुरू की जाये।
3. सड़क परिवहन पर किसी क्षेत्र विशेष पर चालु रखने का प्रतिबंध हटाना चाहिये।
4. मोटर ड्राइवर के कार्य के घंटे निश्चित किये जाने चाहिये।
5. सभी राज्यों में सड़क परिवहन पर समान कर पद्धति होनी चाहिये।

6. रेल कम्पनियों को भी रेल लाइन के साथ साथ मोटर यातायात का लाईसेंस देना चाहिये।
7. वैजवुड कमैटी 1936 की सिफारिश के अनुसार 1939 में सरकार द्वारा मोटर व्हीकल एक्ट 1914 में संशोधन किया गया जिसके अंतर्गत राज्य सरकार को काफी शक्तियां प्रदान की गई ताकि सड़क यातायात नियंत्रित किया जा सके।

द्वितीय विश्व युद्ध के समय परिवहन के अधिकांश साधनों को युद्ध के समान व जवानों के परिवहन में लगा दिया और इसका संचालन नवगठित बार ट्रांसपोर्ट बोर्ड के हाथों में होगया तो इन दोनों साधनों को साथ में रहकर आपसी समन्वय करने का मॉका मिला और इसप्रकार इस प्रतिस्पर्धा में रोक लगी।

1943 में गठित एक उपसमिति की रिपोर्ट के अनुसार राष्ट्रीय राजमार्ग केंद्रीय सरकार के अधीन कर दिये गये व शेष सड़कें राज्य सरकार के अधीन रहीं तथा यही व्यवस्था आज भी लागू है।

सन 1947 में गठित एच.एल.कुंजरू की अध्यक्षता वाली रेलवे इनक्वारी कमैटी के अनुसार मोटर चेसिस की ऊंची कीमत के कारण सड़क परिवहन के साधन अभी इस स्थति में नहीं हैं कि रेलवे से प्रतिस्पर्धा कर सकें।

रोड ट्रांसपोर्ट अधिनियम 1948 तथा 1950

इस अधिनियम के अंतर्गत रेलवे और सड़क के मध्य अनावश्यक प्रतस्पर्धा रोकने के लिये सड़क परिवहन का राष्ट्रीयकरण करने का पर्याप्त प्रयत्न किया गया। आंध्र प्रदेश, महाराष्ट्र, गुजरात, राजस्थान आदि राज्यों मे सड़क परिवहन का राष्ट्रीयकरण किया गया।उसके बाद अन्य राज्यों में भी यही प्रक्रिया अपनाई गई जिससे आज पूरे भारत में सड़क परिवहन का राष्ट्रीयकरण हो चुका है।

ट्रांसपोर्ट पॉलिसी व कोर्डिनेशन कमैटि 1959

सन 1960 के बजट भाषण में रेल मंत्री ने रेल सड़क परिवहन समन्वय की आवश्यकता पर पुनः जोर दिया जिसके अनुसार 22 जुलाई 1959 को भारत सरकार ने श्री के सी नियोगी की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया व निम्न सुझाव दिये :–

1. कॉस्ट ऑफ हॉलेज के अनुरूप भाड़े की दर निर्धारित करना।
2. प्रत्यक्ष व अप्रत्यक्ष तॉर पर ग्राहकों को दी जाने वाली सबसीडी समाप्त करना।

3. घाटे पर चल रही रेलों व सेवाओं के बदले होने वाले नुकसान की भरपाई करना।

समिति के सुझाव :—

1. पंचवर्षीय योजना के अंतर्गत इनवैस्टमेंट कर आपस में सम्बंध बनाये जा सकते हैं। उपरोक्त सुझाव के अनुसार आज करीब करीब सभी राज्य सड़क परिवहन निगमों में रेलवे ने इनवैस्ट कर रखा है (अपनी पूंजी लगा रखी है) और इस राशि के लिये रेलवे को डिविडेंड मिलता है।
2. दर निर्धारण इसप्रकार किया जाना चाहिये जिससे कि दूसरे परिवहन के साधन कम दर वसूल नहीं कर सकें। इस प्रस्ताव को भी मान लिया गया व रेल प्रशासन द्वारा सबसे कम दर निर्धारित की गई।
3. राज्य सलाहकार (यातायात) बोर्ड का गठन किया जाना चाहिये जिसमें क्षेत्रीय रेलवे के महा प्रबंधक, पोर्ट आथोरिटी के चेयरमेंन, राज्य सरकार के कुछ पदाधिकारी तथा प्रमुख व्यक्ति जो सड़क यातायात से जुड़े हैं को शामिल किया जाना चाहिये।

   उपरोक्त सुझाव के अनुसार आजकल सभी राज्यों में राज्य यातायात सलाहकार बोर्ड गठित हैं और क्षेत्रीय रेलवे का मुख्य विपणन व विक्रय प्रबंधक उसका डायरेक्टर होता है। इसकी प्रति माह मीटिंग होती है जिसमें प्रतिस्पर्धात्मक तथ्य निपटाये जाते हैं।
4. यातायात अनुसंधान व प्रशिक्षण केंद्र की स्थापना की जानी चाहिये इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए बहुत से विश्व विध्यालयों ने यह विषय अपने पाठ्यक्रम में सम्मिलित कर दिया है।
5. भारत की केंद्रीय सरकार को भी इस विषय में पंचवर्षीय योजनाओं के आधार पर अध्ययन व सर्वेक्षण करके सभी राज्य सरकारों को आवश्यक निर्देश देने चाहिये।

   डपरोक्त समिति के सुझावों के आधार पर लिये गये निर्णयों से काफी हद तक रेल व सड़क परिवहन की प्रतिस्पर्धा कम हुई परंतु पूर्ण रूप से यह कम न होने के कारण भारत सरकार ने 26 अप्रेल 1978 को एक नेशनल ट्रांसपोर्ट पॉलिसी बनाने के लिये श्री बी.डी.पांडे की अध्यक्षतामें एक समिति का गठन किया।

पांण्डे समिति के सुझाव

1. दो बड़े शहरों के बीच की सेवा को छोड़कर रेलवे को कम दूरी के यातायात पर ध्यान नहीं देना चाहिये।

   उपरोक्त सुझाव के अनुसार आज बड़े बड़े शहरों के बीच इण्टरसिटी गाड़ियां

शुरू कर दी गयीं हैं साथ ही कम दूरी का भाड़ा तुलना में सड़क यातायात से अधिक होने के कारण कम दूरी का यातायात स्वतः ही सड़क की ओर चला गया। इससे लम्बी दूरी के यात्रियों को डिब्बे में आराम से जगह मिल जाती है।

2. रेलवे ने अपने वाहन और रेलवे लाइनों की आवश्यकता के अनुसार अलग अलग प्रकार के डिब्बे निर्मित किये हैं जिसके स्थान पर एक ही प्रकार की गेज होनी चाहिये।
3. रेल गाड़ी की वहन क्षमता बढ़ाकर लम्बी दूरी की गाड़ियां शुरू करनी चाहिये जिससे कि अनावश्यक मार्शेलिंग की समस्या को समाप्त किया जा सके इससे एक तो रेलवे का वैगन टर्न राउण्ड सुधरेगा साथ लाइन की क्षमता में भी वृद्धि होगी। सम्पूर्ण भारत में एक ही गेज की वजह से उपरोक्त सुझाव अपने आप लागू हो जायेंगे। इससे लम्बी दूरी की द्रुत गति की गाड़ी शुरू की जा सकेगी व लाइन की क्षमता में वृद्धि होगी और मार्शेलिंग भी समाप्त हो जायेगा।
4. टर्मिनल स्टेशन का राष्ट्रीय करण करना, भारी सामान के लोडिंग/अनलोडिंग का मेकेनाइजेशन करना तथा एक साईडिंग से दूसरी साईडिंग तक सीधी गाड़ी चलाना।

उपरोक्त सुझाव का स्वीकार करते हुए जिन स्टेशनों पर पार्सल/माल यातायात नाम मात्र का था (पार्सल के लिये एक लाख रू. वार्षिक व माल यातायात के लिये 5 लाख रू. वार्षिक) उन्हें बंद करदिया गया तथा दो साइडिंगों के बीच सीधी गाड़ियां शुरू की गई हैं।

उपरोक्त सुझावों को क्रियान्वित किया जा रहा है और रेल व सड़क यातायात के बीच अस्वस्थ प्रतिस्पर्धा को रोककर समन्वय स्थापित करने के प्रयास किये जारहे हैं।

*****

अध्याय 33

उपभोक्ता सरंक्षण अधिनियम 1986
Consumer Protection Act, 1986

लागू होने वाले क्षेत्र – जम्मू व कश्मीर को छोड़कर पूरे भारतवर्ष में लागू होगा।
लागू करने का दिन – अध्याय I, II, IV 15 अप्रेल 1987 व अध्याय III 1 जुलाई 1987 से लागू किया गया है।

उद्देश्य

उपभोक्ता संरक्षण मंच का मुख्य उद्देश्य उपभोक्ता के अधिकारों की सुरक्षा करना है जैसे कि –

1. बाजार में जो वस्तुएं जीवन के लिये नुकसानदायी हैं उससे बचाना।
2. उपभोक्ता सुरक्षा समिति बाजार में उपलब्ध माल की गुणवत्ता, मात्रा, सामर्थ, शुद्धता, स्तर, कीमत आदि की जानकारी उपभोक्ता तक पहुँचाती है जिससे भेदभाव पूर्ण व्यापार से ग्राहक को बचाया जा सके।
3. यदि बाजार में वस्तुएं बहुत प्रकार की उपलब्ध हों तो उन सभी की कीमतों को ध्यान में रखना।
4. उपभोक्ता की शिकायत को सुनना तथा यह सुनिश्चित करना कि संबंधित उपभोक्ता सुरक्षा फोरम उनकी बात सुनकर उन्हें न्याय दिलाता हो।
5. अवांछनीय व्यापारिक कारणों का प्रतिकार करना तथा उपभोक्ता पर होने वाले शोषण को समाप्त करना।
6. उपभोक्ता को शिक्षित करना।

उपभोक्ता की शिकायतों के लिये निवारण कक्ष

उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम की धारा 9 के अंतर्गत इस कार्य के लिये निम्नलिखित फोरमों का गठन किया गया है –

1. जिला फोरम (District Forum)
2. राज्य कमीशन (State Commission)
3. राष्ट्रीय कमीशन (State Commission)

जिला फोरम (District Forum)

राज्य सरकार द्वारा प्रत्येग जिले में जिला फोरम स्थापित किये जाते हैं। इस हेतु केंद्र सरकार द्वारा इसे अनुमोदित किया जाता है।

जिला फोरम का संगठन –

प्रत्येक जिला फोरम में निम्न सदस्य होंगे–

1. राज्य सरकार द्वारा नामजद किया गया डिस्ट्रिक्ट जज जो हो, रहा हो, या डिस्ट्रिक्ट जज के समान पदाधिकारी हो, वह जिला फोरम का अध्यक्ष होगा।
2. एक ऐसा व्यक्ति सदस्य होगा जो शिक्षा, व्यापार या वाणिज्य विषय में प्रतिष्ठित हो
3. एक महिला समाज सेविका।

सदस्यों का कार्यकाल :–

अध्यक्ष व अन्य सदस्यों का कार्यकाल 67 वर्ष की आयु या 5 वर्ष तक जो भी समय पहले तक हो तब तक रहेगा।

नोट – स्टेट फोरम के सदस्यों का कार्य समय व उम्र जिला फोरम के अनुसार होगी।

जिला फोरम के अधिकार क्षेत्र

कोई भी शिकायात जिला फोरम में की जा सकती है

1. जब किसी वस्तु/सेवा के लिये दावा 20 लाख रू. तक हो
2. शिकायत जिला फोरम के न्यायिक अधिकार क्षेत्र में की गई हो।
3. विरोधी पार्टी जिसके विरूद्ध शिकायत की जा रही हो व जिस समय की जारही हो उस समय वह उस फोरम के न्यायिक क्षेत्राधिकार में रहता हो या व्यापार करता हो या स्वयं की प्राप्ति के लिये कुछ कार्य करता हो या
4. विरोधी पार्टी शिकायत करते समय एक या एक से अधिक व्यक्ति उसी समय उसी क्षेत्र में रहते हों या व्यापार करते हों या किसी प्राप्ति के लिये कुछ कार्य करता हो या स्वयं प्राप्ति के लिये कार्य नहीं करता हो आदि जानकारी जो भी उपलब्ध हो बतानी होगी।
5. विवाद के कारण की जानकारी प्राप्त करना।

शिकायत कर्ता कौन हो सकता है :–

किसी बेचे गये सामान या की गई सेवा के विरूद्ध जिला फोरम में निम्नलिखित में से किसी के द्वारा की जाकती है।

1. एसे उपभोक्ता द्वारा जिसे सामान बेचा गया हो या सुपर्दगी दी गई हो या किसी को कोई सेवा दी गई हो।
2. मान्यता प्राप्त उपभोक्ता संगठन द्वारा

3. केंद्र या राज्य सरकार द्वारा

कार्यवाही :—

शिकायत प्राप्त होने पर जिला फोरम निम्न कार्यवाही करेगा।

1. विरोधी पार्टी को शिकायत की एक—एक प्रति भेजी जायेगी जिसका जवाब 30 दिन के अंदर देना होगा। यह समय सीमा अधिकतम 15 दिन तक जिला फोरम द्वारा और बढ़ायी जा सकती है।
2. इसके पश्चात उपभोक्ता के दावे का निपटारा नियमानुसार किया जायेगा।
3. यदि शिकायत किसी ऐसे माल के सम्बंध में हो जिसके लिये परीक्षण या जांच की आवश्यकता हो तो जिला फोरम उपभोक्ता से नमूना प्राप्त करेगा और उसे सील कर मान्यता प्राप्त प्रयोगशाला में भेज कर आरोप की प्रमाणिकता की जांच करवायेगा। यह जांच माल के संदर्भ में 45 दिन या जिला फोरम द्वारा निर्धारित अवधि में कर, रिपोर्ट प्रस्तुत करनी होगी।
4. शिकायत कर्ता को जांच की फीस जमा करानी होगी।
5. प्रयोगशाला द्वारा दिये गये परिणाम के विरूद्ध शिकायतकर्ता तथा विरोधी पार्टी दोनों अपना संतोष लिखित में दर्ज करा सकते हैं।
6. उपभोक्ता कार्य के लिये जिला फोरम को सिविल न्यायालय की शक्तियां प्राप्त हैं अर्थात् अध्यक्ष —
   I. विरोधी पार्टी या किसी भी गवाह को उपस्थित रहने के लिये बाध्य कर सकता है, उसकी जांच कर सकता है।
   II. किसी भी वस्तु की प्रयोगशाला में जांच करवा सकता है।
   III. किसी भी गवाह की जांच के लिये कोई कमीशन नियुक्त कर सकता है।
   IV. यदि कोई विषय प्रस्तुत किया गया हो तो उसकी भी जांच करवा सकता है।

जिला फोरम की जांच पड़ताल के परिणाम :—

यदि जिला फोरम किसी पार्टी के विरूद्ध लगाए गये आरोप सही पाता है तो निम्न आदेश दे सकता है —

1. नुकसान सहने वाले व्यक्ति को कोई माल बदल कर नया माल देने का आदेश प्रदान कर सकता है।
2. शिकायतकर्ता को सभी खर्चों सहित राशि वापस देने का आदेश दे सकता है।
3. जो गलती हुई है उसे समाप्त करदे।
4. जिला फोरम द्वारा निर्धारित मुआवजे की राशि अदा करने का आदेश प्रदान कर सकता है।

उपरोक्त किसी भी प्रकार के आदेश पर फोरम के सभी सदस्य हस्ताक्षर करेंगे। यदि आदेश में भिन्नता पाई जाती है तो फैसला बहुमत के आधार पर किया जायेगा।

यदि कोई भी पार्टी जिला फोरम के आदेश से असंतुष्ट है तो आदेश होने के 30 दिन के अंदर, राज्य कमीशन को अपील कर सकती है। यदि 30 दिन तक अपील न करपाने का संतोषजनक कारण हो तो इसके पश्चात भी अपील स्वीकार की जा सकती है।

राज्य कमीशन (State Commission)

प्रत्येक राज्य में राज्य सरकार द्वारा केंद्र सरकार की अनुमति से उपभोक्ता विवाद को हल करने के लिये राज्य स्तर पर राज्य कमीशन का गठन किया जायेगा।

संगठन —

एक अध्यक्ष केंद्र सरकार की अनुमति के पश्चात राज्य सरकार द्वारा मनोनीत किया जायेगा। अध्यक्ष वह व्यक्ति होगा जो उच्च न्यायालय में न्यायाधीश हो या रहा हो। कोई भी न्यायाधीश जो वर्तमान में उच्च न्यायालय का न्यायाधीश हो उसे उच्च न्यायालय के मुख्य न्यायाधीश की अनुमति के बिना अध्यक्ष नियुक्त नहीं किया जा सकता है। दो अन्य सदस्य होंगे जिन्हें वाणिज्य, व्यापार, उद्योग, अर्थशास्त्र, प्रशासन तथा सामान्य जनजीवन की विशेष जानकारी हो इनमें से एक महिला सदस्य होगी।

कार्यकाल :—

अध्यक्ष व अन्य सदस्यों का कार्यकाल 67 वर्ष की आयु या 5 वर्ष जो भी समय पहले हो तब तक रहेगा।

स्टेट कमीशन के अधिकार क्षेत्र :—

1. जिला फोरम के निर्णय के विरूद्ध अपील की सुनवाई करना।
2. यदि किसी भी माल या सेवा का मूल्य 20 लाख रू. से अधिक व एक करोड़ रू. तक हो तो उसका दावा स्टेट कमीशन में किया जा सकता है।

अपील :—

यदि कोई भी पार्टी स्टेट कमीशन के निर्णय से असंतुष्ट है तो वह निर्णय के 30 दिन के अंदर राष्ट्रीय कमीशन में अपील कर सकती है। संतोषजनक कारण बताने पर 30 दिन पश्चात भी अपील स्वीकार की जा सकती है।

राष्ट्रीय कमीशन (National Commission)

केंद्रीय सरकार द्वारा उपभोक्ता विवाद को हल करने के लिये राष्ट्रीय कमीशन का गठन किया गया है।

संगठन :—

राष्ट्रीय कमीशन में केंद्रीय सरकार की अनुमति से उच्चतम न्यायालय के किसी न्यायाधीश को जो कि उच्च्तम न्यायालय का न्यायाधीश हो या रहा हो अध्यक्ष नियुक्त किया जायेगा।

चार अन्य सदस्य जिसमें एक महिला सदस्य भी होगी इसके सदस्य नियुक्त किये जायेंगे, जिन्हें देश की आर्थिक स्थिती व्यापार, उद्योग व वाणिज्य विषय का विशेष ज्ञान हो।
नोट :– कोई भी न्यायाधीश जो उच्चतम न्यायालय का न्याधीश हो उन्हें बिना उच्चतम न्यायालय के मुख्य न्यायाधीश की अनुमति के नेशनल कमीशन का अध्यक्ष नियुक्त नहीं किया जा सकता है।

राष्ट्रीय कमीशन के अधिकार क्षेत्र :–

1. माल या सेवा के लिये दावा एक करोड़ रू. से अधिक हो
2. स्टेट कमीशन के निर्णय से असंतुष्ट होने पर
3. नेशनल कमीशन किसी भी स्टेट कमीशन में यदि कोई शिकायत या विवाद काफी समय से अटका पड़ा हो अर्थात् लम्बित हो या स्टेट कमीशन ने अपना निर्णय दे दिया हो उससे सम्बंधित रिकार्ड मंगवाने के आदेश दे सकता है लेकिन इस रिकार्ड को मंगवाते समय नेशनल कमीशन यह जांच करेगा कि किसी भी वस्तु की जांच गलत ढंग से तो नहीं की गई है अथवा किसी प्रकार के कानूनों के तहत अनियमितता तो नहीं बरती गई है।

कार्यकाल :–

अध्यक्ष व सदस्यों का कार्यकाल पदग्रहण करने से 5 वर्ष के लिये होगा लेकिन यह समय बढ़ाया भी जा सकता है। यदि बढ़ाया जाता है तो कुल 10 वर्ष या 75 वर्ष की आयु जो भी पहले तक हो सीमित रहेगा।

निर्णय की मान्यता :–

आई.पी.सी. की धारा 25 के अंर्तगत राष्ट्रीय कमीशन द्वारा दिये गये निर्णय को वही मान्यता प्राप्त है जो उच्च न्यायालय द्वारा दिये गये निर्णय को प्राप्त है।

दण्ड :–

किसी उपभोक्ता फोरम/कमीशन द्वारा दिये आदेश का पालन न करने पर सम्बंधित व्यक्ति/पार्टी को आई.पी.सी. की धारा 27 के अंतर्गत 2000रू. से लेकर 10000रू. तक जुर्माने से या एक माह से तीन माह तक के कारावास से या दोनों से दण्डित किया जा सकता है। यदि कोई फोरम/कमीशन न्यूनतम जुर्माने से या कारावास से अथवा दोनों से सहमत है तो न्यूनतम दण्ड ही दिया जायेगा।
यदि कोई शिकायात कम कीमत के माल या कष्टकारक प्रकृति से संबंधित है तो ऐसे प्रकरण को फोरम या कमीशन स्वीकार करने से मना कर सकता है।

अपील :–

कोई भी पार्टी यदि नेशनल कमीशन के निर्णय से असंतुष्ट है तो निर्णय होने के 30 दिन के अंदर उच्चतम न्यायालय में अपील कर सकती है। यह समय सीमा उच्चतम न्यायालय द्वारा बढ़ाई भी जा सकती है यदि निर्धारित समय के अंदर अपील नहीं करने का पार्टी के द्वारा कोई संतोषजनक कारण बतादिया जाता है।

*****

अध्याय 34

रेल उपयोग कर्ता सलाहकार समितियां
Rail Users Consultative Committees

रेलवे द्वारा प्रदान की जारही सेवा के संबंध में रेल उपयोग कर्ताओं से सलाह मशविरा करने के लिये तथा उनका उचित प्रतिनिधित्व प्राप्त करने के लिये रेलवे प्रशासन ने निम्न स्तर पर रेलवे उपयोग कर्ता सलाहकार समितियों का गठन किया है ताकि प्राप्त अभिवेदनों के अनुसार रेल सेवा के स्तर में आवश्यक सुधार किया जा सके। ये समितियां केवल अपनी सलाह ही रेलवे को दे सकती हैं। कर्मचारियों की नियुक्ति तथा अनुशासन से संबंधित मामले समितियों के क्षेत्राधिकार में नहीं होंगे। समितियां निम्न अनुसार गठित की जायेंगी –

1. स्टेशन सलाहकार समिति
2. मंडल रेल उपयोग कर्ता सलाहकार समिति
3. क्षेत्रीय रेल उपयोग कर्ता सलाहकार समिति
4. उपनगरीय रेल उपयोग कर्ता सलाहकार समिति
5. राष्ट्रीय रेल उपयोग कर्ता सलाहकार काउंसिल

स्टेशन सलाहकार समिति

इस समिति का गठन क्षेत्रीय मुख्यालय स्टेशन, मंडल कार्यालय स्टेशन तथा कुछ चुनिंदा स्टेशनों पर किया जाता है। महा प्रबंधक स्टेशनों का चयन करते हैं। मंडल रेल उपयोग कर्ता सलाहकार समिति से भी सलाह मशविरा कर लिया जाता है। इस समिति में स्थानीय चैंबर ऑफ कॉमर्स के प्रतिनिधी, उद्योग और व्यापार संघ के प्रतिनिधी, पंजीकृत यात्री संधटन के प्रतिनिधी स्थानीय शिक्षण संस्थाओं के प्रतिनिधी तथा आम जनता से प्रतिनिधी लिये जाते हैं, लेकिन इनकी संख्या 10 से अधिक नहीं होनी चाहिये।
स्टेशन सलाहकार समिति का कर्यकाल – 2 वर्ष का होता है।
मीटिंग – इसकी मीटिंग 4 माह में एक बार होती है। समिति के सभी सदस्यों को यात्रा करने की उचित सुविधा तथा यात्रा भत्ता प्रदान किया जायेगा।

मंडल रेल उपयोग कर्ता सलाहकार समिति

इस समिति में निम्न सदस्य होंगे –

I. 6 सदस्य महा प्रबंधक द्वारा चेंम्बर ऑफ कार्मस, उद्योग ऑर व्यापार संगठन तथा कृषि संगठन में से नियुक्त किये जायेंगे तथा प्रत्येक में से एक एक सदस्य होगा।
II. दो सदस्य उस क्षेत्र के यात्री संगठन से महा प्रबंधक द्वारा नियुक्त किये जायेंगे।
III. 9 सदस्य विशेष हित के जिनको पहले से प्रतिनिधित्व नहीं मिला है उनमें से एक महा प्रबंधक द्वारा तथा 8 सदस्य मंत्री द्वारा नामित किये जायेंगे।
IV. एक सदस्य राज्य सरकार से तथा एक सदस्य राज्य सरकार के एम.एल.ए. से होगा।
V. एक सदस्य केंद्रीय मंत्री और लोक सभा द्वारा नामित किया जायेगा।
VI. एक सदस्य उपभोगता संरक्षण संगठन से तथा एक सदस्य हैन्डीकैप्ड एसोसिएशन से होगा।

नोट :– खान–पान सेवा के कॉन्ट्रेक्टर, आउट एजेंसी कॉट्रैक्टर, हैंडलिंग कॉट्रैक्टर, इंजीनियरिंग कॉट्रैक्टर आदि में से कोई भी सदस्य सलाहकार समिति मे नहीं लिया जायेगा।

संगठन – मंडल रेल प्रबंधक इस समिति के अध्यक्ष होंगे तथा यातायात विभाग का वरिष्ठ अधिकारी इस समिति का सचिव होगा।

कार्य – इस समिति के निम्न कार्य होंगे –

I. यात्री सुविधाओं से सम्बधित मामलों पर विचार करना
II. नये स्टेशन खोलने के प्रस्तावों पर विचार करना
III. रेलवे द्वारा प्रदान की जारही सेवा औंर सुविधाओं के उन्नीकरण पर विचार करना
IV. आम जनता के हित से संबंधित कोई भी विषय जो समिति को क्षेत्रीय रेल उपयोग कर्ता सलाहकार समिति द्वारा या राष्ट्रीय सलाहकार काउंसिल द्वारा विचार के लिये सौंपा हो ।

कार्यकाल – समिति का कार्यकाल 2 वर्ष होगा।

समिति की मीटिंग – समिति 3 माह में एक बार मीटिंग करेगी लेकिन एक साल मे 3 मीटिंग अवश्य करेगी।

क्षेत्रीय रेल उपयोग कर्ता सलाहकार समिति

क्षेत्रीय रेल उपयोग कर्ता सलाहकार समिति क्षेत्रीय रेलवे के मुख्यालय पर गठित की जायेगी इस समिति में निम्नानुसार रेल मंत्री द्वारा नियुक्त सदस्य होंगे –

I. एक सदस्य प्रत्येक राज्य सरकार से
II. एक सदस्य राज्य विधान सभा सदस्यों में से
III. पांच सदस्य व्यापार और वाणिज्य संगठन में से
IV. दो सदस्य कृषि संगठन में से
V. एक सदस्य प्रत्येक मंडल रेल उपयोग कर्ता सलाहकार समिति में से

VI. दो सदस्य पब्लिक सैक्टर अंडरटेकिंग से । उ.पु.सी रेलवे के मामले में केवल एक सदस्य
VII. पंजीकृत यात्री संगठनों में से एक सदस्य
VIII. एक सदस्य उपभोगता संरक्षण संगठन में से
IX. दस संसद सदस्य जिनमें से 7 लोक सभा से तथा 3 राज्य सभा से होंगे
X. प्रत्येक केंद्रीय मंत्री द्वारा नामित एक सदस्य जो कि उसके क्षेत्र से होगा
XI. एक सदस्य महा प्रबंधक की संस्तुति से नियुक्त किया जायेगा
XII. आठ सदस्य रेल मंत्री द्वारा नियुक्त

संगठन — महा प्रबंधक इस समिति के अध्यक्ष होंगे तथा महा प्रबंधक के सचिव इस समिति के सचिव होंगे।
कार्य – इस समिति के निम्न कार्य होंगे –
उस रेलवे से संबंधित वे सभी कार्य जो मंडल रेल उपयोग कर्ता सलाहकार समिति के है जैसे – यात्री सुविधा, नये स्टेशनों को खोलने के प्रस्ताव, रेल द्वारा प्रदान की जारहीं सेवा में सुधार इत्यादि के प्रस्ताव।
मंडल रेल उपयोग कर्ता सलाहकार समिति की रिर्पोट से उत्तपन मामले या एसे मामले जो समिति को विशेष रूप से सौपे जांये
ऐसे अन्य मामले जो समिति को रेलवे प्रशासन द्वारा या राष्ट्रीय रेल उपयोग कर्ता सलाह कार परिषद द्वारा विशेष रूप से विचार विमर्श के लिये सौंपे जायें।
कार्यकाल — समिति का कार्य काल दो साल का होगां ।
मीटिंग – एक साल में तीन मीटिंग होंगी।

राष्ट्रीय रेल उपयोग कर्ता सलाहकार काउंसिल

इस परिषद में रेल मंत्री द्वारा नियुक्त सदस्य निम्नानुसार होंगे –
I. उद्योग मंत्रालय का सचिव
II. वाणिज्य मंत्रालय का सचिव
III. पर्यटन मंत्रालय का सचिव
IV. रेलवे बोर्ड का अध्यक्ष तथा सदस्य (कुल सात)
V. रेल मंत्री किसी भी अधिकारी को परिषद की मीटिंग में बुला सकते हैं।
VI. 15 सांसद जिनमें 10 लोक सभा से तथा 5 राज्य सभा से
VII. 16 सदस्य क्षेत्रीय रेल उपयोगकर्ता सलाहकार समितियों में से (प्रत्येक से एक)
VIII. एक सदस्य चैम्बर ऑफ कॉमर्स से
IX. एक सदस्य वाणिज्य व उद्योग संगठन का
X. एक सदस्य भारतीय जूट मिल संगठन का

XI. एक सदस्य सीमेंट उत्पादक संगठन का
XII. एक सदस्य ट्रैवल एजेंट एसोसिएशन या उसी तरह की अन्य एसोसिएशन
XIII. एक कृषि हित का प्रतिनिधी
XIV. दो निवर्तमान रेलवे अधिकारी (रेलवे बोर्ड के सदस्य या महा प्रबंधक)
XV. एक सदस्य कोंकन रेलवे से
XVI. अन्य सदस्य जिन्हें रेल मंत्री नियुक्त करे

परिषद का अध्यक्ष —

रेल मंत्री राष्ट्रीय रेल उपयोगकर्ता सलाहकार परिषद की अध्यक्षता करेंगे तथा उनकी अनुपस्थिती में रेल राज्य मंत्री अध्यक्षता करेंगे। निदेक्षक यातायात (वाणिज्य II) रेलवे बोर्ड परिषद के सचिव होंगे।

कार्यकाल – परिषद के सदस्यों का कार्यकाल 2 वर्ष होगा।

मीटिंग — रेलवे मंत्री द्वारा परिषद की मीटिंग दिल्ली में बुलाई जायेगी। मीटिंग एक साल में दो की जायेंगी। मीटिंग की कार्य सूची सचिव द्वारा तैयार की जायेगी। तथा सभी को प्रेषित की जायेगी। परिषद की मीटिंग की कार्यवाही कार्यसूची तक ही सीमित रहेगी। अन्य विषयों पर विचार विमर्ष केवल अध्यक्ष की अनुमति से ही होगा।

मीटिंग के कार्यवृत सभी सदस्यों को प्रेषित किये जायेंगे। दो प्रति संसद के पुस्तकालय में रखी जायेंगी। आवश्यक होने पर कार्यवृत की प्रति रेलवे प्रशासन को भी प्रेषित की जायेगी।

यात्रा सुविधा व यात्रा भत्ता

सांसद तथा विधान सभा सदस्यों को छोड़ कर अन्य नॉन ऑफिशियल सदस्यों को निम्न अनुसार यात्रा सुविधाएं दी जायेंगी। ये सुविधाएं परिषद की मीटिंग में उपस्थित होने के लिये दी जायेंगी।

1. प्रथम श्रेणी का रेल पास स्वयं के लिये तथा परिचर के लिये द्वितीय श्रेणी का पास उनके निवास स्थान से मीटिंग स्थल तक के लिये जारी किया जायेगा। ठीक इसी तरह वापसी यात्रा के लिये जारी किया जायेगा।
   नोट – यदि सदस्य प्रथम श्रेणी वातानुकूल में जाना चाहें तो प्रथम श्रेणी वातानुकूल तथा प्रथम श्रेणी के किराये का अंतर लिया जायेगा।
2. वापसी यात्रा के लिये पास निवास स्थान के अलावा अन्य स्थान के लिये भी बशर्त यह दूरी निवास स्थान से अधिक न हो।
3. यदि निवास स्थान रेलवे स्टेशन के 8 किलो मीटर से अधिक दूरी पर है तो उसे स्टेशन तक आने के लिये जेब खर्च जो कि चार रू. प्रति कि.मी. की दर से लिया जायेगा।

नॉन ऑफिशियल मेंम्बरों को देय दैनिक भत्ता –

परिषद के नॉन ऑफिशियल सदस्यों को निम्न अनुसार दैनिक भत्ता दिया जायेगा।

1. ए – क्लास सिटी होने पर 300 रू. प्रति दिन
2. बी– क्लास सिटी होने पर 250 रू. प्रति दिन तथा
3. सी – क्लास सिटी होने पर 200 रू. प्रति दिन

- उपरोक्त दर से दैनिक भत्ता तब ही दिया जायेगा जब सदस्य होटल में ठहरते हों। यदि होटल में नहीं ठेहरें तो उपरोक्त दर से 50 रू.कम दिया जायेगा। यदि ठहरने खाने की व्यवस्था रेलवे द्वारा की जाती है तो उन्हें उपरोक्त दर का 25 प्रतिशत दैनिक भत्ता ही दिया जायेगा। यदि रेलवे द्वारा ठहरने की व्यवस्था की जाती है व खाने की नहीं तो उन्हें उपरोक्त दर का 75 प्रतिशत दैनिक भत्ता दिया जायेगा। यात्रा अवधि के लिय वरिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड के अधिकारी के बराबर दैनिक भत्ता देय होगा।
- स्थानीय सदस्यों का वाहन किराया – स्थानीय सदस्यों को वास्तविक वाहन किराया व्यय या 100 रू. प्रतिदिन की दर से वाहन किराया व्यय दिया जायेगा। इस दर से व्यय ए व बी क्लास सिटी के लिये दिया जायेगा। सी क्लास सिटी के लिये वास्तविक व्यय या 75 रू. प्रति दिन की दर से दिया जायेगा।
- संसद सदस्यों को संसद सदस्य अधिनियम 1954 की धारा 3 व 4 के अनुसार यात्रा भत्ता दिया जायेगा।
- विधान सभा सदस्यों को यात्रा भत्ता राज्य सरकार के प्रथम श्रेणि अधिकारी के बराबर यात्रा भत्ता दिया जायेगा। उनको निवास स्थान से मीटिंग स्थान तक के लिये प्रथम श्रेणि का आने जाने का पास जारी किया जायेगा।
- इस स्थिति में उन्हें यात्रा भत्ता व दैनिक भत्ता तथा वाहन किराया व्यय नहीं दिया जायेगा। संसद सदस्य यदि संसद सदस्यों को देय दैनिक भत्ता लेंगे तो उन्हें दैनिक भत्ता देय नहीं होगा।
- सदस्यों को जेब खर्च निवास स्थान से रेलवे स्टेशन और मीटिंग स्थल तक इनके द्वारा किये खर्च की भरपाई के लिये देय है। इसके लिये उनके द्वारा इस प्रकार का प्रमाणपत्र दिया जायेगा 'मेरे द्वारा आनेजाने में निम्न अनुसार खर्चा किया गया है।' नॉन आफिशियल सदस्यों के यात्रा भत्ता/दैनिक भत्ता के लिये यातायात निदेशक वाणिज्य (जी) नियंत्रक अधिकारी माना जायेगा। सांसद/विधान सभा सदस्य स्वयं नियंत्रक अधिकारी होंगे।

उपनगरीय रेल उपयोगकर्ता सलाहकार समिति

यह समिति मध्य रेलवे , पश्चिम रेलवे, दक्षिण रेलवे , पूर्वरेलवे तथा दक्षिण पूर्व रेलवे में ही गठित की जाती है। इस समिति के सदस्य महा प्रबंधक द्वारा नियुक्त किये जाते हैं। समिति का गठन निम्न अनुसार होता है।

01. अध्यक्ष – मुख्य परिचालन प्रबंधक
02. सदस्य – मुख्य वाणिज्य प्रबंधक
03. सदस्य – मुख्य इंजीनियर
04. सचिव – उप महा प्रबंधक (सा)
05. एक सदस्य नगरपालिका से । एक से अधिक नगरपालिका होने पर प्रत्येक नगरपालिका से एक सदस्य।
06. एक सदस्य मंडल रेल उपयोग कर्ता सलाहकार समिति से जिसमें उपनगरीय क्षेत्र पड़ता है।
07. एक सदस्य क्षेत्रीय रेल उपयोगकर्ता सलाहकार समिति से
08. चार सदस्य उपनगरीय संगठन से।
09. एक सदस्य महा प्र. द्वारा नामित
10. चार सदस्य रेल मंत्री द्वारा नामित
11. एक सदस्य संसदीय कार्य मंत्री द्वारा नामित

कार्यकाल – समिति का कार्यकाल 2 साल का होगा।

मीटिंग – कार्य की आवश्यकतानुसार अध्यक्ष द्वारा निर्धारित की जायेंगी।

*****

अध्याय 35

विज्ञापन
(Advertisement)

ए व सी श्रेणी के स्टेशनों पर विज्ञापन का एकाधिकार खुली निवदा से दिया जाये। बड़े स्टेशनों को सुविधाजनक क्षेत्रों में भी बांटा जा सकता है। निवदा मांगने की और आरक्षित दर निर्धारित करने की प्रक्रिया 10 दिन में पूरी कर ली जाये। विज्ञापन की चालू संविदा यथावत रखी जायेगी।खुली निवदा न आने पर प्रथम आओ प्रथम पाओ आधार पर प्रस्ताव दिये जायेंगे लेकिन राजस्व हानि न हो और साईट अनावश्यक समय के लिये खाली न रहे ।

सभी विज्ञापन माध्यमों की आरक्षित दर तथा आवधिक बढ़ोतरी वरिष्ठ मण्डल वाणिज्य प्रबंधक द्वारा निर्धारित की जायेगी तथा म.रे.प्र. से अनुमोदन कराया जायेगा। दर का निर्धारण जगह के अनुसार तथा प्रतियोगी दर को ध्यान में रख कर किया जायेगा। ए,बी, सी स्टेशनों पर जगह की दर खुली निवदा द्वारा निर्धारित की जायेगी। डी, ई, एफ स्टेशनों पर कोटेशन के आधार पर दर निर्धारित की जायेगी।

समय संविदा समाप्त कर देने पर या विज्ञापन दाता द्वारा संविदा खतम कर देने पर म.रे. प्र. 6 महिने के लिये प्रथम आओ प्रथम पाओ के आधार पर संविदा दे सकते हैं।

बिजली खर्च के मामले में विज्ञापन दाता द्वारा प्रस्तावित बिजली पॉईन्ट के आधार पर एक मुश्त आधार पर बिजली का चार्ज 6 माह आधार पर अदा किया जायेगा। समय समय पर चार्ज बढ़ाये जायेंगे। मीटर लगाने पर लगाने के चार्ज अलग से अदा किये जायेंगे।

रेल प्रशासन निम्न स्थानों पर वाणिज्य विज्ञापन प्रदर्शित करने के लिये स्वीकार करती है।

1. स्टेशन
2. फाटक या अन्य स्टेशन की जगह और रेल लाइन
3. यात्री गाड़ी
4. माल डिब्बे
5. समय सारणि
6. आरक्षित टिकिट
7. आरक्षण फॉर्म

स्टेशन पर विज्ञापन निम्न माध्यमों से किया जाता है:—

1. पोस्टर
2. बोर्ड

3. ग्लो साईन
4. कियोस्क
5. नियोन साईन
6. मूविंग साईन
7. छपे विज्ञापन
8. दीवाल पेटिंग्स
9. स्टीकर
10. होर्डिंग्स

स्टेशनों पर वाणिज्य विज्ञापन

साईट के महत्व के अनुसार प्रतियोगी दर निर्धारित होनी चाहिये इसमें यह सिद्धांत भी लागू करना चाहिये कि व्यापार कितना सहन कर सकता है। महत्वपूर्ण शहरों के ए, बी, सी श्रेणी के स्टेशनों पर दर खुले प्रस्ताव से निर्धारित होनी चाहिये। डी, ई श्रेणी के स्टेशनों पर निवदा या मात्रा के आधार पर दर निर्धारित होनी चाहिये। एक लाख रू. तक लाईसैंस फीस होने पर प्रस्ताव मण्डल द्वारा मंजूर कर दिये जाने चाहिये। एक लाख रू. से ज्यादा लाईसैंस फीस होने पर मुख्यालय को प्रस्ताव भेजे जाने चाहिये।

लेवल क्रॉसिंग गेट पर विज्ञापन

उपलब्ध जगह होने पर होर्डिंग्स लगाये जा सकते हैं। होर्डिंग्स ए व बी दो श्रेणी के होते हैं। जब होर्डिंग पटरी से उसकी ऊंचाई और 3 मीटर से कम दूरी पर हो तो वह ए श्रेणी का तथा जो ए श्रेणी में न आये वह बी श्रेणी का होता है। ए श्रेणी के होर्डिंग मुख्य इंजीनियर के अनुमोदन से ही लगाये जायेंगे। लाईसैंस फीस जमा होने के 15 दिन के अंदर होर्डिंग लगाने का काम विज्ञापन दाता को पूर्ण कर लेना होगा। म्यूनिसपल कॉर्पोरेशन से भी एन.ओ.सी लेनी होगी।

गाड़ी के बाहर विज्ञापन

निर्धारित माप के थिन ट्रांसफर द्वारा गाड़ी के अंदर विज्ञापन किया जायेगा। ये तीन तरह के होते हैं –

1. लगेज ट्रांसफर
2. विंडो ट्रांसफर
3. रूट मैप ट्रांसफर

राजधानी/शताब्दी गाड़ी में खुली निवदा के आधार पर संविदा की जायेगी । पैंटिंग की अनुमति नहीं दी जायेगी। लम्बी दूरी की गाड़ियों में भी बाहरी विज्ञापन की अनुमति नहीं दी जायेगी।

माल डिब्बों पर विज्ञापन

केवल BCN,BOXN, BTPN& NMG डिब्बों पर ही विज्ञापन की अनुमति है। CPRO विज्ञापन देंगे। POH से POH की अवधि जो कि 6 व साड़े चार साल है, के लिये ही विज्ञापन किये जायेंगे। कारखाना के अंदर माल डिब्बों पर विज्ञापन किया जायेगा। फीस जमा होने पर काम शुरू किया जायेगा व एक महिने में पूर्ण करलिया जायेगा।

समय सारणि, आरक्षित टिकट तथा आरक्षण फॉर्म पर विज्ञापन

समय सारिणी के दूसरे , तीसरे , तथा चौथे पेज और पीछे के तथा कवर पेज पर विज्ञापन ओपन निविदा द्वारा लिया जायेगा। आरक्षण टिकट पर भी विज्ञापन देने के लिये खुली निविदा ली जायेगी। आरक्षण फॉर्म पर विज्ञापन निजी एजेंसी द्वारा फ्री आरक्षण फॉर्म उपलब्ध करा कर किया जायेगा।

बड़ी मात्रा में विज्ञापन की संविदा खुली निविदा द्वारा ली जायेगी। आरक्षित दर वर्तमान दर की 25 प्रतिशत से अधिक होगी। संविदा 3 साल के लिये होगी। आरक्षित दर प्रत्येक वर्ष 15 प्रतिशत की दर से बढ़ेगी । बड़ी मात्रा की विज्ञापन की संविदा की ई.एम.डी. आरक्षित दर की 10 प्रतिशत निर्धारित की जायेगी जो कि सीक्यॉरिटी डिपोजिट में बदल जायेगी। इसके अलावा विज्ञापन दाता द्वारा दी गई दर के 10 प्रतिशत के बराबर बैंक गारंटी भी ली जायेगी।

विज्ञापन सामग्री प्रदर्शित करने के मार्ग दर्शन

प्रशासन द्वारा अनुमोदित सामग्री ही प्रदर्शित की जायेगी। कोई भी विज्ञापन फ्री नहीं। गुटका , तंबाकू , तथा शराब का विज्ञापन नहीं , भद्दी भाषा में विज्ञापन नहीं। कोई भी विज्ञापन इस तरह नहीं लगाने दिया जायेगा जिससे ट्रेन /सिगनल संचालन बाधित हो।

विज्ञापन की समय अवधि

सामन्यतया एक वर्ष तथा ओपन टैंडर द्वार दिये गये विज्ञापन की अवधि 3 वर्ष , कम समय अवधि के लिये भी स्वीकार्य है।

विज्ञापन की दर

मंडल रेल प्रबंधक के अनुमोदन से व.वाणिज्य प्रबंधक द्वारा निर्धारित की जायेगी।

विज्ञापन एजेंसी की पहचान की शर्तें

पहचान आवेदन करने पर बशर्तें यह वापस न ले ली जाय। पहचान वापस तबही ली जायेगी जब वह निर्धारित व्यापार देने में असफल हो। पहचान वित्त वर्ष से प्रभावी। निर्धारित व्यापार मुम्बई सैंट्रल डिविजन के लिये 1.5 लाख रू. तथा अन्य मंडल के लिये 25 हजार रू. सालाना है। उन्ही एजेंसी को पहचान दी जायेगी जो ए.ए.ए.आई के सदस्य हैं।

विज्ञापन एजेंसी को कमीशन

एक लाख रू. तक 15 % तथा एक लाख रू. से अधिक की आय पर 20 % कमीशन दिया जायेगा।

एक रेलवे द्वार पहचान की गई एजेंसी दूसरी रेलवे पर भी विज्ञापन की संविदा में भाग ले सकेगी तथा विज्ञापन दाता की तरफ से संविदा पर हस्ताक्षर कर सकेगी। जो एजेंसी ए.ए.ए.आई.(एडवर्टाईजिंग एजेंसी एसोसिएशन ऑफ इंडिया) सदस्य नहीं हैं उनके लिये भी यही शर्तें लागू होंगी।

संविदा पुष्टि की विधी

विज्ञापन दाता को एजेंसी के द्वारा आर्डर फॉर्म 3 प्रतियों में भेजना होगा। स्थान उपलब्ध होने पर बिल भेजा जायेगा । बिल जमा करने पर ऑर्डर फॉर्म पर वाणिज्य अधिकारी के हस्ताक्षर होने पर संविदा की पुष्टि मानी जायेगी।

*****

अध्याय 36

विशेष कोच/पर्यटक यान/गाड़ी का आरक्षण
(सी.सी.18/2007, 89/2007)
Reservation of Special Coach/Tourist Car/Train

पूरी विशेष गाड़ी/कोच/पर्यटक यान का आरक्षण करने के निम्न नियम हैं :–

आवेदन

आवेदन जिस स्टेशन से यात्रा आरम्भ की जानी हो के स्टेशन मास्टर के थ्रू सी.पी.टी.एम को किया जायेगा। आवेदन यात्रा प्रारम्भ करने की तिथि से अधिक से अधिक 6 महिने पहले तक व कम से कम 30 दिन पहले तक ही किया जा सकता है। आवेदन में यात्रा का पूरा विवरण अर्थात यात्रा प्रारम्भ करने का स्टेशन, गंतव्य स्टेशन व मध्यवर्ती स्टेशनों के नाम जहां पार्टी रूकना चाहती है व किस स्टेशन पर कितने समय का हाल्ट है व हाल्ट स्टेशनों से कोच/पर्यटक यान को किस गाड़ी में लगाया जायेगा, कोच का प्रकार यात्रियों की संख्या, यात्रा की दिनांक। आरक्षण वापसी यात्रा के आधार पर ही किया जायेगा अर्थात जिस स्टेशन से यात्रा प्रारम्भ होगी उसी स्टेशन पर समाप्त होनी चाहिये।

रजिस्ट्रेशन कम सिक्योरिटी डिपोजिट

- जिस स्टेशन से यात्रा प्रारम्भ की जानी हो उस स्टेशन पर आवेदन के साथ में 50000 रूपये प्रति कोचे के हिसाब से रजिस्ट्रेशन कम सिक्यॉरिटी डिपोजिट जमा करवाने होंगे जिसमें से 25 हजार रूपये टिकट बनाते समय किराये में समायोजित कर लिये जायेंगे व 25 हजार रूपये टूर समाप्त होने पर रेलवे के कोई चार्ज ड्यू हों तो काटने के पश्चात बुकिंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर के द्वारा वापस कर दिये जाएंगे।
- पूरी विशेष गाड़ी, राजधानी/शताब्दी सहित के मामले में एसएलआर के सहित न्यूनतम 18 कोच लगाए जाऐंगे व इसके अनुसार रजिस्ट्रेशन कम सिक्यॉरिटी डिपोजिट जमा किया जायेगा।
- सरकस स्पेशल के मामले में 30 हजार रू. जमा किये जायेंगे जिसमें से 20 हजार रू. टिकट बनाते समय किराये में समायोजित करलिये जायेंगे व 10 हजार रू. टूर समाप्त होने पर रेलवे के कोई चार्ज ड्यू हों तो काट कर वापस किये जायेंगे।

किराया

- किराया कम से कम 500 किलो मीटर जाने का व 500 कि.मी. आने का अर्थात 1000 कि.मी. का चार्ज किया जायेगा।
- किराया यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या या कोच की वहन क्षमता इसमें से जो भी अधिक हो के अनुसार वास्तविक श्रेणी का पॉइन्ट टू पॉइन्ट के आधार पर लिया जायेगा।
- किराया मे/एक्स. का ही लिया जायेगा चाहे कोच/पर्यटक यान को साधारण गाड़ी से ही क्यों न लगाया जाये।
- पूरी ट्रेन के मामले में यदि 18 कोच से कम मांगे जाते हैं तो जितने कोच कम मांगे जाते हें उतने कोच का सैंकिंड मे/एक्स. का किराया चार्ज किया जायेगा।
- किराये में कोई रियायत प्रदान नहीं की जायेगी व बालक/विद्यार्थी/वरिष्ठ नागरिक के मामले में भी पूरा किराया चार्ज किया जायेगा।
- टूरिस्ट कार / सैलून के मामले में सी.सी की गणना निम्न प्रकार की जाऐगी –

एसी टूरिस्ट कार या सैलून	= एसी एफ सी कोच
एफ सी टूरिस्ट कार/नौन एसी सैलून	= एफसी कोच
सैकिंड क्लास	= सैकिंड क्लास कोच
4/6 पहिया सैलून	= उपरोक्त की आधी

सर्विस चार्ज

कुल किराये का 20 % सर्विस चार्ज लिया जायेगा। आईआरसीटीसी के मामले में बेसिक किराये का 15 % सर्विस चार्ज लिया जायेगा, कोच के मामले में इसे 5 % तक किया जा सकता है यदि पूरे 12 महिने का पैकेज दिया जाता है।

डैवलपमेंट चार्ज

यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या या कोच की वहन क्षमता इसमें से जो भी अधिक हो के अनुसार दो बार डैवलपमेंट चार्ज लगाया जायेगा।

एम्पटी हॉलेज चार्ज

कोच/टूरिस्ट कार/ट्रेन का बेस स्टेशन से मांगे गये स्टेशन तक वस्तविक दूरी के लिए निम्न दर से एम्पटी हॉलेज चार्ज लिया जायेगा जो न्यूनतम 200 कि.मी. का लिया जायेगा। यह तब भी लिया जायेगा चाहे कोच का एम्पटी हॉलेज हुआ हो या नहीं।

एफटीआर का 50 %
एफटीआर = बेसिक किराया + डैवलपमेंट चार्ज + आरक्षण शुल्क (सर्विस चार्ज को छोड़ कर)

डिटेंशन चार्ज

बिना कोई फ्री समय दिये निम्न दर से डिटेंशन चार्ज लिया जायेगा।
बीजी/एमजी/एनजी 600 रू. प्रति कोच प्रति घंटा या उसका कोई भाग न्यूनतम 1500रू. प्रति कोच प्रति दिन। (सी.सी. 01/10)
इंजन डिटेंशन चार्ज — रे.बो. का परिपत्र संख्यया F(C)/2003/27/1 Of 15.06.2006 व समय समय पर संशोधित।
विशेष गाड़ी के मामले में इंजन का डिटेंशन चार्ज निम्न दर से लिया जायेगा –
बीजी 250रू. प्रति इंजन प्रति घंटा या उसका कोई भाग
एमजी 150रू. प्रति इंजन प्रति घंटा या उसका कोई भाग

डाईनिंग कार/किचिन कार/पैन्ट्री कार/जनरेटर कार

यदि पार्टी की प्रार्थना पर कोई डाईनिंग कार/किचिन कार/पैन्ट्री कार/जनरेटर कार लगाई जाती है तो उसका बीजी/एमजी/एनजी के मामले में 85 रू. प्रति कार प्रति कि.मी. की दर से हॉलेज चार्ज लिया जायेगा । इसके अतिरिक्त यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या या जितनी बर्थ कार में उपलब्ध हों इनमें से जो अधिक हो के अनुसार स्लीपर मे/एक्स. किराया लिया जायेगा व उस पर 20 % सर्विस चार्ज लिया जायेगा।

एसएलआर व लगेज वान

एसएलआर व लगेज वान का किराया स्लीपर कोच मान कर लिया जायेगा। एसएलआर के लगेज भाग का उपयोग बिना कोई चार्ज लिये करने दिया जायेगा।

किराये का भूगतान

यात्रा प्रारम्भ करने के 48 धंटे पूर्व किराये का भूगतान कर टिकट बनवालिया जाना चाहिये अन्यथा कोच का आरक्षण रद्द मान लिया जायेगा व रजिस्ट्रेशन कम सिक्यॉरिटी डिपोजिट जब्त कर लिया जायेगा।

यात्रियों के नाम की सूची में परिवर्तन

गाड़ी छूटने के निर्धारित समय से 24 घंटे पूर्व तक स्टेशन मास्टर को यात्रा करने वाले यात्रियों के नाम की सूची आयोजक के द्वारा दे दी जानी चाहिये। स्टेशन मास्टर गाड़ी के छूटने के समय तक यात्रियों के नाम में 10 % तक परिवर्तन कर सकता है।

पहचान–पत्र

टूर के औरगिनाइजर के द्वारा प्रत्येक यात्री को पहचान–पत्र उपलब्ध कराये जायेंगे जो बुकिंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वारा हस्ताक्षर करे हुए व सील लगे हुए होने चाहिये जिससे यात्री मध्यवर्ती व गंतव्य स्टेशन पर बाहर आ जा सकें।

फोल्डर

पार्टी के मुखिया को कोचिंग टैरिफ के परिशिष्ट ई में बताये गये प्रौफॉर्मे में बूकिंग स्टेशन के स्टेशन मास्टर द्वार एक फोल्डर दिया जायेगा जिसे पार्टी को टिकट में बताये गये हर हाल्ट के स्टेशन मास्टर से कम्पलीट कराना होगा। गार्ड भी तब ही गाड़ी चलाएंगे जब इसे सम्बंधित स्टेशन मास्टर से पूरा करा लिया जाता है।

स्पेशल टिकट

पार्टी को कोच/टूरिस्ट कार/स्पेशल ट्रेन की बुकिंग के लिये स्पेशल टिकट जारी किया जायेगा।

काउंटरमेंडिंग चार्ज

यदि पार्टी एक बार कोच का पंजीकरण कराने के पश्चात कोच/ट्रेन का आरक्षण रद्द करती है तो निम्न प्रकार काउंटरमेंडिंग चार्ज काटे जायेंगे :–

रद्द करने का समय	काउंटरमेंडिंग चार्ज
यात्रा की तिथि से 2 दिन या अधिक दिन पूर्व	रजिस्ट्रेशन कम सिक्यौरिटी डिपोजिट का 10 %
एक दिन पूर्व व गाड़ी छूटने के निर्धारित समय से चार घंटे पूर्व तक	किराये का 25 %
बाद में	किराये का 50 %

सिक्यौरिटी डिपोजिट की वापसी

टूर समाप्त होने पर औरिजनेटिंग स्टेशन मास्टर के द्वारा सिक्योरिटी डिपोजिट की वापसी रेलवे के ड्यू चार्ज यदि कोई हों तो काटने के पश्चात कर दी जायेगाी यदि पार्टी के द्वारा फोल्डर टूर समाप्त होने के 6 महिने के अंदर अभ्यर्पित कर दिया जाता है। महा प्रबंधक के द्वारा यह अवधि 3 वर्ष तक की जा सकती है।

****

अध्याय 37

रेल दुर्घटना के समय वाणिज्य कर्मचारियों की ड्यूटियां

दुर्घटना के समय कार्य के उद्येश्या :—

- मानव जाति की जिंदगी बचाना
- सम्पत्ति की रक्षा करना
- दुर्घटना के शिकार हुए यात्रियों की मदद करना तथा नुकसान का अंदाजा लगाना

दुर्घटना के समय वाणिज्य कर्मचारियों की ड्यूटियां :—

1. पीने के पानी तथा नाश्ते की समुचित व्यवस्था करना सुनिश्चित किया जाये।
2. यात्रियों की सुविधा का ध्यान रखा जाये।
3. यात्रियों के लिए शीघ्रता से परिवहन की व्यवस्था की जाए।
4. दुर्घटना होने के कारण जानने के लिए यात्रियों के बयान दर्ज करने चाहिये।
5. आर.पी.एफ. कर्मचारियों को सुरक्षा में मदद करनी चाहिये।
6. जिन यात्रियों को चिकित्सा सहायता प्रदान की गई हो उनका नाम व पता दर्ज करना चाहिये।
7. दुर्घटना होने के कारणों को प्रकाश में लाने की कार्यवाही दुर्घटना स्थल पर ही की जाये।
8. दुर्घटना वाले वैगन/पार्सल/लगेज वान में से प्रेषणों को उतारने के लिए पर्याप्त व्यवस्था की जाये।
9. दुर्घटनाग्रस्त वैगनों/यानों के प्रेषणों को गंतव्य स्टेशनों पर पहुचाने की शीघ्र व्यवस्था की जाये।
10. खान—पान विभाग के वेंडर पर्याप्त संख्या में मौजूद होंने चाहिये जिससे समय पर निःशुल्क नाश्ता—भोजन आदि दिया जासके।
11. कुलियों व टिकट कलैक्टरों की मदद से घायल एवं मृत यात्रियों का सामान पहिचान कर अलग किया जाये व इसकी सूचि तैयार की जायें।
12. जिन यात्रियों की मृत्यु हो गई हो या घायल हुए हों उनकी सूची बनाई जाये व इस पर पुलिस अधिकारी के हस्ताक्षर करवाये जायें तथा प्रैस रिपोर्टरों को सही सूचना दी जाये व सूचना प्राप्त करने में उनकी मदद की जाये।
13. लाइसेंस पॉर्टर व अन्य रेल कर्मचारी रेलवे डॉक्टर को सहायता प्रदान करें।
14. मृत देह को पुलिस को सौंपा जाये।
15. जो माल क्षतिग्रस्त हुआ हो उसका विवरण नोट कर उसकी सूची बनाई जाये।

16. दुर्घटना प्रबंधक के सम्पर्क में रहना चाहिये तथा उसे समय समय पर किये गये कार्यों की सूचना देते रहना चाहिये।
17. अनुग्रह राशि के वितरण करने की व्यवस्था करनी चाहिये।
18. सामान्य जनता को समय समय पर सही सूचना देते रहना चाहिये।
19. यात्रियों को किराया वापस करने की व्यवस्था करनी चाहिये।
20. यात्रियों को व उनके सामान को गंतव्य स्टेशन पर पहुँचाने के लिये बस आदि का उचित प्रबंध शीघ्रता से करना चाहिये।
21. दुर्घटना में मारे गए/घायल यात्रियों के निकट सम्बंधियों को सूचना भेजी जानी चाहिय।
22. दुर्घटना में फंसे या़त्रियों के लिये आरक्षण की समुचित व्यवस्था करनी चाहिये। इस हेतु सीसीएम को सूचना दी जाये।
23. पूरक पास जारी करना
    उन सभी मृत व्यक्तियों के निकटतम संबंधियों (अधिकतम दो) व जिनका दुर्घटना के कारण इलाज चल रहा है व अस्पताल से छुट्टी दे दी गई हो के लिये पूरक पास जारी किये जायें।
24. मृत व घायल यात्रियों के रिश्तेदारों को तार द्वारा सूचित करना – ये तार निःशुल्क भेजे जायेंगे।
25. अनुग्रह राशि –
    रेल दुर्घटना या असामान्य घटना में यात्री की मृत्यु हो जाने या घायल हो जाने पर निम्न अनुग्रह राशि प्रदान की जायेगी –

अनुग्रह राशि

परिस्थिती	अनुग्रह राशि
मृत्यु	15000रु.
गम्भीर चोट	5000रु. 30 दिन तक अस्पतालिकरण 1000रु. प्रति सप्ताह प्रथम 6 माह तक अस्पतालिकरण 500रु. प्रति सप्ताह बाद के 6 माह तक अस्पतालिकरण इस प्रकार कुल 13 माह तक राशि दी जायेगी
सधारण चोट	500रु.
ममूली चाट	कुछ नहीं

मैन्ड लेवल क्रॉसिंग गेट पर सड़क उपयोग कर्ता की मृत्यु होने या घायल हो जाने पर निम्न अनुग्रह राशि प्रदान की जाती है –

परिस्थिती	अनुग्रह राशि
मृत्यु	6000रु.
मृत्यु	2500रु.
सधारण चोट	कुछ नहीं

26. क्षतिपूर्ति –

रेल दुर्घटना या असामान्य घटना में यात्री की मृत्यु हो जाने या घायल हो जाने पर या या मैन्ड लेवल क्रॉसिंग गेट पर सड़क उपयोग कर्ता की मृत्यु हो जाने या घायल हो जाने पर, 'रेल दुर्घटना (प्रतिकर) नियम, 1990 (1994)' के अनुसार निम्न क्षतिपूर्ति प्रदान की जायेगी :–

क्षतिपूर्ति

परिस्थिति	क्षतिपूर्ति
मृत्यु	4 लाख रु.
चोट अधिकतम न्यूनतम	360000 रु 32000 रु.

27. पूछताछ कक्ष शुरू करना –

1) दुर्घटना स्थल के नजदीक पुछताछ कक्ष शुरू करना चाहिये।
2) पूछताछ कक्ष नजदीक के रेलवे स्टेशन, जंक्शन स्टेशन, गाड़ी के प्रारम्भिक व गंतव्य स्टेशन पर भी खोलना चाहिये।
3) पूछताछ कक्ष पर तैनात अधिकारी को निम्न जानकारी पूछताछ करने वाले को देनी चाहिये –
    I. उन यात्रियों के नाम जिन्हें प्राथमिक उपचार देकर छोड़ दिया गया हो
    II. उन यात्रियों के नाम जो गम्भीर रूप से घायल हुए हों व उन्हें कौनसे अस्पताल मे भर्ती करवाया गया है उसका नाम व स्थान।
    III. मृत यात्रियों के नाम तथा उनकी मृत देह को कहां रखा गया है।

IV. दुर्घटना स्थल से चलने वाली सभी गाड़ियों व जाने वाली सभी गाड़ियों का विवरण।

4) जो अधिकारी पूछताछ कक्ष पर मनोनीत किये गये हों उनके द्वारा उपरोक्त जानकारी को नोटिस बोर्ड पर प्रदर्शित किया जाना चाहिये जैसे मृत व घायलों के नाम, आने जाने वाली गाड़ियों का समय तथा अन्य उपलब्ध जानकरी जो यात्रियों के लिए उपयोगी हो। पूछताछ कक्ष में नियुक्त अधिकारी व कर्मचारी द्वारा समय–समय पर उद्घोषणा करनी चाहिये कि राहत कार्य किया जारहा है। रिलीफ ट्रेन कहां जा रही है, कहां तक पहुंची है, रास्ते में खड़ी है तो क्यों खड़ी है, कब तक चलेगी। रिलीफ वर्क की क्या प्रौग्रेस है आदि।

***

परिशिष्ट I विभिन्न अधिकारियों की शक्तियां

(Schedule of Power) विलम्बशुल्क व स्थानशुल्क माफ करने की विभिन्न अधिकारियों की शक्तियां (11.10.04 से)

अधिकारी	विलम्ब शूल्क	स्थान शुल्क
GM	असीमित	असीमित
CCM	एक लाख रू.	एक लाख रू.
DRM	25000 रू.	25000 रू.
CTM/Sr DCM/DCM working as branch officer	6000 रू.	6000 रू.
DCM/DTM/ARO Sr Scale	600 रू.	1200 रू.
ACM/ARO Jr Scale	300 रू.	300 रू.

दावा निर्धारण करने की विभन्न अधिकारियों की शक्तियां
W.E.F. 01.06.2001 (99/TC/III/3/2 of 23.05.2001)

अधिकारी	शक्तियां
GM	असीमित
CCM	4 लाख रू
CCO	2 लाख रू
Dy CCM	60000 रू
SCM(C)	15000 रू
ACM	8000 रू

नीलाम करने की विभिन्न अधिकारियों की शक्तियां

अधिकारी	शक्तियां
SM	1000 रू तक
SM + CMI + TIA	1001 रू. से 5000 रू. तक
SM + ACM + AAO	5001 रू. व अधिक

बिना आर.आर. के सुपुर्दगी देने की शक्तियां

अधिकारी	शक्तियां
SM	एक लाख रू तक
ACM	एक लाख रू. से अधिक दो लाख रू. तक
DCM	दो लाख रू. से अधिक

प्रतिशत प्रभार स्वीकार करना

अधिकारी	शक्तियां

SM	एक लाख रू तक के प्रेषण पर
DCM की अनुमति	एक लाख रू. से अधिक के प्रेषण पर

टिकटों पर किराया वापस करने की विभिन्न अधिकारियों की शक्तियां

अधिकारी	टैरिफ नियम के अंदर	टैरिफ नियम के अलावा
ACM	**3000** रू.	**750** रू.
SCM	**5000** रू.	**2000** रू.
Dy CCM	**10000** रू.	**10000** रू.
CCM (SAG)	**Full**	**Full**
GM/AGM	**Full**	**Full**

नोट :– उपरोक्त शक्तियां प्रति यात्री वापस की जाने वाली किराये की राशि के लिये है न कि टिकट की कुल राशि के लिये।

*****

परिशिष्ट II Permissible Carrying Capacity of Wagons

S.No.	Type of wagon	PCC	Loading Tolerance
1.	OPEN WAGONS		
	BOX, BOXC, BOXR, BOXT,	60	2
	BOST	61	2
	BOXN, BOXNCR, BOXNHS, BOXNHA	64	2
	BOI	62	2
	BOY,BOYN	72	1
2.	HOPPER WAGONS		
	BOBR, BOBRN	60	2
	BOB	61	2
	BOBY, BOBYN	59	2
	BOBC	45	2
	BOBS	59	2
	BOBSN	55	2
3.	FLAT WAGONS		
	BRN	63	2
	BRNA, BRNAHS,	62	2
	BFNS, BRH, BRHC, BRHT	62	2
	BRS, BRST	61	2
	BFR	43	2
4.	COVERED WAGONS		
	BCNA, BCNAHS	63	1
	BCXN, BCN	61	1
	BCX, BCXC, BCXR, BCXT	58	1
	BCCW	64	1
5.	TANK WAGONS	As per calibration chart	
6.	MG / NG WAGONS	As per marked CC	

*****

परिशिष्ट III Compositation of Block Rakes (RC-62 of 2009)

S.No.	Types of wagons	Standard Rake Size	Minimum No.of wagons to be loaded
	Open Wagons		
01.	BOXN/BOXNHS, BOXNHSM1, BOXNHA, BOXNEL, BOXNLW, BOXNM1	59	58*
02.	BOXNHL	58	57
03.	BOX	35	30
04.	BOST	45	43
05.	BKCX	32	30
06.	BOY/BOYN, BOYEL	53	50
	Hopper Wagons		
07.	BOBR	53	50
08.	BOBRN	59	56
09.	BOB, BOBC, BOBX, BOXK, BOBS	40	40
10.	BOBSN, BOBSNM1, BOBY/BOBYN	53	48**
	Flat Wagons		
11.	BRN/BRNA/BRNAHS/BFNS	43	38
12.	BRH/BRS	35	30
13.	BFR/BFK/BFKI	35	30
	Covered Wagons		
14.	BCN/BCXN*****	41	39
15.	BCNA/BCNAHS*****	42	40
16.	BCNHL	58	57
17.	BCX	40	35
18.	BCCN	30	29
19.	NMG	25	24
	Tank Wagons		
20.	BTPN, BTFLN	48	46
21.	BTAP	51	49
22.	BTCS	59	57
23.	BTAL	35	32
24.	BCCW (Bulk Cement)	40	38
25.	BTPGLN/BTPG	32	30
26.	Tank Wagon (4 Wheeler) @	72	68
27.	Tank Wagon TG Type (4 Wheeler)	64	62
28.	**Mixed Rakes (BG)**		
	BOXN & BOYN	55	55 (Minm. of 15

			each type)
	BOX & BFR/BRH***	35	30 (Minm. of 10 each type)
	BOXN + BRN/BRNA/BRNAHS/ BOST/BFNS****	45	40 (Minm. of 10 each type & Maxm. 20 of BOXN)
	BOST + BRN/BRNA/BRNAHS/ BFNS*****	43	38 (Minm. of 10 each type)
	BCN/BCNA/BCNAHS/ BCXN******	41	38
	BTPN & BTCS (BTPN wagons will not be more than 25 wagons)	55	
29.	**Metre Gauge Wagons**		
	(i) MG to MG		34 (In terms of 4 wheelers)
	(ii) MG to BG		90 (In terms of 4 wheelers)

Note –

- BOXN in Kulem – Castle Rock section 54 wagons permitted for Train Load Class Rate.
- ** The minum. No. of wagons for Dalli Rajhara – Bhilai section will be 45 wagons.
- *** BFR & BRH wagons may be treated as one type and BOX as another type for reckoning the minimum 10 number of each type/
- **** BRN, BRNA, BRNAHS, BFNS and BOST may be treated as one type and BOXN as other type for reckoning the minimum 10 number of each type.
- ***** BRN, BRNA, BRNAHS and BFNS may be treated as one type and BOST as other type for reckoning the minm. 10 number of each type.
- ****** Indents for Block Rake of BCN/BCNA/BCNAHS/ BCXN will be accepted for 42 wagons(eight wheelers) against which empty rakes of any type of these types of a combination of these types of wagons will be supplied in terms of the standard rake size of these wagons.
- @ For TNPM siding of IOC, standard rake size of tank wagons (4 wheelers) is 65 wagons and minimum number of wagons required to be loaded for availing trainload rake benefit is 64 wagons.

*****

परिशिष्ट IV Abbreviations and their full forms

AIDS : Acquired Immuno Deficiency Syndrom
ATM : Automated Teller Machine
ARTS : Advanced Railway Ticketing System
BMRC : Bangalore Metro Rail Corporation Limited
BOT : Built Operate & Transfer Scheme
BOLT : Built Operate Lease &Transfer
CARS : Central Accounting & Reporting System
CMP : Chennai Metro Project
COFMOW : Central Organisation for Modernisation of workshop
CLW : Chittaranjan Locomotive Works
CONCERT : Countrywide Network of Computerized Enhanced Reservation & Ticketing
CONCOR : Container Corporation of India Ltd.
COIS : Coaching Operation Information System
CORE : Central Organisation for Railway Electrification
CRIS : Centre for Railway Information Systems
CRT : Container Rail Terminal
DLMW : Diesel Loco Modernisation Works
DLW : Diesel Locomotive Works
DMRC : Delhi Metro Rail Corporation Limited
EDR : Exceptional Data Report
EIR : East Indian Railway Company
FOIS : Freight Operations Information System
GBSR : Gaikwad's Baroda State Railways
GPPL : Gujrat Pipavav Port Ltd.
GTBS : Gramin Ticket Booking Sewa
HIV : Human Immuno Deficiency Virus
HDFC : Housing Development Finance Corporation
HMIS : Hospital Management Information System
ICICI : Industrial Credit & Investment Corporation of India
ICF : Integral Coach Factory
IRCON : Indian Railway Construction International Limited
IRCA : Indian Railway Conference Association
IRCTC : Indian Railway Catering & Tourism Corporation Limited
IRFC : Indian Railway Finance Corporation Limited
IRICE : Indian Railway Institute of Civil Engineering
IRIEE : Indian Railway Institute of Electrical Engineering
IRILMM : Indian Railway Institute of Logistics & Materials Management
IRIMEE : Indian Railway Institute of Mechanical & Electrical Engineering
IRISET : Indian Railway Institute of Signal Engineering & Telecommunication
IRITM : Indian Railway Institute of Transport Management

IRT : Institute of Rail Transport
IRTS : Indian Railway Traffic Service
IVRS : Interactive Voice Response System
JTBS : Jansadharan Ticket Booking Sewa
KRCL : Konkan Railway Corporation Limited
KRCL : Kutch Railway Company Limited
MCDO : Monthly Confidential Demi Official
MCO : Movement Control Office
MRTS : Mass Rapid Transit System
MTNL : Maharashtra Telephone Nigam Limited
MUTP : Mumbai Urban Transport Project
NRVY : National Rail Vikas Yojna
NSD : National Suscriber Dialing
OFC : Optical Fiber Cable
PCDO : Periodical Confidential Demi Official
PCO : Private Container Operator
PIN : Personal Identification Number ; Postal Index Number
PNR : Passenger Name Record
PPMS : Passenger Profile Management Scheme
PRS : Passenger Reservation System
PRCL : Pipavav Railway Corporation Limited
RAC : Reservation Against Cancellation
RCF : Rail Coach Factory
RITES : Rail India Technical and Economic Services limited
RDSO : Research, Designs & Standards Organisation
RMS : Rake Management System
RRB : Railway Recruitment Board
RSC : Railway Staff College
RVNL : Rail Vikas Nigam Limited
RAILTEL : RailTel Corporation of India Limited
RTA : Rail Tourist Agent
RTSA : Rail Travellers Service Agent
RWF : Rail Wheel Factory
SIM : Suscriber Identity Module
SOFT : Scheme for Frequent Travellers
SPTM : Self Printing Ticketing Machine
STR : Sail Tax Ragistration
TDR : Ticket Deposit Receipt
TIN : Ttansaction Identification Number
TMS : Terminal Management System
TVM : Ticket Vending Machine

*****

परिशिष्ट V भारतीय रेलवे के प्रमुख आंकड़े
Key Statistics of Indian Railways

	Uniit	2007- 08	2008 - 09
Capital at charge	Rs.in crore	88521.14	104301.25
Route in length	Kms.	63273	64015
locomotives	Nos.	8330	8592
Passenger service vehicles	,,	47375	49110
Other coaching vehicles	,,	6180	5985
Wagons	,,	204034	211763
Railway stations	,,	7025	7030
Passengers originating	Millions	6524	6920
Passenger Kms.	,,	769956	838032
Tones originating	,,	793.89	833.39
Tones Kms.	,,	521371	551448
Regular Employs	Thousands	1394.42	1386.01
Capital at charge	In crores	63980.81	72237.95
Passenger earnings	,,	19844.17	21931.32
Other coachings	,,	1800.30	1971.67
Goods earnings	,,	71644.66	79837.07
Suspense	,,	75.40	24.78
Gross Traffic Receipts	,,	71720.06	79861.85
Ordinary Working Expenses	,,	41033.17	54349.30
Appropriation to DRF	,,	5450.00	7000.00
Appropriation to PF	,,	7979.00	10490.00
Total Working Expenses	,,	54462.17	71839.30
Operation Ratio	,,	75.94	90.46

*****