

Seventeenth Loksabha

>

Title: Discussion on the motion for consideration of the Airports Economic Regulatory Authority of India (Amendment) Bill, 2019 (As passed By Rajya Sabha) (Bill Passed)

माननीय अध्यक्ष: अब मद संख्या 5 - भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण (संशोधन) विधेयक, 2019 ली जाती है ।

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF HOUSING AND URBAN AFFAIRS, MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY (SHRI HARDEEP SINGH PURI): I beg to move:

“That the Bill to amend the Airports Economic Regulatory Authority of India Act, 2008, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration.”

Sir, given the lateness of the hour and the fact that this is a Friday evening, I will submit, through you, to the hon. Members, only the essential points of the amendments that we are seeking to bring this evening.

Sir, I would like to recall that the need for a regulator in the aviation sector was first felt when the airports sector was opened up to the private players in the year 2006. And this legislation came

into being in 2008. I would like to submit, through you, to the hon. Members, Sir, that contrary to the broad impression that is sought to be created that there is some very big privatisation programme going on today, the reality of the matter is that the privatisation of airports which was undertaken in 2006 through the privatisation of Delhi and Mumbai airports today constitutes 34 per cent of all traffic, whereas the six airports that we have under consideration for privatisation account for only six per cent. एक तरफ 34 परसेंट, जिसकी प्राइवेटाइजेशन वर्ष 2006 और 2008 में हुई, जब इस लेजिसलेशन को लाया गया था। अब जो चर्चा चल रही है, अगर हम छः हवाई अड्डों की प्राइवेटाइजेशन करते हैं, तो कुल मिलाकर छः प्रतिशत बनता है।

Sir, this piece of legislation was introduced in 2008 and it has served its purpose because it seeks to determine the tariffs for aeronautical services, it protects the reasonable interests of the users and consumers and provides for the operation of efficient and viable airports.

Sir, the main issue that we have to confront is that when the legislation was introduced in 2008, a major airport was defined as one which had a passenger throughput of 1.5 million passengers per year. Today if we reflect back to 2008, the 1.5 million passengers per annum throughput constituted 1.3 per cent of the 117 million passengers at Indian airports in 2008.

मैं आपके सामने और आपके माध्यम से हाउस के सामने वर्ष 2008 से चलकर अब 2019 में पैसेंजर ट्रेफिक की स्थिति रखना चाहता हूँ। इस समय सिविल एविएशन सैक्टर की पेनिट्रेशन सिर्फ सात प्रतिशत है और यह ग्रोथ 17 प्रतिशत हो रही है। इस समय ओवरऑल पैसेंजर्स की संख्या 117 मिलियन से

345 मिलियन तक हो गई है । So, the first amendment that we are bringing is to substitute in the definition of a major airport the figure 1.5 million by 3.5 million.

Sir, the second amendment is to ensure that those airports which have been privatised or those which we plan to privatise, we will insert a new subsection 1A in section 13 of the Act which will be an enabling provision that in case the bidding document for the bid for that airport itself provides for the amount of development fees, tariff or tariff structure which would be determined by the authority. In this model the market itself will determine the charges.

Sir, I would like to clarify one or two points which have risen in the public discourse on this subject even after this process is gone through, and the amendment is necessary because the civil aviation traffic has increased. We have gone from 117 million passengers in 2008 to 345 million passengers. But even after this, 16 major airports will remain within the ambit of AERA. We have a situation that out of the total number of airports that are there, 16 airports will be under AERA and the remaining airports will be excluded. So, in other words, those airports, which will be excluded will not go to private players but those airports will be regulated by the Ministry of Civil Aviation.

Sir, it is always a great privilege, when you preside over the House, for Ministers who are relatively newcomers, like me, to present the Bill. I know that some of us succumb to the temptation of speaking longer but I will resist that temptation this evening. Therefore, given the lateness of the hour, I will confine myself to those limited introductory comments. I have a circle of friends around me who have been threatening me with all kinds of consequences. I will not go with that. But I would just

submit, Sir, I stand ready to provide any clarifications that the individual Members might have. ...(*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: आप चिंता मत कीजिए । मैं चेक कर लूंगा ।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

“कि भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण अधिनियम, 2008 का संशोधन करने वाले विधेयक, राज्य सभा द्वारा यथापारित, पर विचार किया जाए।”

DR. K. JAYAKUMAR (TIRUVALLUR): Sir, I would like to thank the hon. Minister for the explanation given on this Bill. This Bill seeks an amendment to the principal Act of 2008. The amendment has been sought with an objective to address the exponential growth in the civil aviation sector with the number of passengers and airports both registered. Well, it is most welcome. When the need is more, the facilities should be increased to address the need. Now-a-days, we all take aircraft for travel through the airports. The facilities in the airports got to be improved.

20.18 hrs

(Shri Rajendra Agrawal *in the Chair*)

With the kind of passenger traffic increasing, it is really demanding on the Government to increase the facilities, I agree to that. The amendment also sought to accommodate the interests of the private

partners in the infrastructure project development by incentivising them through a market-oriented tariff determination model.

The hon. Minister has said that the airports handling 3.5 million passengers per annum will be classified as major airports. He also said that it is not for the private parties. That means, the Civil Aviation Department has to take care of it. I feel that adequate attention may not be paid to those smaller airports, despite the passengers paying for the air ticket and travelling through those airports. I request the hon. Minister that this concern should be addressed. The change of definition of major airports widens the number of annual passengers from 1.5 million to 3.5 million.

The minor airports are left outside the purview of the principal Act. Nowhere has the Minister addressed or the Bill has mentioned what to do with the minor airports. It is good that the Minister has explained that they will not be given to private people. To that extent, I am happy. But what is the Government going to do with minor airports and what are the arrangements the Government is going to make if it is going to concentrate more on the major airports and going for PPP mode etc? I request the Minister to address this part elaborately.

My next point is on the limits of the regulatory authority in determining the tariff structure or development in respect of an airport. Has this been incorporated in the bidding document which is the criteria to award the operatorship of the service? Again, I feel that there is a big change taking place that the authority is coming out of tariff fixing and it is just playing a supervisory role and it is left to the private party to fix the tariff. It would be nice if the hon. Minister elaborates as to how the Government and the Civil Aviation Ministry are going to control the

tariff system. As a passenger, I am bothered about what amount I pay when I travel from Delhi to Chennai. I am not bothered about who is controlling it or who is increasing it or decreasing it. But it is the concern of the Ministry or the Government to see that the tariff is kept under control. Just playing a mediatory or supervisory role is not adequate; it is giving loose reins to the private party. What is the corollary of it? Allowing the private party to fix the tariff means pushing the authority in a consultative role. Here again, in my opinion, the private parties may not maintain good quality, although you may have several checking agencies to control that. As a passenger, I fear that because of the competitive bidding, you are going to select the parties on L-1 basis. If that is the process on which you are going to select them, I am afraid the quality of the service will go down because L-1 will provide lesser quality than the L-2. I request the hon. Minister to address this issue also.

Further, this will lead to fuelling monopolistic aspirations of the private partners. It is happening now. Even the other day, the hon. Minister was answering a question regarding privatisation of the airport and he mentioned that about five or six parties were concerned. When the Members of this House asked who is the party he is interested in or how he is going to select the party, he mentioned the name, but I do not want to mention the name here. That indicates very clearly that the Government is moving towards a monopolistic approach. A single party will dominate several airports and that party will decide what it wants to give to passengers. Definitely, that party will not be in a position to give what an ordinary passenger wants at the airport. I request the hon. Minister to keep it in mind while replying on this issue.

The passengers and aircraft companies are limited by the choice to use the services offered by the airport. This can allow airports to charge heavily for the services on both the aircrafts and the passengers. Kindly note that the airlines are not going to take any increase in the cost of services. Ultimately, the passenger who puts his foot in the aircraft, has to pay it. I am sure the hon. Minister will take care of the passengers in this case.

The private investors, in their attempt to win the bids, will bring down their costs by compromising on quality, as I have already mentioned. There is an attempt to reduce the role of regularisation and the ambit of regularisation. The Bill says that the Authority shall not determine it, provided it is consulted for tariff “within the bidding document”. This is my concern.

The operatorship will be determined through bidding process which would increase the competitiveness of the service providers, whereas the role of the Authority is also to monitor the set standards of performance to enhance quality, continuity and reliability. This Bill is silent on the monitoring mechanism. Rather, it seeks to promote competitiveness in exchange for profit maximisation. This is just for the private parties’ profit maximisation. Ultimately, the private partners would be benefitted by this who are going to operate the entire system. Your role is clearly designed that you will be only an observing party and onlooking party and you have no role to control them. This aspect should be taken care of.

Sir, I am the only speaker from my Party. The intent of the Government does not align with bettering the services as it has made no suggestions to improve the performance. The definition of ‘major

airports' would be changed based on the passengers' throughput. However, in the Statement of Objects and Reasons of the Bill, the reason for quoting 3.5 million has not been backed by any data pertaining to the increase in the consumer update. The arbitrariness of the new definition needs factual backing.

This is my request. I would like to point out one error which is there in the Bill. In the Statement of Objects and Reasons, an increase from 12 to 27 airports has been quoted, whereas in 2008, there were 16 airports that were recognised under AERA, 2008.

SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE (BARAMATI): I appreciate the kindness. Friendship helps in Parliament.

Sir, the hon. Minister in his opening speech talked about privatisation. I do not think that any of us are against privatisation. I am glad that a policy which was started by UPA in 2017, is what you are continuing with. The governance is about continuity. So, I congratulate for continuing the good work started by the UPA. Meghwal Ji ... (*Interruptions*) You were not in that Committee. Those were the glorious days of UPA.

But, I remember, this was started on a serious note. When the Standing Committee recommended it, Shri Yashwant Bhave Ji was the first person to take this job. That is how the process was started in India for the first time.

There are just two quick and very small questions that I would like to ask the hon. Minister. You yourself are saying that it is one of the fastest growing parts of our sector in our economy, which is wonderful. It is a service industry. The more people benefit from it, the better it is for the nation. More jobs are created and travelling becomes easier for everybody and affordable on top of that.

My question to you is this. When it is growing at such an extent, why are you removing it? If not now, five years from now, again you will have to bring this Bill and bring those airports. So, what is really the logic behind the same? Instead of that, why do you not expand the regulator, rather than making two separate regulators? Now, there will be two regulators doing the same job. My only worry of a regulator is that the AAI will be the operator as well as the regulator. The whole past experience of this country is not about you and I. It is about the service industry that I am talking about. I remember when I had very young children, the airports were a nightmare and the delays were miserable. I think sometimes you do not have to go abroad, you can just go and spend the whole evening at the airport and it feels that you could be anywhere in the world.

So, the regulator and the operator being the same thing, the past experience of our country is that the service always goes down because there are no checks and balances.

So, by removing these airports, what are we going to achieve? The regulator is meant to be an independent body, but now the Government will become one. Is the Government taking away powers, if you could kindly clarify it? That is why we have got the regulators. It was the Standing Committee's unanimous suggestion.

So, when we have a Regulator, which is doing a good job, rather than expanding it, you are reducing its power and taking it to the Government. So, could you kindly clarify on that?

I think any system should have one law. You are talking about 'one nation one election'. You are trying to bring in so many uniformities in the country. Then why are we having two Regulators? Does it not sound slightly regressive from what the policies of your Government are? If you could just clarify both the points.

Let me put on record that we are not against privatisation. Privatisation has given good results for this country. We are happy that you are taking a step forward. As long as it is transparent and fair, it is good. The consumer is benefiting and I think you must take such steps.

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण): महोदय, यह कानून में छोटा संशोधन है, फिर भी इस पर कुछ चर्चा करने की आवश्यकता महसूस होती है। ओरिजनल एक्ट के सेक्शन 13 में एक मूल संशोधन है। एयरपोर्ट रेगुलेटरी ऑथोरिटी का एक ओवरसाइट, जो उसके दाम, टैरिफ के डिटरमिनेशन का अधिकार था, शायद वह कहीं न कहीं इस संशोधन के कारण उसमें परिवर्तन किया गया। अब यह तय कर दिया गया है कि 'ऐरा' का जो ओवरसाइट था, जिससे वह तय करेगा कि

एयरपोर्ट का कितना खर्चा, कितनी लायबिलिटी और कितना इंटरेस्ट है । अब भविष्य में जब भी टेंडर होंगे, उस टेंडर डॉक्यूमेंट में तय हो जाएगा कि इस एयरपोर्ट की लायबिलिटी क्या है, इसका दाम कितना है और उसके आधार पर इसमें एक बड़ा संशोधन किया गया है । मैं समझता हूं कि सरकार ने इसके बारे में कुछ सोच-समझ कर किया है तो इसके पीछे कुछ पॉजिटिव विचार होगा ।

सेक्शन -13 के बारे में सुप्रिया जी कह रही थी । एयरपोर्ट की एफिशिएंसी, क्या सर्विसेज दे रहा है, उसकी क्या क्वालिटी है, cost of improving efficiency and concession offered by the Government, ये बहुत सारे पॉइंट्स सेक्शन-13 में हैं । उन्हें विलोपित तो नहीं करेंगे, लेकिन यह जरूर है कि इस संशोधन के माध्यम से किसी बीड में जो अब जाएंगे, उस बिड में इन प्रावधानों के आधार पर शायद वन टू वन बेसिस पर टेंडर में होगा, लेकिन ऐसा मुझे लगता है कि ओवरऑल 'ऐरा' के प्रावधान के दृष्टिकोण से शायद नहीं होगा ।

हम लोग जिस एयरपोर्ट को अवार्ड करेंगे, 'ऐरा' का प्रीडिटरमिन्ड टैरिफ था कि इतना खर्च वगैरह होने के बाद आपका दाम इतना आएगा और आप लोगों से यही वसूल सकते हैं । शायद मंत्रालय ने इसमें बीच में कोई संशोधन किया हो तो मुझे आइडिया नहीं है । अभी जुलाई में कुछ बीडिंग्स हुए थे और उस बीडिंग्स में इन प्रिंसिपल्स को ध्यान में नहीं रखा और छः एयरपोर्ट हाइएस्ट बीडर को दिया गया । उसके पीछे कोई न कोई अच्छा तर्क होगा जो अच्छे काम के लिए होगा । इनमें अहमदाबाद, लखनऊ और मंगलौर हैं । ये हाइएस्ट बीडर को मिले हैं । मुझे विश्वास है कि सरकार उतना नियंत्रण जरूर रखेगी कि उसकी कॉस्टिंग न बढ़ जाए । कहीं ऐसा नहीं है कि वह मोनोपोलाइज कर जाए, जिसकी संभावना बहुत कम है ।

एक और संशोधन किया गया है । पहले लगभग 15 लाख यात्री थे, उसे 35 लाख तक पहुंचाया गया है । 'ऐरा' की परिधि में जितने एयरपोर्ट्स आते थे, उनकी संख्या हमने 15 सोचा था, अब वह 16 हैं, वह संख्या घट गई है । महोदय, मूल रूप से यह कानून है ।

हम इससे आगे बढ़ते हैं तो 'ऐरा' वर्ष 2008 में, माननीय मंत्री जी ने कहा है कि वर्ष 2008 में दिल्ली और मुंबई में बड़े-बड़े एयरपोर्ट्स आएँ, उनके साथ-साथ समानांतर रूप से इन हवाई अड्डों पर नियंत्रण रहे । कहीं न कहीं उसके लिए इसकी तैयारी की गई । हम जानते हैं कि भारत डोमेस्टिक सेक्टर में दुनिया का तीसरा सबसे बड़ा हब बन चुका है । आज लगभग 225 बिलियन रुपये का इनवेस्टमेंट है और अगले पांच वर्षों में एयरपोर्ट सेक्टर के निर्माण में लगभग सवा चार सौ से साढ़े चार सौ बिलियन रुपये का निवेश होगा । यह सचमुच में एक बहुत पॉजिटिव साइन है । अभी जो पिछला बीड हुआ है, उसमें बहुत लोगों ने इंटेरेस्ट दिखाया है । It is a very positive sign for the country and it is going in the right direction.

इस संदर्भ में मैं कुछ कहना चाहता हूँ । आप इस सदन में बहुत पुराने हैं, जिस समय मैं अगल-बगल में था । आज थोड़ा राजनीतिक विषय यह है कि देश में प्रधान मंत्री जी ने बहुत नए विषय शुरू किए हैं । जन-धन क्रांति है, मुद्रा योजना क्रांति है, आयुष्मान योजना क्रांति है, स्वच्छता क्रांति है, बिजली क्रांति है, तो इस सदन को एक और चीज याद रखनी पड़ेगी कि आज से 14 साल पहले देश में एक और प्रधान मंत्री थे, जिन्होंने देश में दो क्रांतियों को मेरी नजर में जरूर बढ़ावा दिया था । एक ग्रामीण सड़कों की क्रांति थी और पूरे भारत में आज भी हम उसे लेकर चल रहे हैं, वह बड़ी क्रांति थी । वह दिशा आज भी है । एक दूसरी सबसे बड़ी क्रांति जिसे अटल बिहारी वाजपेयी जी वर्ष 2003 में देश में लाए थे, वह शायद देश भूल गया है । वह क्रांति एविएशन के क्षेत्र में थी । सौभाग्य से जिस कुर्सी पर माननीय मंत्री पुरी जी बैठे हैं, मुझे बहुत कम उम्र में उस कुर्सी पर बैठने का मौका मिला । हो सकता है कि कई स्थानों पर पत्रा पलटेंगे, तो उन संचिकाओं में मेरे हस्ताक्षर भी देखने को मिल सकते हैं । उस समय वर्ष 2003 के कुछ निर्णय आप सभी को इस सदन में याद दिलाना चाहूंगा । मेरे मित्र यहां बैठे हुए हैं । मैं इस विषय को रखना नहीं चाहता, लेकिन मैं बोल रहा हूँ । वर्ष 2007 के बाद लोग चर्चा करते हैं कि इस देश में सिविल एविएशन सेक्टर में क्या हुआ है? हो सकता है कि लोग उस व्यक्ति को भूल गए होंगे या उसे पागल करार दे

दिया होगा । मुझे याद है, मैं अपने मंत्रालय में बैठता था और एक बहुत हांफता हुआ व्यक्ति आता था और वह हांफते-हांफते सभी चैम्बर और मंत्रालय में घूमता था । जब वह मेरे चैम्बर में आता था, तो मैं उसे चाय पिलाता था । मैं उससे पूछता था कि तुम अफसरों से इतना झगड़ा करके रोज क्यों आते हो? उस व्यक्ति ने इस देश में ऐसी चीज स्थापित की और आज हम जो लो कास्ट एयरलाइन और नो फेयर एयरलाइन की बात करते हैं, एक व्यक्ति था जो बैंगलुरु का रहने वाला था और उद्यमी था और उसने लो कास्ट एयर लाइन शुरू की, जिसका नाम कैप्टन गोपीनाथ था और जिस दिन कैप्टन गोपीनाथ थे, उस समय सहारा था, उस समय जेट था, उस समय इंडियन एयर लाइन्स था । क्षमा कीजिए, यह व्यवस्था में होता था, इन लोगों ने पूरी ताकत लगा दी थी कि इस व्यक्ति का हवाई जहाज भारत में न उड़े । लोग कहते थे कि यह टिकट लेस यात्रा की बात करता है । यह कहता है कि अपने जहाज को रंग करके उससे पैसा लगाएंगे और जैसी ये बातें करता था, लोग उसे पागल करार देते थे । मैंने उसे बिठाया और इस देश में पहली लो कास्ट एयर लाइन्स भारत में शुरू करने के लिए अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में हस्ताक्षर करने का मौका मुझे मिला, इसे मैं अपनी उपलब्धि मानता हूं । आज जो कुछ है, उसकी शुरुआत वाजपेयी जी ने की थी और आज 'उड़ान' उसी गति का बड़ा रूप दूसरे रूप में मोदी जी ने बढ़ाया है । उस समय ये अधिकारी नहीं थे और मुझे याद है, मुझे नहीं पता कि यह बताना उचित है, इस समय जो मुख्य चुनाव आयुक्त हैं, वे मेरे ज्वॉइंट सैक्रेटरी हुआ करते थे । मेरी उम्र बहुत ज्यादा नहीं थी, मैं उनसे पूछता था कि साहब यह बताइए कि दिल्ली से पटना एयर लाइन्स आती है और यहां से रांची जाती है जिसमें एक या दो पेसेंजर होते हैं, फिर वह आगे जाती है, तो आप क्यों नहीं पटना की टिकट दो हजार रुपये में बेच देते हैं जो ट्रेन के बराबर है । सब कहते हैं कि दुनिया में ऐसा होता ही नहीं है और कभी हो भी नहीं सकता है । पिछले 55 वर्षों में इंडियन एयर लाइन्स और एयर इंडिया ने वह कर दिया, जो आज कर रहे हैं, यह 50 साल पहले से कर सकते थे । जब मैंने उस कुर्सी पर बैठकर यह कहा था, तो मुझे भी कार्यालय में कहा गया कि इस मंत्री का दिमाग ही खराब है,

क्योंकि ऐसी बात कर रहा है कि हवाई जहाज को भर दो । इसी पालिसी पर भारत में डेकन आया और इंडियन एयर लाइन्स उसी काम को कर रही है, जबकि पूरी तरफ प्रतिस्पर्धा है । इंडियन एयरलाइन्स के स्टेशन मैनेजर से यदि शहर में दोस्ती होती थी, तो इंसान अपने आपको बड़ा आदमी मानता था, क्योंकि मोनोपोली थी । वर्ष 2003 के बाद देश के प्रधान मंत्री वाजपेयी जी के आने के बाद लो कास्ट एयरलाइन्स का सिलसिला शुरू हुआ तो यह मोनोपोलाइजेशन खत्म हुआ । कई निर्णय हुए । आज प्राइवेट इंटरनेशनल एयरलाइन्स की चर्चा होती है । पहला निर्णय इंटरनेशनल जाने का अटल बिहारी वाजपेयी की कैबिनेट में हुआ, जब प्राइवेट एयरलाइन्स को देश से बाहर पहली बार सार्क में जाने दिया गया । वह अंतिम कैबिनेट की बैठक थी, जिसमें मैं गया । यह विश्वास था कि वर्ष 2004 में हम वापस आ जाएंगे और वह निर्णय नहीं हो पाया, नहीं तो हम उस निर्णय को और आगे बढ़ा लेते । अगली सरकार ने आकर उसे पूरी दुनिया में जाने की अनुमति दी । एटीएफ में पहली बार एक्साइज ड्यूटी 16 परसेंट से आठ परसेंट की गई और वह एग्जिक्यूटिव आर्डर से हुआ, कैबिनेट तक नहीं गया । एक बार सरकार ने तय किया था कि हम इंसेन्टिवाइज करेंगे ।

सभापति महोदय, उसमें एक बड़ा निर्णय हुआ था । यहां सब लोग सब तरह की चर्चा कर रहे हैं । देश में पहली बार एयरपोर्ट्स को प्राइवेटाइज़ करने का निर्णय अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार ने किया था । वह सिलसिला चलता-चलता दिल्ली और मुंबई एयरपोर्ट तक आया । There were two Brown Field Projects at Delhi and Mumbai, जिसकी चर्चा अभी माननीय मंत्री जी ने भी की हैं, and there were two Green Field Projects at Shamshabad, Hyderabad and Devanahalli. उसमें नॉर्थ-ईस्ट के भी कई प्रोजेक्ट्स थे । उसी समय यह तय हुआ कि 32 एयरपोर्ट्स को एयरपोर्ट्स अथॉरिटी अपने पैसे से मॉडर्नाइज़ करेगी, जिसमें रायपुर, उदयपुर और जयपुर शामिल होंगे । यह निर्णय उस समय हुआ था । मंत्री जी यहां बैठे हैं । जनरल खंडूरी उस समय ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर थे । मेरा एक लोभ था कि मैं अपनी कांस्ट्रिक्ट्यूएन्सी में दस किलोमीटर की रोड बनाना चाहता था । मैंने कहा कि मैं आपको जॉली ग्रांट के

लिए 30 करोड़ रुपये तब ही दूंगा, जब आप मुझे दस किलोमीटर की सड़क बनाकर देंगे। जॉली ग्रांट के हमने उस समय जो 30 करोड़ रुपये दिए, वे भी नॉन-मेट्रो में गए। इसकी रूप-रेखा तब ही हम लोगों ने तय कर दी थी, जो आज देश के प्रधान मंत्री माननीय मोदी जी उसको तेज़ गति से लेकर चल रहे हैं।

सभपति महोदय, इस तरह जॉली ग्रांट, अहमदाबाद, भोपाल, जयपुर, उदयपुर में नॉन-मेट्रो एयरपोर्ट्स का प्राइवेटाइज़ेशन हुआ। इसके बाद एक और बड़ा विषय हुआ, जिसके लिए मैं देश के वर्तमान प्रधान मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहूंगा। मैं उस समय देश-दुनिया घूमता था। जब मैं देश-दुनिया में कहीं भी जाता था तो मुझे दिखता था कि पूरी दुनिया में स्टील और ग्लास के एयरपोर्ट्स बन रहे हैं। उस समय जब मेरी एयरपोर्ट अथॉरिटी के चेयरमैन से बात होती थी तो जिस सुंदर से भवन के नीचे आप बैठते हैं, उसके नीचे वे एक मॉडल लाकर लगा देते थे। मैंने उनसे कहा कि दोबारा ऐसा मॉडल लेकर आए तो समझ लेना। I want a 3D presentation of the airports which have to be built.

सभापति महोदय, मेरे लिए यह सौभाग्य है कि इस देश में जब पहले 3डी ड्राइंग एयरपोर्ट का निर्माण हुआ, तब हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी उस समय मुख्य मंत्री थे, मैंने उन्हें पहला प्रेज़ेंटेशन जाकर अहमदाबाद में दिया था। उनका मार्गनिर्देशन था, जिस पर उन्होंने स्टील एंड ग्लास के एयरपोर्ट के लिए कहा, जिसके बाद से पूरे भारतवर्ष में स्टील एंड ग्लास के छोटे एयरपोर्ट्स बने। इसी के साथ-साथ जो पहला छोटा एयरपोर्ट आया, जो सीमेंट एंड कॉन्क्रीट से मूव कर के स्टील एंड ग्लास में गया, वह अहमदाबाद का एयरपोर्ट था। इस तरह अहमदाबाद का पहला एयरपोर्ट बना, जिसको आज के वर्तमान प्रधान मंत्री जी ने दिशा दिखाई थी।

महोदय, अब तो खैर बहुत सारे डेवलपमेंट्स हो गए हैं। इसके पश्चात् आप देखिए कि वर्ष 1994 से लेकर आज तक क्या हुआ। आज हम पैसेंजर्स की बात कर रहे हैं। वर्ष 1994 में जहां इस देश में 118 जहाज थे, वर्ष 2004 में जब हम

लोग पहुंचे, जब भारत में पहली बार हमारी सरकार बनी, तब 162 थे और आज सचमुच 620 हैं। यह ठीक है कि बीच में जेट एयरवेज़ बंद हुआ, वह एक अलग विषय है। वर्ष 1993 में जहां 94 लाख यात्री थे, वहीं वर्ष 2004 में दो करोड़ यात्री थे और आज 18.5 करोड़ हैं। आप देखिए कि सचमुच वर्ष 2003 के उन निर्णयों के बाद आज कितना बड़ा परिणाम हमारे सामने है। दिल्ली में आज 6.5 करोड़ लोग, 4.5 लाख जहाज उतरते हैं। मुंबई में पांच करोड़, बंगलुरु में ढाई करोड़ आदि इस प्रकार से पूरी सूची मेरे पास है। ... (व्यवधान)

हम लोगों ने ओपन-स्काय पॉलिसी में बहुत सीट्स दी थीं। मुझे याद है कि इन्फोसिस के चेयरमैन नारायण मूर्ति साहब थे। वे देश के प्रधान मंत्री के पास आकर मेरे खिलाफ शिकायत लगाकर गए कि साहब ये जहाज नहीं आने देते हैं। बंगलुरु से इतने लोग विदेश जाना चाहते हैं, आप ओपन-स्काय कीजिए, इतने जहाज लाइए। हम लोगों ने बहुत पॉज़िटिव ऐटिट्यूड के साथ सरकार में इस काम को बढ़ाया था। ओपन स्काय का उस समय यह था कि एयर इंडिया का जो मोनोपलाइज़ेशन था कि हम पकड़ कर रखेंगे, जिस रूट पर हम नहीं उड़ेंगे, अगर उस रूट पर कोई आएगा तो वह हमको पैसा देगा। हम खुद नहीं उड़ेंगे, लेकिन उसके बाद आहिस्ते-आहिस्ते रिफॉर्म की स्टेज आती गई और ये सब चीज़ें खत्म होती गईं।

महोदय, इस देश में एक चीज़ और हुई। मैं नहीं जानता हूं कि इसके पीछे क्या कारण है। मंत्री जी भी उसके लिए जिम्मेदार नहीं हैं। जब हम लोग दिल्ली और मुंबई के एयरपोर्ट्स को प्राइवटाइज़ किया तो उसके बहुत सारे आयाम थे, लेकिन दिल्ली एयरपोर्ट के निर्माण में 17 हज़ार करोड़ रुपये लग गए। मैं तो उस समय सदन में भी नहीं था, मैं बाहर था। वर्ष 2008 में हम लोगों ने बड़े फैनफेयर के साथ उसका उद्घाटन किया था, लेकिन कभी भी मुझे जंचा नहीं कि यह 17 हज़ार करोड़ रुपया किस चीज़ में खर्च हो गया। इसको टैक्निकल टर्म्स में गोल्ड-प्लेटिंग कहते हैं। I don't know what is the truth in that.

मुंबई एयरपोर्ट भी खूबसूरत है, जिसके बारे में अभी सुप्रिया जी कह रही थीं । मुंबई एयरपोर्ट सचमुच बहुत खूबसूरत है, लेकिन हम लोगों ने एक चीज़ और अप्लाई की, जिससे एयरपोर्ट अथॉरिटी की आंख खुल गई कि साहब! ये तो हम भी कर सकते हैं, प्राइवेट वालों ने कर दिया तो हम भी करेंगे । इसके बाद उन्होंने कहा कि चेन्नई और कोलकाता एयरपोर्ट का काम हम करेंगे । उन लोगों ने उतने ही बड़े एयरपोर्ट का निर्माण किया । यह हो सकता है कि खूबसूरती कम-ज्यादा हो, कार्पेटिंग कम हो, लाइट कम हो या मेंटिनेंस कम हो, लेकिन उन लोगों ने तीन-चार हज़ार करोड़ रुपये में लगभग मोटे तौर पर वैसे ही एयरपोर्ट्स खड़े कर दिए ।

हमको इतना ज्ञान नहीं है, लेकिन मुझे लगा और फिर 17000 करोड़ रुपये खर्च हो गया । घर से पैसा तो कोई देगा नहीं । एक पॉलिसी है, जिसे निशिकांत जी और सुनील जी बता सकते हैं, वह है सिंगल टिल और डबल टिल । सिंगल टिल है कि जितना पैसा आएगा, उसे एक बक्से में डालेंगे और वहीं से एयरपोर्ट, सरकार को रेवेन्यू देंगे । डबल टिल था, जिसमें एयरोनोटिकल सर्विसेज का रेवेन्यू-एयरोनोटिकल होता है जो हवाई जहाज उड़ने से आय आती है और नॉन एयरोनोटिकल होता है जो दुकान, कियोस्क आदि को मिलाकार रेवेन्यू आता है । भारत में एक नया हाइब्रिड मॉडल आया । उस समय न आपकी सरकार थी और न मेरी सरकार थी । वही लोग जवाब दे सकते हैं कि हाइब्रिड मॉडल कहां से आया । भारत में इनोवेशन बहुत होता है । वही अधिकारी जवाब देंगे, जिन्होंने कहा था । उन्होंने कहा कि एक हाइब्रिड मॉडल बनाते हैं, जो सिंगल टिल होगा, लेकिन सिंगल टिल में जो एयरोनोटिकल सर्विसेज का पैसा आएगा, उसको लगाएंगे और नॉन एयरोनोटिकल का 30 परसेंट आएगा । उन्होंने उसको बना दिया । आज क्या स्थिति है कि हर जगह जो भी बिड आ रहा है, वह फॉर्मूला बन गया । अब सही है, गलत है, लाभ है, घाटा है, यह नहीं जानते, लेकिन हमारी सरकार का इसमें कोई रोल नहीं है । जिन लोगों ने किया है, उन्होंने सही किया या गलत किया है, यह मैं नहीं जानता हूं । मैं आपको सोचकर थका जरूर रहा हूं, लेकिन आप थोड़ी देर शान्ति से बैठकर इन विषयों के बारे में सोचेंगे तो

चुटकी बजाकर रास्ता निकलेगा । कहीं न कहीं अधिकारी ये चीजें आप तक नहीं पहुंचाते हैं । आप भी अधिकारी रहे हैं, इसलिए आप ज्यादा शार्पनैस के साथ पकड़ सकते हैं । भारत में एयरपोर्ट अथॉरिटी के 129 एयरपोर्ट्स में से 94 एयरपोर्ट्स घाटे में हैं । देखिए हमारी सरकार ने कितना कमाल किया है । एयरपोर्ट अथॉरिटी का 55 वर्षों का खाता निकालकर देखिए तो मुनाफा 50 करोड़, 60 करोड़, 100 करोड़ या 200 करोड़ का है । जैसे ही हम लोगों ने दिल्ली और मुंबई को प्राइवेटाइज किया, उससे आज एयरपोर्ट अथॉरिटी का 80 परसेंट का मुनाफा जिंदा हो गया, जो कि दिल्ली और मुंबई के कारण है । हम उस 3 हजार करोड़ रुपये पैसे को निकालकर दरभंगा और पटना बना रहे हैं । यह अच्छी बात है । एक निर्णय ने एयरपोर्ट अथॉरिटी को जिंदा कर दिया । वह निर्णय था, 2003 के बाद की सरकार का । आज अगर हम प्राइवेटाइज करते हैं और उससे आमंदनी अच्छी मिलती है तो अच्छा है । स्पीकर साहब यहां नहीं है । स्पीकर साहब ने अपनी पॉलिटिकल लाइफ के 30 साल कोटा हवाई अड्डे को चालू कराने में लगा दिए । हमारे सामने निशिकांत जी बैठे हैं, ये गोड्डा के कैसे-कैसे काम कराते हैं । कभी फौज को पकड़ लेते हैं, कभी किसी को पकड़ लेते हैं और मंत्री जी को इन्होंने पकड़ लिया था । अगर एयरपोर्ट अथॉरिटी के पास पैसा होता तो शायद सैकड़ों एयरपोर्ट इस देश में बन चुके होते । माननीय पूर्व मंत्री जयंत जी बैठे हुए हैं, उनके यहां भी काम यह हो सकता था । प्रॉफिट मेकिंग आज कितना है? चेन्नई, कोलकाता, गोवा, पुणे, कोच्चीन, दिल्ली आदि में आठ दस लोग हैं, मैं दो-चार को बताकर खत्म कर देता हूं ।

माननीय सभापति: इनमें मेरठ भी जोड़ लीजिए ।

श्री राजीव प्रताप रूडी : सर, मैं तो भूल ही गया । आपने मुझे भी कहा था । आप तो मुझे मेरठ के लिए उस समय से चिट्ठी लिख रहे हैं, जब मैं आपके साथ 2003 में था । मेरे लिए यह सौभाग्य है और मैं ही एकमात्र भारत का सांसद हूं जो आज भी अगर छुट्टी होती तो मैं 6 बजे वर्दी पहनकर जहाज लेकर जाता । यहां लगभग 150 से 200 सांसद हैं और मैं भी सांसद हूं जो 30 हजार फीट की ऊंचाई

पर कॉकपिट से गर्व के साथ कहता हूं कि मेरे सहभागी यात्री प्रहलाद पटेल साहब मेरे साथ यात्रा कर रहे हैं ।

माननीय सभापति: मुझे भी यह सौभाग्य मिला है ।

श्री राजीव प्रताप रूडी : सर, मैं यह करता हूं, क्योंकि मुझे गर्व होता है कि मैं हवाई जहाज उड़ाता हूं ।

There is no conflict of interest because I do not take anything. All airlines are equal for me and I work for the aviation sector. That is not my core area; my core area is environment. But I do it. I wear a uniform and I fly the planes. I am the first officer, I generally do not sit, I have not gone for a command. There would girls, who would be half my age. May be she is 28 or 30; she is in command; she is a trainer.

HON. CHAIRPERSON : And, you really fly high.

श्री राजीव प्रताप रूडी: सर, इसलिए मेरी थोड़ी सी रुचि बनी रहती है ।

हमारे भारत का एटीसी में कंसिडरेबल इम्प्रूवमेंट है । अनथिंकेबल है । मंत्री जी, उन एटीसी कंट्रोलर्स को बुलाकर बधाई देनी चाहिए । हमने जब जहाज में एनाउंस किया, मैं फाइनल एप्रोच पाथ पर था । मुझे कहा गया कि आप बाहर निकल जाए 2,600 फीट से मुड़ जाए और हेडिंग फलाने पर जाकर आप लौटकर आइए । मैंने उनसे पूछा कि क्या बात है? उन्होंने कहा कि एक अजगर आपके अप्रोच पाथ पर है, हमें उसको बचाना है । एटीसी की टीम आई, उस सांप को वहां से हटाया । भारत का एटीसी दुनिया का जाना-माना एटीसी है, जिसने एक सरीसृप की रक्षा के लिए यह किया । जब यात्रियों को पता चला कि भारत में भी एक ऐसा एटीसी है, तो यह एक बड़ा विषय बना ।

HON. CHAIRPERSON : Now, please try to conclude.

श्री राजीव प्रताप रूडी : सभापति महोदय, अभी तो मैंने टेक ऑफ किया है, अभी तो क्रूज में जाएंगे, फिर लैंडिंग करेंगे ।... (व्यवधान) अभी क्रूज पर आए हैं, उसके बाद लैंडिंग करेंगे । मैं और भी बड़ी इंटरस्टिंग बात बता सकता था, लेकिन आप कह रहे हैं, इसलिए मैं समाप्त कर रहा हूं । एयर ट्राफिक कंट्रोलर, ये कमाल के लोग हैं कि इस तरह के प्रेशर में काम करते हैं । अगर कोई सबसे ज्यादा पैसा एयरपोर्ट अथॉरिटी को कमाकर देता है, तो वह एयर ट्राफिक सर्विसेज है । बांग्लादेश में जितने भी बड़े एटीसी वगैरह हैं । आप एयर ट्राफिक कंट्रोलर्स के साथ न्याय कीजिए । कमी है, प्रेशर में रहते हैं, काम बहुत ज्यादा है, जहाज के टेक ऑफ और लैंडिंग प्रेशर है, तंग हो जाते होंगे, आपका एटीसी बहुत अच्छा है । हर जगह रेडार कर दिया है, पटना में भी रेडार कर दिया है । It is an exemplary action. आरवीएसएम और जीएसएस अप्रोचेस बढ़िया इम्प्रूवमेंट है । आप कभी कोलकाता के एटीसी कंट्रोल रूम में चले जाइए । दुनिया में ऐसा कंट्रोल सिस्टम नहीं है, जिसे आज भारत में इस देश की सरकार ने लगाया है ।... (व्यवधान) उसको जानना पड़ेगा, कोई यह बात नहीं बता सकता है, क्योंकि मुझे मौका मिलता है । मैं उस विषय पर नहीं जाना चाहता हूं । वह बहुत ही प्लस-माईनस है । प्राइसेस क्यों बढ़ गए हैं?... (व्यवधान) इस देश में टिकटों के दाम क्यों बढ़ रहे हैं, वह एक अलग विषय है, जिस पर चर्चा की जा सकती है । माननीय मंत्री जी ने बहुत ही कम समय में सभी विषयों पर खूब पकड़ बनाई है । हम लोग भी आवश्यकता के अनुसार कभी-कभी जाकर सलाह दे सकते हैं । आप वर्ष 1993 के बाद देखिए कि स्पाइस जेट, किंगफिशर, एयर डेक्कन, सहारा, इंडिगो, विस्तारा आदि सभी एयरलाइंस इस देश में आई हैं । महोदय, आप बीच-बीच में थोड़ा नोटिस कीजिए कि क्या हुआ है । डेक्कन को किंगफिशर ने खरीद लिया, सहारा जेट में चली गई, इस प्रकार से कई सारे मर्जर हुए हैं ।

महोदय, घूम-फिरकर जो ऐरा का पूरा प्रोविज़न का है, वह पैसेंजर्स के लिए दाम कम हो सके, इसके लिए है । जब एयरपोर्ट के चार्जेस हाई होंगे, एयरपोर्ट्स के पास स्लाट्स कम होंगे, एयरपोर्ट्स के पास पार्किंग स्लाट्स कम होंगे, पैसेंजर्स

को अवसर कम मिलेंगे, दूसरे एयरपोर्ट्स पर जहाजों का डिप्लायमेंट होगा, तो नैचुरली घूम-फिरकर पैसा पैसेंजर्स का बचेगा । मैं जब विधायक था और पटना जाता था ।...(व्यवधान)

माननीय सभापति : सभी यात्रियों ने बेल्ट बांध ली है, प्लीज लैंडिंग स्टार्ट कीजिए ।

...(व्यवधान)

श्री राजीव प्रताप रूडी : सभापति महोदय, मैं अभी लैंड कराता हूँ ।... (व्यवधान) मैं तुलना करना चाहूंगा । मैं वर्ष 1990 में 5,000 रुपये में जाता था और आज 30 साल के बाद भी पटना की यात्रा हम लोग 5,000 रुपये में करते हैं, यह उपलब्धि है । कुछ विंडोज में थोड़ा दाम ज्यादा होता है, तो वह बड़े लोगों के लिए है, जो अंतिम दिन टिकट कटाते हैं । लेकिन कुछ लोग हैं, जैसे डिस्ट्रेस में, डेथ में, अगर सरकार उसके लिए कोई प्रावधान कर दे, जो बोनाफाइड है, तो उसके रिफंड की व्यवस्था होनी चाहिए ।...(व्यवधान)

महोदय, मैं इसलिए यह कहना चाहूंगा । बहुत सारे विषय हैं । मैं वहां रहता हूँ, मुझे कई बार लगता है कि बहुत योगदान दे सकता हूँ और मैं बता सकता हूँ । आपकी अनुमति नहीं है, इसलिए मैं सिर्फ पटना के बारे में कहना चाहूंगा । आज जिस प्रकार से पटना के हवाई अड्डे का विस्तार हो रहा है । अभी तय हुआ है कि बिहटा तक ले जाएंगे, शहर के दूर है । अभी पटना एयरपोर्ट के निर्माण का कार्य चल रहा है । वह थोड़ा-सा टिक्लिश है, थोड़ा-सा डिफिकल्ट एयरपोर्ट है ।... (व्यवधान) उस पर थोड़ा-सा डीजीसीए का भी रिजर्वेशन है, लेकिन फिर भी जहाज उतरते रहते हैं ।

हमने बार-बार कहा है कि उसमें सम्भावनाएँ हैं । बिहार हमारा प्रदेश है, पाटलिपुत्र भगवान बुद्ध, महावीर, अशोक की भूमि है, पटना के पूर्व में जो सारण संसदीय क्षेत्र है, वहाँ 10 लाख हेक्टेयर जमीन उपलब्ध है । आप सौ-सवा सौ करोड़ रुपये खर्च कर रहे हैं । अगर नदी के उस पार जो छः लेन के चार पुल बन

रहे हैं, पाँच मिनट के रास्ते के बाद अगर नया पटना बनाना है और नया हवाई अड्डा 10 हजार फीट का बनाना है तो पटना के विस्तार से और क्षमा कीजिए, मुझे फौजियों के हवाई अड्डे पर बहुत भरोसा नहीं होता है क्योंकि रात को उनके बच्चे निकल कर लड़ाकू जहाज उड़ा कर आपके जहाज को खड़ा कर देंगे, उनका कोई ठिकाना नहीं है। उनका काम ही यह है। वह फर्स्ट प्रायोरिटी है- देश की सुरक्षा। जहाँ-जहाँ आप फौज में सिविल एयरोड्रोम बनाते हैं, वह भविष्य उस एयरोड्रोम का कभी नहीं होता है, जो हमने बेहटा के लिए किया है। सरकार का निर्णय है, हम उसे मानेंगे, लेकिन वह निर्णय अच्छा नहीं है। उसके लिए नया हवाई अड्डा अगर पटना के पूर्व की तरफ बने तो एक बड़ा काम हो सकता है। मंत्री जी आपको दाम कम करने होंगे। अगर मुझे मुम्बई से रांची होते हुए पटना जाना पड़ता है तो हमारे फौज के भाइयों ने कितना, हम तो जमीन पर कब्जा करते हैं, हमारे फौजी भाई जो देश की सुरक्षा के लिए करते हैं, उन्होंने आसमान का आधे से ज्यादा स्पेस कब्जा कर रखा है। अब आप दाए जाओ, बाए जाओ, यहाँ फायरिंग रेंज है, दुनिया में कहीं नहीं होता है। यूरोप कंट्रोल को देखिए, जब आपकी एक्सरसाइज शुरू होगी, वह अपना जहाज उस समय तक उसको बाउंड करेंगे। अमेरिकन एयरलाइन्स की, जब उनकी एक्सरसाइज होगी, यहाँ हमारा आधे से ज्यादा, हमने थोड़े से प्रयास से उस जगह को, आसमान का जो मार्ग है, जो धरती है, वह बहुत ज्यादा फौज के पास है।

HON. CHAIRPERSON : Please conclude now.

श्री राजीव प्रताप रूडी : उसे वापस लेना है, फ्लेक्सी एयर स्पेस की बात करते हैं, इन सब चीजों के दाम कम करेंगे तो हमारे पैसेजर्स को सुविधा होगी। माननीय मंत्री जी आपने विषय को बहुत पकड़ा है और भी कई विषय मेरे पास है, लेकिन माननीय सांसदों की इच्छा है कि मैं बैठ जाऊं तो मैं अपना विमान यहीं उतारता हूँ, मैं अपनी बात यही समाप्त करता हूँ। बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय सभापति : एक विशेष मीटिंग करा दी जाए आउट ऑफ द पार्लियामेंट। ठीक है। मेघवाल जी, बालयोगी सभागार में एनलाइटन करने के

लिए एक मीटिंग कराई जाए । वास्तव में बहुत अच्छी बात है ।

...(व्यवधान)

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा) : आप चेयर से मंत्री जी को इंस्ट्रक्शन दे दीजिए ।

माननीय सभापति : एक अच्छी मीटिंग वहाँ हो जाए ।

श्री बी. दुर्गा प्रसाद जी ।

SHRI BALLI DURGA PRASAD RAO (TIRUPATI): Sir, thank you very much for giving me an opportunity to express my views on the Airports Economic Regulatory Authority of India (Amendment) Bill, 2019.

This AERA (Amendment) Bill was introduced aiming at attracting investors to construct and operate airports. Earlier, AERA was created to decide charges at major airports handling over 1.5 million passengers per annum. But now, as per the Civil Aviation Ministry, those airports handling 3.5 million passengers per annum will be classified as 'Major Airports'. I would like to request the hon. Minister, through you, that instead of 3.5 million passengers per annum, take 2.5 million or three million passengers per annum handling airports as 'Major Airports' so that more airports come under the control of AERA.

Earlier, AERA was regulating 30 airports and, now, after introduction of this Bill, it has come down from 30 to 13 airports. The job of deciding charges of remaining 17 airports has now come back to the Civil Aviation Ministry and passengers can expect respite in charges. With this amendment, 17 airports were removed from this bracket. It is unfair and unjust.

I would like to know from the hon. Minister whether the Tirupati Airport is an International Airport for namesake or the Central Government is going to encourage, in all sorts, for its full-fledged status as an International Airport. As per the version of the Government, during the time of its inauguration, the Civil Aviation higher authorities categorically mentioned that all the international flights would fly through it by the end of June, 2019.

21.00 hrs

But yesterday, we met the hon. Minister. We came to know the present situation and the number of aircraft that are flying from the international airports. We are urging for flights, one from Tirupati to Vijayawada and another from Tirupati to Delhi. All the party Members have also requested for these flights.

With this amendment Bill, the Ministry of Civil Aviation is empowered to bid out private airport projects on the basis of pre-determined tariff and in such cases, the airport regulator will have no power to set or revise user charges. But the Government will consult or seek recommendations of AERA in setting such pre-determined tariff. Thus, the powers of AERA have been cut down and will become an advisory body only. My request is that this body to be empowered and it should be given all characteristics like financial ability, managerial ability and improvement of service to the public and holding taking decisions on improvement relating to at least important airport.

Further, I would like to read the statement made by Shri Guruprasad Mohapatra, Chairman, AAI that the wide variation in airport tariffs

create challenge for domestic and foreign airlines which have to recover the same from the passengers. It is because of this many domestic and global investors and lenders are staying away from investing in India though our Indian Civil Aviation market has emerged as the third largest domestic aviation sector in the world. For example, flight charges from Delhi to Chennai are Rs. 30,000; another example, Delhi to Vijayawada, it is Rs. 8,000. At the same time, Vijayawada to Tirupati is Rs. 13,000. This is the fare of Indian Airlines just 20 days back.

Another issue before presenting this Bill, the Government never mentioned any financial status regarding Indian Airlines and Airports. This goes to indicate that there is no concentration in the department towards the Government concern. Likewise, the early stage of the expenditure of the airport not compared with after 10 years because variation of rates. These are all service sector run PSUs. For example, in Railways, there is no competitor in Railways. They are running very profitably.

According to the Hindu newspaper, Indigo Airlines is running in high profits that is 44.7 per cent profit in the first quarter. So, according to the version of several organisations, to scale down the Indian Airlines, they have not mentioned their status at any moment. My State is a newly formed State.

For the regulation of tariff, the Government has to look after the Public Sector Airlines. I request the Government to establish new airports which were sanctioned in Andhra Pradesh through MOUs.

One Airport at Dagadarthi of Nellore District which falls under Vizag-Chennai Industrial Corridor.

There are green field airports in Bhogapuram near Visakhapatnam, Orvakal airport near Kurnool and Mangalagiri in Guntur district.

Earlier, the Government has sanctioned all these airports. With regard to Bhogapuram airport, tenders have been called but so far no further development has taken place.

Sir, you kindly look into the facts and see that what best you can do for Andhra Pradesh especially for Tirupati. Everybody is saying that it is an international airport, but how many flights are operating? You have to check up once again and do justice to us.

With these observations, I support this Bill.

SHRI RAHUL RAMESH SHEWALE (MUMBAI SOUTH-CENTRAL): Thank you Chairman Sir, for giving me an opportunity to speak on the Airport Economic Regulatory (Amendment) Bill, 2019. These amendments to the AERA Act are important considering the fact that in its current capacity Airport Economic Regulatory Authority does not have the resources to ensure the efficient regulation of all the 31 airports currently under their purview. Also, the second amendment prescribed in the Bill ensures that the tariffs that were presented to the bidder at the time of tender process would not be made subject to revisions at the behest of the AERA which would ensure a business-friendly environment to the potential bidders.

By reducing the number of airports coming under the jurisdiction of AERA by amending the threshold for major airports from 15 lakh to 35 lakh annual passengers, the Bill aims at reducing the workload of the overburdened AERA. However, this is only a temporary solution. The Government must consider the fact that the aviation sector in India is a booming sector with an annual growth rate of 10-11 per cent, and very soon the airports that have been removed from the category of major airports would be recording a passenger intake of 35 lakhs which would again result in an increased burden on the AERA. The Government must focus on ensuring that the AERA's capacity is increased, and also ensure that all airports, which do not fall under the jurisdiction of AERA, must be regulated by a tariff regulatory authority set up by the Government to ensure prevention of any foul play.

Since the AERA would not be regulating the airports, which are not classified as major airports, the regulatory body would be the Airports Authority of India which is also the operator of the airports leading to a conflict of interest. I would like to urge the Government to ensure that the capacity of AERA is increased with immediate effect in order to ensure that this conflict of interest does not persist.

Considering the fact that the airports falling under the purview of 'major' airports would be regulated by AERA, while the remaining airports would not fall under the regulation of the independent regulator, this would lead to a difference in the prices and the quality of services rendered to the customers.

The charging of user development fees by airport operators like GVK and GMR from passengers is more like a scam that has been going on for too long by defrauding the passengers. The Mumbai International

Airport today has become so congested that there is barely any space for passenger movement. The operator, GVK has rented out every inch and corner for commercial purposes at high rates of rent, which, in turn, results in commodities being sold to passengers at extremely expensive prices. Hence, I would request the Minister to increase the capacity of the AERA along with increasing its jurisdiction to ensure that all manners of revenue collection come under the regulatory purview of AERA. Only the presence of an independent regulator keeping a watch on the revenue deriving practices of such operators would help ensure that the interest of the common man is protected.

Furthermore, I would like to suggest to the hon. Minister to include the amount of cargo that is being transported through and stored in airports as a category in classifying major airports. In order to make India business friendly for us, we must also work towards taking into account the needs of the businesses that transport cargo through air, and also, we must take care of their logistical needs. Thus, I would like to request the hon. Minister to ensure that the AERA calls for representation from aviation experts in order to ensure prudent regulation in a manner that ensures the growth of a healthy business environment. With these suggestions, I support the Bill. Thank you, Sir.

श्रीमती नवनीत रवि राणा (अमरावती): माननीय सभापति महोदय, आज हम यह बात कर रहे हैं कि एयरपोर्ट्स प्राइवेटाइज़ होने चाहिए, पर मेरी यह समझ में नहीं आता है कि अगर कोई प्राइवेट कम्पनी सरकारी प्रॉपर्टी के साथ पार्टनरशिप

कर रही है तो उस एयरपोर्ट पर जो ग्राउण्ड स्टाफ, एयर होस्टेसेज़ इत्यादि जितने सदस्य हैं, क्या आने वाली कम्पनी, जिसे हम प्राइवेटाइजेशन में सरकार के साथ इनवॉल्व कर रहे हैं, उसका इसमें कितना इनवॉल्वमेंट होगा? अगर कोई कम्पनी प्राइवेटाइजेशन के बीच में आती है तो उसका इनवॉल्वमेंट कितना होगा? जो स्टाफ और लेबर वहां एयरपोर्ट पर काम कर रहे हैं, उनकी कितनी इनवॉल्वमेंट उसमें होगी? क्या वे उन लोगों को हटाएंगे या नए लोगों को बिठाएंगे, क्योंकि कोई भी कम्पनी आएगी तो उनका अपना प्रेफरेंस रहता है । आप स्कूल-कॉलेज की बात देखिए कि जब एक प्रेसिडेंट हटता है तो वह लेक्चरर्स को पहले हटाता है कि मैं यह जगह खाली करूं और यहां पर नए लेक्चरर्स और प्रोफेसर्स को अटैच करूं । उसी तरीके से अगर एयरपोर्ट में प्राइवेटाइजेशन आता है तो क्या होगा?

सर, मैं इसका सपोर्ट करती हूं ।

There is no doubt about it. But one thing must be ensured that whenever we take in any company and make it a private property with the Government alliance, the workers working at airport and in airlines should not face any difficulty. So, this Bill is coming up only to secure the people who are staying in India and who are staying in that State. हम यह अच्छाई के लिए ही ला रहे हैं । अगर हमने इस पर ध्यान दिया, तो ठीक रहेगा । लेकिन, अगर हमने इसमें कहीं पर भी चूक कर दी, तो इससे बहुत सारे लोग बेरोजगार हो जाएंगे । मंत्री महोदय से मेरी रिक्केस्ट रहेगी कि वह इस पर ध्यान दें, क्योंकि यह बहुत ही जरूरी है । अगर वहां नई कंपनी आएगी और पहले से जो किसी एजेंट या कंपनी के माध्यम से काम करे हैं, तो उनको उस जगह से हटाना नहीं चाहिए । उस पर हमें जरूर ध्यान देना चाहिए । आपके बिल के लिए मैं आपको बहुत-बहुत शुभकामनाएं देती हूं ।

महोदय, मैं सिर्फ एक मिनट का समय लूंगी, क्योंकि यह एक महत्वपूर्ण मुद्दा है । मैं मंत्री जी से भी अपने क्षेत्र के संबंध में उनके ऑफिस में मिल चुकी हूं

। इस सरकार ने जो उड़ान स्कीम बनाई है । उसके लिए मैं अभिनंदन करना चाहूंगी । ऐसे छोटे-छोटे डिस्ट्रिक्ट्स में हमारे डिवीजन हेडक्वार्टर्स हैं और उन डिवीजन्स में एयरपोर्ट की बात आई है, वहां के लिए हम कई सालों से एयरपोर्ट की मांग रख रहे हैं । अभी हमारे यहां एयरपोर्ट सैंक्शन हो गया है । A few days back the Chief Minister of Maharashtra has inaugurated the Belora Airport at Amravati. महाराष्ट्र सरकार ने भी कहा है कि इस एयरपोर्ट को उड़ान स्कीम में शामिल किया गया है । मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार से मांग करती हूं कि इस एयरपोर्ट के लिए 101 करोड़ रुपये की निधि सैंक्शन की जाए । इसके लिए महाराष्ट्र से आपके पास प्रस्ताव भी आया है । यदि आप इस एयरपोर्ट के लिए जल्द से जल्द निधि देंगे, तो मुझे लगता है कि इस एयरपोर्ट का काम शुरू हो जाएगा । ... (व्यवधान)

महोदय, सिर्फ मुझे एक मिनट का समय दीजिए । मुझे लगता है कि अभी बहुत कम लोग बोलने के लिए रह गए हैं । जिनको मुद्दे पर बात रखनी है, वे ही यहां पर रह गए हैं । अगर इन्होंने जल्द से जल्द फंड उपलब्ध करा दिया, तो मुझे लगता है कि जो काम शुरू हुआ है, वह तेज गति से होगा । काम शुरू होने के बाद भी कई एयरपोर्ट्स ऐसे हैं, जिनका काम पेंडिंग है । वहां इंफ्रास्ट्रक्चर बन गया है, बिल्डिंग्स बन गई हैं, सिग्नल वगैरह भी बन चुके हैं, लेकिन वहां लैंडिंग और टेक ऑफ के लिए किसी एयरलाइंस की परमिशन दो-तीन सालों से नहीं मिली है । मेरा आपसे आग्रह है कि आप उसके लिए भी ध्यान दीजिए । अगर मेरे क्षेत्र में एयरपोर्ट जल्दी बन गया और फ्लाइट्स की लैंडिंग हो गई, तो वहां के लोगों को काफी सुविधा मिलेगी । ... (व्यवधान)

महोदय, मुझे पता है कि सभी को नींद आ रही है, काफी लेट हो गया है, सभी थक गए हैं और सभी सदस्यों को अपने घर जाना है । हम भी उसमें आ गए हैं । अमरावती-मुम्बई के लिए कमेटी ने जो डिसाइड किया है, उसके लिए एयरलाइंस ने ऑलरेडी अप्रूवल दिया है । मेरी आपसे रिक्वेस्ट रहेगी, क्योंकि अमरावती-पुणे में बहुत सारे बच्चे स्टडी और रोजगार के लिए जाते हैं । उनको

भी सुविधा उपलब्ध होगी । अमरावती-दिल्ली और अमरावती-सूरत के लिए भी सुविधा दी जाए । हमारे यहां फाइव स्टार एम.आई.डी.सी. है । अगर वहां एयरपोर्ट होगा, तो वहां उद्योग आएंगे । अगर उद्योग आएंगे, तो हमारे डिस्ट्रिक्ट सहित आसपास के डिस्ट्रिक्ट्स के बच्चों को एजुकेशन के साथ-साथ रोजगार भी मिलेगा । उस एयरपोर्ट पर हमारे डिस्ट्रिक्ट सहित आसपास के डिस्ट्रिक्ट्स के काफी लोग निर्भर हैं ।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से सिर्फ इतना ही रिक्वेस्ट करूंगी कि मंत्री जी इन सब पर ध्यान दें । मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगी कि आपके फंड की आज हमें ज्यादा गरज है । मैं आपसे इतना रिक्वेस्ट करती हूं कि आप फंड जल्दी देंगे । बहुत बहुत धन्यवाद ।

SHRI ANUBHAV MOHANTY (KENDRAPARA) : Sir, this Bill seeks to amend the Airports Economic Regulatory Authority of India Act, 2008. The Act had established a regulator called the Airports Economic Regulatory Authority of India (AERA), the primary function of which is to determine for major airports the tariffs, development fees, passenger service fee, to determine and revise such tariffs on a five-yearly basis, while ensuring that the airports reach a certain standard and thrive through monitoring mechanisms and by setting performance standards.

Now, this Bill changes the definition of 'major airports' to include only airports which have an annual passenger turnover of 35 lakh or more. This number was 15 lakh before this amendment was proposed. This will bring a number of airports outside the ambit of AERA and the tariffs set by it and maybe in the future open up such airports to the private sector, in line with what the Government seeks to achieve.

The modern India seeks to move upward and forward by providing increased flight connectivity and ensuring more and more people have everyday access to air travel. We are seeking to open up the skies to the private sector, which has its own benefits - more competition hence competitive prices and tariffs, more airports, and modernised infrastructure.

Sir, in my State of Odisha, we have seen a massive increase in daily passenger count over the last few years, primarily due to growth of the State under the able leadership of hon. Chief Minister, Shri Naveen Patnaik. Bhubaneswar itself is a Smart City, and Odisha constantly hosts national and international events, especially in the sports sector. We are in line with the growth in increased air travel and airports will contribute to the new Odisha and new India.

While we understand the benefits this Bill brings in terms of competitive tariffs through privatisation, I have a few suggestions to add, which, I believe, the hon. Minister will take into consideration.

The first issue which I would like to highlight is with respect to clause 13(1)(d) of the Act. This clause empowers the AERA to monitor standards relating to quality, continuity and reliability of service. As a consequence of this amendment, the AERA loses this oversight on the performance indicators of potentially a majority of smaller airports which are more likely to get privatised. This is a serious concern as the intent of this legislation and this amendment is surely to improve the quality of smaller airports and to achieve this, a certain degree of monitoring is essential.

My second suggestion is with respect to the air passengers. Ultimately, they are the most important stakeholders when it comes to

air travel in our country. Since the AERA is reducing the number of airports over which it has the right to impose tariffs, this may lead to a situation where the passengers may pay a high tariff but do not receive proportional quality of services in certain airports. Therefore, I request the hon. Minister to consider providing an additional grievance redressal mechanism for aggrieved passengers beyond the scope of existing legal recourse since the new era of liberalisation of this sector is still in its nascent phase.

Thirdly, the hon. Chief Minister of Odisha, Shri Naveen Patnaik, has already made a request to the hon. Minister to introduce a flight between Bhubaneswar and Dubai as currently there is no flight connecting Odisha with the Middle Eastern countries.

I would also request the hon. Minister to look into the fact that the national airline, Air India, has recently discontinued its only international flight from Bhubaneswar on the Bhubaneswar-Bangkok sector. The hon. Minister must please consider this and give me a reply.

Also, in the domestic sector, certain private operators like Indigo have drastically reduced the number of flights. If I am not wrong, perhaps there were 26 or so flights few months back and now the number has fallen to 18 or 20. I might be wrong. So, please correct me. This directly affects the footfall at airports and adversely affects the revenue of the State. Introduction of new flights and resumption of these particular flights will go a long way in boosting tourism and infrastructure investment in Odisha.

Further, a mechanism to regulate airline ticket prices should also be considered by the Government as it will ease the burden on consumers

and make airline travel accessible to everyone, especially those belonging to the poorer section of the society.

Lastly, keeping in mind the tremendous potential for growth in this sector of my home State of Odisha, I request the Government to consider measures for increasing the number of both domestic and international airports in Odisha as this will be a great boon for my people and for the nation.

अंत में, अभी कुछ देर पहले रूडी सर बोल रहे थे कि he himself is a pilot and has flown so many flights. कुछ दिन पहले मुझे एक मौका मिला था । उस मौके को मैंने हाथ से गवां दिया । अगर मैं गलत नहीं हूं, तो कुछ दिन पहले वे भुवनेश्वर से दिल्ली आ रहे थे । He was operating the flight. I was also supposed to fly by that flight. When I got to know that he is going to fly it, I really tried my best कि कैसे भी यह फ्लाइट मिस न हो। मैं इतना अनफार्चुनेट था कि उस दिन बारिश की वजह से मेरे लिए पहुंचना मुश्किल हो गया था, but today, while he was speaking in the House and I was listening to him live – I think he spoke for perhaps 25 minutes – every single point was so valuable that I must appreciate. आपका आज का टेक-ऑफ और लैंडिंग और बीच में जो फ्लाई चल रहा था, that was fantastic. I just loved it. I would love to fly with you, Sir, while you are piloting the plane, very soon.

I request the hon. Minister to kindly consider whatever suggestions I have given. Thank you so much .

कुंवर दानिश अली (अमरोहा): धन्यवाद सभापति महोदय, आपने मुझे एयरपोर्ट इकोनॉमिक रेग्युलेटरी अथॉरिटी बिल पर बोलने के लिए समय दिया । जब हम इस सदन में इस बिल पर चर्चा कर रहे थे, उसी वक्त एयरपोर्ट अथॉरिटी

ऑफ इंडिया एम्पलाइज जॉइंट फोरम जो एयरपोर्ट अथॉरिटी के सभी कर्मचारी यूनियनों का एक अम्ब्रेला ऑर्गेनाइजेशन है, उन्होंने एक चिट्ठी माननीय सिविल एविएशन मिनिस्टर को लिखी है, वह चिट्ठी मेरे हाथ में है। मैं इसको सभा पटल पर रख दूंगा। एयरपोर्ट अथॉरिटी के जो 20 हजार कर्मचारी हैं, उन्होंने माननीय मंत्री जी के द्वारा सरकार को बताने की कोशिश की है कि कैसे प्रोफिट मेकिंग एयरपोर्ट्स को निजी उद्योगपतियों के हाथों में दिया जा रहा है। इसके हानिकारक परिणाम देश की आम जनता को भुगतने होंगे।

महोदय, एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया वह संस्था है जिसने 125 एयरपोर्ट्स इस देश में बनाए हैं। 85 एयरपोर्ट्स ऐसे हैं, जो नुकसान में चल रहे हैं। एयरपोर्ट्स अथॉरिटी ने देश के सभी भागों को जोड़ने के लिए जो दूर-दराज के इलाके हैं, उन सब जगहों पर एयरपोर्ट बनाए हैं। लेकिन, जो नुकसान में चल रहे हैं, उसका कारण यह है कि वहां ट्रैफिक फ्लो ज्यादा नहीं है। देश की आम जनता को ध्यान में रखते हुए घाटे में चल रहे एयरपोर्ट्स का रख-रखाव मुनाफे में चल रहे एयरपोर्ट्स के पैसे से करती है।

महोदय, मैं सिर्फ इतना ही कहूंगा कि पिछली सरकार एक-एक करके एयरपोर्ट बेच रही थी और अब सरकार ने थोक में बेचने का काम शुरू कर दिया है। अभी एक खबर आई है कि एक ही उद्योग घराने को देश ने छः एयरपोर्ट देने का फैसला किया है। हमें देखना होगा कि पिछले दिनों मुनाफे में चल रहे एयरपोर्ट्स को निजी हाथों में देने का क्या नतीजा देश के सामने आया। पिछली सरकार ने देश में सबसे ज्यादा मुनाफा कमाने वाली दिल्ली और मुंबई एयरपोर्ट्स को निजी हाथों में सौंपा था। इस प्रयोग का क्या नतीजा हुआ, इसका विस्तृत विवरण सीएजी की रिपोर्ट और पब्लिक अकाउंट्स कमेटी की रिपोर्ट में बाकायदा साफ-साफ लिखा हुआ है। पब्लिक अकाउंट्स कमेटी की रिपोर्ट में जिसकी अध्यक्षता डॉ.मुरली मनोहर जोशी जैसे नेता कर रहे थे, हमें याद है एक नारा होता था- 'भाजपा की तीन धरोहर अटल, आडवाणी, मुरली मनोहर'। अगर सरकार को मेरी बात पर यकीन न हो तो आदरणीय मुरली मनोहर जोशी

की बात पर यकीन जरूर करेगी कि उन्होंने पीएसी की 94वीं रिपोर्ट में लिखा है कि किस तरीके से दिल्ली की एयरपोर्ट में घोटाला हुआ है। सरकार किसी की हो, इधर बैठने वाले की हो या उधर बैठने वाले की हो, देश की आम जनता का जो पैसा है, उसको लूटने का ठेका नहीं देना चाहिए। माननीय सभापति जी मुझे थोड़ा और समय दीजिए।

माननीय सभापति : अब आप कन्क्लूड कीजिए।

कुंवर दानिश अली : मैं सिर्फ इतना कहना चाहता हूँ कि भारत सरकार ने जीएमआर को दिल्ली का एयरपोर्ट दिया था और उस एयरपोर्ट के साथ 25000 एकड़ जमीन दिल्ली एयरपोर्ट के इर्द-गिर्द की उसको दे दी। उसने उस जमीन को अपने मित्रों को होटल्स बनाने के लिए, जिनको हम एयरोसिटी कहते हैं, दे दिया। जब उस कंपनी को ठेका दिया गया था, शायद इसलिए दिया गया था, उन्होंने कहा था कि हम 12-14 हजार करोड़ रुपये अपने पास से इकट्ठा करके इस एयरपोर्ट का डेवलपमेंट करेंगे। लेकिन, उन्होंने अपना कितना पैसा लगाया या वही जमीन और एसेट्स जो सरकार ने उनको दिए, उसी का इस्तेमाल करके उन्होंने वह काम किया। इसके अलावा उन्होंने एयरपोर्ट डेवलपमेंट फीस भी लगाई। हमें याद है कि 600 रुपये डोमेस्टिक पैसेंजर्स, 1300 इंटरनेशनल पैसेंजर्स पर डेवलपमेंट फीस लगाई थी। सुप्रीम कोर्ट में वह केस गया, पीआईएल हुई तब जाकर के एयरपोर्ट पैसेंजर फीस खत्म की गई थी।

माननीय सिविल एविएशन मिनिस्टर साहब यहां बैठे हैं। जब वे अपना रिप्लाय देंगे तो मैं उनसे जानना चाहूंगा कि क्या सिविल एविएशन मिनिस्ट्री के अधिकारी उस वक्त इसमें इनवोल्व नहीं थे? सरकार कोष मुनाफे में जो तय हुआ था, उस मुनाफे की शेयरिंग सरकार में हुई थी या नहीं हुई थी? ऐसा है कि सांसद यहां अमरोहा या पटना डिसकस करने नहीं आते हैं, मैं देश की बात कर रहा हूँ।...

माननीय सभापति : दानिश अली जी, इधर ध्यान दीजिए और अपने विषय को समाप्त कीजिए...

(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Please conclude now.

कुंवर दानिश अली: मैं सिर्फ इतना ही कह रहा हूँ कि माननीय रूड़ी जी अभी बोल रहे थे, मैं जानता हूँ उनकी कुछ मजबूरियाँ थीं, वे इन बातों पर आना चाहते थे, लेकिन आपने उन्हें भी समय नहीं दिया...(व्यवधान)

माननीय सभापति: आप अपनी बात बोलिए...

(व्यवधान)

कुंवर दानिश अली: उन्हें समय नहीं दिया तो उनका काम मैं आगे बढ़ा रहा हूँ । मैं सिर्फ इतना पूछना चाहता हूँ कि जब सिविल एविएशन मिनिस्टर साहब जवाब देंगे कि जो डेवलपमेंट फीस के नाम पर करीब साढ़े तीन हजार करोड़ रुपये जनता से वसूल किए थे, वह रुपये कहां गए । सरकार को उसमें हिस्सा मिला कि नहीं मिला?... (व्यवधान)

माननीय सभापति: कनक्लूड कीजिए...

(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Otherwise, I will take the next name.

कुंवर दानिश अली : सभापति महोदय, बस दो मिनट में मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ...(व्यवधान)

मैं कनक्लूड कर रहा हूँ, कभी-कभी तो मौका दे दिया कीजिए । मैं सरकार से सिर्फ इतना पूछना चाहता हूँ कि जिन एयरपोर्ट्स का प्राइवेटाइजेशन नई सरकार करने जा रही है, जो मुनाफे में चल रहे हैं, क्या सरकार ने इनके बारे में कोई ऐसी पॉलिसी बनाई है कि जिस तरीके की लूट दिल्ली और मुम्बई के

एयरपोर्ट्स में हुई है वह आगे न हो? अभी मुझे जानकारी मिली कि दिल्ली के अन्दर अभी और दूसरे होटल्स बनाने की तैयारी हो रही है । उन होटल्स को अपने दोस्तों को दिया जा रहा है । वे व्यक्ति जिनके पास होटल्स भी हैं और जिनको एयरपोर्ट्स के स्पेसेज भी दिए हुए हैं वे शायद अभी जेल में है, मैं उनका नाम नहीं लेना चाहता, लेकिन जो सरकार की जमीनें हैं, जो एयरपोर्ट्स हैं, उनको लूट के लिए प्राइवेट एनटिटीज के हाथ में नहीं देना चाहिए । मुम्बई के अन्दर 62 एकड़ जमीन दी गई वहां पर भी यही हाल हुआ । सभापति महोदय, मैं सिर्फ इतना ही कहना चाहता हूं कि...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Last sentence, please.

कुंवर दानिश अली : प्राइवेट एनटिटीज के छः प्रोफिट मेंकिंग एयरपोर्ट्स हैं । अभी एक क्लॉज और आया था कि नीति आयोग और हमारी सरकार के फाइनेंस डिपार्टमेंट ने बाकायदा यह कहा था कि किसी निजी कम्पनी को दो से ज्यादा एयरपोर्ट्स नहीं दिए जा सकते हैं ।

کنور دانش علی (امروہ): عزت مآب چیرمین صاحب، آپ نے مجھے ائرپورٹ ایونومک ریوگولیٹری اتھارٹی پر بولنے کے لئے وقت دیا۔ جب ہم اس ایوان میں اس بل پر بحث کر رہے تھے، اسی وقت ائرپورٹ اتھارٹی آف انڈیا ایمپلائز جوائنٹ فورم جو ائر پورٹ اتھارٹی کے سبھی کرمچاری یونینوں کا ایک امبریلا آرگنائزیشن ہے، انہوں نے ایک خط محترم سول ایویشن منسٹر کو لکھا ہے، وہ خط میرے ہاتھ میں ہے، میں اس کو ابھی ٹیبل پر رکھ دوں گا۔ ائر پورٹ اتھارٹی کے جو 20 ہزار کرمچاری ہیں، انہوں نے عزت مآب وزیر صاحب کے ذریعہ سرکار کو بتانے کی کوشش کی ہے کہ کیسے پروفٹ میکنگ ائرپورٹس کو نجی صنعت کاروں کے ہاتھوں میں دیا جا رہا ہے، اس کے نقصان دہ نتائج ملک کی عوام کو بھگنے ہوں گے۔

جناب، ائر پورٹ اتھارٹی آف انڈیا وہ ادارہ ہے جس نے 125 ائر پورٹس اس ملک میں بنائے ہیں۔ 85 ائر پورٹس ایسے ہیں، جو نقصان میں چل رہے ہیں۔ ائر پورٹ اتھارٹی نے ملک کے سبھی حصوں کو جوڑنے کے لئے جو دور دراز کے علاقے ہیں، ان سب جگہوں پر ائر پورٹس بنائے ہیں۔ لیکن جو نقصان میں چل رہے ہیں، اس کی وجہ یہ ہے کہ وہاں ٹریفک فلو زیادہ نہیں ہے۔ ملک کی عام جنتا کو دھیان میں رکھتے ہوئے گھاٹے میں چل رہے ائر پورٹس کا رکھ رکھاؤ منافعہ میں چل رہے ائرپورٹس کے پیسے سے کرتی ہے۔

جناب، میں صرف اتنا ہی کہوں گا کہ پچھلی سرکار ایک-ایک کر کے ائرپورٹ بیچ رہی تھی، اور اب سرکار نے تھوک میں بیچنے کا کام شروع کر دیا ہے۔ ابھی ایک خبر آئی ہے کہ ایک ہی صنعتی گھرانے کو ملک نے چھ ائر پورٹ دینے کا فیصلہ کیا ہے۔ ہمیں دیکھنا ہوگا کہ پچھلے دنوں منافعہ میں چلے ائرپورٹ کو نجی ہاتھوں میں دینے کا کیا نتیجہ ملک کے سامنے آیا ہے۔ پچھلی سرکار نے ملک میں سب سے زیادہ منافعہ کمانے والا دہلی ور ممبئی ائرپورٹ کو نجی ہاتھوں میں سونپ دیا تھا۔ اس پریوگ کا یا نتیجہ ہوا، اس کی تفصیلی جانکاری سی۔اے۔جی۔ کی رپورٹ اور پبلک اکاؤنٹس کمیٹی کی رپورٹ میں باقائدہ صاف۔صاف لکھا ہوا ہے۔ پبلک اکاؤنٹس کمیٹی کی میں جس کی صدارت ڈاکٹر مُرلی منوبر جوشی جیسے نیتا کر رہے تھے۔ ہمیں یاد ہے ایک نارہ ہوتا

تھا۔ بھاجپا کی تین دھروبر اٹل، اڈوانی، مُرلی منوبر۔ اگر سرکار کو میری بات پر یقین نہ ہو تو عزت مآب مرلی منوبر جوشی جی کی بات پر یقین ضرور کرے گی کہ انہوں نے پی۔ اے۔ سی۔ کی 94 رپورٹ میں لکھا ہے کہ کس طریقے سے دلی کی انر پورٹ میں گھوٹالہ ہوا ہے۔ سرکار کسی کی بھی ادھر بیٹھنے والے کی ہو یا ادھر بیٹھنے والی کی ہو۔ ملک کی عام جنتا کا جو پیسہ ہے ، اس کو لوٹنے کا ٹھیکہ نہیں دینا چاہیے۔ محترم چیرمین صاحب مجھے تھوڑا وقت اور دیجئے۔

میں صرف اتنا کہنا چاہتا ہوں کہ مرکزی سرکار نے جی۔ ایم۔ آر۔ کو دلی کا انرپورٹ دیا تھا اور اس انرپورٹ کے ساتھ 25000 ایکڑ زمین دلی انرپورٹ کے ارد گرد کی اس کو دے دی۔ اس نے اس زمین کو اپنے دوستوں کو بوٹلز بنانے کے لئے، جن کو ہم ایروسٹی کہتے ہیں، دے دیا۔ جب اس کمپنی کو ٹھیکا دیا گیا تھا ، شاید اس لئے دیا گیا تھا، انہوں نے کہا تھا کہ ہم 12-14 ہزار کروڑ روپے اپنے پاس سے اکٹھا کر کے اس انرپورٹ کا ڈیولپمنٹ کریں گے۔ لیکن انہوں نے اپنا کتنا پیسہ لگایا، یا وہی زمین اور ایسٹس جو سرکار نے ان کو دئے ، اسی کا استعمال کر کے انہوں نے وہ کام کیا۔ اس کے علاوہ انہوں نے انرپورٹ ڈیولپمنٹ فیس بھی لگائی۔ ہمیں یاد ہے کہ 600 روپے ڈومیسٹک پیسنجرس، 1300 انٹر نیشنل پیسنجرس، پر ڈیولپمنٹ فیس لگائی گئی تھی۔ سپریم کورٹ میں وہ کیس گیا، پی۔ آئی۔ ایل۔ ہوئی، تب جا کر کے انر پورٹ پیسنجر فیس ختم کی گئی تھی۔

عزت مآب سول ایویشن منسٹر صاحب یہاں بیٹھے ہیں۔ جب وہ اپنا ریپلائی دیں گے تو میں ان سے جاننا چاہوں گا کیا سول ایویشن منسٹری کے افسران اس وقت اس میں شامل نہیں تھے؟ سرکار کوش منافع جو طے ہوا تھا، اس منافع کی شیرنگ سرکار میں ہوئی تھی یا نہیں ہوئی تھی؟ ایسا ہے کہ ممبر آف پارلیمنٹ یہاں امر وہ یا پٹنہ ڈسکس کرنے نہیں آتا ہے، میں ملک کی بات کر رہا ہوں۔ (مداخلت)۔

میں صرف اتنا ہی کہہ رہا ہوں کہ محترم روڈی جی ابھی بول رہے تھے، میں جانتا ہوں ان کی اپنی کچھ مجبوریاں تھی، وہ ان باتوں پر آنا چاہتے تھے، لیکن آپ نے انہیں بھی وقت نہیں دیا۔ (مداخلت)۔

انہیں وقت نہیں دیا گیا تو ان کا کام میں آگے بڑھا رہا ہوں۔ میں صرف اتنا پوچھنا چاہتا ہوں کہ جب سول ایویشن منسٹر صاحب جواب دیں گے کہ جو ڈیولپمنٹ فیس کے

نام پر قریب ساڑھے تین ہزار کروڑ روپے عوام سے وصول کئے گئے تھے، وہ روپیہ کہاں گیا۔ سرکار کو اس میں حصہ ملا کہ نہیں ملا۔ (مداخلت)۔

چیرمین صاحب، بس دو منٹ میں، میں اپنی بات ختم کر رہا ہوں۔ میں کنکلوڈ کر رہا ہوں، کبھی کبھی تو موقع دے دیا کیجئے۔ میں سرکار سے صرف اتنا پوچھنا چاہتا ہوں کہ جن ائر پورٹس کا پرائیویٹائزیشن نئی سرکار کرنے جا رہی ہے، جو منافع میں چل رہے ہیں، کیا سرکار نے ان کے بارے میں کوئی ایسی پالیسی بنائی ہے کہ جس طریقے کی لوٹ دہلی اور ممبئی کے ائرپورٹس میں ہوئی ہے وہ آگے نہ ہو؟ ابھی مجھے جانکاری ملی کہ دہلی کے اندر ابھی اور ہوٹلس بنانے کی تیاری ہو رہی ہے۔ ان ہوٹلس کو اپنے دوستوں کو دیا جا رہا ہے۔ وہ شخص جن کے پاس ہوٹل بھی ہیں اور جن کے پاس ائرپورٹ کے اسپیسز بھی دئے ہوئے ہیں وہ شاید ابھی جیل میں ہیں، ان کو لوٹ کے لئے پرائیویٹ اینٹیٹیز کے ہاتھ میں نہیں دینا چاہیے۔ ممبئی کے اندر 62 ایکڑ زمین دی گئی وہاں پر بھی یہی حال ہوا۔ چیرمین صاحب، میں صرف اتنا ہی کہنا چاہتا ہوں کہ (مداخلت)۔

پرائیویٹ اینٹیٹیز کے 6 پروفٹ میکنگ ائرپورٹ ہیں۔ ابھی ایک کلاز اور آیا تھا کہ نیتی آیوگ اور ہماری سرکار کے فائننس ڈیپارٹمنٹ نے باقائدہ یہ کہا تھا کہ کسی نجی کمپنی کو دو سے زیادہ ائرپورٹس نہیں دئے جا سکتے ہیں۔

SHRI P. R. NATARAJAN (COIMBATORE) : Thank you, Chairman, sir. The AERA Bill is nothing but another effort of wholesale selling of aviation sector to the corporate sector. Privatisation is the mantra of this Government.

According to Clause 2 of AERA Act, 2008, tariffs and other charges regulated by AERA at civilian airports were on annual traffic above 15 lakh passengers. The present Bill is going to increase the threshold of annual passenger traffic for major airports to over 35 lakhs. All other airports in India are going to be in the private hands of our country. Five other airports have been sold to Adani Group and the Government will have no control for the next 50 years. There is a clear violation of rules and regulations in this business. All PPP guidelines were bypassed in bidding.

Neither AAI nor the Civil Aviation Ministry conducted any detailed feasibility study before floating the tender. Even the basic parameters of any tender such as Minimum Bid Price, Total Project Cost etc. were absent. ...*(Interruptions)* Recommendations of the Ministry of Finance and NITI Aayog are more scarecrows in this deal. The Government needs to take a leaf out of global experience, where post Airports are in public hands. Then in India, why is the rush for privatisation of Airports? What is the AAI going to get out of that? I want to know whether this Government is chaukidar of the people or of the corporate sector. Thank you.

श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद) : सभापति जी, मैं इस बिल के सपोर्ट में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ ।

इस बिल के माध्यम से हवाई यात्राएं सस्ती और सुविधाजनक होंगी, यह मेरा मानना है । इस बिल के माध्यम से माननीय प्रधान मंत्री जी की सोच कि हवाई चप्पल पहनने वाला भी हवाई यात्रा कर सकेगा, साथ ही साथ, 'मिनिमम

गवर्नमेंट-मैक्सिमम गवर्नेस' भी इस बिल के माध्यम से सार्थक हो सकेगा । जिस तरह से हवाई यात्राओं को सुविधाजनक और सस्ती बनाने के लिए माननीय मंत्री जी यह बिल लेकर आए हैं, इसकी सीमा में अब 16 हवाई अड्डे आ सकेंगे । जहां पहले 15 लाख यात्री तक के हवाई अड्डों को प्रमुख हवाई अड्डा माना जाता था, अब उसकी सीमा को बढ़ाकर 35 लाख कर दिया गया है, यह एक सराहनीय कदम है । वैसे तो इस बिल में बहुत-सी और भी अच्छी बातें हैं । अभी एक आशंका को आपने निर्मूल किया है, यह जानकारी पाकर मुझे खुशी हुई है । आपने यह कहा है कि इसमें ऐसा कुछ भी नहीं है, जिससे यह हो कि हवाई अड्डों को प्राइवेटाइज किया जा रहा है या निजी हाथों में सौंप दिया जाएगा । इस आशंका को आपने खारिज किया है, इसके लिए मैं आपकी प्रशंसा करता हूं ।

सभापति जी, मैं कहना चाहूंगा कि जिस प्रकार देश में हवाई यात्रियों की संख्या बढ़ रही है और जितनी संख्या में डोमेस्टिक यात्री हमारे देश में हैं, दुनिया में हमारा देश तीसरे स्थान पर है । इस कारण सरकार की यह सोच कि हवाई यात्राएं सस्ती कैसे हों और यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधा कैसे मिले, इस पर हमारी सरकार ने काम किया है । इसके लिए भी मैं इस बिल का सपोर्ट करता हूं ।

महोदय, मैं यह कहना चाहूंगा कि वैसे तो इस अमेंडमेंट बिल में बहुत सारी अच्छाइयां हैं, फिर भी मैं कुछ सुझाव भी देना चाहूंगा । एयरपोर्ट्स अथॉरिटी ऑफ इंडिया जिन हवाई अड्डों को संचालित करती है या कुछ प्राइवेट एजेंसीज मुंबई और दिल्ली जैसे बड़े हवाई अड्डों को संचालित करती हैं, मैं एक यात्री के रूप में जो महसूस करता हूं, उसे यहां रखना चाहता हूं कि किसी भी एयरपोर्ट पर एक कप चाय 150 रुपये की है और एक पैटीज 100 रुपये से कम में नहीं मिलती है । ऐसे कई उदाहरण हैं । मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि यह आम यात्री के बारे में जहां प्रधान मंत्री जी की सोच है कि हवाई चप्पल पहनने वाला भी हवाई यात्रा करे, वहां इन चीजों पर भी माननीय मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए ।

दूसरी बात, मैं जिस राज्य से चुनकर आता हूँ – बिहार । हमारे प्रदेश की राजधानी पटना है, वहाँ एक एयरपोर्ट है । देश के जो कुछ अड्डे खतरनाक श्रेणी में घोषित किए गए हैं, उनमें पटना का एयरपोर्ट भी एक है । वह खतरनाक है, उसका रन-वे छोटा है, उसके एक्सपैंशन की कोई संभावना नहीं है । वहाँ बिहटा एयरपोर्ट भी है । यह जानकारी मिली है कि बिहटा एयरपोर्ट, जो भारतीय एयरफोर्स का एयरपोर्ट है, उससे कुछ सहमति बनी है कि वहाँ से कुछ डोमेस्टिक एयरलाइंस भी शुरू करेंगे और अभी पटना एयरपोर्ट भी उसी तरह से कार्य करेगा । अभी पटना के उस पार, गंगा जी के उस पार, पटना के पूर्व में एक बड़ा और अच्छा एयरपोर्ट बनाने की बात माननीय सदस्य रूडी जी कह रहे थे ।

मैं उसका विरोध नहीं कर रहा हूँ, लेकिन फिलहाल पटना में जिस तरह से कंजेशन है और उसकी यह स्थिति है कि कभी-कभी वहाँ ऐसी भीड़ होती है कि ऐसा लगता है कि वह एयरपोर्ट नहीं बल्कि बस स्टैंड है । एयरपोर्ट ऑथोरिटी को पैसेंजर्स को बैठाने के लिए, उनको बारिश और धूप से बचाने के लिए एयरपोर्ट के बाहर पंडाल लगाना पड़ता है ।

21.35 hrs

(Hon. Speaker in the Chair)

अध्यक्ष महोदय, आप आसीन हो गये हैं तो मुझे आशा है कि मैं अपनी बात पूरी कर सकूंगा । आपसे आसन का संरक्षण चाहूंगा और मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा । मैं देख रहा हूँ कि माननीय सांसद काफी देर से बैठे हुए हैं ।

महोदय, उस हवाई अड्डे की स्थिति कहीं से ऐसी नहीं लगती है कि यह किसी राज्य की राजधानी का हवाई अड्डा है । इसका विकल्प ढूँढना ही पड़ेगा और सरकार ने इसके लिए प्रयास भी किया है । मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहूंगा कि बिहटा एयरपोर्ट से घरेलू उड़ान चलाने की जो सहमति बनी है, वह कब तक शुरू हो पाएगी । मैं चाहूंगा कि इसमें आपकी तरफ से प्रयास हो ताकि यहाँ से जल्दी से जल्दी प्रचालन शुरू हो । मैं एक बात और कहना चाहूंगा कि हमारे संसदीय क्षेत्र के बगल में ही नहीं, बल्कि उस जिले में भी हमारी आधी

काँस्टिट्यूटिंग है, गया एक इंटरनेशनल एयरपोर्ट है । गया तीन-तीन धर्मों का केन्द्र है । दुनिया के विभिन्न देशों से वहां बुद्धिस्ट आते हैं । लोग वहां पर्यटन के लिए आते हैं और तीर्थ यात्रा के लिए भी आते हैं । गया देश का एक मात्र ऐसा स्थान है, जहां दुनिया भर से हिन्दू पिंडदान के लिए आते हैं । आप वहां गए होंगे या आपको जाना होगा ।...(व्यवधान) मेरी कोई भावना गलत नहीं है ।...(व्यवधान) पूर्वजों के पिंडदान के लिए दुनिया भर से वहां हिन्दू आते हैं । इसके साथ-साथ जैनियों का तीर्थ स्थल पावापुरी और राजगीर, वह भी गया एयरपोर्ट से बिल्कुल नजदीक है । झारखंड बिहार के दस जिलों को केटर करने वाला यह स्थान है, जहां से झारखंड से पलामू, चतरा, गिरिडीह, कोडरमा, हजारीबाग और बिहार के औरंगाबाद, गया, जहानाबाद, अरवल और नवादा, दस-दस जिलों और ऐसे एयरपोर्ट की यह स्थिति है कि दिल्ली से एयर इंडिया का मात्र एक जहाज, 433 चलता था, उसको भी पिछले दो महीने से बंद कर दिया गया है । मैंने माननीय मंत्री जी से मिल कर लिखित रूप में यह आग्रह किया है कि एक जहाज चलाएं । उसके बारे में यह कहा गया कि हज के कारण इस जहाज को बंद किया जा रहा है ।

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी, आप इनकी हवाई जहाज की मांग के बारे में बंद कमरे में बुला कर बात कर लीजिए । माननीय सदस्य, अभी आप विधेयक के बारे में बोलिए ।

श्री सुशील कुमार सिंह :अध्यक्ष महोदय, ठीक है । मैं एक बात और कहना चाहूंगा कि यह एयरपोर्ट 20 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष के घाटे में है । इसमें घाटा इसलिए नहीं है कि वहां यात्रियों की कमी है, घाटा इसलिए है कि जहाज की कमी है । यात्री हैं लेकिन जहाज नहीं हैं । वहां से कोई प्राइवेट एयरलाइन्स ऑपरेट नहीं होती है । एयर इंडिया का एक मात्र जहाज चलता था, उसको भी बंद कर दिया गया, जिसके कारण यात्रियों को परेशानी है और एयर इंडिया एवं एयरपोर्ट को भी उससे घाटा है ।...(व्यवधान)

यहां से कारगो सेवा शुरू की जाए । Agricultural and Processed Food Products Export Development Authority का यहां हब बने ताकि वहां के किसान द्वारा उत्पादित फल, सब्जी एवं अन्न वहां से ट्रांसपोर्ट हो सकें और हमारे किसानों को इसका लाभ मिले ।

जब हज का सीजन आता है, तब वहां से विशेष विमान चलाए जाते हैं । मैं इसका स्वागत करता हूं और सपोर्ट भी करता हूं, लेकिन 15 दिनों के लिए पितृपक्ष आता है, जो 13 सितम्बर को शुरू होगा और 28 सितम्बर को खत्म होगा । पिंडदान करने वाले यात्रियों को कोई सुविधा कभी नहीं दी गई है । यह एक डिसक्रिमिनेशन है । हज पर जाने वाले लोगों को सुविधा दी जाती है, मैं उसका स्वागत करता हूं । उसी तरह से यह सुविधा पिंडदान करने वाले यात्रियों को भी दी जाए । उनके लिए विशेष जहाज देश के हर हिस्से से गया के लिए चलना चाहिए । यह मेरी मांग है ।

महोदय, यह कहा जा रहा था कि देश के छः हवाई अड्डों को और कुछ अन्य संस्थानों को बेचा जा रहा है तथा निजी हाथों में बेचा जा रहा है । अगर हम इस तरह से 'हेयरसे' पर विश्वास करें और भरोसा करें ।...(व्यवधान) तो हमें इस बात पर भी विश्वास करना पड़ेगा कि टिकट भी कोई पार्टी बेचती है और कई लोग टिकट खरीदकर इस सदन में आए हैं ।

प्रो. एस. पी. सिंह बघेल (आगरा) : स्पीकर सर, आप मेरे समय का मीटर अब शुरू कीजिएगा । मैं इस बिल के पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं । मैं एयर कनेक्टिविटी के मामले में दुनिया के सबसे बदनसीब शहर आगरा से आता हूं और उसके बारे में बात कहना चाहता हूं । 'आपके पहलू में गुल ही गुल हों, इधर तो गुल की खूशबू ही काफी है ।' थोड़ी खुशबू यहां भी आने दें साहब । 70 सालों

में जहाजों ने भी खूब साजिश की और आगरा छोड़कर हर जगह लैंडिंग की । विश्व का कोई भी व्यक्ति यदि पर्यटन की दृष्टि से भारत आता है, तो उसकी प्रथम प्राइयोरिटी ताज महल देखने की होती है । जब वह आ ही जाता है, तो जयपुर, जोधपुर, उदयपुर, कोटा, खजुराहो भी चला जाता है । पर्यटन की दृष्टि से एक भी विश्व का ऐसा पर्यटक नहीं है जो हिंदुस्तान आया हो और आगरा न आया हो । वर्ष 1972 में मैंने खजुराहो में हवाई जहाज को पहली बार जमीन पर देखा था । उन दिनों कोई आतंकवाद नहीं था, इसलिए मैं कॉकपिट में भी चला गया । मेरी उम्र 11-12 साल की थी । मैंने पायलट से पूछा कि अंकल कहां से आ रहे हो? मैंने पूछा कि क्या आगरा से फ्लाइट आती है? उन्होंने कहा कि नहीं दिल्ली से फ्लाइट आती है । उसके बाद बनारस होते हुए वह फ्लाइट काठमांडु जाती है । वर्ष 1972 में दिल्ली, आगरा, खजुराहो, काठमांडु फ्लाइट चलती थी । आज 47 वर्षों के बाद गंगा और यमुना में बहुत पानी बह गया, लेकिन अभी तक वह एक फ्लाइट हफ्ते में सिर्फ दो बार ही आती है । ऐसा एक भी शहर विश्व का नहीं होगा, जहां 47 साल पहले एक ही फ्लाइट हो और आज भी एक ही फ्लाइट हो । मैं आपसे यही कहना चाहता हूं कि इस वजह से हमारा पूरा आगरा शहर आक्रोशित भी है, प्रतीक्षारत भी है, अपेक्षित भी है । हमारे दस हजार से ज्यादा बच्चे बैंगलुरु में पढ़ते हैं । दस हजार से ज्यादा बच्चे कोटा में पढ़ते हैं । मैं चाहता हूं कि कोटा में भी एयरपोर्ट बने और आगरा से उसकी फ्लाइट हो जाए । बच्चे कोचिंग के लिए देश के हर क्षेत्र में जाते हैं । विश्व की किसी भी देश की राजधानी और हिंदुस्तान के किसी भी सूबे की राजधानी से प्रतिदिन हवाई जहाज का एक स्कोप आगरा के लिए है । हमारी बदनसीबी देखिए कि हमने ताज एक्सप्रेस चलाई, पर्यटक आया और वापस चला गया । हमने शताब्दी ट्रेन रोकੀ, पर्यटक आया लेकिन नाइट स्टे नहीं हुआ । हमने राजधानी ट्रेन रोकी, पर्यटक आया, लेकिन नाइट स्टे आगरा नहीं हुआ, वापस दिल्ली चला गया । हमने गतिमान एक्सप्रेस भी चलाई है, पर्यटक आया, लेकिन नाइट स्टे नहीं हुआ । एक्सप्रेस हाइवे बना, सुविधा है, लेकिन पर्यटक वापस चला गया ।

माननीय अध्यक्ष : आपका विषय यह है कि आगरा में एयरपोर्ट शुरू किया जाए । यह विधेयक इसके लिए नहीं है । माननीय सदस्य, एयर पोर्ट बनाने और नए हवाई जहाज चलाने की मांग करने लगे, तो सदन पूरी रात भर चलेगा । अब आप तय कर लीजिए ।

श्री राजीव प्रताप रूडी : महोदय, हम तब तक नहीं मानेंगे, जब तक कोटा में हवाई जहाज नहीं उड़ेगा ।

कुंवर दानिश अली : महोदय, कोटा और आगरा, दोनों जगह होना चाहिए ।

प्रो. एस. पी. सिंह बघेल : आगरा और रांची में भी कनेक्टिविटी होनी चाहिए । बैंगलुरु, हैदराबाद, मुम्बई, जोधपुर, उदयपुर, बोधगया तक होनी चाहिए । बुद्धिस्ट सर्किट है । बोधगया से आगरा के लिए जितने भी टूरिस्ट्स आते हैं, वे बोधगया भी जाते हैं । भारतीय विमान प्राधिकरण द्वारा यहां 14.62 एकड़ भूमि में कुल 4870 वर्ग मीटर क्षेत्रफल की टर्मिनल की बिल्डिंग बनाई गई है, जिसमें ढाई सौ यात्रियों के आगमन एवं ढाई सौ यात्रियों के प्रस्थान की सुविधा है । एप्रॉन साइज 175 मीटर गुणा 76 मीटर का है, जिस पर एक ही समय में छोटे एवं बड़े चार जहाज खड़े हो सकते हैं ।

वर्तमान में सिविल एयर टर्मिनल खेरिया, आगरा पर समस्त सुविधाएं हवाई यात्रियों हेतु उपलब्ध हैं । उपरोक्त टर्मिनल में कस्टम एवं इमिग्रेशन हेतु भी सुविधा होने के कारण इंटरनेशनल फ्लाइट भी सीधे आगरा उतरती है, परंतु इस टर्मिनल के लिए यात्रियों हेतु पहुंच मार्ग अन्य हवाई अड्डों की तरह सुलभ नहीं हैं, क्योंकि आगरा सिविल हवाई अड्डा के एयरफोर्स क्षेत्र के मध्य में होने के कारण आम जनता की पहुंच के बाहर है । अतः वर्तमान में सिविल हवाई अड्डे तक एक सुलभ पहुंच मार्ग बनाए जाने की अति आवश्यकता है, जिससे आम आदमी की पहुंच हवाई अड्डे तक हो सकेगी एवं हवाई यात्रियों को टर्मिनल भवन तक पहुंचने में होने वाली दिक्कतों से छुटकारा मिल सकेगा एवं हमारा एवं आम आदमी का सपना पूरा हो सकेगा ।

इसके लिए अर्जुन नगर एयरफोर्स गेट से लेकर टर्मिनल तक एक डेडिकेटेड रोड बनाने की आवश्यकता है। प्रदेश सरकार द्वारा एयरफोर्स की सीमा से बाहर नए टर्मिनल भवन हेतु एवं एप्रोन टैक्सी हेतु कुल 55 एकड़ ज़मीन मुहैया कराई जा रही है, जिसमें से लगभग 50 एकड़ ज़मीन को राज्य सरकार अपने नाम रजिस्ट्री करवा चुकी है। कुल 5 स्थानों पर रजिस्ट्री न हो सकने के कारण उक्त नई भूमि पर बाउंड्री वॉल का कुल लगभग 80 प्रतिशत कार्य पूर्ण हुआ है, जिसके लिए राज्य सरकार ने 60 करोड़ रुपये दिए हैं।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा इस स्थान पर लगभग 350 करोड़ की लागत से नए टर्मिनल भवन, एप्रोन एवं टैक्सी ट्रेक हेतु टेंडर किया हुआ है, परंतु पर्यावरण विभाग एवं टीटीजेड से पर्यावरण स्वीकृति न मिलने के कारण यह कार्य बाधित है। इसकी सुनवाई माननीय सर्वोच्च न्यायालय में सूचीबद्ध है। केन्द्र सरकार को इसकी ढंग से पैरवी करनी चाहिए। बेंगलुरू, हैदराबाद, कोलकाता, मुंबई और अमृतसर से एक फ्लाइट रोज़ आगरा के लिए चलाई जाए।

सर, आगरा को बचा लीजिए। हम वाइट उद्योग में आ गए हैं। ताज महल अब हमारे लिए लाइबिलेटी-एसेट नहीं रहा है। इसलिए, आपसे मेरा यह निवेदन है कि उक्त शहरों से आगरा की एयर कनेक्टिविटी कराने की कृपा करें। धन्यवाद।

श्री सी.पी. जोशी (चित्तौड़गढ़) : अध्यक्ष महोदय, धन्यवाद।

महोदय, मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ। 50 वर्षों में जितनी यात्री सुविधाएं नहीं बढ़ीं, उतनी इन पांच वर्षों में बढ़ी हैं। मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ। उदयपुर एयरपोर्ट मेरे संसदीय क्षेत्र में आता है। इस एयरपोर्ट में पिछले पांच वर्षों में कई नई फ्लाइट्स शुरू की गई हैं। मैं इसके लिए सरकार को धन्यवाद देता हूँ। मैं जयपुर से उदयपुर और दिल्ली से उदयपुर फ्लाइट की बात करूंगा। जब माननीय जयंत सिन्हा जी मंत्री थे, तब वे वहां आए थे। उन्होंने

घोषणा की थी कि इस एयरपोर्ट को इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनाया जाएगा । उसमें 6 एयरो-ब्रिज और टर्मिनल बनाने के लिए लगभग 650 करोड़ रुपये के फाइनेंशियल अप्रूवल के लिए कोई प्रोजेक्ट गया है । उदयपुर एक वर्ल्ड-वेडिंग डेस्टिनेशन है । पूरी दुनिया से वहां टूरिस्ट्स आते हैं । वहां इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनाया जाए और कई अन्य शहरों को उससे जोड़ने के लिए नई फ्लाइट्स शुरू की जाएं । मैं आपसे यह मांग करते हुए इस बिल का समर्थन करता हूं और आपका आभार प्रकट करता हूं ।

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, मैं आपसे आग्रह करूंगा कि मांगों पर आप जवाब न दें । जिन-जिन माननीय सदस्यों ने अपनी मांगें रखी हैं, उनको आप अपने चेंबर में बुलाकर लिखित में जवाब दे दीजिएगा । अभी सिर्फ विधेयक से संबंधित प्रश्नों पर ही जवाब देना उचित रहेगा ।

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF HOUSING AND URBAN AFFAIRS, MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY (SHRI HARDEEP SINGH PURI): Sir, I am deeply grateful to you and I will try, to the extent possible, to follow your instruction. But there are some very interesting things which have been said and if they do not go on record, the letter that I write to the hon. Members later may not reflect these. I seek your indulgence, Sir, and I will try to be as quick as possible but some of the points need response.

The first hon. Member who spoke, Shri K. Jayakumar, said that there was no mathematical basis to explain why the figure of 1.5 million, which was in the 2008 legislation, was being replaced by 3.5

million. Another hon. Member turned around and said why not 2.5 million. The answer is quite simple. As I tried to explain, 1.5 million represented 1.3 per cent of the passenger throughput at that point of time, which was 117 million; and the figure of 3.5 million similarly represents 1.7 million passengers per annum throughput of 345 million which is the passenger throughput now. So, there is an explanation.

He also said that adequate attention should be paid to the smaller airports. I entirely agree, and for that reason my distinguished predecessors in this job and all the others concerned ensured that Rs.10,000 crore is being spent on development of minor airports in the Tier-2 and Tier-3 cities in the next four years.

In fact, today, the Ministry of Civil Aviation is deciding and approving the tariffs of all minor airports. I want to assure the hon. Member that performance standards will not be compromised. These standards will continue to be monitored by AERA. Maintenance of standards will also be part of the bid document for future things which were included in the process.

I would now like to come to what Supriya Ji said. First of all, I thank her for recalling that governance is continuity. She is not here but I still have to answer the point that has been made. She made an important point. Also, I am very grateful to Rudy Ji for reminding us of all the important decisions that were taken in Vajpayee Ji's Government. I must confess, I was a junior Joint Secretary at that point of time in the Government. The issue is not only that the programme of privatisation is ultimately traceable to that period but also many of the other things we did for urban transport, metro, for instance, it was started in 2002.

Today, we have 600 kms. of metro line operational. Another, 600 kms. of metro line is under construction.

I now come to the question whether there is a conflict of interest. This is a point which was made between the Airports Authority of India as an operator and regulator. This point is not correct. It is not correct because the Central Government is the regulator in this. Minor airports will all continue even after the amendment.

I now come to what Rudy Ji said. An hon. Member, I think, it was Shri Danish Ali, who said कि आपने रूडी जी को बोलने का मौका नहीं दिया । I do not know why he made that statement. तीस मिनट तो रूडी जी बोले और उनसे हम सबको ज्ञान मिला । उन्होंने यह भी सजेस्ट किया है कि अगर आप इनको थोड़ा समय और देते तो कई इंटरेस्टिंग चीजें कह पाते । इन्होंने जो चीजें कहीं हैं, I want to respond to them. इन्होंने 6 एयरपोर्ट्स की मोनोपॉली की बात की है । मैं अभी थोड़ा पीछे जाना चाहता हूं कि जब 2006 में दो एयरपोर्ट्स का प्राइवेटाइजेशन हुआ था । Those two airports were Delhi and Mumbai, which accounts for 34 per cent of the total air traffic of 435 million passengers. जहां तक ये 6 एयरपोर्ट्स हैं, इनका अगर आप प्राइवेटाइजेशन कर देते हैं तो 6 एयरपोर्ट्स मिलाकर सिर्फ 6 परसेंट बनता है । Out of that, apart from Mangalore, the other five airports will be controlled and regulated by AERA. So, there is a lot of misinformation which is being generated. I think, some of it is due to genuine lack of understanding of what this Bill says. सर, यह बहुत बढ़िया मौका होता है, जब इस बिल पर चर्चा होती है । जो माननीय सदस्य हैं, इनको और चीजों पर भी बात करनी होती है, जैसे बागडोगरा से फ्लाइट हो या आगरा से हो । मैं बहुत खुश हूं और उन स्पेसिफिक्स पर मैं बाद में जवाब दूंगा । मैं आपके माध्यम से रूडी जी को यह बताना चाहूंगा कि सेफगार्ड्स आर.एफ.पी., रिक्वेस्ट फॉर प्रपोजल में ऑलरेडी बिल्ट इन है कि मोनोपली स्थिति न आए । Sir, through

you, I want to give him a total assurance. ये जो 6 एयरपोर्ट्स पर चर्चा हो रही है और कुछ लोग थोड़े एक्साइट हो रहे हैं। मैं उनको यह बताना चाहूंगा कि इनमें से five airports are already major airports, for which the tariffs have already been determined by AERA. So, to say that something unforeseen happening, is not correct. ...(*Interruptions*)

SHRI RAJIV PRATAP RUDY : Sir, we could just withdraw this sentence, '...genuine lack of understanding'. ...(*Interruptions*)

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Let me rephrase it. There may be some miscommunication on account of perhaps the narrative because the narrative outside is that the Government is embarked on a major plan of privatisation. It is intended to benefit one party. I want to utilise this opportunity to say that two of those airports which were privatised in the year 2006, account for 34 per cent of the total air traffic. A lot has been said about what is happening to those two airports. In 2005-06, prior to the privatisation of the Delhi and Mumbai airports, the share that Airports Authority of India derived from the revenue of those airports was Rs. 669.94 crore.

As a result of the decision which was taken in 2006 or 2007 or in 2008, today the revenue is Rs. 1591.25 crore and it is more than two and half times. रूडी जी ने भी यह कहा है कि एक अच्छे निर्णय से कई और फायदे हुए हैं। मैं आपको मुंबई एयरपोर्ट के बारे में बताता हूँ। In 2005-06, Rs. 665.47 crore was the revenue of the Airports Authority. That has gone up to Rs. 1438 core. In other words, इस पर भी डबल से ज्यादा फायदा हुआ है। एक चीज बिल्कुल सही है and that is the scale at which the expansion has taken place. वर्ष 2008 में 117 मिलियन पैसेंजर्स पर एनम थे। इस समय

440 मिलियन पैसेंजर्स पर एनम हैं । हम 17 प्रतिशत पर एनम के रेट पर ग्रोथ कर रहे हैं । Going by this rate of growth, we could be looking at a figure of something like रूडी जी ने बताया है कि 620 जहाज, this is what we would be looking at with the kind of orders which are being placed by some of the private carriers. We could be looking at 2000 aircrafts in a very short period of time and the passenger throughput of a billion passengers within a few years. I am not a soothsayer; I do not know but if I look at this fact that there is seven per cent penetration and 17 per cent rate of growth, it is a phenomenal opportunity. We are today the third largest but we could end up growing even further than that.

Now I come to certain questions which have been asked. There is a specific question about Patna airport. I can say that the present airport expansion for a passenger traffic of eight million passengers per annum at a cost of Rs. 1200 crore is in progress. The Bihta airport has been approved for joint use with the Indian Air Force for 10 million passenger capacity. इस पर 850 करोड़ रुपये खर्च किए जा रहे हैं । बिहार की राज्य सरकार जिनको ग्रीन फील्ड एयरपोर्ट के लिए जमीन देनी है, वह जमीन जैसे ही मिलेगी, हम उस प्रोजेक्ट को आगे बढ़ा पाएंगे । श्री बल्ली दुर्गा प्रसाद राव जी ने कहा है कि इससे ऐरा की पावर डिमिनिश होने वाली है । यह पालिशी ईशू है । I would like to assure him that the powers of AERA will remain the same except that the AERA will concentrate on those airports which have this 3.5 million capacity. हर एक एयरपोर्ट जिसको ऐरा रेग्युलेट करता है वहां टैरिफ जिसमें पांच साल का जो पीरियड होता है, उसमें एक बार करते हैं । Our experience is that we are better served if AIRA concentrates and focuses on larger issues rather than be confronted with too many other situations because then there is a dispersal of focus. But the Ministry of Civil Aviation will continue to perform that role.

I want to inform the hon. Member that Tirupati is a declared international airport and it has all the facilities. On the question of why international airlines are not operating, I should have made that point as a submission to the hon. Member right in the beginning. The problem is that the decision on who wants to operate are commercial decisions taken by the individual carriers. I want to place on record that even so far as Air India is concerned, an hon. Member was getting very upset that this happened, that happened, and Air India should be instructed. It is precisely this mindset where governments have sought to instruct Air India that Air India has now got a debt which is almost completely unsustainable. We are incurring a loss of Rs. 20 crore a day and the Government is committed to privatize Air India in the interest of overall rationalisation. An alternate mechanism has been formed and we propose to push this through very early.

महोदय, फेयर्स की बात हो रही है । मैं आपके माध्यम से सभी माननीय सदस्यों को यह विश्वास दिलाना चाहूंगा कि overall the fares are coming down; they are not increasing. Shri Rudy said this and I am grateful to him for this and for many other things that he has stated.

22.00 hrs

But let us be clear as to how this is done. Let us not go into specific cases. If there is no facility somewhere, we de-regulate the airlines. Now all the airlines have to provide on their websites information about the range of fare. मान लीजिए दिल्ली-मुम्बई का रूट है और फेयर 5000 से शुरू होगा तो शायद वह 20-30 हजार तक जाएगा । अगर कोई एपेक्स सिस्टम में बुकिंग शुरू करता है 60 दिन के नोटिस के द्वारा वह 5000 पर जाता है पर मैंने वेटेड एवरेज फेयर्स का देखा है और मैं आपके माध्यम से रूडी जी को भी बताना चाहूंगा कि वर्ष 2001 में, 2011 में, 2019 में the weighted average fare

for Delhi-Mumbai and several other trunk routes was exactly the same. It was Rs.5100.

I have a little experience of another Ministry where I had been Minister for two years. जब मैं वहाँ पर स्वच्छता सर्वेक्षण की बात करता हूँ, जब मैं कहता हूँ कि हमने 65 लाख टॉयलेट्स बनवा दिए, इतने शहर ओडीएफ हो गए तो कभी-कभी ऐसी बात जो मेरे मित्र और माननीय सदस्य कह रहे हैं, जब मैं कह रहा हूँ कि फेयर्स सब जगह कम हो रहे हैं या स्टेबल हुए हैं तो वे कहते हैं कि except Gaya. It is possible but this is like the argument regarding Swachhta Abhiyan. ओडीएफ हो गया है, वे कह रहे हैं कि मेरे घर के बाहर तो गंदगी पड़ी है । So my submission is that we can deal with an eco-system. One of the efforts we are making is to encourage airlines.

Now why do airlines not make profits? This is not an Indian phenomenon, but this is a worldwide phenomenon. If you look at the American civil aviation market, Pan American, TWA and many other airlines have gone into losses and closed down. SwissAir used to be the flagship carrier of Switzerland, it has been taken over by Lufthansa. Why? There are several institutional constraints like the cost of ATF and others. रूडी जी ने याद करवाया कि वाजपेयी जी की सरकार में कम किया था । मैं आपको बताना चाहूँगा, मेरी पूरी कोशिश रहेगी कि मैं निर्मला जी से यह कहूँ कि एटीएफ को पेट्रोल और डीजल से डीलिंग कर दिया जाए so that the airlines get relief. At the end of the day, Sir, airlines will be able to operate और हाँ, यहां जो ग्रोथ हो रही है but they will be able to operate only if they are able to make some money. Otherwise, the number of companies which are losing money is very much on the high.

AERA already determines the cargo tariff charges. यह राहुल शेवाले जी ने पूछा है, मैं इनको बताना चाहूँगा । नवनीत राणा जी को मैं यह बताना

चाहूँगा that in the Request For Proposal, we have absolutely clarified that no employee will be declared surplus or redundant as a result of any privatisation programme. In fact, the entity which is winning the bid has to take those employees over. Our experience has been that when you have trained employees, it is in the interest of the person who is going to run the entity. So, he would want to take those employees. But insofar as airlines staff are concerned, this Bill does not deal with that. This is a Bill to deal with the Airports Authority which is the running of the airport and the commercial operations of the airports.

As regards, sector Amravati to Mumbai, अध्यक्ष महोदय, मुझे यह बताते हुए बहुत खुशी है कि इस फ्लाइट को अलाइंस एयर रीजनल कनेक्टिविटी स्कीम (आरसीएस) के द्वारा ऑपरेट करेगा ।...(व्यवधान) वे मिल लेंगे । आप चाह रहे हैं कि मैं जल्दी समाप्त करूँ । मैं तो बहुत खुश हूँ, पर बाद में जाकर मैं यह नहीं सुनना चाहता कि हमने इतने कठिन सवाल पूछे, मंत्री जी से जवाब नहीं मिला तो मैं आज रिकार्ड पर कहना चाहूँगा ।...(व्यवधान) सिर्फ मैं दानिश अली जी को थोड़ा जवाब दे दूँ । वे थोड़ा मुझसे नाराज लग रहे थे । वे मुझे कोई कागज देना चाह रहे थे और मैं यहाँ इस प्रोफेशन में आने से पहले एक दूसरे प्रोफेशन में था, जिसको for want of a better term डिप्लोमेसी कहते हैं । वहाँ पर मुझे यह चीज सिखाई गई थी कि कोई आकर आपको कोई कागज पकड़ा दे तो ध्यान से पहले देख लेना, वह कागज क्या है? अगर ये मुझे कागज दे रहे थे, जो कि एम्प्लॉइज़ ने मुझे चिट्ठी लिखी है तो मैं हाथ जोड़ कर यही कहना चाहूँगा कि उन एम्प्लॉइज़ की चिट्ठी मुझे डायरेक्ट आनी चाहिए । वह किसी और के द्वारा नहीं आनी चाहिए । मैं तो अभी यह भी कहूँगा कि वह चिट्ठी मुझे मिली नहीं है ।... (व्यवधान)

कुंवर दानिश अली : यह 25 जून की चिट्ठी क्या आपको नहीं मिली है?

श्री हरदीप सिंह पुरी : मुझे नहीं मिली है । आप ऐसा करिए ।...(व्यवधान) आप माननीय सदस्य हैं, आप पोस्ट ऑफिस के रिप्रजेंटेटिव नहीं हैं । मैं आपको रिकॉर्ड पर कह रहा हूँ कि मुझे चिट्ठी नहीं मिली है । जब मुझे चिट्ठी मिलेगी तो मैं सिर्फ चिट्ठी का जवाब ही नहीं दूँगा, उनसे बात भी करूँगा और उनसे पूछूँगा कि आपकी जो प्रॉब्लम्स हैं, हमने तो आपके सारे सेफगाडर्स कर लिए हैं।...
(व्यवधान)

श्री रमेश बिधूड़ी (दक्षिण दिल्ली): सर, हाथी के माध्यम से चिट्ठी आयेगी तो दो महीने तो लग ही जाएंगे ।...(व्यवधान)

श्री हरदीप सिंह पुरी : मैं आपको एक दूसरी चीज बताना चाहूँगा । यह एक बहुत महत्वपूर्ण मुद्दा है, यह कहा गया कि वे जो दो प्राइवेटाइजेशन हुई थीं, पर वे जो दो प्राइवेटाइजेशन हुई थीं, उसके बाद 9 और ऐसे अटैम्प्ट्स हुए । In all those nine attempts, a stipulation was included that you require previous airport running experience. This meant that those two companies were winning all the bids. When we removed that, for these six airports which will comprise only 6 per cent of the traffic we got 32 bids and those 32 bids are so competitive, they are global bids, that in 31 of them if we were getting offers here, then we are getting them at much higher price. In fact, these two companies which were running them earlier, the bids we have received are much more.

Sir, now the final point that I would like bring to the notice of the hon. Members is that for these six bids, if and when they go through, the operator will pay Rs. 2300 crore upfront to the Airports Authority and it is this kind of earning by the Airports Authority which would enable us to run the Regional Connectivity Scheme, Udaan and it makes it possible for us to run them because these are all demand driven.

Sir, I have to make two last points. A suggestion was made with regard to the Delhi Airport ...(*Interruptions*) कि कई लोगों को, अपने दोस्तों को जमीन दे दी, कुछ और हो गया । मैं आपके माध्यम से बताना चाहूँगा कि सिर्फ 5 प्रतिशत टोटल लैंड उन्होंने कमर्शियल डेवलपमेंट के लिए अभी दी है । Till date 62 acres have been so developed for commercial lines.

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी, आप विस्तार से जवाब दीजिए ।

डॉ. निशिकांत दुबे: मंत्री जी, 5 परसेंट ही दे सकते हैं ।

श्री हरदीप सिंह पुरी : हाँ, वही दिया है ।

डॉ. निशिकांत दुबे: 5 परसेंट ही दे सकते हैं । दिया नहीं है, उतना ही दे सकते हैं ।

श्री हरदीप सिंह पुरी : अच्छा, उतना ही दिया है, लेकिन उन्होंने बोला कि 2.5 हजार एकड़ दे दिया है ।...(*व्यवधान*) कहा उन्होंने 2.5 हजार एकड़ था ।... (*व्यवधान*)

कुंवर दानिश अली : सर, 2.5 हजार एकड़ उस कंपनी को दिया ।... (*व्यवधान*) जो शिकायत हुई थी, वह तो पिछली सरकार में थी ।...(*व्यवधान*) हम तो चाह रहे हैं कि आप उसकी जाँच करेंगे ।...(*व्यवधान*)

श्री हरदीप सिंह पुरी : उसका निर्णय उस सरकार ने लिया था, जो वर्ष 2008 में थी । जाँच मैं कराऊँगा ।

महोदय, शायद वह भी हम करवा पायें । मैं आखिरी पॉइंट बिहटा एयरपोर्ट के बारे में बताना चाहूँगा ।...(*व्यवधान*) A Project Management Consultant has been engaged and work is to be awarded by March 2020 and the completion period is 30 months and project cost will be Rs. 850 crore. This was a specific question.

Sir, I have several other points but I think, those are specific to particular airports. But I want to take this opportunity to tell the House about the development of the Kota airport. The operation of services for Kota is just now the highest priority because several hon. Members have requested me to ensure that we accord it a priority.

अनेक माननीय सदस्य : सर, हमारे यहाँ के लिए फ्लाइट का क्या होगा?...
(व्यवधान)

श्री हरदीप सिंह पुरी : सर, यह बहुत स्ट्रॉंग डिमांड है ।...(व्यवधान) Sir, I want to mention that Indigo will start air services from Agra – Varanasi, Agra – Bengaluru, Agra – Bhopal, Agra – Lucknow, in December. SpiceJet will run air services from Agra to Delhi; Alliance Air will run air services from Agra to Jaipur. This was started in 2017. Air services from Agra to Mumbai has been allocated to Jet Airways and now it will go for re-bidding.

In all these I want to assure the hon. Members that after I assumed office as Minister a few weeks ago it is my constant endeavour to improve thing and yesterday I had a meeting with the hon. Members from Kerala and they all had very simple demands. The State already has four international airports. Clearly, they are not enough. Then I had to tweet a figure that Kerala is perhaps the best-connected State in India but it will be our endeavour under Modi ji's inspirational leadership that we provide all the services.

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, मैं आपकी भावनाओं को समझता हूँ कि जिस तरीके से सरकार से लोगों की अपेक्षाएं हैं, आकांक्षाएं हैं, उसके कारण आप सब अपने-अपने इलाके में एयरपोर्ट्स और हवाई सेवाएं शुरू करना चाहते हैं ।

माननीय मंत्री जी, आप सबको व्यक्तिगत रूप से बुलाकर एक-एक माननीय सदस्य के साथ चर्चा करें। माननीय सदस्यों ने जो सवाल माननीय मंत्री जी से पूछे हैं, मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि वे सभी माननीय सदस्यों को बुलाकर उनकी समस्याओं का समाधान करें।

SHRI HARDEEP SINGH PURI : Sir, I want to thank the hon. Members for their participation in the debate. It must be because of the electric atmosphere which you have created as the Presiding Officer and the importance of the subject. Looking at the lateness of the hour, I think, if we go into some more points, we may be here for several hours but I am deeply grateful for the interest shown. Through you Sir, I want to assure each Member that my doors are open. I will sit down with each Member. Not only will I discuss each one's requirements, but where I think I need your help, I will try and persuade the airline companies to institute those flights.

I beg to move:

“That the Bill to amend the Airports Economic Regulatory Authority of India Act, 2008, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration.”

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है:

“कि भारतीय विमानपत्तन आर्थिक विनियामक प्राधिकरण अधिनियम, 2008 का संशोधन करने वाले विधेयक, राज्य सभा द्वारा यथापारित, पर विचार किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, सभा अब विधेयक पर खंडवार विचार करेगी। चूंकि जिन सदस्यों ने इस विधेयक पर संशोधनों की सूचना दी है, वे

सदन में अपने संशोधन प्रस्तुत करने के लिए उपस्थित नहीं हैं, इसलिए मैं खंड 2 और 3 को एक साथ सभा के निर्णय के लिए रखूंगा ।

...(व्यवधान)

कुंवर दानिश अली : सर, हमारा भी क्लैरिफिकेशन है ।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय मंत्री जी ने कह दिया है कि वे आपको बुलाएंगे, आपसे चर्चा करेंगे, बातचीत करेंगे ।

...(व्यवधान)

खंड 2 और 3

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि खंड 2 और 3 विधेयक का अंग बनें ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिए गए ।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए ।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय मंत्री जी अब प्रस्ताव करें कि राज्य सभा द्वारा यथापारित, विधेयक को पारित किया जाए ।

...(व्यवधान)

SHRI HARDEEP SINGH PURI: I beg to move:

“That the Bill, as passed by Rajya Sabha, be passed.”

माननीय अध्यक्ष: प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

“कि विधेयक, राज्य सभा द्वारा यथापारित, पारित किया जाए।”

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय मंत्री जी, थर्ड रीडिंग में माननीय सदस्य के प्रश्नों का जवाब दे दें। माननीय सदस्य, आप क्या बोलना चाह रहे हैं, बताएं।

श्री अनुभव मोहंती (केन्द्रपाड़ा): सर, बहुत-बहुत धन्यवाद। आपकी वजह से हमें बहुत अच्छी तरह से बोलने का मौका मिल रहा है।...(व्यवधान)

हम सुबह से बैठे हैं और अगर थोड़ा क्लैरिफिकेशन माँग रहे हैं तो हमें बोलने दीजिए।...(व्यवधान)

सर, इस बिल पर बोलने के लिए मैं सुबह से बैठा हूँ। मैंने जितनी भी अपनी कैरीज़ रखी थी, उनमें से एक का भी जवाब माननीय मंत्री जी ने नहीं दिया।

सर, मुझे बहुत दुःख है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि मैं बहुत जूनियर हूँ। मेरा नाम अनुभव मोहंती है। मैं ओडिशा से हूँ, बीजू जनता दल से हूँ। मैं ओडिशा को रिप्रेजेंट करता हूँ। मैं एक भारतीय नागरिक हूँ। मैंने एक मेम्बर ऑफ पार्लियामेंट के हिसाब से आपसे जो-जो प्रश्न पूछे, I have all six pages of my speech with me. I have raised many queries in my speech. The hon. Minister has not considered even one single point.

SHRI HARDEEP SINGH PURI: I have written a detailed letter to the hon. Chief Minister, Shri Naveen Patnaik. In that letter, I have mentioned what all we have been doing and we can do in future. In fact, we have recommended one thing. Dubai Emirates has 11 points of call in India. We have some difficulty in including those as part of our

bilateral agreement. But we are in discussion with several of our private carriers to encourage them to mount a flight from Bhubaneswar to Dubai.

I have also written to the hon. Chief Minister on that. So, I thought I have taken action. There are several other points but because of the lateness of the hour, I have not been able to cover them now. Please feel free to come and see me -- tomorrow I am in a party meeting -- on Monday. I would be very happy to share with you all the efforts that we have made.

HON. SPEAKER: Thank you.

माननीय अध्यक्ष: दानिश अली जी आप भी पूछ लीजिए ।

कुंवर दानिश अली : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से सिर्फ एक छोटा-सा क्लैरिफिकेशन चाहता हूँ । मंत्री जी ने कहा कि वर्ष 2006 में दिल्ली एयरपोर्ट का इतना मुनाफा था कि वह वर्ष 2018 में बढ़ कर तीन गुना हो गया । मंत्री जी, तब से अब तक पैसेजर्स कितने गुना बढ़े हैं, यह भी आपको पता होगा । मुझे सिर्फ इतना ही क्लैरिफिकेशन चाहिए कि पब्लिक एकाउंट्स कमेटी की दिल्ली एयरपोर्ट के बारे में जो 94वीं रिपोर्ट है, जिसके चेयरमैन डॉ. मुरली मनोहर जोशी जी थे, क्या आप उस पर कार्रवाई करने का एश्योरेंस देंगे?

کنور دانش علی (امروہ): اسپیکر صاحب، میں آپ کے ذریعہ سے عزت مآب وزیر صاحب سے صرف ایک چھوٹا سا کلیرفیکیشن چاہتا ہوں۔ منتری جی نے کہا کہ 2006 میں دہلی ائرپورٹ کا اتنا منافع تھا کہ وہ سال 2018 میں بڑھ کر تین گنا ہو گیا۔ منتری جی تب سے اب تک پیسنجرس کتنے گنا بڑھے ہیں، یہ بھی آپ کو پتہ ہوگا، مجھے صرف اتنا ہی کلیرفیکیشن چاہیے کہ پبلک اکاؤنٹس کمیٹی کی دہلی ائرپورٹ کے بارے میں جو 94ویں رپورٹ ہے، جس کے چیئرمین، ڈاکٹر مُرلی منوہر جوشی جی تھے، کیا آپ اس پر کارروائی کرنے کا ایشیورینس دیں گے؟

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, the hon. Member had asked several questions. He referred to somebody in the Ministry of Finance, Department of Economic Affairs having said something about putting a cap. Now, I thought, it is not necessary for me to correct the hon. Member.

KUNWAR DANISH ALI : I have sought a clarification ...
(Interruptions)

SHRI HARDEEP SINGH PURI: No. You asked other questions also. Let me answer this. Let us be very clear that the Secretary, Economic Affairs took a position.

Then, he mentioned NITI Aayog. It was a Chief Executive Officer of NITI Aayog, who headed the Committee, an Empowered Group of Secretaries, which took those decisions.

Insofar as taking action on 94th Report, I can look at it. But I am not familiar with that Report. Today's discussion is on a particular piece of legislation – The Airports Economic Regulatory Authority (Amendment) Bill; and I do not think, it is appropriate or necessary for me to say 'I have a problem in my District Headquarters, when are you starting the flight?' I am doing this as a matter of courtesy and in a spirit of cooperation. But this digresses from that.

The hon. Member is welcome to come and tell me, and I will be happy to talk to him.

KUNWAR DANISH ALI: Thank you very much.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है:

“कि विधेयक, राज्य सभा द्वारा यथापारित, पारित किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

माननीय अध्यक्ष: सभा की कार्यवाही सोमवार, दिनांक 5 अगस्त, 2019 को सुबह 11 बजे तक के लिए स्थगित की जाती है ।

22.18 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Monday August 5, 2019/Shravana 14, 1941 (Saka)

* English translation of the Speech originally delivered in Tamil.

* Not recorded.

* English translation of the speech originally delivered in Bengali.

** Not recorded.

*.....*English translation of this part of the Speech was originally delivered in Bengali.

* Not recorded.

* Not recorded.

* Not recorded.

* Not recorded.

* Not recorded.

* Not recorded.

* Not recorded.

* Not recorded.

* Not recorded.

* Not recorded.

* Not recorded.

* Not recorded.

* Not recorded.

* Laid on the Table.

* Not recorded.

* Not recorded.

* Not recorded.

* Not recorded.

* Not recorded.

* Not recorded.

* Not recorded.

* Not recorded.

* Not recorded.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* The following Members also recorded/corrected their votes through slips:

Ayes : 214 + S/Shri Babul Supriyo, Karadi Sanganna Amarappa, Parbatbhai Savabhai Patel, Virendra Singh, Dr.Heena Vijaykumar Gavit, S/Shri Devendra Singh'Bhole', Kunar Hembram, Sushri Pratima Bhoumik and Shri Mahendra Singh Solanky=223

Noes : 30 + S/Shri S. Venkatesan, Kodikunnil Suresh, Shrimati Geeta Kora, Shri T. N. Prathapan and Dr. K. Jayakumar =35

Abstain : 00

* Corrected through slip for 'Ayes'.

* Corrected through slip for 'Ayes'.

* Corrected through slip for 'Ayes'.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

@ Corrected through slip for 'Noes'.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

@ Corrected through slip for 'Noes'.

* Voted through slip.

@ Corrected through slip for 'Noes'.

@ Corrected through slip for 'Noes'.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

@ Corrected through slip for 'Noes'.

* The following Members also recorded/corrected their votes through slips:

Ayes : 33+ Prof. Sougata Ray, S/Shri P.R Natarajan, S. Venkatesan, Francisco Sardinha , Gurjeet Singh Aujla, Dr. K. Jayakumar and Dr. A. Chellakumar - S/ Shri Kanakmal Katara, Shripad Yesso Naik, Hans Raj Hans, P. Raveendranath Kumar and Giridhari Yadav = 35

Noes : 156 + S./Shri Kanakmal Katara, Shripad Yesso Naik, Hans Raj Hans, P. Raveendranath Kumar, Giridhari Yadav, Pralhad Joshi, Dr. Satya Pal Singh, S/Shri Naranbhai Kachhadiya, P. P. Chaudhary, Vishnu Dayal Ram, B.Y. Raghavendra, Sanjay Kaka Patil, Janardan Singh Sigriwal, Guharam Ajgalley, Tirath Singh Rawat, Parbatbhai Savabhai Patel, Mitesh Patel(Bakabhai), Dr. (Prof.)Mahendra Munjapara , Dr. Umesh G. Jadav, S/Shri S. Muniswamy, Annasaheb Shankar Jolle, Ratansinh Magansinh Rathod, Dr. Subhas Sarkar, S/Shri Shantanu Thakur, Virendra Singh, Shrimati Poonamben Maadam, Shrimati Keshari Devi Patel, S/Shri Nisith Pramanik, John Barla, Kunar Hembam, Vijay Kumar Dubey, Ramesh Bind, Rebati Tripura, Pradeep Kumar Chaudhary, Shrimati Renuka Singh Saruta, Sushri Pratima Bhoumik, Shrimati Queen Oja, S./Shri Ashok Kumar Rawat, Arun Kumar Sagar, Anurag Sharma, Arvind Dharmapuri, Mahendra Singh Solanky, Durga Das Uikey, Anil Firojiya, Sunil Baburao Mendhe, Vijay Baghel, Sunil Kumar Soni, Parbhubhai Nagarbhai Vasava, Hanuman Beniwal, Mahabali Singh, Dileshwar Kamait, Brijendra Singh, Chunni Lal Sahu, Arun Sao, Sanjay Seth, Suresh Kashyap, Dr. Alok Kumar Suman, S./Shri Ramprit Mandal, Horen Sing Bey, Kripanath Mallah, Ashok Kumar Yadav, Gopal Jee Thakur , Dr R. K. Ranjan, S./Shri Sunil Soren and Narendra Kumar =221

Abstain : 00

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

[Voted through slip.](#)

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

[Voted through slip.](#)

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* Voted through slip.

* The following Members also recorded/corrected their votes through slips:

Ayes : 028+ Shri S. Venkatesan, Sushri Mahua Moitra, Shri Su. Thirunavukkarasar, Kumari Ramya Haridas, Shrimati Jyotsna Charandas Mahant, Shri T. N. Prathapan, Dr. K. Jayakumar and Adv. Adoor Prakash =036

Noes : 199 + S./Shri Pralhad Joshi, Giriraj Singh, G. Kishan Reddy, Ashok Mahadeorao Nete, Virendra Singh, Shrimati Sumalatha Ambareesh, , Dr. Chandra Sen Jadon, Shri Kunar Hembram, Dr Dhal Singh Bisen, S./Shri Praveen Kumar Nishad, Pradeep Kumar Chaudhary, Shrimati Rama Devi, Shrimati Queen Oja, Shrimati Gomati Sai, Shrimati Sharda Anil Patel, Sushri Sunita Duggal, S./Shri Guman Singh Damor, Durga Das Uikey, Anil Firojiya, Sunil Baburao Mendhe, Suresh Kashyap, Dr R. K. Ranjan and Shri Jayadev Galla =222

stain : 001 - Shri Giriraj Singh wrongly voted for Abstain. Later on, he corrected through slip for Noes =000

* Not recorded.

* English translation of the Speech originally delivered in Marathi.

* English translation of the Speech originally delivered in Tamil.

* English translation of the Speech originally delivered in Tamil.

* *Not recorded.*

* English translation of the Speech originally delivered in Tamil.