

**Shri Manubhai Shah:** Yes. The hon. Member is already fully aware that we are trying our best in that regard. But Ilmenite has got into a technological complexity where other substitute materials are coming up. Hence the difficulty.

**Shri M. Malaichami:** What measures have been taken by the Corporation to enable producers to get fair price for their iron ore?

**Shri Manubhai Shah:** It is more than fair. The price we are paying at present is the highest in the world.

श्री क० ना० तिवारी : जूट के लिए यह कारपोरेशन कितना रुपया देगा । कितना जूट खरीदेगा । और जो बिहार का जूट है उसके लिए इस साल कितने का बजट बनाया गया है ?

श्री मनुभाई शाह : इसमें तो यह सवाल नहीं आता । इसके लिए अलग सवाल दें ।

**Dr. Sarojini Mahishi:** In view of the fact that there may be an increase in the export of iron ore from the country, what will be the increase in the loading capacity at Karwar and Mormagoa?

**Shri Manubhai Shah:** All these ports are being looked into. As a matter of fact, I want to place before the House very soon—within a month or two—a master plan for the development of transport and port facilities from the mines, for iron ore, so that within the next five or seven years, we can go to 20—25 million tons a year.

**Shri P. Venkatasubbaiah:** My question has been misunderstood.

**Mr. Speaker:** It would be correctly understood when he puts it next. I will call him.

**Shri P. Venkatasubbaiah:** It has not been answered.

**Mr. Speaker:** Order, order. I will give an opportunity after calling another hon. Member. **Shri Dasappa.**

**Shri Dasappa:** Why are there very conflicting statements about the availability of ore for export in different regions, ranging for example in Mysore from 30 million tons to 710 million tons? What steps have been taken to ascertain the exact quantity of ore available?

**Shri Manubhai Shah:** This question is uppermost in our mind, particularly about the region to which the hon. Member has referred. Recently, a German and Italian expert team came, and they were associated with the Central Ministry of Mines and Fuel and also the Mysore Government, and unfortunately, they came to a somewhat different conclusion. The original estimate was not based on any trial pits or borings. But I can assure him that both the Ministries are constantly at it, to explore the possibilities.

**Shri P. Venkatasubbaiah:** Even in the approved sector from where the State Trading Corporation has been taking the iron ore, even that existing agreement has been stopped. I want to know the reason.

**Shri Manubhai Shah:** He does not refer to anything specifically. In regard to Andhra, I have mentioned that we are buying iron ore. There is a co-operative society which has failed, to which we gave time. 2-1 that was the smallest contract of Rs. 60,000. If there are bigger areas and bigger quantities which we have overlooked, he may draw our attention and we are prepared to look into that.

#### मोटर साइकिलों का निर्माण

- +
- श्री म० ला० द्विवेदी :  
श्रीमती सावित्री निगम :  
श्री स० चं० सामन्त :  
श्री श्रीकार लाल बेरवा :  
श्री स० मो० बनर्जी :  
डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :  
श्री हिम्मतीसिंहका :  
\*२४६. श्री द्वारका दास मंत्री :

श्री प्र० चं० बरुआ :  
 श्री भागवत झा० झाजाव :  
 श्री त्रिबर्मात स्वामी :  
 श्री रामचन्द्र उलाका :  
 श्री धुलेश्वर मीना :

क्या इस्पात और भारी उद्योग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) स्कूटरों, मोटर साइकिलों तथा आटोसाइकिलों के निर्माण की वर्तमान स्थिति क्या है ;

(ख) उनका संभरण मांग से कितना कम है तथा मांग कब तक पूरी हो जाने की आशा है ;

(ग) इनकी कीमतें अधिक होने के क्या कारण हैं ; और

(घ) इन्हें कम मूल्य पर उपलब्ध करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं ?

इस्पात और भारी उद्योग मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री प्र० चं० सेठी) (क) से (घ) एक विवरण गभ्रा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण (क) और (ख). तीसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक मोटर साइकिलों, स्कूटरों तथा आटो-साइकिलों इत्यादि के उत्पादन का लक्ष्य ६०,००० (संख्या) प्रति वर्ष का है । यक्षमता आठ फर्में को दिए गए लाइसेंसों से पूर्णतया पूरी हो जाती है । पांच फर्में उत्पादन कर रही हैं । १९६२ और १९६३ (जनवरी से जून तक) में उनका कुल उत्पादन क्रमशः २५,००० (संख्या) और ११,९४७ (संख्या) था ।

वर्तमान सप्लाई मांग को पूरा करने में नाकाफी है । दो लाइसेंस की गई इकाइयों के इस वर्ष या अगले वर्ष के शुरू में उत्पादन करने लगने की संभावना है । इससे स्थिति में कुछ हद तक सुधार हो जायगा । फिर भी निर्यातों की कठिनाई के कारण एक या

दो वर्ष तक पर्याप्त मात्रा में उत्पादन होने की संभावना नहीं है ।

(ग) और (घ). उत्पादन की अधिक लागत के मुख्य कारण हैं :—(१) गाड़ियों का थोड़ी मात्रा में उत्पादन और (२) देशीय तथा आयात किए गए कच्चे माल और तैयार पुर्जों की अनुपाततः अधिक लागत । उत्पादन में वृद्धि से कीमतों में कमी की जा सकती है । विदेशी मुद्रा की सीमित उतलब्धि इसके रास्ते में रुकावट है । जब तक गाड़ियों में देशीय पुर्जे पर्याप्त मात्रा में इस्तेमाल नहीं होने लगते तब तक उत्पादन में सार्थक वृद्धि होना सम्भव नहीं है । देशीय माल की मात्रा को बढ़ाने के लिए निर्माताओं को पूंजीगत माल का आयात करने के लिए आवश्यक सुविधायें दी गई हैं । जिस समय देशीय माल की मात्रा ६० प्रतिशत के लगभग पहुंच जायेगी तब उत्पादन में वृद्धि संभव हो सकेगी और इस प्रकार उनकी उत्पादन लागत और विक्रय मूल्य में कमी की जाना संभव होगा ।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं हेवी इंडस्ट्रीज मंत्रालय के पत्र संख्या A.E. Ind. 193 (४३)/६२ दिनांक २० मार्च की ओर मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ, जिसमें कहा गया है कि बैस्पा और लेम्बेटा को एक ही रंग में बनाया जाए, लेकिन अब भी उनको दो रंगों में बना कर ज्यादा दाम चार्ज किया जा रहा है जैसा कि वाउचर्स से विदित होता है । मैं जानना चाहता हूँ कि कम्पनी मंत्रालय के आदेश का पालन क्यों नहीं कर रही ?

श्री प्र० चं० सेठी : ग्राम तौर पर कुछ लोग दो रंगों में पसन्द करते हैं इसलिए दो रंगों में बनाया जाता था, लेकिन अगर मंत्रालय की आज्ञा के बाद ऐसा हुआ है तो उसकी ओर ध्यान दिया जाएगा ।

**Shri M. L. Dwivedi:** May I say that the Ministry has definitely mentioned it, as under:

"It has further been decided that in view of the present emergency, both Vespa and Lambretta should be produced and sold in a single colour hereafter."

And even then they are charging more than Rs. 30 per scooter for colour.

**The Minister of Steel and Heavy Industries (Shri C. Subramaniam):** We do not know whether this forms part of the production earlier than the order or later than the order, but we shall certainly look into it, and if there has been production later than the order, we shall take action.

**श्री म० ला० द्विवेदी :** इस पत्र में मिनिस्टर साहब ने लिखा था कि वेस्पा और लेम्ब्रेटा की कीमत १८८४ रुपये ही होगी। लेकिन वेस्पा वाले १९०५ चार्ज कर रहे हैं और लोगों को कुल मिला कर करीब २८०० रुपये देने पड़ते हैं। इस पत्र में लिखा है कि वेस्पा और लेम्ब्रेटा की कीमतें घटायी जाएंगी लेकिन इस सम्बन्ध में अभी कुछ नहीं हुआ है। मैं जानना चाहता हूँ कि मंत्रालय कीमतों को कम करने के लिए क्या कर रहा है ?

**श्री प्र० चं० सेठी :** अध्यक्ष महोदय, ज़ांतक कीमतों का सवाल है उन पर कोई स्टेट कंट्रोल नहीं है। जहाँ तक लेम्ब्रेटा स्कूटर की कीमत का सवाल है, वह १८८३ रुपये फिक्स की गई है। उत्पादन के पीछे जब कास्ट अकाउंटिंग अफसर जाता है तो उसकी कीमत तै की जाती है। लेकिन अगर कस्टम्स एक्साइज में बढ़ोतरी हो जाए या कम्पोनेन्ट्स के भाव में या शिपिंग और फ्रेट में बढ़ोतरी हो जाए, तो उनके आधार पर कीमत को स्केल अप कर दिया जाता है।

**Shri S. C. Samanta:** In the statement I find that manufacturers have been given the necessary facilities

for import of capital goods so as to step up the indigenous content of the vehicles. Still I find that in the first six months of 1963, production is not encouraging. May I know what the impediments are?

**Shri C. Subramaniam** This is for the purpose of improving the indigenous content. Till that production comes about, we have to import, for which we do not have sufficient foreign exchange. That is why during the current period there is a fall.

**श्री श्रीकारलाल बेरवा :** सरकार ने स्कूटर बेचने के लिए कुछ कम्पनियों को लाइसेंस दे रखा है, और वे परमिट सिस्टम पर बेच जाते हैं। और इसमें से काफी मात्रा में ब्लैक में बिकते हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या इस परमिट सिस्टम को हटाने के लिए सरकार कुछ कारवाई कर रही है जिससे यह ब्लैक में न जाएं।

**श्री प्र० चं० सेठी :** इनकी उत्पादन क्षमता ६०,००० रखी गयी है। लेकिन १९६२ में केवल २५,००० का उत्पादित हुआ ऐसी मूरत में जो लोग लेने के लिए अर्जी देते हैं उनको क्रानालाजीकल आर्डर में मिलता है।

**Dr. L. M. Singhvi:** It is indicated here that of the licensed projects, five are already working and three are yet to go into production. Have any deadlines been laid down for the commencement of production and have they been told that if they do not keep up to the schedule their licence would be cancelled?

**Shri C. Subramaniam:** Generally, we give a reasonable time and if they do not take steps to go into production we cancel the licence. As a matter of fact one producer has been given notice that he should surrender the licence.

**श्री भानु प्रकाश सिंह :** क्या मंत्री महोदय यह जानते हैं कि स्कूटरों के सम्बन्ध में

कालाबाजार चल रहा है, यदि हां, तो इस बारे में क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

श्री प्र० चं० सेठी : जैसा कि मैंने शुरू में बतलाया स्कूटर्स प्रोड्यूसर्स के जो नियुक्त किये हुये डीलर्स हैं उनके यहाँ से यह क्रोनो-लाजिकल आर्डर में मिलते हैं। इस तरह की कोई शिकायत अभी मेरे नोटिस में तो आई नहीं है।

श्री रामेश्वरानन्द : स्कूटर वालों से जब हम बातचीत करते हैं तो यह भावना निकलती है कि देश में बनने वाले स्कूटर्स विदेशों में बने स्कूटरों की अपेक्षा घटिया किस्म के हैं। वे लोग कहते हैं कि पुराने विदेशों में बने स्कूटरों की अपेक्षा देश में बने यह स्कूटर्स घटिया हैं। इस भावना को बदलने के लिए सरकार क्या कोई यत्न कर रही है ताकि यहाँ पर बन रही मोटरसाइकिलें और स्कूटर्स अच्छे हों और विदेशों में पुराने बने हुए स्कूटरों से लोग उन्हें घटिया न समझें ?

श्री प्र० चं० सेठी : जहाँ तक मजबूती और किस्म का सवाल है यह उनसे घटिया नहीं है क्योंकि उनको बनाने वाली वे ही विदेशी मूल कम्पनियाँ हैं और वही टेक्नी-शियंस उसी किस्म की डिजाइंस के स्कूटर्स यहाँ तैयार कर रहे हैं।

Shri P. C. Borooh: Recently some cheaper scooters have been manufactured with the collaboration of the Japanese and Czechs. Is it a fact that there are some patent defects in them and if so what is their nature and what steps have been taken to look into the defects?

Shri C. Subramaniam: I do not have the facts with regard to Czech collaboration. If the hon. Member is interested, he may give separate notice.

#### Trade Ministers Conference at London

+

\*250. { Shri P. C. Borooh:  
Shri P. K. Deo:  
Shri Shree Narayan Das  
Shri Vasudevan Nair:  
Shri Warrior:  
Shri Buta Singh:

Will the Minister of International Trade be pleased to state:

(a) whether India participated in the Trade Ministers Conference held at London in the second week of May;

(b) if so, what decisions were taken to open up markets for undeveloped countries; and

(c) the reaction of the Conference to Britain's non-entry to the European Common Market and its repercussions on India's trade?

The Minister of International Trade (Shri Manubhai Shah): (a) Yes, Sir.

(b) and (c). A copy of the communique issued after the conference is placed on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-1527/63]. As the negotiations between the EEC and Britain did not lead to the adhesion of the latter to the European Common Market, the treatment received by India's trade in these countries has not undergone any change.

Shri P. C. Borooh: What are the main proposals made by India at the meeting and how far the same were incorporated in the decisions taken at the London conference and how far the same have been carried through the Geneva Conference held to discuss procedures for the "Kennedy Round" of tariff negotiations?

Shri Manubhai Shah: The main proposal in the Conference was that no preference enjoyed by the Commonwealth trading partners should be reduced or whittled down or withdrawn unless corresponding advantages to any particular commodity undergoing preferential change is properly compensated for. This has been accepted