

>

Title: Discussion regarding need to bring comprehensive policy changes in the civil aviation sector due to large scale mismanagement in the affairs of National carrier i.e. Air India and also some other private carriers and need to look into the problems being faced by workforce engaged in the Civil aviation sector.

MADAM CHAIRMAN: Now, let us take up the discussion under Rule 193, Shri Gurudas Dasgupta.

SHRI GURUDAS DASGUPTA (GHATAL): Madam, I seek to raise a very important discussion involving one of the most leading public sector companies of this country. The background is really tense because a section of pilots are on strike, and equally and importantly, it is tense because the Government or the Air India management has terminated the services of a number of pilots. Before I begin, I will appeal both to the Government and to the pilots to end this confrontation, sit around a table, discuss and sort out the problems that led to this confrontation. ...(*Interruptions*)

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF URBAN DEVELOPMENT (PROF. SAUGATA ROY): The High Court has declared the strike illegal.

SHRI GURUDAS DASGUPTA : That is for the High Court to say. I am in the Parliament; I am not to be guided by what the Court has said. My appeal to them as a Member isâ€¦

PROF. SAUGATA ROY: That is the law.

SHRI GURUDAS DASGUPTA: Whatever may be the law, law should be binding on all. Let us not discuss the comparative supremacy of the Legislature and the Judiciary. Though the strike has been declared illegal, there have been many occasions earlier, and Prof. Roy should know that, when illegal strike was carried on. Let us not look at whether the strike is legal or illegal or whether the Court has declared it legal or illegal. I, in my capacity as a Member of Parliament, appeal to all to end this confrontation because an ailing Air India cannot face a catastrophic situation like this.

I agree that cat-call strike is not always a part of trade unionism. But at the same time, I also agree that terminations straightaway is not the judicious way of taking care of any problem whose merit may be in question, but that is different. I begin by saying why the flagship, the National Carrier, has been left to be in red over a period of six years, when the same Government is in power. Why was the revival package not acted upon for six years? Why are the employees not being paid salaries for three months or four months? Why should the poor contract workers, who are thousand in number, go hungry? Why have the creditors turned back? Why is this shameful, belated behaviour of the Government? Why is this shameful delay? Perhaps, no shame is enough shameful to put this Government to shame. The Government is incapable – incapable we know, but to the extent that it cannot even put in order its own flagship national carrier. It is a long story. It is a long story of mismanagement, misappropriation and malpractice. It is a long story of making money by patronising the private players. It is a long story of extracting commission from the suppliers. It is a long story of accepting bribe from the manufacturers. It is a long story of surrendering profitable routes. It is a long story of giving up bilaterals. It is a story of colossal plunder, unheard of, unparalleled, and plunder not by common people, but plunder by politicians maybe even by Ministers, bureaucrats and businessmen. A unique nexus exists in the country. We forget who is a Minister. We forget who is a businessman. We forget who is a manufacturer. Nexus comes into being automatically to plunder and loot the country because there is no safeguard.

I hope Shri Ajit Babu will not mind. Why should he? He has come of late. There was a good Minister, doing good work. Suddenly, he was shunted out. And the reason being the electoral game, disregard to national interest and only regard was for number in Parliament. That is how the country is being run. A shameful Government does not care for its shameful failure. This is the genesis of what is happening, what has happened and what has led to the red.

At the beginning, let me raise a question. Why was there a merger at all? Before merger, in 2003-04 Air India made a profit of Rs.92 crore; Airlines made a profit of Rs.54 crore. In 2004-05, Air India made a profit of Rs.96 crore and Airlines made a profit of Rs.65 crore. 2005-06 also was a profitable year for both these two airlines. Suddenly, I do not know what the magic was. I do not know what the signal was. When the talk of merger started, they started losing. Whenever the proposal for merger came, they started losing. On the year before the merger, the Air India lost Rs.447 crore and the Indian Airlines lost Rs.240 crore. Only this talk of merger led to the loss. What was the magic? What was the manipulation? What was the reason? It needs to be looked into. After merger, the loss was Rs.2,226 crore. Today it is astronomical. It is a story of piling up of losses. Despite there being a Minister, despite there being a Chairman, despite there being a Cabinet, despite there being, of course, a Parliament, losses piled up, and merger was done.

What about the merger? I do not give my comments. The Public Undertakings Committee is being chaired by a leading Member of the Ruling Party. What does it say? The Public Undertakings Committee says in its latest report, "The amalgamation was ill-conceived, whimsical, a marriage of two incompatible individuals". I have not said this, nor did Shri Yashwant Sinha. I am only quoting what the Committee has said. ...(*Interruptions*) A leading member of the Ruling Party is the Chairman. He says, "Amalgamation is ill-conceived, whimsical, incompatible marriage". Astonishing! What more indictment can there be of a Government by a Standing Committee of Parliament? Therefore, I need not elaborate on the merger.

Madam, I am free to quote from the C&AG report also. I am not discussing it. What it says is, "Based on available records, we are unable to ascertain the detailed justification for all the background to the in principle approval" - this is a very typical word for the Cabinet - "the in principle approval of the Government of India for working towards the merger of Air India and Indian Airlines". It goes further to say, "Financial care of merger was not adequately validated prior to merger".

Ajit babu, two indictments of the decision the Ministry has inherited - one by a Parliamentary Committee and another by the C&AG. And you are reported to have said today - if my knowledge is right then you have done the right thing - in the Press that the merger was illogical. I stand corrected if I am wrong. Sometimes wisdom dawns on the Ministers also. He has become wiser. This is about the merger.

PROF. SAUGATA ROY: Has wisdom dawned on the Left?

SHRI GURUDAS DASGUPTA: You are always for Left and Right. Do it in your own party also. Left and Right means to stand at one place. That is your position I know, gentleman.

Another reason for the loss, colossal loss is acquisition of fleet. Suddenly they decided to acquire a huge fleet. You must remember, Board of Directors suggested a number and the Government interfered. The then Minister interfered to say we must have a larger fleet. Larger fleet for what? Larger number of passengers or for larger consideration? I do not know what was the larger consideration.

What is the situation? Just see how the Government is working. A hundred and eleven aircraft were ordered. There was a time schedule. Only 81 were received, 30 have not been supplied. Terms of contract have been violated by the two world famous companies. What is your remedy? They did not supply the aircraft in time. They were supposed to have supplied them in 2008. Four years have passed and there has been no supply because they are monopolies in aircraft manufacture.

You are helpless. A country of 120 crore people with elected Government which is continuing for two terms is completely unarmed to take care of a violation of a contract because they are foreign contracts. You are too much interested in foreign investment. Therefore, this can be overlooked. This small violation can be overlooked which has caused huge damage to you. Huge damage has been caused. Madam, still more perplexing points are there. What can be said about this? Is it a violation or a criminality? No effective price negotiation was done. No commercial intelligence was gathered to determine whether the price they are charging is normal or above normal. Just imagine. Lakhs of crores of payment was involved, but no effective price negotiation, no commercial intelligence was gathered to determine the reasonable price on the basis of payment done by others. There is every reason to question the price at which the aircraft were purchased. There might be a kickback. Who is the beneficiary? If you are allowing a high price without market intelligence, if you allow a high price, then there is every reason to believe there was a kickback. You are spending people's money. I know that you have not shared it. You were not the Minister.

...(*Interruptions*)

Even the Planning Commission has also opposed, Shri Montek Singh Ahluwalia seems to be in this regard helpless. He is very powerful. But he could not prevent these purchases. He too opposed. Even the Department of Expenditure opposed. But the Cabinet overruled. What is the loss? The CAG has estimated the loss to be Rs. 10,000 crore. It is very small. In a Budget of 10 lakh crore, Rs. 10,000 crore loss is very small. We can afford to ignore it. Let us for the time being ignore the loss of Rs. 10,000 crore. What is the mockery of merger? Marriage has taken place but there is no child. What a situation? The situation is that a separate identity is being made. The bridegroom and bride are living in separate rooms after marriage. The Air India is working for five days and the Indian Airlines is working for six days. In Singapore, Dubai, Sharjah, Air India is having its own manpower. Indian Airlines has its own manpower. They are having two offices. Will you kindly close it sir? Air India is having its own office. And Indian Airlines is also having its own office. The salary is different. Work culture is different. The integration has taken place but salary is not same. The integration has taken place but the environment is not same. That is the grievance of the employees. That is the grievance among the pilots. Do not try to tackle this grievance by taking recourse to termination. You sit with them and discuss with them. There is a growing resentment among the employees.

The Estimates Committee asks that who is responsible for this? The Committee cannot help but opine that the unscrupulous and vested interest have worked overtime to suck the blood out of the Public Sector. Neither BJP nor Left is saying this, it is the Chairman of the Estimates Committee who is from Congress has said this. Just listen the word, sucking blood which was said by the Estimates Committee. They went further to say that "failure to check the deterioration is nothing but utter callousness on the part of the Government". What more a Committee can say? It is not callousness but it is total criminality. How the Air India was looted? Let me enlighten the new Minister. He may not have been told by his coterie because the Ministry is full of skeletons which may tumble out of the cupboard anytime. Beware Mr. Minister. It is not a clean Ministry which you are heading. There are people who have their allegiance towards somebody else. Please have a scanner. Please have your eyes straight to find out. Let me enlighten you how the Indian Airlines have been looted. Unreasonable acquisition, high price, faulty agreements have caused a huge loss. We have handed over bilaterals to foreign carriers because we are fond of foreign carriers. We have given the bilaterals to the foreigners. You have surrendered many of the profitable domestic routes. Corruption has taken place at every level. If you want to purchase a ticket, people will say that ticket is not available and it is in the waitlist. इसके बाद कोई छोटा आदमी आएगा कि साहब आप दुबई से दिल्ली जाना चाहते हैं, वह कहेगा कि प्लेन में सीटें फुल हैं, लेकिन हम आपका कुछ इंतजाम करवा देंगे, लेकिन आप कुछ खर्चा कीजिए। It is particularly for waitlist tickets. Roaring corruption is there in the waitlist tickets and your high positioned officials are involved particularly for the Middle East and Southern to western countries and during festival from western countries to India.

Madam, the management is fragmented. Your management is fragmented. Everybody has his own agenda. You are asking about trade unions. I will tell you. The management props up trade unions. They prop trade union to beat one against the other. Why there are 55 trade unions? I am asking you. I am a leader of trade union. The origin of these 55 trade unions can be traced to the division in the management. They are deliberately propping up false trade unions to fight among themselves. This management is fragmented because they have no commitment. Their commitment is for money. Their commitment is for the powers and for fragmented management because of the fragmented management there is fragmented trade unions, because of the fragmented management, there is a fragmented pilot strike. Somebody say कहते हैं कि हड़ताल करो, हड़ताल करो हम देख लेंगे। There is collusion right from top to bottom. I would have been happy to give you more proof. But for the time being, I do not have.

The point is that the same trend continues – that is where I am sorry – under the new Minister also. If I am wrong, please correct me. The same trend continues – 290 routes have been surrendered to three private airlines – Indigo, Spice Jet and Jet. Please correct me, if I am wrong. I have the information.

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION (SHRI AJIT SINGH): It is more, not just 290.

SHRI GURUDAS DASGUPTA : You are an excellent Minister! You are speaking the truth! But do not speak the truth too much, you will be in trouble! They have their guardians in the centre of power!

SHRI AJIT SINGH: Do not worry, I can answer. These are given to Indian carriers and not to foreign carriers.

SHRI GURUDAS DASGUPTA : 'Indian carriers' means they are private carriers; Air India should not lose. You cannot patronize Indigo by creating a situation where the Indian Airlines can lose. You are not Minister for Indigo. If you tell me that you are the Managing Director of Indigo, I will withdraw.

SHRI AJIT SINGH: I am Civil Aviation Minister.

SHRI GURUDAS DASGUPTA : 'Civil Aviation' does not mean that the private carriers will be patronized at the cost of Indian carriers. It cannot be done. You are giving money from our Exchequer for its revival. Will you give money to Indigo? I know that you have a great love for the private sector, and you should! I know that you believe in level-playing ground! Level-playing ground does not mean that Indian Airlines should be discriminated, and Indigo should be favoured.

Will the hon. Minister kindly tell me why the routes to Paris and to Frankfurt have been given to Jet? It was the latest decision of the Civil Aviation Ministry. This was exclusively with the Air India earlier. The routes to Paris and Frankfurt have been given to Jet. Why? When your flight is not full, why do you want the passengers to be shared between the two? Why have you done that? For 50 years, it was the monopoly of this. You have done this after abolishing monopoly. Do you have the courage to shut down Indian Airlines? For 50 years, it was with the Air India. Now it was asked to be shared with Jet. Why? What is the consideration?

Indian civil aviation is being considered as Emirates Civil Aviation! What is Emirates? They are having 12 destinations in India. Why should Air India have only one destination to Dubai? Why will you allow the Emirates to take passengers from here to Dubai and from Dubai to England? Is it competition? Is it for that you are Civil Aviation Minister? Is it for that you

are paying from the Exchequer? Is it for that you are defending? It is a shameful mockery of the principle of coexistence! It is a shameful mockery of the philosophy of competition! It is a shameful mockery of the economics of liberalization! It is an aberration against the national interest. It is a criminality. You have no right to make Air India sick and then provide money from the Exchequer. You cannot do this.

Will you kindly tell me, Mr. Minister, why the right of refusal has been withdrawn? Right of refusal was the right of Air India; it means that while Air India will say 'no' then only the route can be given to others.

It was a principle not law. It was a convention not law. But you are an engineer. You know, convention has the same force as that of a law. Why this right of refusal has been taken away from Air India? You are saying now that you are not to say 'No'. Air India's demand will be gracefully considered by the Government. Who has given you the right to withdraw the right of refusal to the premier flagship national carrier of this country at the peril of its vitality, at the peril of its economic health?

MADAM CHAIRMAN : Shri Dasgupta, you have already taken half an hour. How much more time you will take?

SHRI GURUDAS DASGUPTA : Madam, I will try to be brief. The problem is so gigantic.

MADAM CHAIRMAN: I know but please try to conclude within five minutes.

SHRI GURUDAS DASGUPTA : I will try Madam. I never repeat....(*Interruptions*) My friend from Mumbai compliments me. What great can it be! He is my old friend. He was in BJP while I was in the other House. Now, he is on the other side. He is a great friend of mine, very old friend of mine. He has been complimenting me. It is great.

SHRI HUKMADEO NARAYAN YADAV (MADHUBANI): He is a Shiv Sainik, ex-Army man.

SHRI GURUDAS DASGUPTA : No, he has encircled the political system.

सभापति महोदया ााफस में बात मत कीजिए।

देई।(लवधान)

SHRI GURUDAS DASGUPTA : After merger, de-merger is the policy. After marriage, divorce! What is that? Now the Government has decided to divide Air India into three. Out of 27,000 employees, 19,000 employees are being asked to go to two subsidiaries; ground handling work subsidiary and engineers subsidiary. Out of 27,000, 19,000 employees go away. You are off-loading. They will be half-private. If they are not paid, Ajit Babu cannot be blamed because it is a joint venture. The Government would like to off-load its financial responsibility by making them belonging to two different subsidiaries. It is off-loading of responsibility. It is very good. आप आफ्लोड करो और मिनिस्ट्री के भी तीन टुकड़े कर दो। Do it. Why there is this de-merger? There is no consistency. सरकार की कुछ कंसीसटेंसी नहीं है, मर्जर ले आए। इतना पैसा लूटने का इंतजाम कर दिया और इसके बाद बोल रहे हैं कि मर्जर हो जाए। हमारे पास इतने आदमियों को देने के लिए पैसा नहीं है इसलिए डिमर्जर कर दो। Is it the responsibility of an elected Government which is in power for eight years?

Madam, the revival package is faulty. You are giving Rs.5,500 crore to meet the outstanding dues including salaries. You are giving money in three installments. Just imagine, an employee, not the pilot, as rich as any other Minister of State will not get his dues at one go but in three installments. The Government is very generous in giving Rs.5,500 crore but in three installments which means you will keep the outstanding dues for the workers. Who has given you the right? Will you work without salary? Will your Secretary work without salary? Will your sub-staff work without salary? Why do you ask the Air India officials to work without salary? Who has given you the right? Madam, I wrote a letter. How dubious the Government is! I say that it is a violation of Payment of Wages Act.

Madam, do you know what the reply was? They had said that since they are earning more, therefore, they do not come under this. It had been said by Shri Arvind Yadav. They are taking the protection of the infirmity of the law to defend their criminality in not being able to pay it to their own employees. It is a shame on the Government which cannot pay salaries. There is insolvency. I ask you to pay the total money at one go. Secondly, it is faulty because interest rate is very high. I ask you that the total loan which you are giving may be converted into share capital. It may be called as share capital, do not treat it as loan.

MADAM CHAIRMAN : Now, please conclude. Please, spare some points for other speakers to speak.

SHRI GURUDAS DASGUPTA : I am coming to the end. I am giving some initials. Total traffic right – domestic and foreign, both ways – in India or total availability of seats is 95 million. It is five times more than we require. Therefore, I say that

there should be no more bilateral entitlements. I am suggesting that please do not give any bilateral entitlements.

Why the foreign carriers should have access to 25 cities? They are going deep into the interiors. They are bringing people from there and taking them to London. This could have been done by the Indian Airlines or Air India. Why are they allowed to 25 cities? There is 'excessive capacity induction' in the domestic market. What does it mean? There are too many players and there is a cutthroat competition. If, you want to come to Delhi from Kolkata, then you have to spend Rs. 6000 only. IndiGo Airline is offering this. So, 'excessive capacity induction' has led to a cutthroat competition and cutthroat competition has led to cut in the profit and vitality of Air India. Please stop 'excessive capacity induction' whatever your familiarity with the private sector may be.

There is another issue of high cost of aviation fuel. Foreign carriers are coming and using aviation fuel at low costs. In India, aviation fuel cost is one of the highest because there is highest taxation. It is the difference.

Madam, I had read in the paper that the liquor baron – owner of Kingfisher Airlines – met the Government. The Government offered him that he can import aviation fuel at a low cost from other countries to get out of the crisis. If, you are so fond of Kingfisher Airlines or liquor baron is so friendly to you, then since Air India is also in difficulty, why do not you give the same outlet to Air India? Why is liquor baron so close to you? I do not know that who takes liquor or not but why he should be so close? You are offering him a recipe that bring low cost aviation fuel and cross the barrier. Why would we not offer the same thing to Air India?

MADAM CHAIRMAN: Please conclude now.

SHRI GURUDAS DASGUPTA : Yes, Madam.

I would like to mention about airport charges. We all have heard about the scams. We are discussing 2G spectrum matter in the JPC. I am telling you that Delhi airport is a bigger scam than 2G spectrum. Will Shri Ajit Singh institute an enquiry to find out why this private entrepreneur was given much larger land than it required? जीएमआर को इतना लैंड क्यों दिया गया?

Secondly, GMR is increasing the charges everyday. Today, it is double. What is the remedy? You have privatised the airports. But does it mean that they can go on their own? There is no regulatory agency. Therefore, you must curb the private airports. There must be an inquiry into the land scam involving the Delhi Airport.

Lastly, the House should know that the ATC infrastructure in this country is at a low level which is unfair for every passenger and because of the ATC weakness, the planes encircle in the air and fuel is exhausted. So, you improve the ATC.

Madam, payment to the workers has to be made in one go. Correct revival package has to be ensured and effective policy has to be made. I would request the new Minister who is a friend of all to know the problem. He belongs to *kisan* category and he knows their problem more because he is connected with the land. Please try to know the problem of the civil aviation. Do not be guided by your friends and by your advisors. Please have your eyes wide open and take an effective policy to protect Air India. Air India must be saved; confrontation must end; and strike must end. There must be an effective revival policy and all the employees must be paid their dues. They are not ready to be ashamed that they cannot have a national carrier which can earn profit. That is not shameful to him but that is shameful to us. That is why, I expect you to do all these things. Let the hon. Minister kindly reply.

SHRI ADHIR CHOWDHURY (BAHARAMPUR): Madam, we were all listening to the highfalutin debate initiated by our esteemed colleague, the great trade unionist in India, Shri Gurudas Dasguptaji. He has exhausted most of the time in punching the holes of the UPA-II Government. He has every right to do it. But during his entire discourse he never made any salutary suggestion so as to get rid of our national carrier from the financial mess.

SHRI GURUDAS DASGUPTA : Adhir Babu, I have given five suggestions.

श्री अधीर चौधरी : सेल्युट्री नहीं लगा, मैंने इसीलिए कहा है। Gurudasda, I would have been very happy if you had argued here for providing night landing facilities in Bagdogra, West Bengal. I would like to draw the attention of the hon. Minister that when you are talking about Look East Policy, then Kolkata Airport and Bagdogra Airport can play a very significant role in achieving the objectives of Look East Policy. But till date, in spite of phenomenal growth that has been witnessed in Bagdogra also, no night landing facility has been made available at Bagdogra Airport. Therefore, I would request the hon. Minister to please take up this matter as the Ministry of Defence has some reservation in allowing night landing facility at Bagdogra Airport.

Sir, secondly a few months back, a flight from Kolkata to Cooch Behar was started and then without any rhyme or reason, the services of this flight were withdrawn. It has since been discontinued. Therefore, I would like to request the hon.

Minister to revive the flight between Kolkata and Cooch Behar. The plight of the Kolkata airport has been so poor that when we fly down to Kolkata from Delhi, our experience being that we are landing not in an airport but in a bus stand, thanks to the stiff opposition of the Left regime in the State of West Bengal against privatization. Shri Gurudas Dasgupta is congenitally opposed to any kind of private participation for the growth of the economy. He even cited a report of a Estimate Committee chaired by a Member of Parliament from the Treasury Benches. In the same way I would like to refer to a Report of the Standing Committee of Civil Aviation chaired by another stubborn Left leader, namely, Shri Sitaram Yechuri which states that the civil aviation is poised to become the third largest in the aviation market in the world by 2020. In terms of carrying domestic passengers, till date it is the 4th largest after America, China and Japan. The report further stated that it carries 2.5 billion passengers across the world in a year. The aviation market with an annual growth of 18 per cent in the domestic sector is expected to generate 2.6 million jobs in the next ten years.

The entry of private players in the early '90s, I repeat, the entry of the private players in the early 90s has made the aviation sector more competitive with far greater connectivity to many more cities in the country and abroad. There is a problem and we cannot afford to ignore the problem. Not only that, in the Budget speech of the hon. Finance Minister, this aspect has been acknowledged that the airline industry is facing a financial crisis. So, it has been acknowledged. The reasons stated for it was high operating cost of this sector, largely attributable to the cost of Aviation Turbine Fuel. To reduce the cost of Aviation Turbine Fuel, the Government has allowed direct import of Aviation Turbine Fuel by Indian carriers as actual users. We have not made any distinction between Kingfisher Airlines and Air India insofar as the price of Aviation Turbine Fuel is concerned. These kind of mis-perceptions need to be done away with. It is true that in spite of huge potential in the aviation sector, in the last few years, the sector has been facing some kind of financial problems and the reasons for that have been explained on a number of occasions. So, only resorting to trite issues so as to score political brownie points would not yield any positive results.

It has been clarified by various experts that international prices of Aviation Turbine Fuel is the single most important factor that affects the cost of air operations. It is widely accepted. That is why, the Government has taken this kind of a step in this Budget. The marketing and pricing policy of Indian oil marketing companies simply snowballed into more financial problems. Domestic taxation also goes a long way to determine the operational cost of the airlines. The FDI policy also needs to be restructured as it is considered as a major determinant in the growth of this sector. The policy of the Ministry of Defence in sharing air space and aerodromes are a crucial factor in Indian aviation.

Promotion of India as a tourist destination is another imperative need for the growth of this sector. Madam, in this year's Economic Survey, it is said like this:

"Air traffic in India continues to register significantly higher rates of growth averaging 18.5 per cent in the last seven years. Domestic passenger traffic handled at Indian airports reached 108.1 millions during January-November, 2011 from a level of 90.5 millions in the corresponding period in the previous year registering a growth of 19.4 per cent."

As per the suggestion of the Expert Group, the Government has been rationalizing the value added tax on aviation turbine fuel which is hovering from 3 to 33 per cent.

It is in active consideration to permit foreign airlines to invest in the civil aviation sector which was earlier barred. Foreign carriers, who may be able to invest 49 per cent of their share, are now being considered. This is also under consideration.

16.53 hrs (Dr. M. Thambidurai *in the Chair*)

But the objective of this Government needs to be understood before hurling any unsavoury comments against this Government.

Sir, the entire country is agog with the news of the strike called by the Air India pilots. I must first appreciate the hon. Minister for not hesitating to take stern measures against those recalcitrant pilots who are trying to hold the country to ransom only to serve their own narrow purposes.

Today I came to learn that till 14th May all the international bookings have been discontinued. So, who will be the ultimate sufferers? The ultimate sufferers are the common passengers. To whom should we plead? It is our duty and it is incumbent upon us to see that passengers are not inconvenienced and we should ensure the convenience of the passengers. We should not extend our cooperation to these pilots because our hon. Minister has categorically stated that he is ready to discuss the issue with them, but they should not resort to any kind of indiscipline. They should try to resolve

this issue through discussion. Then, what should be the duty of this Government? The duty of this Government is to infuse discipline in the National Carrier, which is the symbol of our country. ...(*Interruptions*)

Our country still needs more investment in the aviation sector because it is said that if we spend 100 dollars on air transport, it will cultivate economic benefit to the tune of 350 dollars.

Still we are lacking adequate infrastructure, especially in the North-Eastern region. The entire North-Eastern region is suffering from lack of adequate infrastructure which often is impeding the growth of aviation sector in that region. There is a regional economic and infrastructural disparity, and lack of research and development which need to be corrected as we are still dependent on foreign suppliers. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: This is discussion under Rule 193 and not a discussion on the Demands for Grants of the Ministry of Civil Aviation. Please wind up.

SHRI ADHIR CHOWDHURY : Sir, as you are asking me to restrain myself, I must abide by what you are saying.

On behalf of this House, I would request all the striking pilots to sit with the Government and sort out the issue because this Government is not insensitive to the problems being faced by them. But they should not resort to any kind of indiscipline which may cause inconvenience to the passengers of our country, which may affect the amenities to the passengers of our country. Thank you.

MR. CHAIRMAN: Two hours have been allotted to this subject, including the hon. Minister's reply. Already we have spent one hour and only one hour is left now. I will request all the hon. Members to be very brief.

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन (भागलपुर): सभापति जी, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि एक महत्वपूर्ण विषय पर, जिस पर गुरुदास जी और हम लोगों ने तय किया था कि इस पर चर्चा होनी चाहिए, आपने मुझे बोलने का मौका दिया। सवाल यह नहीं है कि मैं किसी डाटा को दुहराऊँ क्योंकि समय की सीमा है और मैं सिर्फ आलोचना के लिए खड़ा नहीं हुआ हूँ। नए मंत्री जी हैं। उन्हें कृषि का पूरा ज्ञान रहा है। ये हमारे कैबिनेट कलिंग रहे हैं। मैंने उनके साथ काम किया है और मुझे खुशी है कि उनको एयर इंडिया को सुधारने की जिम्मेदारी दी गयी।

एयर इंडिया की हालत पर मेम्बर के नाते और भारत के नागरिक के नाते तो चिंता होती है। चूँकि मैं खुद उस विभाग का मंत्री रहा हूँ, इसलिए मेरी चिंता और ज्यादा है, मेरा दर्द और ज्यादा है। मेरे पास चार-पांच प्वायंट हैं। मैं डाटा पर नहीं जाऊँगा, लेकिन मैं मोटी-मोटी बात समय सीमा के अन्दर कहने की कोशिश करूँगा। ये मर्जर का प्लान है जिस पर दादा बोल चुके हैं। दो मुनाफे की कंपनी को मर्जर करके उसको घाटे की कंपनी बनाने का यह आइडिया किसका था?

17.00 hrs.

जब हम लोग भी मंत्री थे, तब इस तरह के बहुत से प्रस्ताव आते थे और वे सही नहीं हो सकते थे, इसलिए अलग-अलग कम्पनीज़ थीं। इंडियन एयरलाइंस, जिससे भूतपूर्व प्रधानमंत्री राजीव गांधी जी का नाम जुड़ा था, इस सरकार ने राजीव गांधी से जुड़ी हुई नाम की कम्पनी ही समाप्त कर दी। राजीव गांधी जी एयर इंडिया के पायलट तो नहीं थे, राजीव गांधी जी इंडियन एयरलाइंस के पायलट थे, लेकिन मुझे लगता है कि आपने इस बात का भी ध्यान नहीं रखा। अगर हमारी गवर्नमेंट होती तो आप तरह-तरह की इलाजामतशाही हम पर करते। इंडियन एयरलाइंस-एयर इंडिया के प्रोफिट के बारे में जो लैपट की तरफ से कहा गया है, वह राइट बात कही गई है, इसलिए हमारे वक्त का प्रोफिट उन्होंने बताया है। कई बार ऐसा हुआ कि जो लैपट की बात होती है, वह भी राइट हो सकती है, भले ही वह राइट के जमाने की बात हो। ऐसा जरूरी नहीं है कि उस पर वे लैपट ही जायें...(*व्यवधान*) जो-जो मुझे टोके, उस समय को डिलीट करके मुझे दे दीजिए।

कम्पनी बना दी गई। एवरेज एच.आर. में दोनों में जब कोई कम्पनी मर्ज करती है तो सात साल के अन्दर उस कम्पनी का मर्जर पूरा हो जाता है, लेकिन उनका एच.आर. अलग-अलग है, उसका मर्जर नहीं हुआ और जो तरीका अपनाया जाना चाहिए था, सिर्फ नाम के लिए मैंने पहले भी कहा है कि इसको मर्जर करने के पीछे वजह क्या थी। इसके पीछे वजह यह थी कि वे लोगो वेंज कर रहे हैं, जहाज रुका हुआ है। वे पेंट कर रहे हैं, जहाज खड़ा हुआ है, यानि मर्जर का एक फायदा भी नहीं दिखता है। आज मर्जर की वजह से एयर इंडिया की स्ट्राइक हो रही है, पायलट्स की तरफ से एतराजात हो रहे हैं। दूसरी जो सबसे बड़ी वजह दादा ने कही, मैं उससे अपने आपको सम्बद्ध करता हूँ। यह जरूरी नहीं है कि वे सारे डाटा मैं रिपीट करूँ। मैं सदन का समय बर्बाद नहीं करना चाहता, उसका उपयोग मैं कहीं और करूँगा। आज आमदनी अठन्नी है और खर्चा रुपया आपने कर लिया।

आपने लम्बे एयरक्राफ्ट की इतनी बड़ी डील कर ली, व्हाइट बॉडी एयरक्राफ्ट मंगा लिए, जितनी जरूरत नहीं थी, उससे ज्यादा मंगा लिए। देश में जो एविएशन सैक्टर है, उसमें असीम संभावनाएँ हैं और उसको देखते हुए, उसका बहाना लेकर आपने बहुत बड़ी एयरक्राफ्ट की डील की है। मैं मानता हूँ कि जो बड़ी वजह रही है, एयरक्राफ्ट की जो खरीद का आकलन हुआ है, उसमें सरकार की तरफ से इतना बड़ा नुकसान हुआ है और उस नुकसान को पूरा करना आसान काम नहीं होगा।

रूट के बारे में जो गुरुदास दासगुप्ता जी ने कहा, उस रूट का पूरा चार्ट मैं दे सकता हूँ। पिछली बार भी कालिंग अटेंशन के ऊपर मैंने कुछ मिसाल के तौर पर दिया था। करीब 30 ऐसे रूट्स हैं, जहाँ 90 फीसदी से ज्यादा लोड फैक्टर था, उसको आपने सैरेंडर कर दिया। जिस दिन आपने बन्द किया, दूसरे दिन प्राइवेट कैरियर ने उस पर ऑपरेशन शुरू कर दिया। इस विवाद में मैं नहीं जाना चाहता कि मिनिस्टर, सिविल एविएशन तो पूरे सिविल एविएशन सैक्टर के मिनिस्टर हैं, मिनिस्टर फॉर एयर इंडिया नहीं हैं। मैं यह मानता हूँ कि देश का एविएशन सैक्टर ठीक से चले, इसकी चिन्ता करना इनका फर्ज है, इनकी जिम्मेदारी है, लेकिन जान-बूझकर यह मैच फिक्सिंग जैसा काम हो कि हम बन्द करेंगे, हम नो बॉल फेकेंगे और तुम इस पर रन ले लेना और तुम इस पर छक्का मार देना या तुमने अगर गलती से लम्बा

छक्का माया तो बाउंड़ी पर हम कैच छोड़ देंगे। यह इसी तरह का काम है। मैं यह समझता हूँ कि यह जो रूट है, यह सही दादा ने कहा कि अगर दुबई में, एमीरेट्स से हमारा बाइलेटरल समझौता होगा तो हमारे यहां तो बहुत सारे एयरपोर्ट्स हैं, उनके देश में तो एक ही एयरपोर्ट है, वह एक एयरपोर्ट पर सब जगह से आपके पैसेजर्स को उठाकर ले जाएंगे और वहां से पूरी दुनिया में जाकर उनको फैला देंगे। अगर उनको यहीं इजाजत दी है तो आप उन एयरलाइंस को, एमीरेट्स जैसी एयरलाइंस को दिल्ली से जो भारतीयों का खर्चा होता है, वे लोग जाते हैं, दुबई जाकर शॉपिंग करते हैं, वहां भी जब डीली होती है और वे दुबई के बाद फिर उनको लन्दन, अमेरिका भेजते हैं, उससे आपकी एयरलाइंस का नुकसान होता है। आप एक तरह से उनको सिर्फ अपने पैसेजर्स को ले जाने की इजाजत दे रहे हैं। गल्फ में अपना जो कैरियर जाता है उसमें से अपना फर्स्ट क्लास और बिजनेस क्लास हटाने का फैसला किसने किया? क्योंकि आप चाहते थे कि जो बड़ी-बड़ी एयरलाइंस हैं उनको फायदा दे दिया जाए। क्या इस वजह से यह डिजिजन नहीं किया गया है? क्या आप इसकी जांच नहीं करेंगे? किस लेवल पर डिजिजन हुआ? मिनिस्टर लेवल पर तो डिजिजन नहीं किया होगा? जिन लोगों ने इसका डिजिजन किया, इसके जिम्मेदार पर आप कोई कार्रवाई करेंगे या नहीं करेंगे।

सभापति महोदय, आज चर्चा होती है, एयरलाइन पर पहले हमारे साथ पूर्व कृषि मंत्री, किसानों के नेता और सामने पूर्व कृषि मंत्री भी है आज देश के एवीएशन मिनिस्टर है, कि आम आदमी जहाज पर चलाता है या नहीं चलाता है। अब आम आदमी भी जहाज पर चलना चाहता है। आज आम आदमी के लिए पॉलिसी नहीं है। आज कोई नया एयरपोर्ट नहीं बन रहा है। आज दस करोड़ आबादी का बिहार है और बिहारी बाबू का एक एयरपोर्ट पटना में है। उससे हम लोगों को भी काम चलाना पड़ता है। वह भी सुरक्षित नहीं है। दस करोड़ की आबादी पर एक एयरपोर्ट है। उत्तर प्रदेश के अंदर एक एयरपोर्ट लखनऊ का है और एक बनारस का है। कानपुर में बहुत कम फ्लाइट्स जाती हैं। ...(व्यवधान) वहां एयरपोर्ट तो है ही। गोरखपुर में भी एक फ्लाइट जाती है। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please address the Chair.

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : आज बिहार में एक गया का एयरपोर्ट था उस पर भी आपने एयरलाइन बंद कर दी। आपने गया की फ्लाइट बंद कर दी। मैं एवीएशन मिनिस्टर रहा हूँ। मैं भागलपुर से चुन कर आया हूँ। वहां की जनता ने मुझे वोट दिया कि ये पूर्व नागरिक उड्डयन मंत्री हैं, ये जीतेंगे तो एयरपोर्ट तो बन ही जाएगा, इतना असर, रसूख तो मंत्रालय में रहता है। लेकिन आप की कोई पॉलिसी नहीं है। यहां पर भूदेव चौधरी जी, निशिकांत दूबे जी और मैं तीन लोग भागलपुर से बैठे हैं। हम चाहते हैं कि एक एयरपोर्ट भागलपुर में बन जाए। कोई नीति नहीं है। कोई पॉलिसी नहीं है। आप इस देश के लोगों को बराबरी का हक देने की नहीं। क्या इस देश में एयरलाइन पर चलने का अधिकार उन्हीं को है जो मेट्रो सिटिज में पैदा हुए हैं। अगर आज आप आम आदमी के प्रतिनिधि के तौर पर एवीएशन मिनिस्टर बने हैं तो इन चीजों पर आपको ध्यान रखना होगा। मैंने पटना के एयरपोर्ट के बारे में कहा, जहां हम लोग उतरते हैं। ...(व्यवधान) वहां जहाज लैंडिंग कैसे होती है? अजित जी भी कई बार उसमें पटना जाते हैं। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please address the Chair.

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन: हुसैनदेव बाबू ने कहा कि हनुमान चलीसा का पाठ पढ़ कर उतरना पड़ता है। मैं उसमें दुआ पढ़ता रहता हूँ। आज हमारी दिक्कत यह है कि एवीएशन सेक्टर पूरी तरह तबाह हो रहा है। यह सही है कि जब गुरुदास जी बोल रहे थे तो वहां से एक राज्य मंत्री उन पर कमेंट कर रहे थे। लेकिन आज यह जो लो-कार्ट एयरलाइन शुरू हुई, मंत्री जी उसका नाम बदलकर उसका नाम हाई फेयर एयरलाइन नाम रखिए। यह केवल नाम की लो-कार्ट एयरलाइन है। एक दिन किराया दो हजार रुपये और जिस दिन जरूरत होगी, जिस दिन आंधी आ जाए तूफान आ जाए वे कहेंगे कि यह देश की एयरलाइन है लेकिन उन एयरलाइन्स के बारे में कौन पता करेगा? एक बार नॉर्थ ईस्ट में तूफान आ गया तो उन्होंने किराया तीस हजार रुपये कर दिया। अगर कहीं पर तूफान आ गया तो किराया बीस हजार रुपये कर दिया। एयरइंडिया में स्ट्राइक हो गई तो उन्होंने किराया बढ़ा दिया। किंग फीशर अगर ग्राउन्ड हो गई तो उन्होंने किराया बढ़ा दिया। त्योहार में उनकी मनमानी है उनका कोई कंट्रोल नहीं है। हम आप से उम्मीद करेंगे कि उनकी मनमानी को रोकने के लिए काम होनी चाहिए। इसकी इजाजत कौन देगा? मैं एयरलाइन के बारे में कोई टिप्पणी नहीं करना चाहता हूँ। मेरा आपसे अनुरोध है कि यह भी पता करना चाहिए कि इन एयरलाइन्स में कौन से लोग हैं, किनकी एयरलाइन्स हैं? उसके पीछे क्या कारण है? आप अगर लॉस में हैं तो क्यों हैं? वह प्रॉफिट में हैं तो क्यों हैं? इसमें कुछ न कुछ तो राज है। वह कौन सा तरीका अपना रहे हैं जो तरीका आप नहीं अपना रहे हैं। एवीएशन सेक्टर पर हमने नियम 193 के तहत चर्चा की मांग की है इसमें सिर्फ एयरइंडिया की हालत की चर्चा नहीं बल्कि पूरे एवीएशन सेक्टर की हालत की भी चर्चा है।

जो बातें दादा ने कहीं हैं, मैं उन्हें रिपीट नहीं कर रहा। लेकिन मैं आपसे बहुत विनम्र अनुरोध करना चाहता हूँ कि आज आपने दिल्ली का एयरपोर्ट जीएमआर को दे दिया। वह 5 हजार एकड़ जमीन है और 46 परसेंट शेयर एयरपोर्ट अथॉरिटी को मिलेगा। उन्होंने इसके अंदर अलग-अलग कम्पनियां बना ली हैं। करीब 500 एकड़ जमीन, जो 5 लाख रुपये गज की जमीन है, वह होटल वालों को दे रहे हैं। क्या उसका प्रॉफिट एयरपोर्ट अथॉरिटी को आने वाला है? मंत्री जी, क्या आपको मालूम है कि उन्होंने कितनी बार गाइडलाइन्स को वेंज किया? कितने आफिसर्स हैं, जो सिविल एवीएशन मिनिस्ट्री में काम करते थे और बाद में जाकर उन्होंने इन कम्पनियों को ज्वाइन किया। क्या उनके बीच कोई मैच फिविसंग था? ...(व्यवधान) यह कौन तय करेगा। ...(व्यवधान) आखिर जो लोग यहां काम करते थे, जो एग्जीक्यूटिव बनाने वाले थे, उन्होंने एग्जीक्यूटिव ऐसा क्यों बनाया? क्या उन्होंने पहले ही मैच फिविसंग करके यह लूप होल रख लिया था कि ऐसा एग्जीक्यूटिव बनायेंगे कि जब हम तुम्हारे यहां आयेंगे, तो तुमको इतना फायदा हो जायेगा। ...(व्यवधान) अभी तो मैंने बोलना स्टार्ट ही किया था। ...(व्यवधान) मैं दो-तीन मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ। ...(व्यवधान)

सभापति जी, मैंने तो अभी इंजन स्टार्ट ही किया था। उसमें घंटी आ गयी है, तो ...(व्यवधान) अभी रनवे पर हैं। अभी तो मैंने टेक ऑफ ही नहीं किया। मेरा आपसे अनुरोध है कि हम यहां सिर्फ आलोचना करने के लिए खड़े नहीं हुए, सिर्फ निंदा करने के लिए खड़े नहीं हुए। भले ही अजित सिंह जी मिनिस्टर हैं। हमारे बराबर साथी रहे हैं और आगे भी इनके बारे में संभावना है। हम लोगों के मन में बहुत दर्द इनके लिए रहता है, क्योंकि अजित सिंह जी हमारे पुराने साथी हैं। वे हमारे कुलीन हैं। अगर कोई और मंत्री होते, हम इनकी ईमानदारी और निष्ठा पर पूरा विश्वास करते हैं, इसलिए हम आपसे उम्मीद भी करते हैं। आप मंत्री हैं, इसलिए हमने बहुत तीखे हमले भी नहीं किये हैं, क्योंकि बिना काम किये, क्योंकि आपने यहां अभी-अभी ज्वाइन किया है। मैं तो नहीं कहूंगा कि आपका हनीमून पीरियड ही चल रहा है। इस हनीमून पीरियड में कितने बड़े-बड़े संकट आपके सामने आकर खड़े हैं। मैं पूर्व नागरिक उड्डयन मंत्री और अपना साथी होने के नाते भी आपको शुभकामना देता हूँ। यहां एक और पूर्व नागरिक उड्डयन मंत्री जी आ गये हैं। जो बातें मैं छोड़ रहा हूँ, उनमें शरद जी की तरफ से आपको शुभकामना मिलेगी। मैं आपसे यह उम्मीद करता हूँ कि चाहे वह एयरपोर्ट का मसला हो, पहले दिल्ली-मुम्बई से जो प्रॉफिट होता था, उससे पूरे देश में एयरपोर्ट बनाये जाते थे। पूरे देश का एयरपोर्ट उससे चलता था। आज दिल्ली-मुम्बई में ऐसा आंकड़ों का जाल है, आप जाइये, वहां पर दुकानें मिली हैं, जो ड्यूटी फ्री हैं। अगर आप ड्यूटी फ्री में बर्न भी खरीदेंगे, जो बाहर 25 रुपये का है, लेकिन दिल्ली एयरपोर्ट पर खरीदेंगे, तो आप एक भी बर्न नहीं खरीद सकते, क्योंकि उसके लिए आपको 205 रुपये का सामान खरीदना पड़ेगा, पैकेज लेना पड़ेगा। अब ड्यूटी फ्री किनको दिया गया, उसके पीछे कौन है, क्या इसका जवाब आप देंगे? कौन लोग उसके पीछे हैं, कौन चला रहे हैं, कौन नियम

बना रहे हैं, हम अपेक्षा करेंगे कि इसका जवाब भी आप देंगे। आप नहीं चला रहे, यह हमें मालूम है, लेकिन कौन लोग चला रहे हैं, इसकी जिम्मेदारी भी आपकी बनती है। हम अपनी बात को कनवल्ड करते एक अनुरोध आपके जरिये मंत्री जी से करना चाहते हैं। आप गांव से आये हुए आदमी हैं। आप गांव, गरीब, किसान को समझते हैं। एविएशन सेक्टर में यह जरूरी नहीं कि इस देश में अगर कोई व्यक्ति बीमार हो जाये, तो वह भी जहाज पर जा सकता है। अगर कोई किसान, चाहे उसका बेटा कहीं पढ़ने जाये, उसका इंटरव्यू हो, तो वह साल में एक बार उसे जहाज में भेज सकता है। विजन यह होना चाहिए कि हवाई जहाज में भी जाना सस्ता हो। यह नहीं कि हवाई जहाज के मालिकों के लिए तेल सस्ता हो जाये। सरकार की नीति होनी चाहिए कि हवाई जहाज पर चढ़ने वाले लोगों को सस्ता टिकट मिले। मैं आपसे यह भी अनुरोध करना चाहता हूँ कि आप ऐसी पातिरसी बनाइये कि जो एयरलाइन्स हैं, उनकी जिम्मेदारी भी बने। ये बड़े-बड़े एयरलाइन्स दिल्ली-मुम्बई फ्लाई करेंगे। जो जिम्मेदारी केटेगिरी-वन, केटेगिरी-टू, केटेगिरी-थ्री में थी, जो केटेगिरी-वन में फ्लाई करेगा, उसे केटेगिरी-टू में भी जाना होगा। जो केटेगिरी-थ्री के एयरपोर्ट्स हैं, जहां पर ज्यादा ट्रेफिक नहीं मिलता है, वहां भी उन्हें जाना पड़ेगा। आज एयरलाइन्स को जहां प्रॉफिट नहीं होता है, केटेगिरी-टू की जगह वह बंद कर रहे हैं जैसे गया के एयरपोर्ट पर एयरलाइन ने बंद कर दिया। इसी तरह रांची का बंद कर दिया। ...(व्यवधान) रांची-पटना फ्लाइट नहीं है। बिहार और झारखंड, हमें और यशवंत बाबू को आप अलग करने की कोशिश कर रहे हैं। राज्य अलग हो गया, लेकिन हम लोगों का दिल एक है। मैं अपनी बात कनवल्ड करते हुए आपसे गुजारिश करना चाहता हूँ कि ऐसी पॉलिसि बनाइए कि आपके यहां पश्चिमी उत्तर प्रदेश में जहाज उड़ें और हमारे यहां भागलपुर में भी जहाज उड़ें। ...(व्यवधान) मैंने मिसाल के तौर पर कहा है। सतना में भी उड़े, मधुबनी में भी जाए, मेरा कहना है कि देश के आम लोगों तक हवाई जहाज की सुविधा पहुंचे। जितने गड़बड़ घोटाले हैं, इन सबको सुधारने के लिए आप यहां आए हैं। जहां-जहां नाइट लैंडिंग फैसिलिटी नहीं है, दिल्ली एयरपोर्ट जैसे एयरपोर्ट आपने जो बड़े-बड़े लोगों को दे दिए हैं, उनसे प्रॉफिट एयरपोर्ट अथॉरिटी को आए ताकि नई-नई जगहों पर एयरपोर्ट बनाए जा सकें और एविएशन सेक्टर को सुधारा जा सके।

श्री शैलेन्द्र कुमार (कोशाम्बी): सभापति महोदय, आपने मुझे श्री गुरुदास दासगुप्ता जी और श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन जी द्वारा लाए गए 193 में तर्वा में बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

अभी माननीय मंत्री जी इस विभाग के नए मंत्री बने हैं और हमारे पूर्व नेता स्वर्गीय चौधरी चरण सिंह जी, जो किसानों के नेता थे, के सुपुत्र भी हैं, इसलिए हम लोगों की पूरी तरह से सहानुभूति और शुभकामना है कि आप कम से कम एयर इंडिया को कर्ज से, घाटे से ऊपर उठाएं। यह हम सभी की शुभकामना है।

सभापति महोदय, यह देखा गया है कि विलय या मर्जर को चार-पांच वर्ष हुए हैं और आज कारण अगर देखा जाए, तो कुपबंधन उसका मेन कारण है। देश में हमारी छः कंपनियां हैं, जिनमें से पांच घाटे में चल रही हैं; किंगफिशर को अभी आपने देखा कि उसका दिवालियापन हो गया है। अभी जैसा सम्मानित सदस्य श्री गुरुदास दासगुप्ता जी और श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन जी ने कहा अगर आज भी स्थिति सही हो और आर्थिक सुधारों की ओर आप बढ़ें, तो मेरे ख्याल से दुनिया में 9वें सबसे बड़े विमानन बाजार के रूप में भारत का नाम हो सकता है। इसके लिए प्रयास करना चाहिए, लेकिन हम नहीं कर पा रहे हैं। सरकार ने धर्माधिकारी कमेटी बनाई थी, उसकी रिपोर्ट आई है, लेकिन उन्होंने मर्जर से संबंधित जो रिपोर्ट दी है, उसका क्या पालन किया गया? कुछ नहीं किया। आपने कोई पॉलिसी आज तक नहीं बनाई, यही कारण है कि दिन प्रति दिन घाटा बढ़ता जा रहा है और निजी कंपनियों को आप आमंत्रित करते हैं। निजी कंपनियों को आमंत्रित करने से पहले उसकी फाइनेंशियल पोजिशन देखना चाहिए। अभी हमने किंगफिशर का मामला देखा है। इसलिए मैं कहना चाहूंगा कि जो निजी कंपनियां हैं, आपको रूट भी तय करना होगा कि कौन-कौन से ऐसे रूट हैं, क्या कारण है कि निजी कंपनियां फायदे में हैं? वे ज्यादा फायदे में हैं, उनका घाटा कम हो रहा है, लेकिन हमारी कंपनी घाटे की तरफ जा रही है। आज भी देखा गया है कि सीजन में, मई महीने से जब छुट्टियों का समय होता है, किराए में दस से पंद्रह प्रतिशत वृद्धि हो जाती है। हम जानते हैं कि प्रतिस्पर्धा है, लेकिन सरकार कहती है कि किराए का नियमन बाजार करती है, ऐसी बात नहीं है। किराया आप बढ़ाइए लेकिन कुछ सहुलियत दीजिए क्योंकि आज आम आदमी भी सफर करना चाहता है। एयर इंडिया के पुनरुद्धार पैकेज के लिए आपने मंजूरी दी है, जो घाटा है, कर्ज है, नकदी की कमी से जूझने के लिए आपने बहुत प्रयास किया है। पुनरुद्धार योजना के लिए आपने टीएपी पुनर्गठित की है, योजना बनाई है, एफआरपी को भी आपने मंजूरी दी है। इसी प्रकार से वर्ष 2020 तक कंपनी को 30231 करोड़ रुपये की इक्विटी निवेश करने की आपने योजना बनाई है और 4000 करोड़ रुपये का निवेश चालू वित्त वर्ष में होगा, यह आपने कहा है। आपने एक फैसला किया है कि पुनरुद्धार के तहत 7000 कर्मचारियों को आपने इंजीनियरिंग विभाग में भेजा है। विमानों की मरम्मत एवं रख-रखाव के लिए, एमआरओ के लिए अलग से एक कंपनी बनाने की आपने योजना बनाई है जो दूसरी एयरलाइंस को भी सेवाएं दे सकेगी। यह अच्छी बात है। लेकिन आपको अपनी एयरलाइंस पर भी ध्यान देना पड़ेगा। अभी हाल ही में इसी सदन में यह बात उठी थी कि कई पायलटों के दस्तावेज जाली पाए गए और कई अधिकारी भी आपने हटाए। दूसरी तरफ एयर इंडिया 43,000 करोड़ रुपये के कर्ज में डूबा हुआ है। उसे उबारने के लिए बहुत बड़ी चुनौती आपके सामने है और इसके लिए आपको प्रयास करना पड़ेगा। एयर इंडिया के लिए भी यह कर्ज बहुत बड़ा सिरदर्द है। इसके अलावा नागर विमानन महानिदेशालय के पुनर्गठन की योजना भी आपके सामने होगी। यह भी बहुत लाचार स्थिति में है और इसे ठीक करने के लिए बहुत मशक्कत करनी पड़ेगी।

अंतरराष्ट्रीय विमानन में भारत ने 100 से अधिक उड़ानों पर द्विपक्षीय अधिकार पर समझौते किए हैं। लेकिन हम कहां पर टिकते हैं, इसे देखना होगा। इस समझौते के मुताबिक कुल 8,34,000 सीट्स उपलब्ध हैं, जिनमें से भारतीय कम्पनीज 22.7 प्रतिशत सीट्स का ही इस्तेमाल करती हैं और एयर इंडिया 11.9 प्रतिशत का ही इस्तेमाल करती है। अंतरराष्ट्रीय 37.9 प्रतिशत का इस्तेमाल कर रही हैं। हमारी दूसरी निजी कम्पनीज जैसे जेट, इंडिगो या स्पाइसजेट को भी इसमें शामिल होने का मौका मिले, इसके लिए आपको प्रयास करना चाहिए।

एयर इंडिया ने नए स्थानों पर विशेष कर अफ्रीका में उड़ान भरने की जो योजना बनाई है, वह स्वागतयोग्य है। हमारे जो पड़ोसी देश हैं, उनसे रिश्ते सुधार कर और समझौता करके फ्लाइट्स भेज सकते हैं। जैसा अभी शाहनवाज़ जी ने कहा कि दुबई, सऊदी अरब आदि मुल्कों में भी फ्लाइट्स भेजने का आपको प्रयास करना चाहिए। इन उपायों से भी एयर इंडिया को इस घाटे से हम उबार सकते हैं।

एसोचैम का मानना है कि 2011-2012 में भारतीय एविएशन उद्योग को कम से कम 15,000 करोड़ रुपये का नुकसान हो सकता है। इसे हम कैसे कम कर सकते हैं, इस पर आपको ध्यान देना होगा। आज भी यात्रियों को बहुत दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। हमारे पायलेट्स आए-दिन हड़ताल करते हैं। इसका अंतरराष्ट्रीय उड़ानों पर ज्यादा असर पड़ता है और राजस्व की भी हानि उठानी पड़ती है। एयर इंडिया और इंडियल एयरलाइंस के पायलेट्स और कर्मचारियों को चार-पांच महीने तक वेतन नहीं मिलता है इसलिए वे हड़ताल पर जाने को मजबूर हो जाते हैं। फिर आप उन पर कार्रवाई करते हैं, इससे असमंजस की स्थिति बनी रहती है। आज हालत यह है कि लोगों का एयर इंडिया से विश्वास उठ गया है और वे निजी हवाई कम्पनीज से यात्रा करने को ज्यादा उत्साहित रहते हैं। इसका मूल कारण यही है कि एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइंस की स्थिति बहुत खराब है और इसे सुधारने की आवश्यकता है।

इन्हीं बातों के साथ गुरुदास दासगुप्त जी और शाहनवाज़ हुसैन जी ने जो मुद्दा यहां चर्चा के लिए उठाया है, उसे बल देते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री शरद यादव (मधेपुरा): सभापति जी, इस मुद्दे को विस्तार से गुरुदास जी ने और शाहनवाज़ जी ने यहां रखा है। हमारे नागर विमानन मंत्री अजित सिंह जी नए हैं, क्योंकि इन्होंने हाल ही में इस मंत्रालय का कार्यभार सम्भाला है। एयर इंडिया की हालत को सबसे अपने-अपने विचारों से व्यक्त किया है। हमारी जो एयरपोर्ट आर्थोरिटी है, अगर ऐसी स्थिति चलती रही तो कहीं यह नीबत न आ जाए कि उसे बंद करना पड़े। देश की जितनी पीएसयूज़ हैं, उनमें अकेले यह ऐसी है जो कभी घाटे में नहीं रही। इस देश के सारे एयरपोर्ट्स इसी ने बनाए हैं। लेकिन हम खूबसूरत चीजों के आदी हैं, देश को खूबसूरत नहीं बनाना चाहते, एयरपोर्ट जैसी चीजों को खूबसूरत बनाने में हमारी दिलचस्पी रहती है। आप यहां एयरपोर्ट पर चले जाएं, लगता है जैसे कबतरखाने में आ गए हों। जो पुराना था, उसमें क्या दिक्कत थी, अब इसे निजी कम्पनी जीएमआर को दे दिया है, जो लूटने में लगी है। एयरपोर्ट के पास जमीन सबसे बड़ी पूंजी थी, होटल्स की जमीन भी बड़ी पूंजी थी। ऐसी-ऐसी जगह पर इनके होटल्स बने थे कि बर्षों नहीं कर सकते। इसी तरह एयर इंडिया के पास भी काफी जमीन थी, लेकिन यह जो सबसे बड़ी कैपिटल इनके पास थी, वह आपने निजी कम्पनी को, जीएमआर आदि को दे दी।

उस एयरपोर्ट पर आप जाइये, जो ज्यादा उम्र के लोग हो गये हैं वे क्या कहते हैं जरा उनकी बात भी आप सुनिये। ऐसा तमाशा बना रखा है कि आप चलते जाइये। आप बैंगलूर चले जाइये, उस एयरपोर्ट पर आप किसी भी कोने से जाएंगे तो कुछ ही मिनटों में जहाज तक पहुंच जाएंगे। यह बनाया ही इसलिए है कि कैसे माल लोगों की जेब से निकाला जाए? खूबसूरती की जहां तक बात है तो इतना भदा बना हुआ है कि मैं आपको क्या बताऊं, यात्रा करने को मन नहीं करता है। अभी हमारे बहुत से साथियों ने सवाल उठाए। पूरा देश तो कीचड़ है और ये कमल उगा रहे हैं और उनको इसी में मजा आ रहा है कि हमारा देश इससे दुनिया में बहुत बड़ा हो गया। अब इसके विषय में मैं क्या बोलूँ।

यह जो एयर-इंडिया है इसकी कमर तो पहले से ही कमजोर थी और जब इसका मर्जर हुआ तो यहीं से इसकी बीमारी शुरू हुई। इतने सारे जहाज खरीद लिये, लेकिन उनका क्या किया, कहां रखे हैं किसी को पता नहीं है।

एवीएशन मिनिस्टर जी, आपने ऐसा मरीज जो वेंटीलेटर पर पड़ा हुआ है उसका इलाज करने का जिम्मा लिया है। मैं इसके विषय में क्या बताऊं, सबसे ज्यादा नम्बर इसी का लगा हुआ है। सदन में और सारे देश में लोग इसके बारे में कहते हैं और मेरे साथियों ने मुझे भी बोलने के लिए कहा, मैं लोगों के लिहाज के कारण आ गया हूँ लेकिन मैं इस पर क्या बोलूँ। मंत्रालय को या सदन को या देश को या यहां काम करने वालों को कोई रास्ता मिलने वाला है तो यहां बहस का कोई मतलब नहीं है।

जब मैंने इसे छोड़ा तब इंडियन एयरलाइन्स प्रॉफिट में थी। ढाई वर्ष मैंने भी इस मंत्रालय को चलाया है। वहां जो लोग हैं वे कोई अलग किस्म के लोग नहीं हैं वरन् जैसे हर पब्लिक सेक्टर में होते हैं वैसे ही लोग वहां हैं। कुछ लोग कहते हैं कि वहां एक सीईओ बिठा दो। कहते हैं कि जो ऐसे कारीगर होते हैं वे बैंकों और दूसरी जगह से माल लेने में उस्ताद होते हैं। चाहे उसमें दो सीईओ बैठा दो लेकिन वे उसमें क्या करेंगे?

इसमें सबसे बड़ी मुश्किल यह है कि लोगों को तनख्वाह नहीं मिल रही है। सरकार हर साल करोड़ों रुपया इसके पेट में डालती है और कहती है कि यह हमारी शान है, महाराजा है। जब यह मंत्रालय मेरे पास था तो एक डिस-इंवेस्टमेंट विभाग का मंत्री मेरी सरकार में भी था। वह बोला कि जबसे 26/11 का कांड हुआ तब से तो गेट-वे-इंडिया प्रसिद्ध हो गया है, लेकिन उसके पहले अगर मुम्बई पहचानी जाती थी तो एयर-इंडिया के टावर से पहचानी जाती थी, वह सबसे ऊंची टावर थी। हमारा जो मंत्री बना था जो होटल बेचने को तैयार था, वह मेरे पास आया और बोला कि एक्सप्रेस का जो टावर है उसकी यह कीमत है।

मैंने पहले ही कहा कि एयर इंडिया के पास जो उसकी पूंजी थी, उसके रहते कमाई की जरूरत नहीं थी। मैं कह रहा हूँ कि यह चाहे आपका है या हमारा है, लेकिन जब यह वेंटीलेटर पर है तो क्या किया जाए। इंडियन एयरलाइन्स के पास बहुत बड़ी ताकत थी, क्योंकि इसके पास पश्चिम एशिया में बहुत रूट्स थे। वे रूट्स अब खत्म कर दिए। अब किसने खत्म किए और क्यों खत्म किए, इस बारे में क्या किया जा सकता है? एवीएशन के कई लोग तो पार्लियामेंट में आ गए हैं और वे सिविल एवीएशन की कमेटी में भी हैं। यदि नहीं भी होते, तो कई लोग तो उनको देखकर ही पूसन्न हो जाते हैं। उनकी बनावट ऐसी है कि खुश होने की जरूरत नहीं है। यदि देश बनाना है तो ऐसे लोगों का यहां आना भी अफसोस की बात है। इसका कोई रास्ता निकाला जाना चाहिए कि वे इधर न घुसें। सीधी बात यह है कि एवीएशन डिपार्टमेंट देश के लिए बहुत जरूरी है। इस समय एयर इंडिया की जो हालत है, इस समय हम तो आउट आफ टच हैं। निश्चित तौर पर सरकार को और जो आपको नया मंत्रालय अभी मिला है, आप इसमें रास्ता ही ढूंढ सकते हैं। रास्ता कठिन जरूर है। ऐसा नहीं है कि केवल पायलट्स को ही तनख्वाह नहीं मिल रही है, बल्कि कर्मचारियों को भी कई महीनों से तनख्वाह नहीं मिल रही है। यदि तनख्वाह नहीं मिलेगी तो पब्लिक सेक्टर बंद हो जाएगा और फिर वे कहेंगे कि खुलवाइए। वही आपके पास आएं और कहेंगे कि सब तरह से चलाने के लिए तैयार हैं। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि इंडस्ट्रियल वर्कर को हड़ताल के बारे में सोचना चाहिए। इस समय बाजार का ऐसा झपट्टा आया हुआ है कि यह पब्लिक सेक्टर को बचाने नहीं देगा। इस बहस में मंत्री जी को मैं ऐसी कोई बात नहीं कहूंगा, जिसका कोई अर्थ नहीं होगा। अब संकट एयरपोर्ट एथोरिटी पर आने वाला है। एवीएशन का नाश करने का काम किया कि वहां आपने सीआईएसएफ फोर्स लगायी है। वैसे ही एयरपोर्ट घाटे में चल रहे थे। ये एयरपोर्ट स्रवाइव हो सकते थे। आपके पास बहुत अच्छे इंजीनियर्स थे, इतना अच्छा विभाग था, जिन्होंने 122 एयरपोर्ट बनाए, बल्कि बाहर जा कर भी बनाए। एयरपोर्ट आर्थोरिटी को दिल्ली और मुम्बई वाले एयरपोर्ट में थोड़ा-सा शेयर दिया है, लेकिन इन्होंने इतना खर्च कर दिया है कि वह शेयर कहां से मिलेगा, यह पता नहीं है, क्योंकि एयरपोर्ट आर्थोरिटी का सबसे बड़ा सहारा मिट गया। अब एयरपोर्ट आर्थोरिटी घाटे में चलेगी और एक दिन बंद हो जाएगी। हमने ग्राउंड हैंडलिंग को भी बहुत लोगों को दे दिया। एवीएशन को चलाने के लिए बहुत ज्यादा पूंजी की जरूरत होती है और एवीएशन के पास हमारे पुरखों ने बहुत छोड़ी थी। वह सब खत्म हो गई है।

पायलटों की हड़ताल होती है, बाकी लोगों के लिए बहुत मुश्किल हो गई। मैं पायलट लोगों से भी अपील करना चाहता हूँ कि उन्हें अदालतों को बीच में नहीं लाना चाहिए। उनको भी सोचना चाहिए और सरकार को भी जो संभव हो सकता है, इस बारे में कोई रास्ता निकालना चाहिए। एयर इंडिया और पूरा एवीएशन वेंटीलेटर पर है, यह देश के लिए जरूरी है लेकिन कैसे इसको रिवाइव किया जाए, यह आपके हाथ में सबसे बड़ी चुनौती आई है। ... (व्यवधान)

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि एवीएशन जो ज्यादा प्राइवेट होता जा रहा है तो जो नियम बनाये गये थे, वे टूट रहे हैं यानी ए कैटेगरी, बी कैटेगरी, सी कैटेगरी

ये सारी कैटेगरीज टूट गई हैं यानी सिर्फ लोग जहां लाभ वाले रूट हैं, जैसे बेंगलोर, दिल्ली, चेन्नई वगैरह हैं, वहां पर ही जा रहे हैं। अब बड़ी मुश्किल है कि जिन रूट्स पर लाभ नहीं है, उन पर नहीं जा रहे हैं। पटना है, रांची है, आपको दो दिन में आना पड़ेगा। रांची-पटना फ्लाइट ही नहीं है। मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश और राजस्थान इतने फ्रैले हुए इलाके हैं। एविएशन यहां बिल्कुल बुरी हालत में है। जबलपुर से लेकर सारी जगह यही स्थिति है। अब जो फ्लाइट पड़वाई है, वह फ्लाइट सरवाइव करे, यही मेरी शुभकामना है कि कुछ रास्ता बन जाए। एविएशन बचाना चाहिए और कभी वह समय था कि कि सिंगापुर की एयरलाइन्स हमें देखकर, हमारी शान खासकर महाराजा की शान को देखकर महाराजा को आदर्श मानती थीं लेकिन आज हालत यह है कि सिंगापुर हमारा आदर्श हो गया है और हम वेंटीलेटर पर चले गये हैं। इसलिए इस बारे में जरूर कुछ सार्थक किया जाना चाहिए।

श्री भीष्म शंकर उर्फ कुशल तिवारी (संत कबीर नगर): महोदय, आप सभी ने काफी कुछ कह दिया है। मर्जर के बाद से एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स की कहानी शुरू होती है। हमारे यहां उत्तर प्रदेश में ब्रिटिश इंडिया कंपनी नाम से एक कंपनी हुआ करती थी जिसके अंडर में लाल इमली, धारीवाल इस तरह की कपड़ा मिलें थीं। कानपुर हमारे उत्तर प्रदेश का मानचेस्टर था। ... (व्यवधान) भागलपुर से तो बहुत बड़ा आज भी है और जिसकी वजह से सरकार ने पैकेज दिया और आज भी धारीवाल और लाल इमली की जो जमीनें हैं, अगर देखिए तो रो रही हैं। कुछ हिस्सा बीआईएफआर में चला गया। बीआईएफआर से कोई पैकेज लेने के लिए तैयार नहीं है। हमारे यहां फर्टिलाइजर का कारखाना है, बंद गया। बीआईएफआर में है और बीआईएफआर तलाश कर रहा है कि कोई आकर चलाने की कोशिश करे लेकिन कोई आने के लिए तैयार नहीं है। इसलिए हम आपसे विनम्र निवेदन करेंगे कि कहीं इस तरह की हालत हमारे इस महाराजा की न हो। यह हमारी आपसे विनती है।

आज मर्जर के बाद इस देश का जो सबसे बड़ा हवाई बेड़ा जिसकी वित्तीय हालत अत्यंत चिंतनीय है जिसमें उसके अपने कर्मचारियों का वेतन भी नहीं निकल पा रहा है। इससे खराब बात और क्या हो सकती है? अगर कर्मचारी वेतन नहीं पाएंगे तो स्ट्राइक करेंगे और साल में हम लोग लगातार सुनते आ रहे हैं कि साल में दो बार, तीन बार स्ट्राइक होती है। पायलट स्ट्राइक में चले जाते हैं और हम लोग सामान लेकर जब एयरपोर्ट जाते हैं तो पता चलता है कि फ्लाइट कैंसिल हो गई है, वापस जाइए। उनको सैलरी भी नहीं दी जा रही है। हम लोग आपसे सवाल करने जा रहे थे कि हमारे यहां उत्तर प्रदेश और बिहार में तमाम ऐसी जगहें हैं जहां यातायात की सुविधाएं नहीं हैं। वहां पर डॉक्टर नहीं जा पाते हैं। गोरखपुर, पटना, मुजफ्फरपुर, कुशी नगर और आजमगढ़ आदि तमाम जगह हैं जहां बीमारियां हैं डॉक्टरों की आवश्यकता है डॉक्टरों से कहिए कि पटना, रांची, मुजफ्फरपुर, आजमगढ़ या गोरखपुर में मेडिकल कॉलेज खुला है, आप वहां चलिए तो वे कहते हैं हम वहां नहीं जाएंगे क्योंकि यहां जाने में तीन-चार दिन लग जाएंगे। इसकी व्यवस्था कौन करेगा? जनता को यहत देने का काम सरकार करती है और सरकार की हालत किसी से छिपी नहीं है। जो चीजें आपके पास हैं आप उसे संसाधन मुहैया नहीं करा रहे हैं तो लोगों को क्या संसाधन उपलब्ध कराएंगे? यह बहुत चिंता का विषय है इसलिए इसके बारे में जरूर सोचना चाहिए।

महोदय, आज दिल्ली में एयरपोर्ट है तो प्राइवेट प्लेयर बहुत अच्छा गेम खेल रहे हैं। यह महात्मा बुद्ध की धरती है, यहां से महात्मा बुद्ध ने संदेश दिया था लेकिन बहुत दुर्भाग्यपूर्ण बात है कि बौद्ध धर्म के पर्यटक हमारे देश में नहीं हैं बल्कि चीन, इंडोनेशिया, मलेशिया और अन्य मुल्कों में हैं। वे यहां पैसा देते हैं, हमारे यहां एडिड फंड रोड बनाने के लिए भेजते हैं। जापान पैसा में दान में देता है कि आप सड़क ठीक कर दीजिए और उनके पर्यटकों को सुविधा दीजिए। क्योंकि सुविधा से ही पर्यटक आएंगे। वहीं दूसरी ओर हमारे देश में कुशी नगर में जमीन है लेकिन हवाई अड्डा नहीं बन पा रहा है। अगर पर्यटकों के लिए

Airport की व्यवस्था होती तो आप इस देश से सहायता ले सकते थे। वहां की सरकारें सहायता देती हैं। मैं आपके संज्ञान में गया और लुम्बिनी की बात लाना चाहता हूँ कि नेपाल में पर्यटकों को पहुंचाने के लिए जापान ने लुम्बिनी में अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा बनाने के लिए पैसा दिया जबकि हम कुशी नगर को डेवलप नहीं कर पा रहे हैं। ट्रैफिक बहुत ज्यादा है और इससे राजस्व की बढ़ोतरी होगी। दिल्ली में जब हम जहाज से आते हैं तो बीस मिनट हवा में रहना पड़ता है। इतना पेट्रोल जलता है तो इससे राष्ट्र की ही तो क्षति हो रही है। ईंधन का दुरुपयोग हो रहा है। इस Airport पर Traffic बहुत है। इससे निजात दिलाने के लिए उत्तर प्रदेश में पिछली बार, मायावती बहन ने जेवर में एयरपोर्ट बनाने का प्रस्ताव दिया था। जेवर में जमीन थी, आपने प्राइवेट प्लेयर से या स्वयं उसको क्यों नहीं बनवाया? जेवर में अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा बनता तो सुविधा होती, क्योंकि आगरा, मथुरा, ग्वालियर बगल में है इसलिए सारे पर्यटक वहां जाते। इस तरह की बातों पर विचार होना चाहिए। मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि सुविधाओं के अभाव में सैफ्टी मेडिकल कॉलेज नहीं चल पाया, यहां डॉक्टर विजिट नहीं करते थे जबकि यह दिल्ली के बगल में था। आजमगढ़ का मेडिकल कॉलेज नहीं चल पाया क्योंकि transport के संसाधन नहीं थे और डॉक्टर नहीं जा पाते थे। Transport के means विकसित होने से पर्यटक स्थलों पर पर्यटकों को सुगमता होती है। इस तरह की सुविधा नहीं है, जिससे पर्यटकों को दिक्कत होती है। सुविधाएं विकसित होनी चाहिए। ये सभी विकसित होंगी जब सरकार डेवलप करेगी और इसके लिए आप उन्हें संसाधन मुहैया कराने होंगे। मैं आपसे यही विनती करना चाहता हूँ कि एयर इंडिया की हालत की अब बदहाली हो रही है। इस बदहाली को रोकने के लिए आप कोई न कोई उपाय जरूर कीजिए ताकि कर्मचारियों, पायलटों को हर समय हड़ताल पर न जाना पड़े। आप इसका कोई परमानेंट इलाज करने का प्रयास करें।

इन्हीं बातों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

DR. RATNA DE (HOOGHLY): Thank you, Mr. Chairman, Sir, for giving me this opportunity to speak on the Discussion under Rule 193.

With the merger of the Indian Airlines and the Air India, it was expected that the airways would operate with great satisfaction and there would be no inconvenience to the passengers. But the reality is different. I feel it is the Management's failure to run the State-owned carrier successfully.

Due to paucity of time, I would not go into all the details. Sir, 200 pilots of the Air India have gone on mass sick leave; and six international flights were cancelled on Wednesday, which put the passengers at great inconvenience. The causes of the strike are many including the pilots not getting their salary.

This strike has already taken the toll on fall in the Air India's daily revenue. From Rs. 15 crore daily, it has come down to

Rs. 9 crore daily. This is a huge loss.

On the one hand the Government is pumping money to revive the State-owned carrier to make it a profit-making venture but on the other hand, the management-pilot tussle is costing a lot. This has to be resolved amicably. Considering all these, I would request the pilots to call off their strike, return to the work, sit with the management and resolve the issue. At the same time, I would also urge the hon. Minister to sit with the pilots and try to understand their demands and sentiments.

Another point I want to place it here is that last week the hon. Minister went to Kolkata and met our Chief Minister, hon. Mamata Banerjee and talked about the opening up of new airport at Kolkata. I would request the hon. Minister to take all sorts of measures so that the new airport at Kolkata would be functioning by October, 2012.

MR. CHAIRMAN : Now, Mr. P. Karunakaran. Please speak very briefly. At six o' clock, we have to finish.

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): I do not know how briefly I will speak.

MR. CHAIRMAN: Try to be brief.

SHRI P. KARUNAKARAN : First of all, I wish the new Minister to save the sinking ship while he is sailing the same ship. We have the positive and prosperous potential as far as civil aviation sector is concerned because it is the sector which is growing either it is in the domestic sector or in the international sector. But at the same time the challenges that we have to face; and whether the Government would be able to tackle them really is the main question.

Sir, with regard to the reports, I would say that the report of the Standing Committee on Civil Aviation, the report of the PUC and the report of the Estimates Committee made it clear that there is a huge loss as far as civil aviation sector is concerned. Other Members have made it clear that when there is less money at the hands of the Civil Aviation Ministry, they purchased Rs.40,000 crore worth new aircraft. We would like to know what really the reason is. Even the Finance Ministry had opposed this. Even then the concerned Ministry has overruled it. What was the reason and what was the urgency to give such a huge amount for purchase of aircraft?

Another reason for the huge loss is that the civil aviation sector has decided to cancel many of the profitable routes in favour of private sector. The Minister said that it is only in the domestic sector. I can give a number of examples. Due to shortage of time, I do not like to go into this. One year back, there were about 31 routes which they had cancelled not only in the domestic sector but also in the international sector. Some of them are Kochi-Doha—85 per cent seats for the Jet Airways; Kochi-Bahrain—85 per cent seats for the Jet Airways; Kochi-Muscat—85 per cent seats for the Jet Airways; Chennai-Coimbatore—it is for the Jet Airways; Muscat-Calicut—it is for the Oman Air; Kochi-Calicut-Dubai—it is for the Oman Air; and Mumbai-Calicut—it is also for the Jet Airways.

What was the reason for cancelling 31 routes when we were to get more money from these profitable routes? It is interesting to note that these were cancelled temporarily but they were never filled up because the private operators have already taken those routes. One of the main reasons for the huge loss is that the profitable routes are given to the private sector. What is the reason for this? Who has taken this decision? This has to be explained by the Minister.

When we go through the report of the Standing Committee, it is alarming to note, especially with regard to security. When we go through the report, it is seen that there are fake pilots who are working, in service. Fake pilots in the sense they are not qualified; and they have no certificates yet they are in service. Who has given them the certificates? The Government has to explain this. It is true that the DGCA has the responsibility of giving the certificate. But at the same time when we go through the reports, it is again shocking that some of the fake pilots are the relatives or the kith and kin of the officers of the DGCA itself. Then, how can they save this industry? For what purpose, they are there? The pilots, who are not qualified and are not getting certificates, are there in the Board and we have to fly in these aircrafts. This is only the one reason.

There are many airports, which have no certificate. The airports have to get the certificates and follow the prescribed number of the norms. These certificates are not given to them by the DGCA.

In respect of the other security issues, I would say that there are many private flying training centers. These training centers are operating, but the DGCA say that they are not aware of that. These are providing training to the people in the capital of India, New Delhi itself. The DGCA is really compromising with the safety issue. It is a very dangerous issue. It is not only the issue of loss. With regard to the safety and security, the DGCA or the Civil Aviation Ministry is not at all taking any care.

Before I conclude, I would like to share my own experience. I have raised that issue twice in this House itself. Two years

back when there was a very shocking air crash in Mangalore, Shri Veerappa Moily was there and all the hon. Ministers had come there. The flight was coming from Dubai to Mangalore. There were 164 passengers in the flight of which 158 lost their lives. Fortunately, six or eight persons were safe. In the meeting itself, the then Civil Aviation Minister, Shri Praful Patel himself had said that he was getting the information from the other side.

India is a signatory to the Montreal Convention. If an international flight meets with an accident and if it is due to the defect of the flight or the carelessness of the crew, each victim gets Rs.75 lakhs. The Prime Minister has given relief. The Chief Ministers of Karnataka and Kerala have given their share, but the Civil Aviation sector, especially the Air India or the Reliance did not come up with their share. Here, I would like to point out one thing that four major insurance companies are there. The Air India had trusted its insurance aspect with Reliance. It was their insurance company. But, they were not able to give relief of Rs.75 lakhs to the victims. I have gone there twice or thrice and struggled to get relief for those victims. I have also raised this issue. They went to the Court and it is only after two years that some of the cases are settled.

Even in case of loss of life of the passengers, Air India is not taking it seriously and they are trusting private persons, that is, Reliance.

Many issues with regard to the Civil Aviation have come up. As stated by the other Members, the loss is not an issue that has occurred now itself, but it has occurred because of the wrong policy; because of the lack of vision; and because of the mismanagement. It is really the looting of the people's property. So, the Government has to give reply. On the one side, we are losing the lives of the people, on the other side, we are also losing the assets of the people. That is why I say that the new Minister may be able to save the sinking ship. Otherwise it is not possible to save it. So, stringent action and reconstruction in almost all the fields are essential. With these words, I conclude.

SHRI TATHAGATA SATPATHY (DHENKANAL): I will start with the word that my senior colleague, Dr. Prasanna Kumar Patasani wants me to speak and he was constantly telling me to raise this issue.

Sir, the Bhubneshwar Airport has been named after a great man of this country, late Biju Patnaik. Today, if another revered and great leader of this country, Chaudhary Charan Singh would have been alive, probably he would have given the first preference and first direction to ensure that the airport named after his colleague, Biju Patnaik, is made into an international airport. It would have got the rightful place amongst the other big airports of this country by now.

We all in Odisha expect that this Minister will give justice to the State of Odisha which is probably the only State in the country today which is bestowed with one single airport. It does not have a second airport anywhere. Even there is no emergency airport. So, in a bad weather condition, a plane cannot be diverted anywhere else except Kolkata. Therefore, I would expect that Bhubaneswar Airport should be immediately made into an international airport.

Along with that, I would state that it had been earlier accepted in principle when the other gentleman, Shri Patel was the Aviation Minister, that Jharsuguda would also be taken up as an airport and it would be built in line and taken over by the Airports Authority of India, but unfortunately, nothing has been done even in that sector. So, I would like to draw the attention of the Minister to these two burning issues which concern my State of Odisha.

Now to come on to a bigger platform, all the Members of Parliament here, except those who live in New Delhi, have to regularly use the New Delhi Airport. It is a shame the way this company GMR - which also operates one or two other airports in India, including the one at Hyderabad - has not once or twice but five times increased the user fee at the airport. For every landing at Delhi Airport and for every take off, even passengers who are in transit through the IGI Airport, have to pay the user fee, which is unheard of anywhere else in the world. It is also a matter of concern.

Sir, you might be remembering that earlier in the 14th Lok Sabha also, I had raised this issue when the other gentleman was the Minister for Civil Aviation that they were charging a user fee even before the airport was prepared. Sir, you know about the national highways in many other countries as also in India that when a highway or a facility is completed, then they charge people the money - a toll gate is put up - to recover the cost that has been invested. But this company GMR is such a wily company that it has not only not invested in these projects, but it has also managed to take money from passengers using the old IGI Airport, taxed them to death and from that money, the money that has been raised from taxation of passengers who were using the old airport, they have built this new airport. They built it totally with that investment money that they got from the users. Today, it is a shame if you use the toilets of IGI Airport and if you see the facilities available there.

One of our senior Members of Parliament was earlier talking about it. He told that if you have to catch a flight in a hurry, you have to walk at least three-fourth of a kilometre. This is a badly designed airport. Sir, being a senior Member of Parliament, you must have travelled abroad a lot. Now-a-days, the concept of one terminal building is out. The whole world is seeing multiple terminal buildings where aircraft come and reach, and you either embark or disembark. In addition, there are subways, there are trains underground which carry you outside to the luggage point or the pick up points. That concept has not been utilised in Delhi. I am quite sure that many of our younger Members who would probably - may God bless all of them - still be Members of this Parliament many years hence so also Shri Ajit Singh, the present Minister, will realise that this airport built by GMR will be dated and considered old. In the next five to six years, it will be an outdated airport.

Sir, there is another sad part.

MR. CHAIRMAN : Now, it is 6 o'clock. Please wind up.

SHRI TATHAGATA SATPATHY : Sir, I have always enjoyed your kindness.

Sir, the amalgamation of Air India and Indian Airlines, the bringing together of both the companies, has been a bad exercise. It has been an exercise in futility.

18.00 hrs.

There was no heart in the whole exercise whereby today we see that both the domestic airlines and the foreign airlines have become sick.

In my opinion, it is primarily because there has been no effort by the Government and by the Civil Aviation Ministry. It is not of Mr. Singh's doing, but it was done long before him. There was no intention to make it a success. There was always a move to scuttle ...(*Interruptions*)

SHRI GURUDAS DASGUPTA : Sir, may I say something? ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: No, please do not disturb him.

SHRI TATHAGATA SATPATHY : Sir, I have always cooperated and respected you.

There has always been an intention to scuttle both Indian Airlines and Air India at the behest of Kingfisher and later on Jet. For example, today, when Air India withdraws the Chennai-Bangkok flight, immediately Jet joins that race and Jet flies Chennai to Bangkok at the same timing and the same slot and everything. This means that those slots / routes are profitable.

MR. CHAIRMAN: Mr. Satpathy, please wait for a minute.

Now, it is 6 o'clock.

SHRI GURUDAS DASGUPTA : Sir, may I ask this from you? The point is that it is a very important subject. So, I want the reply today itself. I am saying this because ...(*Interruptions*) Please listen to me. Normally, the practice is that ...(*Interruptions*) Please hear me first. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: They all are asking for 'Zero Hour'.

...(*Interruptions*)

SHRI TATHAGATA SATPATHY : Sir, it is my time that is being eaten away. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: The discussion under Rule 193 will continue next time.

Now, we are taking up 'Zero Hour'. Dr. Kirit Premjibhai Solanki.

...(*Interruptions*)

SHRI TATHAGATA SATPATHY : Sir, I have not finished.

MR. CHAIRMAN: You can continue next time.

MR. CHAIRMAN: Now, we are taking up 'Zero Hour'. Dr. Kirit Premjibhai Solanki.

18.02 hrs (Shri Satpal Maharaj *in the Chair*)