

[Shri Mohan Dha ia] distinguish between a calculated liberalisation of imports to subserve our development priorities expeditiously and efficiently and thoughtless liberalisation of imports without such an approach and proper safeguards. Hon'ble Members will find that this policy nowhere aids or encourages any import of luxury or non-essential consumer goods. Rather, the new policy wants the materials critical for the growth and stability of our national economy, to be provided speedily and economically. In all humility I may submit that the new policy has been evolved after extensive consultations at various levels. I am fully convinced that it will certainly subserve the interests of our country and our community.

The new policy is a testimony to our great people and their recent achievements and self confidence. The 30 years cobwebs of import controls and regulations have been brushed aside. A radically new system has been evolved, so that our industry, agriculture, commerce and science and technology advance ahead with utmost speed and confidence. The new policy is easy to read, simple to understand and less than a third in sheer size of the previous one. It is a landmark in decentralisation of Central Government working.

Sir, as we shall soon be considering the Demands for Grants of my Ministry, I would not like to touch upon other aspects of our foreign trade and our public sector agencies at this juncture. I may assure the House that the suggestions from the Hon'ble Members in regard to the new policy and the working of my Ministry will always receive our utmost sincere consideration. I am sure that the new policy based on various suggestions made by the Hon'ble Members earlier, several deliberations, studies and reports will be welcomed by the House and the country. Sir, with these words, with your permission, I now place the import policy book and export policy book on the Table of the House. With your permission, I may only say that so far there used to be Import Policy, which was announced on the floor of the House. But this is the first time when I am coming to you with the Import Policy and also export policy.

15.18 hrs.

DEMANDS FOR GRANTS, 1978-79—
contd.

MINISTRY OF SHIPPING AND TRANSPORT—
contd.

नौबहन और परिवहन मंत्रालय में
प्रभारी राज्य मंत्री (श्री चांद राम) : डिप्टी

स्पीकर साहब, करीब 15 या 16 सदस्यों ने मेरी मिनिस्ट्री के बारे में विचार रखे हैं और मैंने उन के विचारों को बड़े ध्यान से सुना है। जो मुझाब, रचनात्मक मुझाब, मेरी मिनिस्ट्री के बारे में आये, उन के बारे में एक-एक करके तो जबाब नहीं दे सकता हूँ, लेकिन मैं माननीय सदस्यों को यह यकीन दिलाता हूँ कि उन सब को मैंने खुद सुना है, खुद नोट किया है और मेरी मिनिस्ट्री के अधिकारी भी यहां मौजूद हैं, उन्होंने भी उन सब बातों को नोट किया है, इसलिये मैं उन पर निजी तौर पर ध्यान दूंगा।

15.19 hrs.

[DR. SUSHILA NAYAR in the Chair].

मैं बहुत से मेम्बरान का मशकूर हूँ, जिन्होंने नेशनल-हाईवे के बारे में यह चिन्ता जाहिर की है कि हम को इस मद में ज्यादा रकम नहीं मिली है। मैं समझता हूँ कि माननीय सदस्यों को इस बात का ध्यान है कि जब से जनता पार्टी आई है, तब से हम इस बात पर जोर दे रहे हैं कि देहातों को किसी तरह से सड़कों में जोड़ा जाए। इस में शक नहीं कि हमारे नेशनल हाईवेज लगभग 21 हजार किलोमीटर थे जो अब बढ़ कर 28,970 किलोमीटर हो गये हैं। यानी उस में 8,970 किलोमीटर के ग्रामपास हम बढ़ा पाए हैं। आजादी के बाद, लेकिन फिर भी मैं समझता हूँ कि बहुत गुंजाइश है और बहुत से मेम्बरान ने जो अलग अलग तौर पर नेशनल हाईवेज में एडिशनल रोड्स को शामिल करने के लिए मुझाब दिये हैं, उन पर उचित समय पर हम विचार करेंगे क्योंकि इस समय धनराशि की किल्लत है। असल में जो पहली प्रोपोजल मंत्रालय ने पिछली पंचवर्षीय योजना में बनायी थी, उसमें 6 हजार किलोमीटर सड़कों को नेशनल हाईवेज में मिलाने का मुझाब दिया था लेकिन वह मुझाब एक बार योजना आयोग के मानने पर धनराशि की कमी के कारण उस पर अमल नहीं हुआ और इम्फैसिस दूसरी बातों पर चला गया। इसके साथ साथ कोई

30 हजार किलोमीटर रोड्स के बारे में स्टेट गवर्नमेंट्स से सुझाव आए हैं कि उन को नेशनल हाईवेज में शामिल किया जाए, लेकिन मैं समझता हूँ और जैसा मैंने संकेत भी दिया है कि इस बात को मद्देनजर रखते हुए कि हमारा ज्यादा ध्यान गांवों की तरफ है, गांवों को सड़कों से जोड़ने की तरफ है, हम पिछले साल में नेशनल हाईवेज में कोई खास बढ़ोत्तरी नहीं कर पाए हैं और इस साल का भी जो बजट है, उस में भी नहीं ले पायेंगे, लेकिन फिर भी नेशनल हाईवेज पर जो हम ने 1977-78 में खर्च किया है वह 76 करोड़ रुपया है जबकि 1976-77 में इन पर 68 करोड़ रुपया खर्च हुआ था। कहने का मतलब यह है कि 31 मार्च, 1978 को खत्म होने वाले इस साल में हम ने 8 करोड़ के करीब ज्यादा खर्च किया है।

मेम्बर साहबान ने कोस्टल हाईवेज का भी काफी जिक्र किया। सारे मुल्क में जो हमारा कोस्ट है, वह 5500 किलोमीटर के करीब है लेकिन इस के साथ जो सड़कें एवेनएबिल हैं, उनमें 4300 किलोमीटर के करीब नेशनल हाईवेज हैं और बाकी स्टेट हाईवेज हैं, उन में हम इस बात का प्रबन्ध करते हैं कि किसी न किसी तरह से हम कोस्टल हाईवेज में स्टेट गवर्नमेंट्स को मदद दें जैसे गुजरात में गुजरात बनने के बाद 5.96 करोड़ रुपये के करीब के कार्यों की मंजूरी दी है, तमिलनाडु में भी 2.95 करोड़ के आसपास रकम दी है। इसी तरह स नेशनल हाईवे न० 17 जो हमने डिक्लेयर की है और महाराष्ट्र और केरल और दूसरे जो हिस्से हैं, उन को मिलाती है— उस को 1972 में हम ने नेशनल हाईवे डिक्लेयर किया था—उस से पहले 22 करोड़ रुपये हम ने इस पर खर्च किया है। तो इस से जाहिर है कि कोस्टल हाईवेज को हम ने निगलेक्ट नहीं किया है लेकिन अब भी स्टेट गवर्नमेंट्स जहां-जहां कोस्टल हाईवेज को मजबूत करना चाहती हैं, हम उनके ऊपर

पूरी सहानुभूति से अवैलेबल धनराशि के मुताबिक विचार करते रहेंगे।

नाथ ईस्ट रीजन के कुछ हमारे साधियों ने और खास तौर से श्री पूर्ण सिन्हा ने यह शिकायत की थी कि उस हिस्से को नजरान्दाज किया जा रहा है। मैं यह मानता हूँ कि वह पहाड़ी इलाका है और यह भी माननीय सदस्यों को मालूम है कि उस पहाड़ी हिस्से में बरसात ज्यादा होती है और जहां बरसात ज्यादा होती है, वहां सड़कें जल्दी खराब होती हैं। माननीय सदस्य को वह भी मालूम है कि क्लाइमेटिक रीजन्स में, इकोलोजिकल रीजन्स और जियोलोजिकल रीजन्स की वजह से वहां कुछ ऐसे हालात हैं, जिन के कारण वहां खर्चा ज्यादा होता है। वह डिफिकल्ट टोरेन हैं और इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए हम ने कुछ ज्यादा रुपया दिया है। अगर एरिया के हिसाब से उस पहाड़ी हिस्से को लिया जाए तो सारे मुल्क का वह 8 परसेंट है और पापूलेशन के हिसाब से देखा जाए, तो 3.5 परसेंट वह हिस्सा बनता है, लेकिन नेशनल हाईवेज की लम्बाई को अगर देखा जाए, तो वह नेशनल हाईवेज की कुल लम्बाई का 8 परसेंट इस रीजन में है और पिछले वर्ष में इस नाथ ईस्ट रीजन में सब मदों की सड़कों पर सारे देश की सड़कों के मुकाबले में 12 प्रतिशत खर्च हुआ है। फिर भी बार बार शिकायतें आई हैं और कन्सलेटिव कमेटी में भी नाथ ईस्ट रीजन की कुछ शिकायत आई थी। फिर भी बार-बार शिकायतें आई हैं और कन्सलेटिव कमेटी में भी नाथ ईस्ट रीजन की कुछ शिकायतें आई थी। मेरी कोशिश है कि इस सेशन के बाद में खुद जा कर देखूँ और सड़कों के जो हिस्से खराब हैं या जिनके बारे में शिकायतें हैं उनके बारे में जा करके मैं खुद अन्दाजा लगाना चाहता हूँ :

[श्री चंद राम]

जहां तक रूरल रोड्स का सवाल है, इनके बारे में हम जो प्लान बनाने जा रहे हैं उसमें हमने पिछले प्लान से बहुत ज्यादा पैसा रखा है। आप देखें कि पिछले प्लान में इन रोड्स के लिए रखी गयी रकम और इस प्लान में रखी गयी रकम में कितना भारी फर्क है। पिछले प्लान में रूरल रोड्स के लिए दो सौ करोड़ रुपया रखा गया था लेकिन इस प्लान में हमने आठ सौ करोड़ रुपये रखे हैं। इससे यह जाहिर है कि हमने रूरल रोड्स में इस प्लान में तीन सौ फीसदी रकम बढ़ा दी है : हम ऐसे भी इंतजाम कर रहे हैं कि 1983 तक 1500 और अधिक की आबादी वाले हर गांव को हम रोड्स से जोड़ दें। इसी तरह से जिन गांवों की आबादी एक हजार से पन्द्रह सौ तक है उनमें से 50 फीसदी गांवों को हम सड़कों से मिला दें। यह हमारा प्लान है जिसके लिए हमने आठ सौ करोड़ रुपया अपने प्लान में रखा है :

श्री मुण्डा और अन्य माननीय सदस्यों ने ट्राइबल रोड्स के बारे में कहा। पिछले प्लान में आदिवासी क्षेत्रों की सड़कों के लिए करीब सौ करोड़ रुपये के आसपास रखा गया था। माननीय सदस्यों को जान कर खुशी होगी कि हमने अपने प्लान में जो 1 अप्रैल से शुरू हो गया है, तीन सौ करोड़ रुपया आदिवासी क्षेत्रों की सड़कों के लिए रखा है। इतना रुपया हम आदिवासी क्षेत्रों की सड़कों पर खर्च करेंगे।

जहां तक नेशनल हाईवेज और रूरल रोड्स के अलावा इकोनॉमिक इम्पाट्स,

और इन्टर स्टेट रोड्स का सवाल, है, उनके लिए पिछले प्लान में 18 करोड़ रुपया दिया गया था।

SHRI K. LAKKAPPA (Tumkur): You have ordered the construction of the Kerala diversion project, costing Rs. 8 crores. And the contractors have looted.

SHRI CHAND RAM: If that is the case, I can go there and find out the mistake.

चेन्नरमैन साहिबा मैं कह रहा था कि इकोनॉमिक इम्पाट्स की और इन्टर स्टेट रोड्स के लिए पिछले प्लान में 18 करोड़ रुपया दिया गया था। हम नये प्लान में इन सड़कों के लिए 59 करोड़ रुपया खर्च करने जा रहे हैं : यह रुपया हम स्टेट्स को इस काम के लिए फाइनेंशियल असिस्टेंट के तौर पर देंगे।

चेन्नरमैन साहिबा इस तरह से आप देखेंगी कि सड़कों के लिए पिछले प्लान में 1117 करोड़ रुपया रखा गया था वहां हम अब अगले पांच सालों में प्लान के अन्दर 2183 करोड़ रुपया खर्च करने जा रहे हैं। यानि एक हजार करोड़ रुपये की वृद्धि हमने रोड्स के लिए अपने प्लान में की है।

मैं माननीय सदस्यों को एक बात बताना चाहता हूँ कि जैसी कि जनता पार्टी की पालिसी है, उसके अनुसार हम ज्यादा ध्यान रूरल रोड्स पर दे रहे हैं। इसके साथ मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि ये जो नेशनल हाईवेज हैं या स्टेट हाईवेज हैं, इनका सारा का सारा काम एग्जीक्यूट करने की एजेंसी हमारी राज्य सरकारें हैं : हमारी मिनिस्ट्री नेशनल हाईवेज के लिए रुपया देती है और उसे स्टेट गवर्नमेंट अपने पी० डब्ल्यू० डी० के महक के द्वारा खर्च करती है। मैं समझता हूँ कि

इन सड़कों के बारे में जहां-जहाँ भी शिकायतें हों कि माल ठीक नहीं लगा है, सीमेंट ठीक नहीं लगा है. . . . यह ध्यान में रखने की जरूरत है कि जो एकजीक्यूटिंग एजेंसीज हैं वे स्टेट गवर्नमेंट्स हैं। ट्रांसपोर्ट डिवलपमट काउंसिल की मीटिंग हुई थी। जिस में स्टेट पी डब्ल्यू डीज के मिनिस्टर आए थे और वे उसके मੈम्बर हैं। मैंने वहां मुझाय दिया था कि अगर हो सकता है तो ऐसा प्रबन्ध किया जाए ताकि जो कांटेक्टर हैं उन पर डिपेन्डेंस कम से कम हो और उन के पास काम कम से कम जाए। या फिर स्टेट रोड कारपोरेशन बना कर उसके जरिये काम किया जा सकता है। और यह भी न हो सके तो डिपार्टमेंटला काम किया जा सकता है। मैंने यह भी मुझाव दिया था कि वाचडाग कमेटीज भी बनाई जा सकती हैं, जो नान आफिशल हों और वे कमेटीज जो मैटीरियल लगता है उसकी देखभाल अच्छी तरह से कर सकती हैं।

कुछ साल हुए बोर्डर रोड्स आर्गनाइजेशन की स्थापना हुई थी, सरहदो सड़कों को बनाने के लिए उसकी स्थापना हुई थी। उसको काफी मजबूत किया गया है और वह तेजी से काम कर सके, इस काबिल उसको बनाया गया है उस में चालीस हजार के करीब एम्प्लॉयोज हैं। इस में 34 पार्यावियर कम्पनियों को हम परमानेंट कर चुके हैं। उस में लगभग 5200 शैड्यूल्ड कास्ट के और 400 शैड्यूल्ड ट्राइब्ज के लोग हैं। श्री पूर्ण सिन्हा ने कहा है कि पहले इसका हैड-क्वार्टर रुड़की में था, उस के बाद वह पूना में चला गया है। उनको शिकायत है कि वहां रिक्लूटमेंट क्यों होती है, मैं कहना चाहता हूं कि हैडक्वार्टर टैम्पोरेरीली तबदील किया गया है। फिर भी मैंने बोर्डर रोड्स आर्गनाइजेशन के हैड को कहा है कि ट्राइबल एरिवा में बोर्डर रोड के निर्माण का काम होता है तो रिक्लूटमेंट का काम दिल्ली में या किसी दूसरी जगह तेजपुर के आसपास हो सकता है। वहां पर इसका प्रबन्ध होना चाहिये ताकि वहां के लोगों को रोजगार के अवसर मिल सकें।

कैज्युअल लेबर का भी जिक्क किया गया है। चालीस हजार के करीब उनकी संख्या है सब को स्थायी बना दिया जाए तो भत्ता, तनख्वाह सभी किस्म की चीजें देनी पड़ेंगी। चूकि काम पूरे साल का नहीं होता है, पूरे समय का नहीं होता है। जब ऐसी बात है तो सब को स्थायी बना दें तो हम को सब चीजें देनी पड़ेंगी। फिर भी मैं हमदर्दी से गौर कर रहा हूं कि कितने और आदमियों का स्थायी बनाया जा सकता है। सब के सब को स्थायी नहीं बना सकते हैं।

वांडिड लेबर का सवाल भी उन्होंने उठाया है। उस मामले की मैंने थोड़ी बहुत जानकारी लेने की कोशिश की है, जांच उसकी करने की कोशिश की है उन्होंने बताया है कि तीन महीने हो जाते हैं तो बीच में दो दिन की छुट्टी उनको दे दी जाती है यह अनफेयर प्रैक्टिस है जो हो रही है। मैं इस चीज पर ध्यान दे रहा हूं और इसका भी देख रहा हूं और जो कुछ भी हो सकेगा करूंगा, देखूंगा कि कोई रास्ता निकल आए ताकि श्रमिकों को कुछ फायदा दिया जा सके।

कई पुलों का यहां जिक्क हुआ है। माननीय हैनरी आस्टिन साहब ने कोटापुरम ब्रिज का जिक्क किया है। मैं उसके बारे में इतना ही कहना चाहता हूं कि वह पन्द्रह साल से पैडिंग था। कभी एक इसका एलाइनमेंट होता है और कभी दूसरा स्टेट गवर्नमेंट ने जो तजबीज दी एक खास एलाइनमेंट के लिये थी। दूसरे साथियों ने एक दूसरी तजबीज दी। मैं खुद मीके पर गया हूं और मैंने जाकर देखा है। जाने के बाद मैंने अपना विचार जरूर कुछ बनाया है गोथूरथ गांव के लोगों को अलग से एक दूसरी चैनल पर ब्रिज की जरूरत थी ताकि वह गांव भी बनने वाले कोटिपुरम ब्रिज के साथ जुड़ सके। मैंने वह ब्रिज अलग से राज्य सरकार को मंजूर करने का कहा है। इसको मैंने मुनासिब समझा। कुछ एरिया ऐसा है जो बिल्कुल अलग जमीरा रह जाता है। उनको रास्ता ही नहीं मिलने वाला है इससे। लेकिन

[श्री चांद राम]

चूंकि स्टेट गवर्नमेंट ने फिर तजबीज दौहराई है मेरे दुबारा पूछने पर और हमने फिर से टेक्नीकल राय ली है और उस सब को देखने हुए इस बात का फैसला हुआ है और फैसले के बाद उमकी आधारशिला भी रख दी गई है। जल्दी वह पुल बन जाएगा। सोचने की और बात है। जो छोटे से जजोरे हैं उनके लिए

SHRI K. P. UNNIKRISHNAN (Badazara) : Is it a fact that you will lose crores of rupees as a result of this?

SHRI CHAND RAM : No, it is not a fact.

SHRI K. P. UNNIKRISHNAN : What are the revised estimates? Please tell me.

DR. HENRY AUSTIN (Ernakulam) : The problem is that the length would be doubled. If we had taken the original site which was recommended by the technical committee, the distance would have been halved, and to that extent Rs. 8 crores would have been saved. Every day the cost is going up.

SHRI CHAND RAM : It should have been taken up with your Government. You have your Government in Kerala.

SHRI K. LAKKAPPA : There are allegations that the diversion from one place to another will result in a loss of Rs. 8 crores and that the authorities have played into the hands of the contractors.

SHRI CHAND RAM : Where does the contractor come in, when the foundation stone has just been laid and tenders have not yet been invited?

SHRI K. LAKKAPPA : Why do you not take action? There is some suspicion.

SHRI CHAND RAM : What is the basis for the suspicion?

MR. CHAIRMAN : My suggestion is that you may please let the Minister complete his reply. After that, you can ask any question, but if you keep on interrupting him all the time, it will take him much longer to finish his reply. Please continue your reply.

श्री चांद राम : माननीय हैनरी आस्टिन ने कोचीन बाई-पास और कई और बाई-पासेज का जिक्र किया था, तो मैं कहना चाहता हूँ कि कोचीन बाई-पास का काम पहले शुरू हो चुका है और हम फंड्स दे रहे हैं और जल्दी से जल्दी उसको बना पायेंगे।

SHRI K. LAKKAPPA : You are evading facts. They are looting money, they are not making the roads.

श्री उपसेन (देवरिया) : माननीय लकप्पा ही सब पुल लिये जा रहे हैं, कुछ हमारे लिये भी छोड़ेंगे कि नहीं?

सभापति महोदय : आप शांत होकर बैठिये।

श्री चांद राम : माननीय लकप्पा ने तीन चार बातों का जिक्र किया था। एक तो उन्होंने कहा कि हमारे देश में सरफेस रोड्स थोड़ी हैं। उसका मैं जवाब दे चुका हूँ, आजादी से पहले हमारे देश में 3.88 लाख किलोमीटर रोड्स थीं, लेकिन उसके बाद 1-4-78 पर 13.61 लाख किलोमीटर रोड्स हैं। लेकिन चूंकि फंड्स का ताल्लुक है, मैंने भी विदेशों में ऐसी ऐसी सड़कें देखी हैं जहां चार लेन एक तरफ और चार लेन दूसरी तरफ और बीच में डिवाइडर है और उससे ग्लेयर नहीं लगता है। हम भी चाहते हैं कि ऐसा हो, लेकिन माननीय लकप्पा साहब हमसे ज्यादा शासन में रहे हैं, उनके देखने की बात थी।

जहां तक रोड टैक्स वसूल करने की बात है यह कोई नई बात नहीं है। यह तो 30 साल से वसूल हो रहा है और इसमें कोई शक नहीं है कि रोड्स से जितना टैक्स वसूल होता है

उतनी रकम सड़क पर खर्च नहीं होती है। हर मिनिस्ट्री अगर वह यह कहने लगे कि हमारी मिनिस्ट्री से इतनी आमदनी है वह सब हम पर ही खर्च होनी चाहिये तो इससे काम नहीं चलेगा। मैं मानता हूँ कि 1300 करोड़ रु० से ज्यादा रोड टैक्स से वसूल होता है लेकिन इसका मतलब यह नहीं है कि सारा रुपया रोड्स पर ही खर्च कर दें। और अगर खर्च करने वाले थे तो एक साल पहले भी खर्च किया जा सकता था। लेकिन हमने रूरल रोड्स की तरफ ज्यादा ध्यान दिया है और मैंने पहले ही किसी माननीय सदस्य का नाम न लेते हुए संकेत किया था कि 200 करोड़ से बढ़ाकर 800 करोड़ रुपया रूरल रोड्स के लिये रखा है। यह जाहिर करता है कि हम किसको ज्यादा महत्व देते हैं।

पोर्ट्स के बारे में हमारे कुछ साथियों ने बहुत से मुझाव दिये हैं। हमारे देश में 10 मेजर पोर्ट्स हैं। इनके बारे में हमारी कोशिश है कि जो स्कीम इनकी बाकी हैं, उन्हें जल्द पूरा करें। श्री लक्ष्मण ने परादीप पोर्ट के सैक्रिड कार्गो के बारे में जिक्र किया था। मैं बताना चाहता हूँ कि मैं खुद भी परादीप गया था और मैं समझता हूँ कि जल्दी ही हफ्ते, दस दिनों में हम इस स्कीम को शायद प्लानिंग कमिशन से क्लियर करा पायेंगे और वह स्कीम जल्दी मंजूर हो जायेगी, ऐसी आशा है।

जहां तक माइनर पोर्ट्स का सवाल है, जैसे श्री रचैया जी ने कहा कि काकीनाड़ा, कारवाड़ और उड़ीसा में गोपालपुर, गुजरात में सलाया, जिसे श्री बिनोद भाई शेठ ने कहा, तो इनके बारे में मैं यह कहना चाहता हूँ कि माइनर पोर्ट्स स्टेट गवर्नमेंट्स का सबजेक्ट है, लेकिन फिर भी सेंट्रल गवर्नमेंट माइनर पोर्ट्स की तरक्की के लिये कुछ देती है। अभी भी प्लानिंग कमिशन में थिंकिंग चल रही

है कि माइनर पोर्ट्स के लिये कंपलीटली रुपया सेंट्रल गवर्नमेंट से न दिया जाये, इसका इंतजाम स्टेट गवर्नमेंट करें, लेकिन मैंने प्लानिंग कमिशन को लिखा है कि इस बात से काम नहीं चलेगा, कुछ न कुछ मदद सेंट्रल गवर्नमेंट की तरफ से स्टेट गवर्नमेंट को देनी पड़ेगी। यह चीज अभी चल रही है, मैं इसके बारे में अभी कुछ नहीं कह सकता, लेकिन मेरी कोशिश है कि माइनर पोर्ट्स की डेवलपमेंट के लिये सेंट्रल गवर्नमेंट की तरफ से कुछ रुपया दिया जाये। मगर यदि प्लानिंग कमिशन का यही फैसला होगा तो मेरी मजबूरी होगी। स्टेट गवर्नमेंट को कहा गया है कि माइनर पोर्ट्स की डेवलपमेंट के लिये वह अपनी प्लान में रुपया रखें।

कुद्रेमुख के बारे में यह कहना चाहता हूँ कि शैंड्यूल के हिसाब से हमारी पोर्ट की डेवलपमेंट है। मंगलौर पर शैंड्यूल के हिसाब से काम चल रहा है और उसमें हमें कोई दिक्कत नहीं होगी। जो फ्रैस्ट शिपमेंट का टाइम शैंड्यूल रखा गया है, उससे पहले हम उस को तैयार कर देंगे, इतना मैं सदस्यों को यकीन दिलाना चाहता हूँ।

इसके साथ ही मैंने जब डिफरेंट पोर्ट्स का दौरा किया तो कुछ शिकायतें मुझे मिलीं कि कुछ पोर्ट्स में कंजेशन है, भारी भीड़ है। जैसे बिनोद भाई शेठ ने कहा कि बम्बई की पोर्ट में काफी कंजेशन है। उसमें भी एक नई घटना हुई कि वहां जो हमारे पाइलट्स हैं, उन्होंने यूनिलेटरल एक्शन लिया। इस एक्शन के बारे में अलग-अलग मेम्बरान की अलग-अलग राय हो सकती है लेकिन एक-एक पाइलट को 3 से 4 हजार तक तनख्वाह मिलती है, वह हाईली पेड है। इस बारे में देसाई कमेटी ने फैसला किया था, उनके सामने एक तरह से एग्रीमेंट इन्होंने किया था कि हम इस हिसाब से काम करेंगे कि 24 घंटे काम पर आने के लिये तैयार रहें फिर

[श्री चांद राम]

अगले 24 घंटे छुट्टी करें, इस तरह से वह काम करते रहे, लेकिन उन्होंने यूनिलेटरल एक्शन लिया और कहा कि हम 8 घंटे काम करेंगे। इसी कारण यह कंजेशन हुआ। हम ने एक मैम्बरी कमेटी भी एक्वाइजिट कर रखी है, हम चाहते थे कि उस कमेटी की रिपोर्ट की इन्तजार करते, लेकिन चूंकि उन्होंने एकतरफा एक्शन ले लिया, गो-स्लो पालिसी की, अपने हिमाब से वकिंग अबर्स 8 घंटे किये इसीलिये बम्बई पोर्ट में कार्गो जहाज की कंजेशन हुई। एक स्टेज ऐसी थी कि वहां 24, 25 जहाज हुए, फिर आहिस्ते-आहिस्ते 14 जहाज हुए। हमने पाइलट्स को कहा कि नेशनल इंटररेस्ट में यूनिलेटरल एक्शन न लीजिये, उन्होंने पाशियल तौर पर, आंशिक रूप में इस बात को मान लिया कि हम गो-स्लो नहीं करेंगे और यूनी लेटरल नहीं करेंगे। अब जिस तरह से पहले काम करते थे, कुछ कुछ उसी तरह से काम करना शुरू किया है।

लेबर मिनिस्ट्री ने भी कंसीलेशन प्रोमीडिंग्ज शुरू की है। मैं चाहता हूँ कि वह लोग भी नेशनल इंटररेस्ट को देखें और कंसीलेशन प्रोमीडिंग्ज जो चल रही हैं, उससे बाहर एकतरफा फैसला न करें।

इसके बावजूद भी एक पोजीशन हमारे सामने आई है, कुछ पोर्ट्स ऐसे हैं जहां कि कंजेशन है। कुछ पोर्ट ऐसे हैं जो स्टार्ड हैं जहां कार्गो नहीं मिलता है। इसके लिये फरवरी में मैंने 3 दिन की बेरियस इंटरस्ट के लोगों की कान्फ्रेंस बुलाई थी, उसमें पोर्ट ट्रस्ट के चेयरमैन भी मौजूद थे और जो इसमें इंटरस्टेड थे, उनको भी बुलाया था। उसके डिस्कशन के आधार पर एक छोटी कमेटी भी बनाई थी कि उससे हम रेशलाइजेशन आफ कार्गो कर सकें ताकि कोई पोर्ट यह शिकायत न करे कि हमारे पास लाने और ले जाने के लिये माल नहीं मिलता है। मैं यकीन दिलाना चाहता हूँ कि अब तक जो यह बात थी कि कुछ

पोर्ट्स में माल ज्यादा था, कुछ में कम था, कुछ में बिलकुल नहीं था, तो इस बारे में भी हम कुछ करने वाले हैं।

जहां तक शिपिंग का तालुक है माननीय सदस्यों ने बहुत से मुझाव दिये हैं और इस बात पर चिन्ता भी प्रकट की है कि हम ने ज्यादातर जहाज बाहर से खरीदे हैं। माननीय सदस्य, श्री धिनोद शेठ, ने गांधीजी की उक्ति दी है कि बर्तानिया के यार्ड पल रहे हैं और हमारे खत्म हो रहे हैं। मुझे अफसोस है कि पिछले तीस सालों में जो भी हुकूमत रही, उसने यह नहीं सांचा कि किसी वक्त हमारा देश जहाज बनाने के लिए मशहूर था। तामिलनाडू के माननीय सदस्य ने बताया है कि हमारे एक साथी का कुमूर यह था उस ने अंग्रेजों के मुकाबले में जहाज चलाया, तो उसको यातनायें दी गईं। हमारे यहां जहाजसाजी को नहीं बढ़ाया गया। मैं समझता हूँ कि नेशनल इंटररेस्ट में काम करने वाली किसी भी गवर्नमेंट को इस की तरफ ध्यान देना चाहिए था।

मुझे खेद है कि हमारे पास जो फ़िगरज़ हैं, उन के मुताबिक 372 जहाजों में से सिर्फ 62 जहाज हिन्दुस्तान के बने हुए हैं और बाकी सब जहाज हम ने बाहर से खरीदे हैं—ऐसे मुल्कों से खरीदे हैं, जो छोटे छोटे और लेंडलाकड कंट्रीज़ हैं, बल्गारिया, थूमोस-लाविया और पोलैंड वगैरह।

ज्यों ही जनता पार्टी ने चार्ज लिया, हम ने फ़ैसला किया कि हम सैल्फ-रेलायेंस की पालिसी पर चलेंगे और हमारी कोशिश होगी कि हमें जितने जहाजों की जरूरत होगी, हम अपने मुल्क में ही बनायेंगे। कुछ क्वार्टर्ज़ की तरफ से इस की आपोजीशन हुई।

एक मेम्बर साहब ने कहा है कि रिपोर्ट में सिर्फ एक शिपयार्ड का जिक्र किया गया है। वह गलती थी ; पता नहीं कैसे हो गई।

मैं कहना चाहता हूँ कि हम दो नये शिपयार्ड बनाने के बारे में सोच रहे हैं—एक हज्जीरा (गुजरात) में और एक पारादीप (उड़ीसा) में। इस देश में शिप रिपेयरिंग की व्यवस्था की कमी है। चूँकि हमारे जहाजों को रिपेयर यहां नहीं हो सकती है, इस लिए हम काम के लिए बाहर बहुत फ़ारेन एक्सचेंज खर्च करना पड़ता है। हमारे पास अच्छे शिप रिपेयरिंग यार्ड नहीं हैं। हमने फ़ैसला किया है कि हल्दिया में अच्छे पैमाने पर एक शिप रिपेयरिंग यार्ड बनाया जाये। शिप बिल्डिंग यार्ड की तुलना में शिप रिपेयरिंग यार्ड ज्यादा रोजगार देता है। हम सोच रहे हैं कि एक-आध और शिप रिपेयरिंग यार्ड हम कोस्ट या उस कोस्ट पर बनाया जाये, ताकि यह काम फ़ारेन कन्टीज़ से न कराना पड़े।

सब को मालूम है कि आज हमारा शिपिंग इंडस्ट्री—मिर्फ़ हमारी नहीं, सारे विश्व की शिपिंग इंडस्ट्री—एक क्राइसिस में से गुजर रही है। आप को मुन कर ताज्जुब होगा कि 1973 में फ़ैट 260 था, लेकिन 1977 में वह 90 रह गया और अब तो वह उससे और भी कम हो गया है। ड्राई कार्गो का फ़ैट 1974 में 255 था, लेकिन आज वह सिर्फ़ 90 रह गया है। इससे आप अन्दाज़ा लगा सकते हैं शिपिंग इंडस्ट्री एक क्राइसिस फ़ेस कर रही है। हम कोशिश कर रहे हैं कि शिपिंग डेवलपमेंट फंड से प्राइवेट और पब्लिक सैक्टर की शिपिंग इंडस्ट्री की मदद करें। श्री लक्ष्मण ने कहा कि शाब्द प्राइवेट शिप-ग्रान्ज़ ज्यादा हैं। मैं उन के इस भ्रम को दूर करना चाहता हूँ। आज हमारे कुल टनेज में से 54 परसेंट पब्लिक सैक्टर—शिपिंग कार्पोरेशन आफ़ इंडिया और मुगल लाइन्ज़ के पास हैं। 46 परसेंट प्राइवेट है और इस मामले में वह भी जो उन का ख़्याल था कि आज हमारा ट्रेड 28 परसेंट सिर्फ़, हमारे जहाजों से ढोया

जाता है, वह भी ठीक नहीं है। 41.6 परसेंट जो हमारा ट्रेड है वह हमारे जहाजों से ले जाया जाता है। 75-76 में यह 34 परसेंट था। उस से बढ़ कर आज यह 41.6 परसेंट हो गया है। और अब भी हमारी कोशिश है कि हम इस को और बढ़ाएं। जितने हमारे म्युचुअल ऐग्रीमेंट होते हैं उससे हम इस बात की कोशिश करते हैं। जैसे आयरन और के बारे में सन 60 के अन्दर जापान के साथ ऐग्रीमेंट हुआ, उस समय जापान को ज़रूरत थी आयरन और की लेकिन पता नहीं किस तरह से उन के साथ यह ऐग्रीमेंट किया गया कि जापान वाले वह आयरन और अपने जहाजों से ले जाएंगे, हमारे जहाज उन को नहीं ले जाएंगे, हम ने अपनी तरफ से फिर 15 परसेंट का ऐग्रीमेंट था उस को 18 परसेंट किया और आज हम उस को 30 परसेंट पर ले आए हैं, बग़ैर ऐग्रीमेंट को माडिफ़ाई किए हुए जापानी बातचीत के द्वारा हम उस को 30 परसेंट पर लाए हैं कि 30 परसेंट हमारे जहाजों से जायगा। आज तो आस्ट्रेलिया, कॅनाडा ये काम्पीटीटिव रेट पर देने को तैयार हैं लेकिन उस समय सन् 60 में सिर्फ़ यही मुल्क था जो आयरन और दे सकता था। लेकिन अब यह मैं क्या कह सकता हूँ कि उस समय जो ऐग्रीमेंट करन वाले एफ़०ओ०बी० या सी०आई०एफ़० उन्होंने ऐसा ऐग्रीमेंट किस तरह से किया। मैं यह इत्तिला माननीय सदस्यों को देना चाहता हूँ कि मैंने प्राइम मिनिस्टर को लिखा, कामर्स मिनिस्टर को लिखा, इंडस्ट्रीज़ मिनिस्टर को लिखा और दूसरे मिनिस्टरों को लिखा, कॅबिनेट में बात हुई और यह तय हुआ कि जहां तक हो कोशिश इस बात की हो कि जितने भी ऐग्रीमेंट बग़ैरह हों उनमें माल लाने ले जान के लिए इंडियन बोटम्स का इस्तेमाल किया जाय।

[श्री चांद राम]

हम यह जानते हैं कि जो इंटरनेशनल लाइनर कान्फरेंस हुई उस में फंसला हुआ 40-40-20 का । वह अमल में नहीं आया । लेकिन वह अमल में आ जाय तो 40-40-20 जो है यानी जो 'म्युचुअल ट्रेड आपस का हो उसमें ले जान का 40 हो जाता है मगर उस के बाद जो 20 बच रहता है उसमें भी हमारा शेयर रह जाता है, वह भी कोशिश हो तो तो 50 परसेंट तक जा सकता है । लेकिन वह तो अमल में नहीं आता क्यों कि बड़े-बड़े मुल्क जो हैं जिन के पास टनज ज्यादा है वे इस बात को नहीं मानते । लेकिन हमारी गैरहाजिरी में होता क्या है ? बहुत से जहाज दूसरे मुल्कों के आते हैं और हमारे शिपर्स से मिल कर और जो हमारे एक्स-पोर्टर्स है उन से मिल कर किसी भी प्राइस पर वे हमारे मुल्क का माल ले जाते हैं । उस से हमारा नुकसान है । कई मुल्कों ने प्रोटेक्शनिज्म का ला बनाया है । किसी न किसी तरीके से अमेरिका तक न भी प्रोटेक्शनिज्म का ला बनाया है । हम अगर यह कोशिश करें कि हम भी यह ला बना दें और हमारे मन में आया था एक बार कि हम भी इस तरह की कोशिश करें कि एक ला इस तरह का बना दें कि हमारे मुल्क से जो माल जाएगा वह हमारे जहाजों से जायगा, आने वाले पर तो हमारा वश नहीं है मगर यहां से जाने वाले के बारे में बना सकते हैं, लेकिन उसमें हमें यह बताया गया कि रिटैलिएशन शुरू हो जायगा, दूसरे मुल्क भी रिटैलिएशन शुरू करेंगे और उस में शायद हम को नुकसान हो । लेकिन इस मामले पर हम बड़ी कड़ाई से विचार कर रहे हैं । जहां तक प्राइवेट शिपिंग इंडस्ट्री है उस को भी जिन्दा रखने और उस की मदद करने की कोशिश हम कर रहे हैं ।

आज हमारा टनज आजादी के बाद 30 गुना बढ़ा है यानी जो उस समय मुश्किल से 1.92 मिलियन जी० आर० टी० था वह आज 5. कुछ मिलियन टन जी० आर० टी० हो गया है । 30 टाइम्स हमारा जी० आर० टी० बढ़ा है । लेकिन जो छोटे-छोटी कम्पनियां है वे आज मुश्किल में हैं । आज मेटिनेंस के लिए उन के पास कुछ नहीं है, कैश प्लो उन के पास नहीं है । फ्रेंट के रेट्स काफी लो हो गए हैं । लेकिन एक बड़ी खुशखबरी की बात है कि जहां सारी दुनियां में कई शिपिंग कम्पनियां बैक्रेप्ट हो गईं, आज उन को माल नहीं मिलता, फ्रेंट नहीं मिलता बिलकुल कोई गुड्स नहीं मिलते वहां हमारा कोई ऐसा जहाज नहीं है कि जिस को गुड्स न मिलते हों । हम को फ्रेंट जरूर कम मिलता है लेकिन हमारा कोई ऐसा जहाज नहीं है कि जिसको गुड्स न मिलते हों । हमारा कोई जहाज ऐसा कोई नहीं है कि जो ले आफ या ले डाउन हुआ हो । मैं इस के बारे में ज्यादा कहूं तो उससे कुछ फायदा नहीं है । मैं इतना ही यकीन दिलाना चाहता हूं कि हम इस के बारे में चिन्तित है और शिपिंग इंडस्ट्री को बहाल रखने के लिए हम पूरी मदद कर रहे हैं ।

जहां तक बिजनेस का सवाल है मेरे पास उस में जाने के लिए समय नहीं है । बहुत से मेम्बरानने कई बिजनेस के बारे में सवाल किए हैं । उन के बारे में मेरे पास जानकारी है । या तो वे अंडर कंसिडरेशन हैं या स्टेट गवर्नमेन्ट ट्रस्ट उन को बना रही हैं । और हम उन को चिट्ठियां लिख रहे हैं कि जल्दी से जल्दी मुकम्मल करायें । कभी कभी मैं अगर जाता हूं तो खास खयाल रखता हूं कि उन बिजनेज को देखने जाऊं ताकि काम में तेजी आ सके ।

जहाँ तक ब्रह्मपुत्र से सेकेन्ड ब्रिज का सवाल है, मैंने अलग से बताया था और फिर बताना चाहता हूँ कि ब्रह्मपुत्र पर एक पुल गोहाटी के पूर्व में सिलघाट के पास एन० ई० सी० ने बनाने के लिए एक स्टेडी करवाई है और इस रिपोर्ट पर बह गौर कर रहे हैं कि किस ढंग से एन० ई० सी० इस पुल को अगली पंचवर्षीय योजना में ले सके। (व्यवधान) जहाँ तक स्वर्ण रेखा ब्रिज का सवाल है, उस के लिए काफी रुपया पहले ही मिल चुका है और उस के लिए स्टेट गवर्नमेंट को बराबर लिख रह है कि उस को जल्दी से जल्दी मुकम्मल करायें। और भी कई ब्रिजों का उद्योग है जैसे कृष्णा पर और काली पर। बैतरणी का भी जिक्र किया गया। जहाँ तक बैतरणी पर आनन्दपुर के पाम का सवाल है, एकोनामिक इम्पार्टमेंट के मानहत 90 लाख रुपया मंजूर किया जा चुका है और हम स्टेट गवर्नमेंट को लिख रहे हैं कि जल्दी से जल्दी उस को शुरू कर दें। हुगली ब्रिज पहले से ही मंजूर है। आपको याद होगा मैं खुद वहाँ पर गया था। वहाँ पर ठेकेदारों को बुनियाद के शुरू करने की कुछ समस्याएँ हैं। इस मामले में मैंने, जो वहाँ हुगली ब्रिज बोर्ड के सचिव हैं, उन को कहा था कि इस के लिए आप अलग से एक कांफिडेंट चीफ इंजीनियर दे दें ताकि वह होल टाइम काम कर सके।

श्री बसन्त साठे (अकोला) : बैतरणी का बनाना जनता पार्टी के लिए बहुत जरूरी है।

MR. CHAIRMAN : Will you please address the Chair ? You cannot go on having a conversation between yourselves like this. Please speak with my permission.

SHRI VASANT SATHE : I did not want to refer to you as far as Baitarni was concerned. That is why I Interjected.

श्री चांद राम : नेशनल हाई वे नं० 6 के बारे में जो कहा गया, उसको हम पहले ही मंजूर कर चुके हैं। श्री बलबीर सिंह ने मतलुज के ऊपर किशत पुर के मुकाम पर पुल का जिक्र किया—उस के लिये 2.5 करोड़ रुपये की मंजूरी दी जा चुकी है और स्टेट गवर्नमेंट से कह रहे हैं कि उस को जल्दी से जल्दी पूरा करायें।

श्री रचैया ने मंगलौर पोर्ट का जिक्र किया और कहा कि वहाँ राक्स हैं, उन को ब्लास्ट करने में दिक्कतें आ रही हैं। वहाँ पर राक्स निकल आई हैं, यह ठीक है, उन को ब्लास्ट किया जा रहा है। उम्मीद है जल्दी ही मंगलौर पोर्ट को पूरा करेंगे। (व्यवधान)

कई माननीय सदस्यों ने नेशनल पमिट्स का जिक्र किया—टैक्सी पमिट्स और ट्रक पमिट्स का जिक्र किया। मैं समझता हूँ—अभी तक मैंने इस प्वाइंट को नहीं छुआ था, लेकिन बतलाना चाहता हूँ—मैं खुद इस बारे में सोच रहा हूँ कि नेशनल पमिट्स को बढ़ाया जाय। 5 हजार से 8 हजार तो हम पहले ही कर चुके हैं, कई स्टेट्स इन को

[श्री चांद राम]

यूटिलाइज कर रही हैं और कई स्टेट्स ने नहीं किया है। कई स्टेट्स ऐसी हैं, जिन की मांग ज्यादा है। तो जो आधार बनाया था, उस में तबदीली और नेशनल मिट्स के बढ़ाने पर हम विचार कर रहे हैं। ट्रांसपोर्ट डेवलपमेंट कौंसिल की मीटिंग जल्दी बुलाई जायगी, सारी स्टेट्स के मिनिस्टर्स उस में होते हैं, उन से सलाह कर के नेशनल परमिट्स बढ़ाने की बात की जायगी।

जहां तक टूरिस्ट टक्कीज को बात है, कई स्टेट गवर्नमेंट्स कहती हैं कि हम यहां से नहीं गुजरने देंगे और दूसरी कहती हैं कि हम भी नहीं गुजरने देंगे। यह कान्क्रेट मब्जेक्ट है, लेकिन इस में इस तरह की दिक्कतें हैं। मैं यकीन दिलाता हूँ कि इस के बारे में भी हम जल्दी गौर करेंगे। मैं एक मोटर वेहीकलज अमेंडमेंट बिल ला रहा हूँ, जिस से बीकर सैकशनज, शडयूल्ड कास्ट्स और शडयूल्ड ट्राइब्ज के जो लोग हैं, उनको एकोनामिक बेनिफिट्स में भी रिजर्वेशन दिया जा सके। मंत्रिसेज में और जो पोलिटिकल रिजर्वेशन है वह तो मिलता ही है लेकिन एकोनामिक बेनिफिट्स में रिजर्वेशन नहीं था। वह बिल यहां पर आयेगा और मेम्बरों की सपोर्ट मिलती है तो शडयूल्ड कास्ट्स और शडयूल्ड ट्राइब्ज को पापुलेशन के हिस्साब से न्यू परमिट्स में रिजर्वेशन दिया जायेगा। जहां तक नौकरियों का सवाल है, हमने मोहकमे के हर हेड को हिदायत दे दी है कि टाइम-बाउंड गेप्राम बनाकर, जो परसेन्टेज प्रेस्क्राइब्ड है उसके हिसाब से रिजर्वेशन पूरा किया जा। मेम्बर साहबान

को शयद मालूम होगा कि हमारे मुल्क में पायलटेज की कमी थी। (व्यवधान)

16 hrs.

श्री एस० आर० दामाणी : आपने शडयूल्ड कास्ट्स के लिये हिदायत तो दे दी है, लेकिन यह काम हो रहा है या नहीं—यह भी बतलाइयें।

श्री चांद राम : मैं मेम्बर साहबान को यह यकीन दिलाता हूँ—मेरी कोशिश है कि जल्द से जल्द उन के रिजर्वेशन को पूरा किया जाय, खास तौर से मैं लोअर कैटेगरीज में, कैटेगरीज 3 और 4 में, जहां यह शिकायत नहीं है कि सूटेबिल टैकनीकल क्वालीफाइड लोग नहीं मिलते हैं, उन के कोटे को जल्द से जल्द पूरा कराना चाहता हूँ।

मेम्बर साहबान को यह जान कर खुशी होगी—डायरेक्टर जनरल आफ शिपिंग की जगह पर हम ने शडयूल्ड कास्ट के आदमी को लिया है। पोर्ट्स पर—खास तौर से दस पोर्ट्स के चेअरमैन में, एक चेअरमैन हम ने शडयूल्ड कास्ट का लिया है। आप को यह जान कर भी खुशी होगी कि राजेन्द्र-शिप जो पायलटेज को ट्रेन करता है, उस में पहले दो साल का कोर्स होता था, उस को अब एक साल का कर दिया गया है। वहां पर पहले 125 आदमियों का इन-टेक था, उस को बढ़ा कर 250 कर दिया है। इस लिये आप देखेंगे कि हमारी यह कोशिश है कि जहां-जहां भी कोई कमी नजर आये, उस को हम दूर कर सके।

इन शब्दों के साथ मैं आप का शुक्रिया अदा करता हूँ।

DR. HENRY AUSTIN: I had raised a specific point about the sinking and about the blasting of the Lord Willingdon dredger. You know the ship sank in the mouth of the Cochin harbour.

MR. CHAIRMAN: You ask your questions, one at a time. The Minister may please make a note of the questions: I am going to ask them all to put their questions one by one.

DR. HENRY AUSTIN: The second point I would like to raise is about the super-tanker that was in Cochin. I had raised this matter during my speech and you had said you will reply.

SHRI K. LAKKAPPA: I made a reference regarding the Paradeep Port. In the Rajya Sabha you answered that after verification two Union leaders will be provided places on the Port Trust Board: I had also incidentally mentioned this in my speech. But, even after verification by the Ministry of Labour—I don't know whether the papers are with you or with the Secretary—why have these two Labour leaders not been nominated? This has not been completed.

My second point is regarding the inter-State permits..

SHRI CHAND RAM: Truck permits?

SHRI K. LAKKAPPA: No, not truck permits but for tourists—to promote tourism. I had suggested that the entire south belt has been completely neglected—though movement is there by roads and all that—and that you should therefore provide more facilities. So, will you kindly increase the number? Instead of 50 it should be 100.

MR. CHAIRMAN: The Minister need not reply to the last part: it is a suggestion for action.

SHRI K. LAKKAPPA: I only suggested with your permission and I have put a question. He should answer it. Please direct him to answer it.

SHRI K. P. UNNIKRISHNAN: The question that was raised about the Kottappuram Bridge on National Highway 47 has not been answered. We made the allegation that this new bridge will bring about not only a change in the alignment but also a loss to the tune of Rs. 8 crores to the Exchequer. Not only the Kerala Government but everybody's practical advice was that the bridge should be where it was sought to be. The Minister goes to Cochin and over-night, the whole thing is changed.

That is the allegation and he has not replied to that. We want a definite and positive answer to that..(Interruptions)

SHRI ANNASAHEB GOTKHINDE (Sangli): In my cut motion I had referred to the need to augment the present fleet of Mughal Lines that operates on the Konkan coast. That has been completely neglected by the Minister in his reply. This demand should be readily acceded to, otherwise it is causing a great harassment to the persons utilising this fleet.

The second point raised by me in my speech related to the need to raise the quota of national permits for public vehicles to 1000 permits for Maharashtra. No doubt, the Minister is thinking and he is trying to increase the number.....

MR. CHAIRMAN: He has replied to that.

SHRI ANNASHEB GOTKHINDE: He has not replied, it is my cut motion also.....(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Must he reply the way you want him to reply?

SHRI K. LAKKAPPA: Yes; he is paid salary; it is not that easy.

SHRI ANNASAHEB GOTKHINDE: There are many States which are not utilising the quota, while the other States want that to be increased. The Minister should give a specific answer to on that.

SHRI K. MAYATHEVAR: In India we are having only Shipyards for the construction of ships, but we do not have Shipyards to carry out repairs to ships. We are spending Rs. 25 crores. Has any specific action been taken in this regard?(Interruptions)

श्री उग्रसेन : मैं यह कहना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश और बिहार को मिलाने के लिए आज से दो, तीन वर्ष पहले विगत सरकार ने छतोनी बगहा पर एक पुल बनाना शुरू किया था और उस पर डेढ़, दो करोड़ रुपया खर्च भी हो चुका है। इस पुल की बात इस सदन में हमारे लायक दोस्त श्री गेंदा सिंह किया करते थे और उस के पीछे उन का नाम जुड़ा हुआ है। आज वे हमारे बीच में नहीं हैं। भूतपूर्व प्रधान मंत्री जब उस पुल का शिलान्यास करने के लिए गई थीं, तो

[श्री उपसेन]

वह बेचारे भी वहां पर गये थे। उस पुल पर डेढ़, दो करोड़ रुपया खर्च हो गया है लेकिन अभी वह रुका पड़ा है। अगर वह पुल बन जाता है, तो उत्तर प्रदेश और बिहार, दोनों प्रदेशों को उस से लाभ होगा। इसलिए मेरी मंत्री जी से यह प्रार्थना है कि छत्तीसगीरी और बगहा वाला रेल पुल जल्द से जल्द बना दिया जाए।

श्री रमापति सिंह (मोतीहारी) : मैं भी मंत्री जी से यह कहना चाहता हूँ कि पटना से हाजीपुर पर जो रोड ब्रिज बन रहा है, उस को भी जल्दी पूरा किया जाए। उस के पाये बन गये हैं और आधा काम पुल का बाकी है। पैमे की कमी के कारण काम रुका है इसलिए उस पुल को भी जल्द से जल्द पूरा किया जाए क्योंकि वह साऊथ और नार्थ बिहार को कनेक्ट करने वाला पुल है।

SHRI PRASANNBHAI MEHTA (Bhavnagar) : During the course of the reply the hon Minister mentioned about purchase of ships from Yugoslavia and stated that they have now decided not to purchase ships from abroad but to depend upon indigenous ship-building yards....

MR. CHAIRMAN : Please ask your question. Please do not try to make a speech.

SHRI PRASANNBHAI MEHTA : I do not want to make a speech, but I want to give the background because he has mentioned about it.

MR. CHAIRMAN : No background. Please ask the question in 30 seconds or one minute.

SHRI PRASANNBHAI MEHTA : The Minister said that the giant carriers we purchased from Yugoslavia were losing as soon as they were sea-borne. The House was told that they are thinking of disposing of these ships. I ask whether these ships are still losing money, who are responsible for their purchase and whether these ships have been disposed of.

SHRI PURNA SINHA (Tezpur) : I wanted to know whether the government will take up the construction of the Silighat-Tezpur bridge over the Brahmaputra. About 50 lakhs of people are living on the north bank and 150 lakhs are living on the south. This bridge is a *must* for these people. I have also said, let them charge Rs. 10 per vehicle and one rupee per pedestrian. You will be able to recover the whole cost in 5 years. The cost of the bridge is only Rs. 27 crores. I want a categorical assurance from the Minister that it will be taken up.

श्री हुकमदेव नारायण यादव (मधुबनी)। सभापति महोदय, बिहार में एक लिट्टोरल रोड्स प्रोजेक्ट पर काम चल रहा है। इस प्रोजेक्ट के अन्तर्गत एक सड़क दिल्ली में, लखनऊ होते हुए असम जाती है। इस सड़क पर काम रुका पड़ा है। दरभंगा एयरोड्रॉम तक जाकर यह सड़क रुकी पड़ी है। मंत्री जी इस सड़क को जल्दी से जल्दी पूरा करवाएं जिससे दिल्ली से असम जाने में सुविधा हो। यह सीमांत सड़क परियोजना जल्दी पूरी होनी चाहिए, यह अभी आधी पड़ी हुई है। मंत्री जी इस सड़क के लिए पैसा दें।

MR. CHAIRMAN: The hon. Minister.

SHRI VASANT SATHE : I am raising my hand for a long time.

Madam Chairman, our ships are sinking. It is an important thing. Our ships have sunk. MV *Chandragupta* has sunk due to lack of maintenance. How many ships of the Indian people have sunk during this recent period? Are you going to wait till the entire Janata ship sinks? What are you going to do to prevent such things?

MR. CHAIRMAN : The hon. Minister.

SHRI B. RACHAIAH (Chamarajanagar) : With regard to my question about Karwar, it has not been replied by the Minister. The Norwegian team has prepared a project report and submitted it to the Ministry for establishment of a marine design research station. I want the Ministry to locate it at Karwar because the Norwegians are already having the fishery development centre there.

SHRI CHAND RAM : It is a minor port.

SHRI KANWAR LAL GUPTA (Delhi Sadar) : I have to ask a question with your permission and not without your permission.

MR CHAIRMAN : Let him reply.
The hon Ministers

श्री चांद राम : जहां तक लार्ड विलिंगटन के डूबने का सवाल है, यह जहाज 1926 में खरीदा गया था। वह इतना पुराना हो चुका था कि इसको स्क्रेप करने की लिस्ट पर रख दिया गया था लेकिन स्क्रेप होने से पहले ही वह डूब गया :

DR HENRY AUSTIN : You cannot say that...

MR CHAIRMAN : If you repeatedly interrupt him, I will not allow it.

DR HENRY AUSTIN : It is a matter of great importance. This is not a proper reply as to how it has sunk. You cannot say that it is a scrap. What are the circumstances under which the ship sank ?

SHRI CHAND RAM : But you do not have the patience to listen.

MR CHAIRMAN : I request the House to please co-operate.

DR HENRY AUSTIN : We are co-operating.

MR. CHAIRMAN : Mr Austin, you are very well aware that this is not the way. You cannot have a dialogue with the Minister. He says one thing and you say another thing. It goes on and on. You have had your say. He will give the reply and there should not be any interruptions. He may be as brief as possible.

(Interruptions)

MR. CHAIRMAN : You can raise a separate discussion, if you want. But I will not allow this kind of repeated interruptions. This is no way.

श्री चांद राम : विलिंगटन जहाज जो डूबा है उसके बारे में हम इनक्वायरी करा रहे हैं। जहां तक वर्कर्स का सवाल है वेयरमैन पोर्ट ट्रस्ट ने यकीन दिलाया है कि उन लोगों को इधर उधर किसी काम में लगा दिया जाएगा ।

जहां तक टूरिस्ट टैक्सीज का सवाल है हर स्टेट को पचास पचास दी गई थीं—

(Interruptions)

MR. CHAIRMAN : Mr. Lakkappa, no. I will not allow you to speak again.

(Interruptions)

MR. CHAIRMAN : I will request you to please listen in silence. You are not to interrupt him....

(Interruptions) No.

DR. HENRY AUSTIN : On a point of order.

MR. CHAIRMAN : What is the point of order ?

DR. HENRY AUSTIN : He was answering my second question. My second question was, what happened to the Super Tanker Berth, Cochin. He is talking about taxis. Super Tanker Berth has nothing to do with the taxis. It is a big project.

Interruptions

MR. CHAIRMAN : What is this ? This is no point of order. This is an interruption. It is unfair to the House. You are being very unfair to the House, Mr. Austin, by getting up again and again and interrupting.

Please, may I request, the indulgence of all of you.

DR. HENRY AUSTIN : I have always been co-operating.

MR. CHAIRMAN : But to-day something has gone wrong with you.

DR. HENRY AUSTIN : You have been very unfair. I request you to withdraw all those comments. I put a very valid question. You understand me. You cannot form an opinion like this.

What I said—I want an answer to the question—what happened to the Super Tanker Berth ? But the Minister is answering about the tourist taxis. What is this ? And you are supporting the Minister instead of supporting me. Where is your sense of justice? (interruptions)

You are a highly honourable and respectable lady—a follower of Mahatma Gandhi. That is a different matter. I wanted a specific answer to my question.

MR. CHAIRMAN : I want all of you to please understand the function of the Chair is to let you ask a question, to let him reply.

(Interruptions)

MR. CHAIRMAN : What is this ? This is very wrong.

SEVERAL HON. MEMBERS : Proper reply.

MR. CHAIRMAN : You do not let me speak. What is this ? This is very wrong. Now I want you to understand further. If you are not satisfied with the reply, it is....

(Interruptions)

If you are not satisfied with the answer, there are ways in which you can raise that issue separately. But you cannot have a debate and a dialogue. You say one thing. He says one thing. You raise it again. That will not be allowed. Mr. Chand Ramji, will you be as brief as possible and finish and may I request all of you with folded hands not to please interrupt him.

SHRI VASANT SATHE : On a point of order.

MR. CHAIRMAN : What is the point of order ?

SHRI VASANT SATHE : The point of order is that it is the duty of the Chair, when a question is asked, if the question is relating to tankers then the duty of the Chair is to see that the answer is relating to tankers and not to taxis.

(Interruptions)

MR. CHAIRMAN : All right, I have heard you. Will you please take your seat ?

(Interruptions)

SHRI VASANT SATHE : This is a point of order.

MR. CHAIRMAN : This is no point of order.

SHRI VASANT SATHE : Under the rules, the Chair has to regulate the proceedings. How will you regulate if the answer is quite contrary to the question and not relevant ? That is the duty of the Chair. I am just reminding you.

MR. CHAIRMAN : I wish to submit that no hon'ble Member is going to teach the Chair as to what the duties of the Chair are. (Interruptions)

SHRI VASANT SATHE : I do not want to teach you anything at all. I want to draw your attention.

MR. CHAIRMAN : The point of order is irrelevant and out of order. I ask the Minister to reply in brief.

SHRI VASANT SATHE : You can rule me out of order but how can you throw away the rules book. You may please see the rules. It is your bounden duty to regulate the proceedings.

श्री चांद राम : चेयरमैन साहिबा, मैं बड़ा हैरान हूँ कि खामख्वाह एक बात को बढ़ाया जा रहा है। माननीय डा० हैनरी आस्टिन ने जिक्र किया था "लॉर्ड विल्किन्सन" वैसल का, और यह कहा था कि वह डूब गया, मजदूर कहां जायेंगे? मेरा कहना है कि चेयरमैन पोर्टट्रस्ट ने कहा है कि उन मजदूरों को दूसरे फ्लोटिंग वैसल में लगा देंगे।

माननीय लाकप्पा ने टूरिस्ट टैक्सीज की ज्यादा मांग की थी अपने स्टेट्स में बटाने के लिये।.....

Shri K. LAKKAPPA : I did not ask about Caxis but about tourist buses.

SHRI CHAND RAM : Even in the case of tourist buses you have to take the permit.

MR. CHAIRMAN : I would request the hon'ble Minister not to take notice of the interruptions and only answer the question in brief.

श्री चांद राम : मैंने सभी मेम्बरान के पोइंट्स नोट कर लिये हैं, हर एक का जवाब देने में काफी समय लगेगा। अगर मेम्बरान चाहते हैं तो मैं उनका अलग अलग जवाब भेज दूंगा।

MR. CHAIRMAN : I shall now put all the cut-motions to the vote of the House together unless any hon'ble Member desires that any of his cut motions be put separately.

SHRI ANNASAHEB GOTKHINDE : I seek leave of the House to withdraw my cut motions No. 6 and 7.

9 *Fire in T. V. Studio, CHAITRA 13, 1900 (SAKA) Fire in T. V. Studio, 350*
Srinagar (St.) Srinagar (St.)

Cut motions Nos. 6 and 7 were, by leave, withdrawn.

MR. CHAIRMAN : I shall now put cut motions Nos. 3 to 5, 8, 9, 10, 16 and 17 to the vote of the House.

Cut motions Nos. 3 to 5, 8, 9, 10, 16 and 17 were put and negatived.

MR. CHAIRMAN : I shall now put the Demands for Grants relating to the Ministry of Shipping and Transport to the vote of the House. The question is :

“That the respective sums not exceeding the amounts on Revenue

Account and Capital Account shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to complete the sums necessary to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1979, in respect of the heads of demands entered in the second column thereof against Demands Nos. 75 to 78 relating to the Ministry of Shipping and Transport.”

The motion was adopted.

Demands for Grants 1978-79 in respect of the Ministry of Shipping and Transport voted by Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demand for Grant on account voted by the House on 16-3-1978		Amount of Demand for Grant voted by the House	
1	2	3		4	
		Revenue Rs.	Capital Rs.	Revenue Rs.	Capital Rs.
MINISTRY OF SHIPPING AND TRANSPORT					
75	Ministry of Shipping and Transport	50,83,000	..	2,54,17,000	..
76	Roads	17,08,68,000	16,39,42,000	85,43,40,000	81,97,07,000
77	Ports, Lighthouses and Shipping	6,66,05,000	32,61,50,000	32,66,57,000	163,07,48,000
78	Road and Inland Water Transport	12,09,000	1,63,00,000	60,46,000	8,15,00,00

MR. CHAIRMAN : Before we take up the Demands for Grants of the Ministry of Information and Broadcasting, the hon'ble Minister, Shri L.K. Advani wishes to make a statement regarding the reported fire in Doordarshan studios of Srinagar station.

16.25 hrs.

STATEMENT RE. FIRE IN DOORDARSHAN KENDRA IN SRINAGAR.

THE MINISTER OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI L.K. ADVANI) : Madam Chairman, I would like to inform the House that according to information available, a fire broke out in Srinagar Television Studios at about 1.15 A.M. this morning. The fire lasted upto about 4.30 this morning. The main studio has been affected seriously by the fire and the adjoining control room and technical areas have also been damaged.

The Security Guard and the Chowkidar on duty acted immediately and the fire fighting and Police Services of the State were at the Centre within five minutes of being informed.

The Office block of Doordarshan, Srinagar was not affected by fire.

The Director General and the Chief Engineer, Doordarshan have already reached Srinagar.

Improvised arrangements are being made at the transmitter to carry on with programme transmission.

The full extent of the damage done by the fire and its cause are not yet known.

SHRI K. LAKKAPPA (Tumkur) : You have not assigned the reasons. I