

information gathered from the West Bengal Government go to indicate that the position is satisfactory. Again, we checked up this morning the position from the West Bengal Government and also from our Regional Textile Commissioner's Office in Calcutta that the supply and prices of whole range of varieties of textiles is satisfactory. I can assure the hon. Member that we are constantly watching both the situations regarding price of cloth as well as availability of all varieties of cloth during the forthcoming Pooja and Diwali festivals. If for any special variety of cloth any shortage or price rise is noticed, Government will take immediate steps to see that supplies are forwarded from the producing centres to Calcutta Region so as to make available adequate quantities of different varieties of cloth at stipulated prices.

Shri Dinen Bhattacharya (Serampore): May I know whether it is a fact that in the retail cloth shops it is very often found, especially during the Pooja season, that the buyers do not get cloth at the price stamped on it?

Shri Manubhai Shah: No, Sir. We have a Regional Textile Commissioner's Office in Calcutta with very superior officers. As I have said, we have checked up from them as also from West Bengal Government officials. There is no such complaint. If the hon. Member can forward any such complaints, we will have greater reason to take it up with them.

Dr. Ranen Sen (Calcutta East): May I know whether the Government of India or the Government of West Bengal have got any independent machinery to check up every shop or every bazar to find out whether cloth is sold at the stamped price?

Shri Manubhai Shah: It is not at all necessary. There is a whole Civil Supplies Department of the Government of West Bengal, and we have

got a Regional Textile Commissioner's office there. It is not necessary to check up every shop, every fabric and every retailer. You can see very well that if the complaints come, they are quite loud enough to be heard even here.

***DISCUSSION RE. MORRIS CARS**

17.20 hrs.

श्री सिंहासन सिंह (गोरखपुर): अध्यक्ष महोदय, ३० अगस्त, १९६३ को मैं ने एक प्रश्न किया था कि एम्बसेडर गाड़ी के ब्रिटेन की मारिस गाड़ी का काउंटर पार्ट है और जो हिन्दुस्तान में बनती है उसकी यहाँ क्या कीमत है और मारिस कार की क्या कीमत है, और दोनों का कास्ट आफ प्रोडक्शन क्या क्या है। सरकार की तरफ से मुझे बताया गया कि एम्बसेडर कार की कीमत १३,७३२ रुपये ७३ नये पैसे है और उसका कास्ट आफ प्रोडक्शन १०,३१४ रुपये है, और मारिस कार के बारे में आप ने बताया था कि उस की इंग्लैंड में कीमत १०,८८० रुपया है। एम्बसेडर कार की कास्ट आफ प्रोडक्शन को देखा जाये और उस की बचने की कीमत को देखा जाये तो पता चलेगा कि इस पर करीब २२ पर सट मुनाफा आता है। कास्ट आफ प्रोडक्शन के लिए झा कमीशन बिठायी गयी थी और उस के पहले कास्ट एकाउंटेंट की रिपोर्ट है कि हिन्दुस्तान मोटर्स कोई कास्ट एकाउंट का हिसाब नहीं रखती और न देने के लिए तैयार है। उसमें कहा गया है :

"This company does not maintain any cost accounts. Adequate production and statistical data are maintained, but these are not co-ordinated to enable the cost of production of the vehicles to be easily determined. Although Standard Labour Hours for the various components manufactured in the machine shop are available, no reconciliation is made between the actual and standard

[श्री: सिंहासन सिंह]

hours. Standard specifications of material are available only for the assembly shop."

No sufficient data are maintained for all this.

यह कम्पनी चाहे जो कास्ट दिखलाती है और जो चाहे कीमत रखती है, यह इसकी स्वीट दिल पर है ।

यही नहीं, टरिफ कमीशन की रिपोर्ट को भी आप देखें । उस में भी मजबूरी जाहिर की गयी है कि यह कम्पनी कोई कास्ट एकाउंट नहीं देती, इसलिए उन को उन की ईमानदारी पर छोड़ दिया जाये, जितने चाह दाम मकरं करं और जितना चाहें मनाफा लें ।

मैं ने देखा है कि जो मारिस की कीमत है इंगलैंड में, उस कीमत में डीलर का मनाफा और मैन्युफैक्चरर का मुनाफा शामिल है । यहां डीलर को साढ़े १७ परसेंट से २५ परसेंट तक अलग मुनाफा दिया जाता है । इस के बारे में आपके टैरिफ कमीशन की सन् १९५६ की रिपोर्ट में कहा गया है कि यह कमीशन बहुत ज्यादा है । उनका कहना है कि साढ़े सात परसेंट से ज्यादा नहीं होना चाहिए ।

इसी सिलसिले में यहां चर्चा चली कि यह कारखाना जो हिन्दुस्तान मोटर्स का है और जो एम्बेसेडर कार बनाता है यह एक छोटी कार बनाये क्योंकि हमारा देश गरीब है और बहुत आदमी बड़ी गाड़ी नहीं खरीद सकते ।

कास्ट आफ प्रोडक्शन के बारे में आपने कहा कि पिछले पांच बरस में कुछ नहीं बढ़ा है, लेकिन आप की ही रिपोर्ट से पता चलता है कि सन् १९६० में जो कास्ट आफ प्रोडक्शन था उस से इस साल ७०० रुपया ज्यादा है । आपने सप्लीमेंटरी प्रश्न के जवाब में बताया

था कि चार बरस में कोई कास्ट आफ प्रोडक्शन नहीं बढ़ा, लेकिन आपकी ही रिपोर्ट से पता चलता है कि ७०० रुपया अधिक कास्ट बढ़ गया । बिड़ला ने इतना रुपया कास्ट आफ प्रोडक्शन में बढ़ा लिया है ।

आप को सौराष्ट्र गवर्नमेंट ने लिखा था कि एक कम्पनी है जो एक गाड़ी बनाना चाहती है जो कि ३००० रुपये में बनेगी, चार ह्वीलर होगी, और एक गैलन में ८५ मील जायेगी । इसमें लिखा है :

"The Chief Secretary of the Saurashtra State Government has forwarded to us a proposal from Bayerische Motoren Werke, Munchen, for establishing a motor cycle and small car factory at Bhavnagar for the progressive manufacture of the B.M.W. Motorcycle ISETTA cars."

और फरदर डिटेल दिया है । लेकिन उस को आपने नहीं माना । यह सब आप की रिपोर्ट में है । सब चीज में यहां नहीं पढ़ना चाहता क्योंकि उस में ज्यादा समय लगेगा । इस चीज को पहले एप्रूब भी किया गया लेकिन आप के आने के बाद इस को शेल्व कर दिया गया । यह चीज पब्लिक सेक्टर में बनने वाली थी लेकिन आगे नहीं चल पायी ।

आप ने कहीं बाहर यह स्टेटमेंट दिया है कि यह गलती हुई कि तीन कम्पनियों को मोटर बनाने की इजाजत दी गयी । इसीलिए कीमत ज्यादा आती है। अगर एक को ही इजाजत दी जाती तो शायद कम कीमत में कार पड़ती । अभी तीन कम्पनियां मोटर गाड़ियां बनाती हैं, हिन्दुस्तान मोटर्स, स्टैंडर्ड मोटर्स और प्रीमियर आटोमोबाइल । अगर एक ही कम्पनी ६० हजार गाड़ियां बनाती तो कीमत कम हो सकती थी ।

इस के अलावा आप ने खुद कहा कि हिन्दुस्तान मोटर्स गाड़ियों का अधिक उत्पादन

बढ़ा रही है। लेकिन आंकड़ों से पता चलता है कि बढ़ाने के बजाये उत्पादन घटा रही है। सन् १९६१ में इसका उत्पादन ११ हजार का था, सन् १९६२ में १३,५५५ का रहा और सन् १९६३ के जून महीने तक का उत्पादन ४,५०० है और अगर उत्पादन का यही क्रम रहा तो साल में ६ हजार गाड़ियां बनेंगी, जब कि गाड़ियों की मांग इतनी ज्यादा है कि एक गाड़ी के लिए दो दो और तीन तीन साल तक इन्तिजार करना पड़ता है। जब इतनी मांग है तो बनाने वालों को गवर्नमेंट क्यों नहीं मजबूर करती कि ज्यादा बनाये। झा कमीशन की रिपोर्ट में यह दिया गया है कि पांच करोड़ के फारिन एक्सचेंज की सुविधा दी जाये तो गाड़ियों की कीमत बहुत कम हो सकती है। मेरा सुझाव है सरकार पांच करोड़ की सुविधा देकर सस्ती गाड़ियां बनाये। बिड़ला ने खुद आफर किया कि अगर उन को सुविधा दी जाये तो कम कीमत में गाड़ी बना सकते हैं। सन् १९६० में उन्होंने कहा कि कीमत ५०० रुपये कम हो जायेगी लेकिन हम देखते हैं कि कम करने के बजाय उसकी कीमत ७५५ रुपये बढ़ा दी है और आज बह १४ हजार में बिक रही है जब कि सन् १९६१ में उस की कीमत ११ हजार और कुछ रुपये थी। देश की जरूरत यह है कि गाड़ियां अधिक बनायी जायें ताकि दाम कम हों, पर आज गाड़ियां कम बन रही हैं और इसलिए दाम अधिक पड़ जाता है। मुनाफा न जाने किधर जाता है।

इस सम्बन्ध में मैं आपकी आज से एक बात की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूं। कि जो आदमी रखे हैं एक्सपर्ट और नान एक्सपर्ट उनका रेशियो क्या है।

अब मैं आपका ध्यान इस बात की तरफ दिलाना चाहता हूं कि इस कमीशन ने रिकमेंड किया कि हमारे हिन्दुस्तानियों को इस काम में ज्यादा ट्रेनिंग दी जाये ताकि हमारा प्रोडक्शन अच्छा हो सके। इस सम्बन्ध में इस रिपोर्ट में यह लिखा है :

"The importance of a suitable training scheme had been stressed time and again by the Tariff Commission in both their reports of 1953 and 1956 respectively. It was, therefore, extremely disappointing to find that the manufacturers who have been longest in the field have thought it necessary to accept this advice. The only unit which has, in our view, a really satisfactory and adequate training programme for its workers is TELCOS."

"Their experience shows that the output of the Indian worker is not much below that of the German worker and taking into account the difference in wages we feel that with proper attention to training the Indian industry can well off-set some of its disadvantages by a reduction in wage costs."

हमारी वेज कौस्ट्स काफी कम हैं और हमारे आदमी ट्रेड हो सकते हैं।

इस सम्बन्ध में मैं आपका ध्यान दिलाऊं कि हिन्दुस्तान मोटर्स किस तरह से हमारे देश के हित के खिलाफ चलती है? कितनी स्किल्ड लेबर और कितनी अनस्किल्ड लेबर उन्होंने रखी है और कितनी स्किल्ड लेबर और कितनी अनस्किल्ड लेबर टेलको ने रखी है और तब आपको पता चल जायेगा कि किस तरफ उनका रुझान है? कुछ आदमियों को कमवाने की तरफ उनका ध्यान है या देश के हित में गाड़ी अधिक से अधिक पैदा करके कम दाम में देने की तरफ उनका ध्यान है?

अब सन् १९६० में हिन्दुस्तान मोटर्स में कुल ५७७७ व्यक्ति काम करते थे। आप को यह पढ़ कर हैरत होगी कि उनमें से स्किल्ड लेबर जहां ६०३ थे, सैमी स्किल्ड १३८५ थे, अनस्किल्ड १९७१ थे, क्लेरिकल एंड सुपरवाइजरी ६४६ थे और अदर्स

[श्री सिंहासन सिंह]

जिनका कि पता नहीं, कागज में होंगे, वह ५६६ थे जब तक सके विपरीत टैलियों में जहाँ कि ३६२२ आदमी थे, करीब ४००० आदमी थे, उनमें स्किल्ड २३१५ थे जब कि हिन्दुस्तान मोटर्स में स्किल्डों का तादाद केवल ६०३ थी। सही स्किल्ड हिन्दुस्तान मोटर्स में जहाँ १३८५ थी वहाँ टैलियों में इनकी तादाद ४२४ है। इसी तरह से हिन्दुस्तान मोटर्स में अनस्किल्डों की तादाद जहाँ १६७१ थी वहाँ टैलियों में केवल ३६० है। सुपरवाइजरी और क्लेरिकल में जहाँ उनकी तादाद ५४६ है टैलियों में उनको तादाद ८०२ है। लेकिन अर्दस में जहाँ उनकी तादाद ५६६ है टैलियों की केवल २१ है।

इससे जाहिर होता है कि वह स्किल्ड वर्कर्स ज्यादा नम्बर में लेकर अधिक से अधिक अच्छा माल बना कर कम से कम दाम में देने की फिक्र में हैं। अब जहाँ तक मुनाफा लेने की बात है, अधिक मुनाफा वह भी लेते हैं। अब मोरिस कम्पनी जो कि इंग्लैंड में है उसका प्रोटोटाइप यहाँ हिन्दुस्तान में है। रिपोर्ट में है कि हिन्दुस्तान मोटर्स की कार की कंज्यूमर्स प्राइस, बमुकाबिले मोरिस मोक्सफोर्ड के ३८ परसेंट ज्यादा है। हमारा खयाल था कि शायद पचास परसेंट अधिक लेते होंगे। टाटा के बारे में आपकी रिपोर्ट है कि टाटा पहले ६ परसेंट मुनाफा लेते थे लेकिन जब उन्होंने देखा कि दूसरे भाई ३८ परसेंट से कुछ कम नहीं करते तो उन्होंने सोचा कि फिर हम ही क्यों इतना कम प्राफिट लें और टाटाज ने ६ परसेंट से बढ़ा कर १५ और १७ परसेंट कर दिया। जब उन्होंने देखा कि बिड़लाज ३८ परसेंट ले रहे हैं तो उन्होंने सोचा कि हम फिर मुनाफा ज्यादा लेने में क्यों पीछे रहें और उन्होंने १६-१७ परसेंट प्राफिट कर दिया।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य का समय समाप्त हो रहा है।

श्री सिंहासन सिंह : मैं दस मिनट से ज्यादा अभी नहीं बोला हूँगा, बहरहाल मैं अभी खत्म किये देता हूँ।

जहाँ तक कौस्ट एकाउंटिंग का सवाल है आप उसकी तरफ क्यों नहीं जोर देते। आपको उनको मजबूर करना चाहिये कि वह कौस्ट एकाउंटिंग का ठीक सिस्टम अपने वहाँ जारी करें। अब कम्पनी वाले कहते हैं कि हम हिसाब नहीं देंगे, जो कुछ आपको करना हो करिये। मैं कोई फेयर प्रिम्स फिक्स नहीं करूँगा, जो कुछ करना हो करिये। अब ऐसी अगर मजूरी किसी सरकार की हो तो हम देश के हित में जो इंडस्ट्री को आगे बढ़ाना चाहते हैं और इस मामले में आत्मनिर्भर होना चाहते हैं वह कैसे संभव हो सकेगा ?

अभी टाटाज ने ६,००० में कार आफर की है, डी० के० डब्लू ने ५,००० में, और महेंद्रा ने ५,००० में और किसी और एक कम्पनी ने ४,००० में छोटी कार का आफर दिया है, अब अगर यह मेटिरियलाइज हो सकें तो शायद हम गरीब लोगों को गाड़ी मिलने का मौका मिल सकता था। लेकिन मालूम ऐसा होता है कि सरकार का ध्यान बड़े बड़े मंत्रियों, सचिवों आदि की तरफ ज्यादा रहता है और हमारे जैसे गरीबों की तरफ उसका कम ध्यान है। उसका ध्यान केवल बड़े पूँजी वालों की तरफ है और यह कि बड़ी पूँजी कैसे आती है, किधर से आती है, भगवान ही जाने, लेकिन गाड़ी उधर ही चलती है। लेकिन क्या इस तरह से मोटर इंडस्ट्रीज को हम पनपा सकेंगे ? आज कारें बनाने के काम की प्रगति धीमी है। १३,००० साल पर हम अभी तक नहीं पहुँच पाये हैं जब कि ६०,००० गाड़ियाँ देश में प्रतिवर्ष हम बनाना चाहेंगे। अभी हालत यह है कि

२०,००० गाड़ियां भी नहीं बन पाती हैं। बिड़ला साहब उनको कम ही करते जा रहे हैं क्योंकि मनचाहे दाम उनको नहीं मिलते हैं। मेरा आपसे अनुरोध है कि अगर इन कारों के निर्माण की गति बढ़ाने के लिये आपको कुछ फौरन ऐक्सचेंज भी देना पड़े तो वह थोड़ा आप दे दें लेकिन उनको मजबूर करें कि वह कारों का निर्माण आज की अपेक्षा अधिक संख्या में करें।

इसी रिपोर्ट में है कि हिन्दुस्तान मोटर्स की मशीनें पुरानी हैं। वह नई लगाने को तैयार हैं। आप उनको इसके लिये फौरन ऐक्सचेंज आदि की सुविधा दीजिये ताकि नई मशीनें बे लगा सकें और अधिक से अधिक काम हो और कारों का निर्माण जो कि अभी बहुत धीमी रफ्तार से चल रहा है उसमें तेजी आये ताकि हमें और आपको और सब की सस्ती कारें मिल सकें क्यों कि जमाना बदलने वाला है और क्या कुड़ हो जाय इसका पता नहीं है।

Shri Heda (Nizamabad): In view of the fact that the Government also believes that the greater production the lower the costs, may I know whether Government can persuade these and other manufacturers to decrease the quantum of the foreign components and give them the temptation that more import quota would be allowed so that with the limited increase in the import quota greater number of cars can be manufactured? If so, what is the Government's programme in this regard?

The Minister of Steel and Heavy Industries (Shri C. Subramaniam): Mr. Deputy-Speaker, I do not think that in this short time I will be able to cover all the points that were raised with regard to the automobile industry. The hon. Member, Shri Sinhasan Singh was giving figures with regard to the performance of Hindustan Motors. As a matter of

fact, Hindustan Motors' price is comparable, taking the size of the car and various other factors, to the price of Fiat or Standard which is being manufactured here. Therefore, generally we find that the cost of production is higher here than in the UK and other countries. For that, one reason which it was being advanced by the hon. factured here. Therefore, generally workers have been employed there and the production is generally not upto the standard or there is inefficiency there. I suppose, this is an answer to those who claim that the private sector is always efficient and the public sector does not perform efficiently. It is a sufficient answer. But I need not go into that. I have to explain what is the price structure now and what it is based upon and whether there has been an increase in the recent past.

As far as the Ambassador car is concerned, in 1956 the ex-factory net dealer price was Rs. 8,308. After that there was a Tariff commission in 1956-57 and at that time the cost of production of the car, after the inquiry, was fixed at Rs. 9,224 and the ex-factory net dealer price was fixed at Rs. 10,146. Subsequent to that in 1958 Hindustan Motors claimed that there should be a further increase of Rs. 1,206 because of the increase in the cost of production. Then an estimate was made of the cost of production and as against the claim of Rs. 1,206 the Government allowed only Rs. 300 as increase in the price. So, from Rs. 9,224 in 1957 it was increased to Rs. 9,524. After that there has been no increase given at all on the basis of the cost of production. For the cost of production no increase has been given but I am coming to the fact that the sale price was increased. Whereas no increase was given for cost of production, a small sum of Rs. 17 was allowed in October, 1962 for the enhancement of ocean freight and CKD shipments. But for that there has been no increase at all given by the Government. On the basis of Rs. 3,524 cost of pro-

[Shri C. Subramaniam]

duction, the ex-factory dealers' price was fixed at Rs. 10,476. Now the dealers' price is Rs. 12,679. That is mainly because an increase in duties, excise, customs, etc. has been imposed by the Government during these years to the extent of Rs. 2,081.73 nP. Therefore, whatever increase has taken place in the sellers price subsequent to 1959, has happened because of the excise duties and other customs duties which had been imposed by the Government. Till now, we have given no increase for the increased cost of production, but they have made a demand now that the cost of production has further gone up and that they should be paid a little higher price and recently a cost examination has taken place and that report is still under the consideration of the Government. After the whole consideration, we will have to decide whether we have to give an increase in price.

Here, we have to take into account the fact that we are insisting that more and more indigenous components should be used and we have fixed a target of 90 per cent indigenous content to be reached before the end of 1964. These indigenous components are produced in various ancillary industries. Therefore, these producers are asked to purchase these components from these ancillary producers. Unfortunately, the cost of the indigenous components is much more than that of the imported components because the cost of production in these units is much higher than what is prevalent in other countries. Because here also the economies of scale come into the picture. We produce only a small number of components and, therefore, the cost is necessarily high. When we want them to use more and more indigenous content, to that extent the cost of production also goes up. That is the phenomenon we are finding today. At the present moment, Hindustan Motors have reached roughly 80 per cent indigenous content—this is about the Ambassador car. But I must assure the House that before the

end of 1964 this 90 per cent target will also be reached. To that extent we will have to examine the cost of production taking into account the indigenous components which they are purchasing from the local sources and to that extent we may have to give an increase in price to the producers.

Then, a point was raised, how does it compare with the price of a Morris car in U.K. The Ambassador car is a replica of the Morris car. This was examined by the Tariff Commission and at that time it was found that it was roughly 38 per cent more than the cost of production in U.K. Recently, we have been examining this and we find that today according to the figures given by the Hindustan Motors, the current price of a Morris (Deluxe) car in U.K. is £ 633, that is, Rs. 8,482 exclusive of purchase tax. On this basis, the price of an Ambassador car is about 25 per cent higher than that of a Morris car in U.K. But this price of £ 633 is for a Morris (Deluxe) model. And the Hindustan Motors claim that the Ambassador car is equivalent to the Morris (Deluxe) car. If we take an ordinary Morris car, and not the deluxe car, then the cost of production of the Ambassador car is 33 per cent more. Therefore, this is a matter of equating, whether it is equivalent to a deluxe car or an ordinary Morris car. If we equate it to a deluxe car, it is 25 per cent higher, but if we equate it with an ordinary Morris car, it is 33 per cent higher.

Then, the question was raised whether they cannot increase the production so that the cost of production could be brought down. It is a question of allotting foreign exchange for the purpose of importing equipment to increase the number of cars which are being produced here. During all these years, we have given priority to the production of commercial vehicles. Therefore, whatever foreign exchange was available, that was made available to the commercial vehicle production and we have given only a

lower priority to the car production. So, it was not possible for us to allocate foreign exchange for the purpose of importing equipment to increase the production. Lately, there has been a drop in the production of cars. That is mainly because there is still a certain foreign component which has got to be imported. And only when foreign exchange is made available, the foreign components can be imported here and cars produced. In view of the scarcity of foreign exchange, the foreign exchange available for allotment for the import of components has been slowly coming down, and, therefore, the import of components also has gone down, and naturally, the production of cars also has gone down.

As a matter of fact, during July-August, because there were no matching components available, they had to completely stop production of Ambassador cars. Again, we have allocated foreign exchange and it is expected that from September onwards, the production will again start. This is the real difficulty. Therefore, it is a question of the availability of foreign exchange, and since the production of cars has got only a low priority, we are unable to give as much foreign exchange as we would like to give to that.

As far as the economic unit is concerned, it is generally considered that a unit with one lakh production will be an economic unit. Some may say, of course, that the figure is 60,000; but still, it is very high compared to what we are producing today. Unless we are able to have a production at that level, it may not be possible to bring down the cost so that it is comparable to the cost in other countries. That is the real difficulty that we are facing.

Shri Heda: What is the capacity of the plant here?

Shri C. Subramaniam: If they have got to increase the capacity, then, to that extent, we shall have to import capital equipment for which foreign exchange will have to be given, but we do not have that foreign exchange.

Shri Heda: I wanted to know the present capacity.

17.47 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Saturday, the 21st September, 1963/Bhadra 30, 1885 (Saka).