

Seventeenth Series, Vol. XVII No. 15

Tuesday, March 22, 2022

Chaitra 1, 1944 (Saka)

LOK SABHA DEBATES

(Original Version)

Eighth Session

(Seventeenth Lok Sabha)



(Vol. XVII contains Nos. 11 to 20)

**LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI**

EDITORIAL BOARD

Utpal Kumar Singh
Secretary-General
Lok Sabha

Suman Arora
Joint Secretary

Mahavir Singh
Director

Narad Prasad Kimothi
Sunita Arora
Joint Director

Meenakshi Rawat
Editor

© 2022 Lok Sabha Secretariat

None of the material may be copied, reproduced, distributed, republished, downloaded, displayed, posted or transmitted in any form or by any means, including but not limited to, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior permission of Lok Sabha Secretariat. However, the material can be displayed, copied, distributed and downloaded for personal, non-commercial use only, provided the material is not modified and all copyright and other proprietary notices contained in the material are retained.

C O N T E N T S

**Seventeenth Series, Vol. XVII, Eighth Session, 2022/1944 (Saka)
No. 15, Tuesday, March 22, 2022/Chaitra 1,1944 (Saka)**

<u>S U B J E C T</u>	<u>P A G E S</u>
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
* Starred Question Nos. 261 to 267 and 274	14-42
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos. 268 to 273 and 275 to 280	43-131
Unstarred Question Nos. 2991 to 3220	132-814

* The sign + marked above the name of a Member indicates that the Question was actually asked on the floor of the House by that Member.

PAPERS LAID ON THE TABLE 816-819

MESSAGES FROM RAJYA SABHA 820

STANDING COMMITTEE ON ENERGY
22nd to 25th Reports 821

STANDING COMMITTEE ON FINANCE
40th to 44th Reports 822

**STANDING COMMITTEE ON FOOD, CONSUMER
AFFAIRS AND PUBLIC DISTRIBUTION**
18th and 19th Reports 823

**STANDING COMMITTEE ON PETROLEUM
AND NATURAL GAS**
10th Report 824

**STANDING COMMITTEE ON COAL, MINES
AND STEEL**
28th to 31st Reports 825

STANDING COMMITTEE ON COMMERCE
167th and 168th Reports 826

MATTERS UNDER RULE 377 827-854

- (i) Regarding construction of roads and overbridges connecting Jharkhand to neighbouring States.

Shri Bidyut Baran Mahato 828

- (ii) Regarding opening of an AIIMS in North Bengal Region.

Sushri Debasree Chaudhuri 829

- (iii) Need to make available adequate seats for aspiring MBBS students in the country.

Shri Ganesh Singh

830

- (iv) Need to construct a new building for post office at Madhuban block in East Champaran district, Bihar.

Shrimati Rama Devi

831

- (v) Need to take necessary measures for establishment of Petrochemicals Complex in Vidarbha region of Maharashtra.

Shri Ashok Mahadeorao Nete

832

- (vi) Regarding compliance of directions issued by Union Government to Maharashtra under Mines and Minerals (Development and Regulation) Act, 1957.

Shri Sunil Baburao Mendhe

833

- (vii) Need to restore the provision for concessional train fare to PIB accredited journalists.

Shri Unmesh Bhaiyyasaheb Patil

834

- (viii) Need to implement master plan for development of Kisangarh-Ajmer Airport.

Shri Bhagirath Chaudhary

835

- (ix) Need to secure the financial security of workers rendered jobless after closure of companies in Bharuch Parliamentary Constituency.

Shri Mansukhbhai Dhanjibhai Vasava

836

- (x) Regarding setting up of a commercial airport in Singrauli district, Madhya Pradesh.
Shrimati Riti Pathak 837
- (xi) Regarding disinvestment of LIC.
Shri Hibi Eden 838
- (xii) Regarding laying of a new railway route through Barpeta.
Shri Abdul Khaleque 839
- (xiii) Regarding speedy execution of tunnel project connecting Papanasam dam with Manimuthar dam, Tamil Nadu.
Shri S. Gnanathiraviam 840
- (xiv) Regarding problems in Biometric Identification of the beneficiaries under National Food Security Act.
Shrimati Aparupa Poddar 841
- (xv) Need to extend train nos. 13205/13206, 02554/02553 and 13163/64 upto Saraigarh, Bihar.
Shri Dileshwar Kamait 842
- (xvi) Need to take measures for upliftment of weavers in Uttar Pradesh particularly in Amroha Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh.
Kunwar Danish Ali 843-844
- (xvii) Regarding problems afflicting BSNL.
Shri P.R. Natarajan 845-846

- (xviii) Regarding conversion of Ernakulam - Velankanni special train into regular train and extension of Amritha express train upto Rameswaram.

Shri N. K. Premachandran

847

- (xix) Regarding interlinking of NH-183 near Uthamapalayam and NH-185 near Kattapana with a new bypass.

Shri P. Ravindhranath

848

- (xx) Regarding Notification of Siddharthanagar as an Agri Export Zone.

Shri Jagdambika Pal

849-850

- (xxi) Need to set up a maize based starch factory in Araria Parliamentary Constituency, Bihar.

Shri Pradeep Kumar Singh

851

- (xxii) Regarding development of Tourism Infrastructure in Tenkasi.

Shri Dhanush M. Kumar

852

- (xxiii) Need to construct an expressway from Gwalior to Tanakpur or Haldwani in Uttarakhand

Shri Mukesh Rajput

853-854

UNION BUDGET –2022-2023 – DEMANDS FOR GRANTS

Ministry of Road Transport and Highways

855-921

Shri Anto Antony

855-857

Shri Rajendra Dhedy Gavitt

858-862

Shri Arun Kumar Sagar

863-869

Shrimati Riti Pathak

870-872

Dr. T.R. Paarivendhar	873-878
Shri Rajendra Agrawal	879-881
Shri Nitin Jairam Gadkari	882-921
UNION BUDGET –2022-2023 – DEMANDS FOR GRANTS	
<i>Ministry of Civil Aviation</i>	923-1214
Shri Ravneet Singh	926-934
Cut Motions	935-938
Dr. Mahesh Sharma	939-948
Shri S.R. Parthiban	949-951
Sushri Mahua Moitra	952-961
Kumari Goddeti Madhavi	962-965
Dr. Alok Kumar Suman	966-968
Shrimati Sarmistha Sethi	969-973
Shrimati Sangeeta Azad	974-976
Shri Sunil Dattatray Tatkare	977-980
Dr. M.P. Abdussamad Samadani	981-984
Shri Dushyant Singh	985-990
Dr. S.T. Hasan	991
Shri Hasnain Masoodi	992-994
Shri Rajiv Pratap Rudy	995-1007
Dr. Mohammad Jawed	1008-1009
Shri Sudhakar Tukaram Shrangare	1010-1011
Shri Tapir Gao	1012-1014

Shrimati Locket Chatterjee	1015-1017
Shri Raju Bista	1018-1022
Shri Sangam Lal Gupta	1023-1024
Shri Mitesh Patel (Bakabhai)	1025
Shri Naranbhai Kachhadiya	1026-1027
Shrimati Ranjanben Bhatt	1028-1030
Shri K. Subbarayan	1031
Shri Ve. Vaithilingam	1032-1034
Shri Mohanbhai Kundariya	1035-1036
Shri Jaswantsinh Sumanbhai Bhabhor	1037-1039
Shrimati Riti Pathak	1040-1041
Shri Kuldeep Rai Sharma	1042-1043
Shri Janardan Singh Sigriwal	1046-1048
Shri Dulal Chandra Goswami	1049-1050
Shri P.P. Chaudhary	1051-1053
Shri Ravi Kishan	1054-1057
Adv. A.M. Ariff	1058-1061
Shri Bellana Chandra Sekhar	1062-1063
Shri Ramesh Bidhuri	1064-1068
Shri Devendra Singh 'Bhole'	1069-1070
Shri Santosh Kumar	1071-1072
Shri P. Ravindhranath	1073-1075
Shri Kaushlendra Kumar	1076-1078

Shri N.K. Premachandran	1078-1082
Shrimati Navneet Ravi Rana	1083-1085
Shri V.K. Sreekandan	1085-1087
Shri P.R. Natarajan	1088-1089
Shri Gopal Shetty	1090-1093
Shri Bidyut Baran Mahato	1094-1095
Shri Girish Chandra	1096-1097
Shri Kesineni Srinivas	1098-1101
Dr. Manoj Rajoria	1102-1103
Shri Rahul Ramesh Shewale	1104-1108
Shrimati Hemamalini	1109-1110
Shri M.K. Raghavan	1111-1113
Dr. D. Ravikumar	1114-1115
Shrimati Aparupa Poddar	1116-1118
Shrimati Gitaben V. Rathva	1119-1120
Shri Lavu Srikrishna Devarayalu	1120-1121
Adv. Dean Kuriakose	1122-1123
Shri M. Selvaraj	1124-1125
Dr. Thol Thirumaavalavan	1126-1128
Shri C.N. Annadurai	1129
Shri Hanuman Beniwal	1130-1133
Shri Ramcharan Bohra	1134
Dr. (Prof.) Kirit Premjibhai Solanki	1135-1138

Shri Nihal Chand Chouhan	1139-1140
Shri B. Manickam Tagore	1141-1142
Shri Shriniwas Dadasaheb Patil	1143-1144
Dr. Rajdeep Roy	1144-1147
Shri Anto Antony	1148-1149
Shri Ganesh Singh	1150
Dr. Umesh G. Jadav	1151-1152
Shrimati Supriya Sadanand Sule	1153-1156
Dr. Nishikant Dubey	1157-1159
Shri Gurjeet Singh Aujla	1160-1161
Shri Sumedhanand Saraswati	1162-1163
Shri Haji Fazlur Rehman	1164
Shrimati Sandhya Ray	1165-1166
Shri Rajmohan Unnithan	1167-1169
Shrimati Jaskaur Meena	1170
Shri Kirti Vardhan Singh	1171-1176
Shri Su. Thirunavukkarasar	1176-1178
Shri C.P. Joshi	1179-1181
Shri Kodikunnil Suresh	1182-1183
Shri Devaji Patel	1184-1186
Shri K. Navaskani	1186-1188
Shri Nayab Singh Saini	1188-1189
Dr. Amar Singh	1189

Dr. Jai Siddeshwar Shivacharya Swamiji	1190
Shri Deepak Baij	1191
Shri Karadi Sanganna Amarappa	1192-1193
Kunwar Danish Ali	1194-1195
Dr. DNV Senthilkumar S.	1195-1196
Dr. Pon Gautham Sigamani	1196-1198
Shri Adhir Ranjan Chowdhury	1199-1207
Shri Vijaykumar <i>alias</i> Vijay Vasanth	1207-1210
Shri Jagdambika Pal	1211-1214

ANNEXURE – I

Member-wise Index to Starred Questions	1085
Member-wise Index to Unstarred Questions	1086-1092

***ANNEXURE – II**

Ministry-wise Index to Starred Questions	1093
Ministry-wise Index to Unstarred Questions	1094

* Available in Master copy of the Debate, placed in Library.

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shri Om Birla

PANEL OF CHAIRPERSONS

Shrimati Rama Devi

Dr. (Prof.) Kirit Premjibhai Solanki

Shri Rajendra Agrawal

Shri Kodikunnil Suresh

Shri A. Raja

Shri P.V. Midhun Reddy

Shri Bhartruhari Mahtab

Shri N.K. Premachandran

Dr. Kakoli Ghosh Dastidar

SECRETARY GENERAL

Shri Utpal Kumar Singh

LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Tuesday, March 22, 2022/Chaitra 1, 1944 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock.

[HON. SPEAKER *in the Chair*]

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न संख्या 261, श्री सुभाष भामरे जी ।

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): सर, एक छोटा सा इश्यू उठाना है । ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न काल के बाद बोलिए ।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : नहीं, प्रश्न काल के बाद ।

... (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : सर, मुझे एक मिनट बोलने दीजिए । ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : अभी प्रश्न काल के अंदर नहीं बोलना है ।

... (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : सर, मुझे आधा मिनट बोलने दीजिए । ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : नहीं, अभी प्रश्न काल के अंदर नहीं बोलना है ।

... (व्यवधान)

डॉ. सुभाष रामराव भामरे (धुले): अध्यक्ष जी, मैं आभार व्यक्त करना चाहता हूं कि आपने इस महत्वपूर्ण प्रश्न को पूछने का अवसर दिया है ।

श्री अधीर रंजन चौधरी : सर, मुझे आधा मिनट बोलने दीजिए, महत्वपूर्ण विषय है । ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न काल के बाद बोलिए ।

... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: Adhir-ji, I will allow you after Question Hour. Now, please sit down.

... (Interruptions)

11.03 hrs

ORAL ANSWERS QUESTIONS

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या 261, श्री सुभाष भामरे जी ।

(Q. 261)

डॉ. सुभाष रामराव भामरे : अध्यक्ष जी, मैं माननीय प्रधानमंत्री आदरणीय मोदी जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने 'सबका साथ, सबका विकास, सबका विश्वास और सबका प्रयास' के तहत समाज के वीकर सेक्शन्स के लिए बहुत सारी योजनाएं बनाई हैं । एससी स्टूडेंट्स के बेनिफिट और उनके वेलफेयर के लिए सरकार ने बहुत सारी स्कॉलरशिप स्कीम्स इम्प्लीमेंट की हैं, लेकिन हमने बहुत बार देखा है कि जो जेनुइन एससी स्टूडेंट्स होते हैं, खासकर रूरल एरियाज में, lack of awareness and lack of resources की वजह से उनको पता नहीं चल पाता and they are not able to avail the benefit of these scholarships. इस कांटेक्स्ट में, मैं आदरणीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि सरकार ने ऐसे कौन से कदम उठाए हैं, जिसके तहत स्कूल्स और कॉलेजेज में अवेयरनेस प्रोग्राम्स लिए जाएं, उनको इन स्कीम्स के बारे में बताया जाए, जिससे उनको बेनिफिट हो ।

SHRI A. NARAYANASWAMY: Sir, I was just listening to the question of the hon. Member. He is asking about, the awareness and the actions taken by the Government of India.

Before going to that point, let me inform the House that there are scholarship schemes – Pre-matric scholarship scheme and Post-matric scholarships.

Before 2021, the Government of India used to give only 10 per cent of scholarships for every State. No State was giving proper scholarships to their

students. But our Prime Minister has made a special reform in these scholarships. Now, we are giving scholarships to all the States in the ratio of 60:40. We have made a plan for Rs. 59,348 crore for five years.

Now, the Government of India is committed to give Rs. 35,534 crore for this scheme till 2025-26. We have developed one portal. During the pandemic, though the portal was not updated, we paid Rs.9,400 crore worth arrears to all the States. At the same time, when we did not receive any application from the States, we deputed a number of officials from our Department to visit the States and get detailed reports from them. This year, we have earmarked Rs.866 crore for this purpose and around 40 lakh students have benefited out of this.

DR. SUBHASH RAMRAO BHAMRE : My second supplementary to the hon. Minister is, what steps are being taken by the Government to streamline the process of application and disbursement to encourage more students to avail the scholarship under the scheme.

SHRI A. NARAYANASWAMY: As I have stated, our officers have visited the States and have meetings with the Departments of Education and Social Welfare. Through the portal, that we have developed, the students can upload their details. We advertise the same in all the newspapers.

SHRI N. REDDEPPA : Sir, currently, every year financial assistance worth Rs. 18,000 is being awarded to students to pursue any post-matric course. I would like to know from the hon. Minister, in the light of increased educational fees and the living expenses as a result of COVID-19 pandemic, whether the

Government plans to increase the financial assistance from the next academic year; and if yes, the details thereof.

SHRI A. NARAYANASWAMY: Sir, it is a common phenomenon for all the States. For the degree and postgraduate level professional courses, we are giving scholarships worth Rs.13,500 to the hostelers, and Rs.7,000 to the day-scholars. For Group-II professional courses, leading to degree and diploma certificates, we are giving Rs.9,500 to the hostelers and Rs.6,500 to day-scholars. For those students who are not covered in Group-I and Group-II professional courses, we are giving Rs.6,000 to the hostelers and Rs.3,000 to day-scholars. For Group-IV, post-matric courses, that is non-degree courses we are giving Rs.4,000 and Rs.2,500 respectively.

HON. SPEAKER: Shri T.R. Baalu.

AN HON. MEMBER: He is speaking every day, Sir.

HON. SPEAKER: Your number is cut.

SHRI T. R. BAALU : Sir, the Government of Tamil Nadu, under the sagacious leadership of Dr. M.K. Stalin, has launched a new scheme, irrespective of caste or creed, to extend Rs.1,000 per month financial assistance to all the students who are pursuing university education. In the same way, will the Government of India come forward to extend financial assistance in the form of scholarship to under-privileged OBC students along with the Scheduled Caste and Scheduled Tribe students to pursue the professional studies?

SHRI A. NARAYANASWAMY: Different States have their own scholarship schemes. In Karnataka, students are being given Rs.1,550 per month. Andhra Pradesh has got some other scheme. Similarly, Tamil Nadu has a different scheme. We have a common phenomenon for all the States in the country. Whatever I have stated just now, is the common policy in the country that we are following.

SHRI KODIKUNNIL SURESH : While there are several scholarship schemes to ensure the education of Scheduled Caste students, there are no institutional arrangements to prevent their drop out from various institutions. In this regard, I would like to ask the hon. Minister, through you, whether the Government has any data available with regard to increased dropping out of the Scheduled Caste students from various educational institutions due to harassment, as also delay in getting the scholarships, abusing by the teachers, and forcing them to leave the course. Has the Government further noticed the delay caused by the institutions in processing scholarship applications and their disposal which causes unnecessary hardships to the students?

SHRI A. NARAYANASWAMY: Sir, we have not received such statistics from the Government of India. ... (*Interruptions*) Nobody will have such type of statistics. ... (*Interruptions*) It is the duty of the State Government to get such types of statistics. ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, प्रश्न महाराष्ट्र से संबंधित था, छात्रवृत्ति से संबंधित प्रश्न था, ड्रॉप आउट का विषय शिक्षा मंत्रालय में आता है। अगर आपकी बात वाजिब होती तो मैं मंत्री जी को निश्चित रूप से डायरेक्शन देता, लेकिन वह छात्रवृत्ति का विषय महाराष्ट्र तक सीमित था।

माननीय सदस्य, मैं पूरा ध्यान रखता हूँ, ऐसा नहीं है। आपका संरक्षण करना मेरी जिम्मेदारी है।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या 262, श्री दिलीप शङ्कीया।

(Q. 262)

श्री दिलीप शङ्कीया : महोदय, सबसे पहले तो मैं देश के प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ। प्रधानमंत्री मत्स्य संपदा योजना (पीएमएमएसवाई) के जरिए वर्ष 2025-26 तक भारत में फिश प्रोडक्शन का लक्ष्य 22 मिलियन मेट्रिक टन रखा गया है। हमारी अभी तक जो उपलब्धि है, वह 15 मिलियन मेट्रिक टन है। मैं अपने फिशरीज, पशुपालन और डेयरी मंत्री से जानना चाहता हूँ कि यह जो हमारा बजट वर्ष 2015-16 से वर्ष 2019-20 तक है, इसमें 2577.49 करोड़ रुपये हम लोगों ने रखे थे, लेकिन मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ कि असम में, नॉर्थ ईस्ट में इस फिश प्रोडक्शन के लिए, फिशरीज डेवलपमेंट के लिए 80 करोड़ रुपये दिये गये थे। वहाँ करीब 16 करोड़ 71 लाख रुपये ही खर्च हो पाये हैं। फिश प्रोडक्शन, मछली उत्पादन में हमारा देश आत्मनिर्भर भारत की दिशा में आगे बढ़ रहा है। क्या मंत्री जी इसके लिए कोई एक मानीटरिंग सिस्टम, केन्द्रीय योजना केवल फिशरीज, डेयरीज डेवलपमेंट के लिए सभी विभागों में खड़ा करने के बारे में सोच रहे हैं?

श्री परषोत्तम रूपाला : महोदय, माननीय सांसद जी ने जो प्रश्न पूछा है कि असम में 80 करोड़ रुपये भारत सरकार की ओर से मत्स्य संपदा योजना में दिए गए हैं, उसमें से कितना खर्चा हुआ है, वह फिगर भी हमारे पास है, लेकिन वे जानना चाहते हैं कि भारत सरकार की ओर से इसकी मानीटरिंग का सिस्टम क्या है? हम रेगुलरली, भारत सरकार सचिव स्तर से राज्यों के साथ परामर्श करते हुए हमारे प्रोजेक्ट्स में राज्यों में क्या चल रहा है, उनका डेटा भी लेते हैं, उनसे यूसी भी माँगते हैं और उनका यूसी मिलने के बाद ही हम अगली किश्त उन्हें दे पाते हैं। हम उनकी मानीटरिंग भी कर रहे हैं।

श्री दिलीप शङ्कीया: महोदय, फिर एक बार मैं देश के प्रधानमंत्री जी और माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ।

महोदय, वित्तीय वर्ष 2022-23 में 6707.31 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं, जो पिछले वित्तीय वर्ष से 44 प्रतिशत इंक्रीज हुआ है। जो अमाउंट हमने सैंक्शन किया है, अप्रूव किया है, उसका 100 पर्सेंट यूटिलाइजेशन करने के लिए जो हमारे नार्थ-ईस्ट में शेयर होना चाहिए, वह 5 पर्सेंट से बिलो है। 10 पर्सेंट जो जनरल बजट में टोटल आउट ले है, उसमें नार्थ-ईस्ट के लिए ऐसे ही 10 पर्सेंट से ऊपर देना चाहिए। असम जैसा प्रदेश, जहां मछली उत्पादन की बहुत ज्यादा सम्भावनाएं हैं, क्या आप आगे उस प्रदेश के लिए कुछ व्यवस्था करेंगे?

श्री परषोत्तम रूपाला : माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय सांसद जी की इस बात से मैं सहमत हूँ कि नार्थ-ईस्ट में जितना एलोकेशन होता है, उसमें खर्च कम होता है। हिली एरिया की वजह से कुछ योजनाओं में कॉस्ट बढ़ जाती है। उसको कॉस्ट इफेक्टिव बनाने के लिए भारत सरकार की ओर से हम अध्ययन करवा रहे हैं। जो मत्स्य सम्पदा योजना है, उसमें अपर सीलिंग है ही नहीं। राज्य सरकार की ओर से और ज्यादा प्रोजेक्ट्स आएं तो इसमें और ज्यादा रकम भी मंजूर करने की सम्भावनाएं हैं।

श्री रमेश चन्द्र कौशिक : स्पीकर महोदय, मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने मुझे प्रश्न पूछने का अवसर दिया।

महोदय, आज हरियाण में मछली उत्पादकता की दर राष्ट्रीय औसत 3.5 मीट्रिक टन की तुलना में 9.6 मीट्रिक टन प्रति हेक्टेयर प्रति वर्ष है। इससे पता चलता है कि प्रदेश के किसानों का रुझान मत्स्य पालन की तरफ है। माननीय प्रधानमंत्री जी का सपना है कि किसानों की आमदनी डबल हो। उसमें यह भारी योगदान दे सकता है।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि हरियाणा में कितनी मछली यूनिट्स चालू हैं और कितनी बंद हो चुकी हैं? बंद हो चुकी यूनिट्स को पुनः चालू करने की दिशा में क्या सरकार किसी प्रकार की आर्थिक सहायता देने का विचार कर रही है? मछली उत्पादन को बढ़ावा

देने के लिए किसानों में जागरूकता फैलाने के संबंध में कौन-कौन सी योजनाएं सरकार द्वारा हरियाणा में चलाई जा रही हैं?

श्री परषोत्तम रूपाला: माननीय अध्यक्ष महोदय, हरियाणा के संबंध में माननीय सांसद जी ने सवाल पूछा है। मैं आपके जरिए उनको बताना चाहूंगा कि हरियाणा में अभी तक 159.99 करोड़ रुपये की लागत की परियोजनाएं मंजूर कर दी गई हैं। भारत सरकार की ओर से अपने हिस्से के 32 करोड़ रुपये रिलीज भी कर दिए गए हैं। योजनाओं के नाम के बगैर मैं आपको बताना चाहता हूँ कि वहाँ के कृषि मंत्री श्री दलाल जी ने मुझसे मिलकर यह बताया था कि वहाँ खारा पानी हो गया है, किसी एरिया में क्षार युक्त पानी हो गया है। उसी एरिया में क्षार युक्त पानी में मछली का प्रोडक्शन लेने का एक प्रयास हुआ।

महोदय, अगर आप अनुमति दें तो मैं एक किस्सा इस विषय के बारे में सब की जानकारी के लिए शेयर करूंगा।

माननीय अध्यक्ष: आप संक्षिप्त में बताएं।

श्री परषोत्तम रूपाला: महोदय, मैं एक मिनट में ही बताऊंगा। वह किस्सा यह है कि सिरसा डिस्ट्रिक्ट का एक गाँव है, वहाँ के धर्मेन्द्र सिंह पिता श्री जगजीत सिंह हैं। यह उस किसान का नाम है। उनके पास 2.5 एकड़ का लैंड था। उन्होंने तीन लाख रुपये लगाकर वहाँ पर स्टॉकिंग किया। आंध्र प्रदेश की वेंचुरी और पुडुचेरी से उन्होंने स्टॉक लिया। चार महीने, 17/4 को स्टॉकिंग किया और 26/8 को हार्वेस्ट कर लिया। 130 दिन के काम में उसको 11 टन की उपलब्धि हो गई। इस काम को करने से मुझे लग रहा है कि जिस एरिया में फसल नहीं उग सकती है, उस एरिया में वैकल्पिक तौर से किसान अपनी आमदनी बढ़ाने का सबसे अच्छा काम कर सकता है।

DR. KAKOLI GHOSH DASTIDAR : Thank you, hon. Speaker Sir, for giving me this opportunity. Through you, I would like to ask the hon. Minister whether he is aware that the cow feed, जो गाय का भूसा होता है, उसका भाव बहुत बढ़ गया है। कोरोना

काल के पहले और अभी भी उसका भाव बहुत बढ़ गया है। One milch cow consumes Rs. 2,100 worth of *bhusa* every week.

Now, its price has gone up to more than Rs. 4,500. So, the farmers, who are having the milch cows, are finding it very difficult to feed them. Some of them are leaving the cows on roads without any food. The marginal farmers are also finding it very difficult. एक गाय को मेनटेन करना बहुत मुश्किल हो गया है, क्योंकि भूसे का भाव बहुत बढ़ गया है। So, is the Government thinking to subsidize the feed for cows?

माननीय अध्यक्ष: भूसे के भाव को सरकार थोड़े ही नियंत्रित करेगी।

डॉ. काकोली घोष दस्तीदार : भूसे का भाव बढ़ने से दूध का भी भाव बढ़ेगा। दूध नहीं मिलने से बच्चों को बहुत तकलीफ होती है।

श्री परषोत्तम रूपाला: अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य का जो कंसर्न है, उसको मैं एप्रिशिएट करता हूँ। छोटे और मझौले डेयरी फार्मर्स को फोडर की बढ़ती हुई कीमत से परेशानी हो रही है। इस सवाल से जो ताल्लुकात है, वह फिशरिज से रिलेटेड सवाल था। मगर मैं आपको बताना चाहूँगा कि हमारे प्रधानमंत्री जी की दीर्घ दृष्टि की वजह से फोडर बनाने के लिए 50 प्रतिशत की सब्सिडी वाली योजना अभी लागू है। एनिमल हसबैंड्री डिपार्टमेंट की ओर से हम दे रहे हैं। आप किसानों को उसके लिए प्रेरित करें, उसमें जोड़ें और 50 प्रतिशत की भारत सरकार की सब्सिडी का बेनिफिट लेते हुए फोडर बनाने के काम में लगेंगे। फॉडर में दो चीजें होती हैं, ग्रीन फॉडर होता है और सूखा चारा होता है। सूखा चारा और ग्रीन फॉडर सीजनल होता है, उन दोनों को मिला कर अचार जैसा बना कर, उसको लंबे अर्से तक संरक्षित भी किया जा सकता है और इसकी कॉस्ट भी कम की जा सकती है, उसका बेनिफिट लेने का प्रयास किया जा सकता है। मैं सभी माननीय सदस्यों को बताना चाहता हूँ कि पशुपालकों के लिए बहुत बड़ी योजना आई है, जिसके बारे में आप जानकारी लें, अवेयरनेस भी करें और छोटे किसान उसका उपयोग करें, इसके लिए काम करें।

राज्य सरकारों की ओर से उसके लिए जितनी भी दरखास्तें आएंगी, उनको मंजूर करने के लिए भारत सरकार के पास पूरा प्रावधान है।

श्री अधीर रंजन चौधरी : सर, अचार खट्टा होगा या मीठा होगा, यह पता नहीं है, लेकिन बंगाल की पहचान मछली से हुआ करती है। जैसे केरल है, वैसे ही बंगाल है। केरल में मछली को मीन कहते हैं, बंगाल में मछली को माछ कहते हैं, बाकी सभी जगह उसे मछली कहते हैं।

सर, 'नीली क्रांति' की बात हो रही है। हिन्दुस्तान में 'नीली क्रांति' नाइंटीज के जमाने में सेवेन फाइव इयर प्लान में शुरू हुई थी। हीरालाल चौधरी, जो बंगाल के थे और अरुण कृष्णन दोनों को 'नीली क्रांति' का फादर माना जाता है।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपका प्रश्न क्या है?

श्री अधीर रंजन चौधरी : सर, प्रश्न यह है कि इसके दो पहलू हैं। इस जवाब में उस बंगाल का कोई नामोनिशान नहीं है, यह देख कर मुझे अचरज हो रहा है। बंगाल के लिए कोई स्कीम नहीं है ताकि बंगाल को चवन्नी मिले।

मुझे यह जानकर अचरज हो रहा है, इसलिए मैं मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ। इसका दूसरा पहलू यह है कि बोट ओनर्स, फिशरमेन, फिश वेंडर्स और फिश वर्कर्स होते हैं, क्या सरकार के पास फिश वर्कर्स को आईडेंटिटी कार्ड देने की सोच है या नहीं है?

श्री परषोत्तम रूपाला : सर, माननीय चौधरी साहब जब विपक्ष के नेता के तौर पर खड़े होते हैं, तो हम उनके सवालों को बहुत ही गंभीरता से संज्ञान लेना चाहते हैं। उन्होंने हमारे जवाब को पढ़ कर यह बोल दिया कि इसमें बंगाल का कोई स्थान नहीं है। सर, आपको सवाल भी पढ़ना चाहिए। सवाल सीमित है। माननीय सदस्यों ने हरियाणा-सेंट्रिक सवाल पूछे हैं और उनका जवाब इसमें डिटेल से दिया गया है। बंगाल से संबंधित, जो भी भारत सरकार की योजनाएं होती हैं, केवल मेरे ही डिपार्टमेंट की नहीं, बल्कि भारत सरकार की सारी योजनाएं सभी प्रांतों के लिए होती हैं, बंगाल के लिए आप अलग से नोटिस देंगे, तो हम आपके सभी सवालों का जवाब विस्तार से देंगे।...(व्यवधान)

श्री मितेश पटेल (बकाभाई) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि जैसे किसानों के लिए क्रेडिट कार्ड की सुविधा है, वैसे ही फिशरमेन और एनिमल हसबैंड्री फार्मर्स के लिए क्रेडिट कार्ड है या नहीं है? यदि हां, तो फिशरमेन एंड एनिमल हसबैंड्री फार्मर्स के लिए अभी तक कितने क्रेडिट कार्ड्स भारत देश में दिए गए हैं?

श्री परषोत्तम रूपाला : माननीय अध्यक्ष जी, किसान क्रेडिट कार्ड के बारे में एक बहुत ही महत्वपूर्ण सवाल हमारे माननीय सांसद ने पूछा है। मुझे आपके माध्यम से पूरे सदन को बताते हुए खुशी और गर्व हो रहा है कि हमारे प्रधान मंत्री जी ने आजादी के बाद पशुपालकों और मछुआरों के लिए यदि कोई सबसे बड़ी योजना घोषित की है, तो वह किसान क्रेडिट कार्ड की है। जैसे किसानों को तीन लाख रुपए तक की राशि केसीसी के जरिए मिलती है, उन्हें उसमें भारत सरकार की तरफ से भी इंटरैस्ट में सहायता दी जाती है। ऐसे ही भारत सरकार की ओर से पशुपालकों के लिए भी केसीसी अवेलेबल है और ऐसे ही यह फिशरमेन के लिए भी अवेलेबल है। यह आरबीआई की ओर से पूरे राज्यों के सभी प्रदेशों के सभी अधिकारियों को जिला स्तर तक हम ने सेंसिटाइज किया है। मैं संसद में सभी माननीय सांसद साथियों से विनती करता हूँ, क्योंकि यह पशुपालकों और मछुआरों को बैंक के साथ जोड़ने और इंस्टीट्यूशनल क्रेडिट लेने और देने का यह प्रयास भारत सरकार की ओर से हो रहा है। आप अपने-अपने संसदीय क्षेत्र में, डिस्ट्रिक्ट के लीड बैंकों के साथ और डिस्ट्रिक्ट अधिकारियों के साथ मिल कर उन साधारण आदमियों को इंस्टीट्यूशनल क्रेडिट देने में सहयोग करेंगे। यह काम चालू है।...**(व्यवधान)**

श्री अधीर रंजन चौधरी: सर, यह स्टेटवाइज और स्कीमवाइज ब्यौरा दिया गया है। इसमें 31 स्टेट्स हैं।... **(व्यवधान)**

श्री परषोत्तम रूपाला : यदि मेरी कोई गलतफहमी होगी, तो मैं एक्सेप्ट करूँगा, इसमें हमारा कोई झगड़ा नहीं होता है। उसमें क्या है, अगर गलतफहमी होगी, तो रीग्रेट करेंगे।... (व्यवधान)

SHRI HIBI EDEN : Sir, the global climatic conditions have adversely affected the fisherfolk of our country. Rise in temperatures and increase of salt content in the ocean have given rise to a new phenomenon called the fish famine. The traditional fish we use to consume like sardines are not available in the oceans and seas.

I want to know whether any study related to this has been conducted. The Central Marine Fisheries Research Institute (CMFRI), a state-of-the-art institute is situated in my constituency. Are we utilizing these Central Government institutes to conduct a study adopting a scientific approach in this regard? Or, is the Government going to declare some kind of packages for the fishermen community whereby these traditional fish, which we use to get in our oceans are retained so as to boost our economy in that way.

श्री परषोत्तम रूपाला : माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने बहुत ही अच्छा और कंसर्न्ड सवाल पूछा है। समुद्र में इसका दोहन हो जाने और क्लाइमेट चेंजेज की वजह से मछलियों के प्रोडक्शन में बहुत ही कमी आ रही है। जैसा कि आपने बताया, वैसे ही हमने रिवर रेंचिंग के लिए एक बहुत बड़ा कार्यक्रम इस बार लिया है और पहली बार रिवर रेंचिंग का काम हुआ है। हालाँकि राज्य सरकारें यह करती थीं, लेकिन भारत सरकार ने पहली बार 11 करोड़ रुपए के प्रावधान से एनएफडी को मैनडेट दिया है कि पूरी नदियों में और कोस्टल एरियाज में हम रिवर रेंचिंग करेंगे। वहाँ उसकी प्रोडक्टिविटी बढ़े और ट्रेडिशनल फिशरमेन के लिए उनको जरूरी मात्रा में मछलियाँ उपलब्ध हों, इसके लिए भारत सरकार ने काम शुरू कर दिया है।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या 263, श्री सी.एन. अन्नादुरई।

(Q.263)

SHRI C.N. ANNADURAI : Hon. Speaker, Sir, it is the responsibility of the Government to provide and distribute quality seeds to the farmers. In this context, I would like to ask the hon. Minister the quantum of financial assistance provided to Tamil Nadu for production and distribution of these seeds under various Central schemes in the last one year.

Secondly, I would also like to know about the steps taken by the Government to expand the seed distribution centres for providing improved varieties of seeds to the farmers in Tamil Nadu. Thank you.

श्री कैलाश चौधरी : माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने सीड से संबंधित क्वेश्चन पूछा है। आने वाले समय में किसानों की इनकम बढ़े और उच्च गुणवत्ता के बीज किसानों को मिले, उसके बाद कंज्यूमर्स तक उच्च गुणवत्ता के बीज पहुंचें, इस दृष्टि से भारत सरकार की ओर से लगातार प्रयास किए जा रहे हैं। इसके लिए सीड बैंक, सर्टिफाइड सीड बैंक्स, फाउंडर सीड एवं अन्य सीड्स को किसानों तक पहुंचाने का काम किया जाता है। वैसे यह सीधे तौर पर राज्य का विषय है और राज्य को ही उनको सीड सप्लाई करना होता है, लेकिन भारत सरकार उसको सपोर्ट करती है।

इन्होंने विशेष रूप से तमिलनाडु के बारे में पूछा है, तो इसे विभिन्न योजनाओं के तहत, जैसे बीज ग्राम, बीज अवसंरचना, राष्ट्रीय बीज रिज़र्व और गुणवत्तापूर्ण नियंत्रण के लिए हमने तमिलनाडु को 73.84 करोड़ रुपए पिछले चार साल में अवेलेबल करवाए हैं। इसके तहत हमारी कई योजनाएं चल रही हैं। Sub-Mission on Seeds and Planting Materials के अंदर हमारा सीड विलेज प्रोग्राम चल रहा है। सर्टिफाइड सीड प्रोडक्शन भी इसके अंदर चलता है। National Food Security Mission के तहत हम दलहन और तिलहन में भी बीज सब्सिडी के आधार पर उनको एविलेबल करवाते हैं। जो आरकेवीवाई – राष्ट्रीय कृषि विकास योजना है,

उसके तहत भी राज्यों से जो प्रपोजल्स आते हैं, उसके आधार पर योजना के माध्यम से देश भर के सभी राज्यों को आवश्यकता के अनुसार सीड्स उपलब्ध कराने के लिए भारत सरकार पूर्ण रूप से राज्यों को सपोर्ट करती है।

SHRI DHANUSH M. KUMAR : Hon. Speaker, Sir, majority of farmers in my constituency are using old variety seeds for rice cultivation. However, the Union Government is not providing subsidy on seed varieties which are more than ten years old. I would like to ask the hon. Minister whether the Union Government will extend subsidy to seeds of all varieties.

At the same time, subsidy is given to farmers for procurement of seeds. However, most of the small farmers and those below the poverty line are not given subsidy on seeds. In this context, I would like to know from the hon. Minister the steps taken to extend this facility to all farmers. Thank you.

श्री कैलाश चौधरी : माननीय अध्यक्ष जी, कई ऐसी वैरायटीज़ हैं, जो बहुत पुरानी हैं। किसानों के द्वारा कुछ वैरायटीज की डिमांड है और कुछ की नहीं है। जो बायोफोर्टिफाइड सीड्स हैं, उनमें जो हाई-जिंक, आइरन, बोरॉन की जो मात्रा है, उस दृष्टि से भी भारत सरकार फूड सिक्योरिटी को लेकर भी निश्चित रूप से प्रयास कर रही है। आईसीएआर के साइंटिस्ट्स द्वारा जो नए सीड्स तैयार किए गए हैं, वे हाई-यील्ड के भी हों और अधिक गुणवत्ता वाले भी हों और वे किसानों तक पहुंचें, इस दृष्टि से सरकार का लगातार प्रयास चलता है।

इनमें जो दस साल से कम की सीड्स की वैरायटी है, उसको भी सरकार सपोर्ट करती है। मैं यह भी बताना चाहूंगा कि दलहन और तिलहन में 15 साल तक की या उससे कम की सीड्स की वैरायटी है, तो उसमें भी सरकार सब्सिडी के माध्यम से सपोर्ट देती है। इसके अतिरिक्त अगर राज्यों को लगता है कि कोई स्पेशल ऐसी फसल है, जिसका किसान उत्पादन करता है और जिसके लिए किसानों को आवश्यकता है, तो उसके लिए उन्हें स्पेसिफिकली यह चीज़ बतानी होगी

कि भारत सरकार के पास अगर राज्य सरकारें प्रपोजल्स भेजती हैं, तो आरकेवीवाई के तहत हम 10 साल के बनिस्पत अगर उससे अधिक समय की सीड्स की वैरायटी है, तो उसको भी परमिशन देने का प्रावधान रखा गया है। इसमें नई वैरायटीज के लिए यह प्रावधान है कि उनमें से 20 प्रतिशत तक तो यूज में ले सकते हैं, लेकिन, यदि 20 प्रतिशत से अधिक आवश्यकता है, तो उस केस में भारत सरकार से परमिशन की आवश्यकता होती है और राज्य सरकारें आरकेवीवाई योजना के तहत प्रोजेक्ट में आ सकती हैं।

श्री सय्यद ईमत्याज़ जलील : माननीय अध्यक्ष महोदय, आज देश का किसान हमारे कृषि मंत्री जी की तरफ देख रहा है। रशिया और यूक्रेन से पिछले साल दो मिलियन टन ऑफ एमोनिया आया। 10-12 परसेंट फर्टिलाइजर रशिया और यूक्रेन से आता है। इस साल हमारे देश में फर्टिलाइजर का प्रोडक्शन कम हुआ है, क्योंकि रशिया और यूक्रेन से न तो हमारे यहां पोटैश और एमोनिया बराबर आ रहा है और न ही ये फर्टिलाइजर सप्लाई कर पा रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय, ऐसे हालातों के अंदर हम किसानों की तरफ से आपसे यह कहना चाहते हैं कि सरकार इस देश के किसानों को यह आश्वासन दे कि प्राइस कंट्रोल भी रहेगा और फर्टिलाइजर्स हों, पेस्टिसाइड्स हों या सीड्स हों, इनकी सप्लाई भी रेगुलर रहेगी। मैं महाराष्ट्र से आता हूं, आज ही महाराष्ट्र के कृषि मंत्री ने अपना ठीकरा आपके ऊपर भेज दिया है कि हमने केंद्र सरकार को बोल दिया है कि वह हमें फर्टिलाइजर सप्लाई करे। हम आपसे इसके बारे में जानना चाहते हैं।

एक दूसरा अहम मुद्दा यह है कि कई कंपनीज ने किसानों के लिए ऐसा कारोबार शुरू किया है कि अगर आपको फर्टिलाइजर का एक बैग लेना है, तो उसके साथ में दूसरा कोई प्रोडक्ट भी लेना पड़ता है। यह मैन्डेट्री कर दिया गया है और बेचारे किसानों को मजबूरन वह लेना पड़ता है।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : ये फर्टिलाइजर मंत्री नहीं हैं, ये कृषि मंत्री हैं।

... (व्यवधान)

श्री सय्यद ईमत्याज़ जलील : इस ताल्लुक से माननीय कृषि मंत्री जी एक कानून लेकर आएँ, हम यह निवेदन करते हैं।

श्री कैलाश चौधरी : अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने फर्टिलाइजर के बारे में चिंता व्यक्त की है। मैं प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद देते हुए निश्चित रूप से कह सकता हूँ कि पहले जो बैग 1200 रुपये का था, उसमें 600 रुपये की सब्सिडी दी जाती थी। आज जब फर्टिलाइजर डीएपी और यूरिया के रेट बढ़ रहे हैं और फर्टिलाइजर बैग का रेट करीब 4200 रुपये का है, लेकिन 2600 रुपये की सब्सिडी देकर आज भी वह बैग किसान को 1200 रुपये में ही अवेलेबल कराया जा रहा है। प्रधान मंत्री जी की सरकार दो बैग की कीमत की सब्सिडी दे रही है। यह प्रधान मंत्री जी की दूरदृष्टि और किसानों के प्रति कमिटमेंट ही है कि फर्टिलाइजर इतना महंगा होने के बावजूद भी सस्ता फर्टिलाइजर किसानों को देने की व्यवस्था की गई है और भविष्य में भी किसान के साथ किसी प्रकार का अन्याय नरेन्द्र मोदी जी की सरकार नहीं होने देगी। जब भी फर्टिलाइजर की आवश्यकता पड़ेगी, तब कहीं से भी लाना होगा, हम किसानों को फर्टिलाइजर उपलब्ध कराएंगे।

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी, आप सभी लोग संक्षिप्त में जवाब दीजिए।

SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE: In the reply, the hon. Minister has said that there is extensive research going on in seeds. आज क्लाइमेट चेंज के कारण हम सभी अपने संसदीय क्षेत्रों में देख रहे हैं कि चाहे बारिश हो, तापमान हो, इन सभी में चेंजेज आए हैं और इस वजह से उत्पादन पर फर्क भी पड़ा है। मेरे स्वयं के निर्वाचन क्षेत्र में केवीके है, जिसे आपने देश में फर्स्ट प्राइज दिया है और उसके साथ नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ एबायोटिक स्ट्रेस मैनेजमेंट है। Are there new innovations that you want to do for trials? What is the Government's view especially in vegetables because this is a Government of India Institute? जैसे बीटी कॉटन में पहले कहा जाता था कि यह अच्छा नहीं है और खांसीजनक है। कई लोगों ने इनोवेशन किया और इसका महत्व पता चला। वेजीटेबल ग्रोथ और इनोवेशन के लिए is the Government open for new trials in seeds?

श्री कैलाश चौधरी : अध्यक्ष जी, लगातार प्रयास किए जा रहे हैं और हमारे साइंटिस्ट्स ने इस विषय को लेकर कई नई वैराइटीज भी निकाली हैं, जो गुणवत्ता वाली और हाई यील्ड की भी हैं। कई ऐसी वैराइटियां भी हैं जो हमारे देश में नहीं थीं। फलों और सब्जियों में बाहर से आई वैराइटी और हमारे यहां की वैराइटी को तैयार किया गया है। मुझे बताते हुए प्रसन्नता है कि आज तक 5800 वैराइटीज देश में बनाई हैं और पिछले सात साल के अंदर 1575 वैराइटीज आईसीएआर द्वारा तैयार की गई हैं। हार्टिकल्चर से संबंधित करीब 288 वैराइटीज हैं, जिसमें क्रॉप भी शामिल है। मसाले की 18 वैराइटीज हैं और बीज मसाले की 29 और ट्यूबर क्रॉप की 46 वैराइटीज हैं। यह लगातार सतत् प्रक्रिया है और हम किसानों को नई वैराइटीज देने का प्रयास कर रहे हैं।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या 264, श्री रामदास तडस।

(Q. 264)

श्री रामदास तडस : अध्यक्ष जी, मैं देश के प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं, जिन्होंने सभी सांसदों से विनती की है कि सांसद क्रीडा महोत्सव का आयोजन करें। इससे अच्छे खिलाड़ी तैयार हो सकते हैं। मैं स्वयं कुश्ती खिलाड़ी होने के नाते कहना चाहता हूं कि प्रधान मंत्री जी के कार्यकाल में सभी खिलाड़ियों का स्वर्णकाल प्रारम्भ हुआ है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि 'खेलो इंडिया' कार्यक्रम के अंतर्गत ग्रामीण तथा छोटे शहरों के खिलाड़ियों को प्रोत्साहन देने हेतु केंद्र सरकार की खेल संबंधी नीतियां और खेल योजना संबंधी सभी आवश्यक जानकारियां खिलाड़ियों तक पहुंचाने हेतु क्या केंद्र सरकार हर जिले में नोडल अधिकारी नियुक्त करने का विचार कर रही है, जिसके माध्यम से केंद्र सरकार की सभी खेल योजनाओं की जानकारी जिला स्तर पर प्राप्त होने की व्यवस्था हो सके?

श्री निशीथ प्रामाणिक : माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्य और पूरे सदन को बताना चाहता हूं कि आदरणीय प्रधान मंत्री जी का लक्ष्य है कि कैसे भारत को खेल क्षेत्र में ज्यादा प्रगति दी जाए तथा कैसे खेल इंफ्रास्ट्रक्चर को टेक-अप किया जाए। इसके तहत भारत का खेल मंत्रालय निरंतर प्रयास कर रहा है कि किस तरह से प्रधान मंत्री जी के लक्ष्य को पूरा किया जाए। वर्ष 2026 तक हम सभी का लक्ष्य है कि पूरे देश में 1000 खेलो इंडिया सेंटर्स स्थापित किए जाएं। अभी तक देश में 478 खेलो इंडिया सेंटर्स की स्थापना की जा चुकी है। अभी तक 247 एकेडमीज को भी खेलो इंडिया के अंतर्गत लिया गया है और इसमें ज्यादातर छोटे शहर और उसके साथ ग्रामीण क्षेत्र के खिलाड़ी ही जुड़ते हैं। इसमें माननीय सांसद महोदय के क्षेत्र में भी खेलो इंडिया सेंटर है, जिसमें बॉक्सिंग की भी ट्रेनिंग दी जाती है। माननीय सदस्य ने प्रश्न रखा है कि क्या डिस्ट्रिक्ट लेवल का कोई नोडल ऑफिसर रखा जाएगा या नहीं? मैं बताना चाहूंगा कि हम सभी को पता है कि खेल स्टेड्स का मैटर होता है। अगर कोई नोडल ऑफिसर रखा जाता है, तो यह

स्टेट्स के जरिए ही रखा जा सकता है। लेकिन खेल क्षेत्र में राज्यों के विकास के लिए केन्द्र सरकार हमेशा राज्य सरकारों के साथ खड़े होने के लिए प्रतिबद्ध है।

श्री रामदास तडस : अध्यक्ष महोदय, मेरा दूसरा प्रश्न यह है कि छोटे शहरों के ग्रामीण क्षेत्रों से खिलाड़ी आते हैं, लेकिन उनके घर की परिस्थितियां अच्छी नहीं होती हैं। शहरों में जो संस्थाएं हैं, जैसे मेरे संसदीय क्षेत्र में एकलव्य संस्था है, उसने एक लड़की को अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर धनुर्विद्या हेतु भेजा है। उसे स्वर्ण पदक भी मिला है। ग्रामीण क्षेत्र से आने वाले जो खिलाड़ी हैं, उनकी हम लोग क्या मदद कर सकते हैं और जो ऐसी संस्थाएं हैं, उनको केन्द्र सरकार से क्या मदद मिल सकती है?

श्री निशीथ प्रामाणिक : अध्यक्ष महोदय, मैं बताना चाहूंगा, जैसा कि इन्होंने खेल क्षेत्र के विकास के बारे बताया कि कैसे ग्रामीण क्षेत्र का विकास किया जाए, तो आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने इसे एक मिशन की तरह लिया है कि पूरे भारत में किस तरह से इन्फ्रास्ट्रक्चर को डेवलप किया जाए।

अभी तक जो लगभग 2,397 करोड़ रुपये की राशि है, उसकी लागत से लगभग 289 नई स्कीम्स की शुरुआत की गयी है और उसमें अभी तक लगभग एक हजार करोड़ रुपये की राशि आवंटित की जा चुकी है। उसके साथ-साथ बहुत सारी ऐसी स्कीम्स हैं, जिसके जरिए हम लोग ग्रामीण क्षेत्र के खिलाड़ियों की तरक्की कर सकते हैं, चाहे वे कोई इंस्ट्रूमेंट्स हों, चाहे खेल के लिए जरूरी सामान हो, हम लोग उनको उपलब्ध कराते हैं। ऐसी बहुत सारी स्कीम्स हैं।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मुझे बहुत खुशी है कि इस महत्वपूर्ण विषय पर अधिकतर माननीय सदस्य प्रश्न पूछना चाहते हैं। खेल स्पर्धा को लेकर जिस तरीके की रुचि माननीय सदस्यों में है, उसे देखते हुए मैं अगले सप्ताह इस पर मंत्री जी से चर्चा करके व्यापक चर्चा करवाऊंगा।

प्रश्न संख्या 265 और 274 को क्लब किया जाता है।

(Q. 265 and 274)

श्री राम कृपाल यादव : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं बिहार से आता हूँ और बिहार में आज भी कृषि पर लोग आधारित हैं, 80 प्रतिशत आबादी आज भी कृषि पर निर्भर है। वहां हर चीज की उपज होती है। बिहार में कोई उद्योग-धंधा नहीं है, जिस वजह से बिहार आज भी बहुत पीछे है।

माननीय अध्यक्ष : आपका प्रश्न क्या है?

श्री राम कृपाल यादव : सर, मैं प्रश्न कर रहा हूँ, लेकिन उससे पहले मैं अपनी पीड़ा तो व्यक्त कर लूँ। आप हमेशा सुनते होंगे कि बिहार को विशेष राज्य का दर्जा दिए जाने की मांग की जाती है, क्योंकि हम उस स्थिति में नहीं हैं कि बिहार को आगे ले जा सकें, विकसित कर सकें। यही तो आधार है, जिसके लिए मैंने आपके माध्यम से सरकार से प्रश्न किया है।

माननीय अध्यक्ष : आप प्रश्न पूछिए।

श्री राम कृपाल यादव : महोदय, मैं यह जानना चाहता हूँ कि यह जो प्रधानमंत्री किसान संपदा योजना है, हम माननीय प्रधानमंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करते हैं, जिन्होंने किसानों की चिंता की और आज तक लगातार किसानों की चिंता करते हुए ऐसी योजनाओं को देश में लागू करने का काम किया है। मुझे अफसोस के साथ यह कहना पड़ रहा है, मंत्री जी का उत्तर आया है, वे भी बिहार से हैं, गरीब परिवार से हैं, उन्होंने गरीबी को बहुत करीब से देखा है, लेकिन यह उत्तर संतोषजनक नहीं है। मैं आपको बताऊँ कि प्रश्न के उत्तर में यह कहा गया है, इसमें कई राज्यों का विवरण दिया गया है। इसमें बिहार का विवरण भी है। इसमें बिहार में पूर्ण परियोजनाओं की संख्या में जीरो लिखा गया है। मेगा फूड पार्क में भी जीरो लिखा है। खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाएं वाले कॉलम में भी जीरो लिखा गया है। एकीकृत शीत श्रृंखला वाले कॉलम में मात्र तीन लिखा गया है। कई राज्यों का आंकड़ा बहुत ज्यादा है।

माननीय अध्यक्ष : आपका मूल प्रश्न क्या है?

श्री राम कृपाल यादव : महोदय, मैं मूल प्रश्न पर ही आ रहा हूँ।

माननीय अध्यक्ष : जल्दी मूल प्रश्न पर आइए। आप एक मिनट बैठिए।

माननीय सदस्य, यह प्रश्नकाल है। प्रश्नकाल में भूमिका बनाने में आप 10 मिनट का समय लगाएंगे, मंत्री जी 30 मिनट जवाब देंगे तो अन्य माननीय सदस्यों के प्रश्नों का क्या होगा? आप भूमिका मत बनाइए। आप सीधा प्रश्न पूछिए।

श्री राम कृपाल यादव : सर, मैं प्रश्न पर आ रहा हूँ। माननीय मंत्री जी ने अपने जवाब में कहा है कि प्रधानमंत्री कृषि संपदा योजना कोई क्षेत्र या राज्य विशेष नहीं है, परन्तु माँग पर आधारित है। मैं माननीय मंत्री जी से आपके माध्यम से यह जानना चाहूँगा कि बिहार से कितने मेगा फूड पार्क, मिनी फूड पार्क, एकीकृत शीत श्रृंखला और खाद्य परीक्षण प्रयोगशालाओं की योजना भारत सरकार के पास स्वीकृति के लिए आई हैं और कितनी योजनाओं को आपने स्वीकृति देने की कृपा की है?

श्री पशुपति कुमार पारस : महोदय, बिहार में कुल स्वीकृत परियोजनाएं 10 हैं, जिसमें मेगा फूड पार्क 2 हैं, एक खगड़िया में है और एक मुजफ्फरपुर में है। कोल्ड चेन 6 हैं, मिनी फूड पार्क की एक यूनिट है, इसकी कुल प्रोजेक्ट लागत 351 करोड़ रुपये है और स्वीकृत ग्रांट 110 करोड़ रुपये है। इनमें से पूर्ण परियोजना चार हैं, कोल्ड चेन तीन यूनिट हैं, दो मेगा फूड पार्क हैं, जिसमें एक खगड़िया में कार्यरत है और मुजफ्फरपुर में अभी तुरन्त स्वीकृति मिली है। वह अभी शुरुआत पर है।

श्री राम कृपाल यादव : महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहूँगा कि जैसा आपने उत्तर में बताया है कि फूड पार्क खगड़िया स्वीकृत है। वर्ष 2014 में इसे स्वीकृति मिली है, लेकिन यह आज तक पूरा नहीं हुआ है, आठ साल हो गए हैं। यह नंबर वन है, नंबर टू, फूड पार्क गया, बेगूसराय, सबकी आपने चर्चा की, मुजफ्फरपुर की आपने चर्चा की।

महोदय, हम आपके माध्यम से यह जानना चाहते हैं कि एक योजना की स्वीकृति आपने दी, जिसमें 8 साल लगे, बाकी की जो योजनाएं हैं, वे कितने साल में पूरी होंगी और पूरी होंगी या नहीं होंगी? बिहार का क्या होगा?

श्री पशुपति कुमार पारस : महोदय, इसकी एक प्रक्रिया है और प्रक्रिया के तहत स्वीकृति दी गई है। जहाँ तक माननीय सदस्य ने खगड़िया के बारे में कहा है, वहाँ 85 प्रतिशत काम हो चुका है, एक यूनिट उसमें कार्यरत भी है। मुजफ्फरपुर में अभी एक सप्ताह पहले ही स्वीकृति दी गई है।... (व्यवधान) गया बिहार सरकार का है। राम कृपाल बाबू, भारत सरकार का गया में नहीं है, वह स्टेट गवर्नमेंट का है।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : बिहार प्रदेश का आज दिवस है। बिहार संस्कृति, आध्यात्म की एक बड़ी धरती है, जिसने व्यापक रूप से कौशल दिया है। इसलिए बिहार कभी पिछड़ा नहीं हो सकता है। आज भी देश में बौद्धिक क्षमता से सबसे ज्यादा जवान कहीं हैं तो वे देश में बिहार के हैं।

श्री राजेन्द्र अग्रवाल जी।

श्री राजेन्द्र अग्रवाल : महोदय धन्यवाद।

आदरणीय राम कृपाल जी की पीड़ा से मैं बिल्कुल सहमत हूँ और उत्तर प्रदेश भी बहुत बड़ा राज्य है। जनसंख्या की दृष्टि से उत्तर प्रदेश सबसे बड़ा राज्य है। उत्तर प्रदेश में एक भी मेगा फूड पार्क नहीं है। मेरा एक सवाल तो यही है कि क्या वहाँ से कुछ निवेदन आए हुए हैं, जो स्वीकृति की प्रतीक्षा कर रहे हैं? एक यह भी प्रश्न है कि जो बजट है, उसका उपयोग बहुत कम हुआ है। उसका पूरी तरह से उपयोग करते हुए इस दृष्टि से इस दिशा में बढ़ने की कोई योजना माननीय मंत्री जी की है?

श्री पशुपति कुमार पारस : अध्यक्ष महोदय, उत्तर प्रदेश में कुल स्वीकृति परियोजना 65 हैं, जिनमें कोल्ड चेन 25, मिनी फूड पार्क 4, यूनिट 22 और लैब 9 हैं। इसकी कुल प्रोजेक्ट लागत 1257 करोड़ रुपये हैं और स्वीकृत ग्रांट 348 करोड़ रुपये है। इनमें से पूर्ण परियोजना 43 हैं, कोल्ड चेन 17, मिनी फूड पार्क 2 और यूनिट 13 है। मेगा फूड पार्क को भारत सरकार के द्वारा बंद कर दिया गया है इसलिए उत्तर प्रदेश में अभी तक कोई मेगा फूड पार्क नहीं है।

माननीय अध्यक्ष : श्री अनुभव मोहंती।

श्री अनुभव मोहंती : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मान्यवर मंत्री जी से यह जानना चाहूंगा कि जो मिनी फूड पार्क्स हैं, क्या एग्रीकल्चर इंफ्रास्ट्रक्चर फंड ऑफ इंडिया से पार्शियली फंडिंग करने की व्यवस्था कर रहे हैं या केन्द्र सरकार के मंत्रालय की तरफ से पूरी तरह से फंडिंग करेंगे? सर, यह मेरा पहला सप्लीमेंट्री क्वेश्चन है। अगर ऐसा है, तो मुझे उसकी डिटेल्स चाहिए।

श्री पशुपति कुमार पारस : माननीय सदस्य, क्या प्रश्न था? मैंने सुना नहीं। आप एक बार दोबारा बोल दीजिए।

श्री अनुभव मोहंती : महोदय, मैं आपसे यह जानना चाहता हूँ कि मिनी फूड पार्क्स बनाने के लिए एग्रीकल्चर इंफ्रास्ट्रक्चर फंड ऑफ इंडिया से फंड करने वाले हैं या पार्टली कोई परसेंट होगा, जैसे स्टेट के साथ आप शेयर करके करना चाहते हैं? आपने उसके लिए क्या व्यवस्था रखी है? अगर आपने कोई भी व्यवस्था की है तो मुझे उसकी डिटेल्स चाहिए।

श्री पशुपति कुमार पारस : अध्यक्ष महोदय, ओडिशा में स्वीकृत परियोजना 12 हैं। मेगा फूड पार्क 2, कोल्ड चेन 4 और यूनिट 2 हैं। इसकी कुल प्रोजेक्ट लागत 460 करोड़ रुपये है। मिनी फूड पार्क की सब्सिडी भारत सरकार देती है, नाबार्ड से इसकी फंडिंग होती है। इसमें कुल परियोजना 8 है। मेगा फूड पार्क 1, कोल्ड चेन 3 और यूनिट 2 है।

माननीय अध्यक्ष : श्री हसनैन मसूदी।

... (व्यवधान)

श्री अनुभव मोहंती : सर, मेरा सैकेंड सप्लीमेंट्री यह है कि क्या केन्द्र सरकार या मंत्रालय ने कोई व्यवस्था रखी है या सोच रखी है कि आगे ओडिशा में यानी मेरी कॉन्स्टीट्यूएन्सी केन्द्रपाड़ा में कोई मिनी फूड पार्क बनाने की योजना है? अगर है तो कब तक बनेगा और अगर नहीं है, तो क्या आप मेरी रिक्वेस्ट रखेंगे कि इसको 17वीं लोक सभा में ही करें।

श्री पशुपति कुमार पारस : अध्यक्ष महोदय, अगर राज्य सरकार से आवेदन आएगा तो मैं उस पर विचार करूँगा।

श्री हसनैन मसूदी : जम्मू कश्मीर में तीन करोड़ मीट्रिक टन के करीब मेवे की पैदावार होती है। हर किस्म का सेब, नाशपाती और गिलास की पैदावार होती है। अभी तक कमर्शियल प्रोसेसिंग 5 परसेंट से ज्यादा नहीं है और न ही फूड पार्क या मिनी फूड पार्क की कोई व्यवस्था है। हमारे यहां एक और दिक्कत भी होती है, क्योंकि यह एक्सपोर्ट होता है और कभी-कभी एनएच-44 की सड़क बंद होती है तो वह वहीं का वहीं रह जाता है। फूड कॉन्सन्ट्रेंट बनाने का भी एक स्कोप है और प्रोसेसिंग का स्कोप है। पीएमकेएसवाई के तहत क्या जम्मू कश्मीर के लिए विशेष तौर पर कोई योजना है? यहां पर भी फूड पार्क, कोल्ड चेन या कमर्शियल प्रोसेसिंग को बढ़ावा दिया जाए और उसके लिए प्रयास किए जाएं।

श्री पशुपति कुमार पारस : अध्यक्ष महोदय, जब आवेदन आएगा तब उस पर विचार किया जाएगा।

माननीय अध्यक्ष : डॉ. जी. रणजीत रेड्डी – उपस्थित नहीं।

श्रीमती कविता मलोथू – उपस्थित नहीं।

(Q. 266)

DR. KALANIDHI VEERASWAMY : Sir, there are three types of representatives of people in the country. One is the Members of Parliament; the other is the Members of Legislative Assembly; and the third is the representatives of people elected to the Local Bodies. Fortunately, we have salaries for the Members of Parliament, and the Members of Legislative Assembly whereas we do not have salaries for the elected representatives of people of the Local Bodies. This can cause a lot of hardship to those who are elected. Probably, it is unfair to expect the elected representatives of people of Local Bodies to serve for free.

So, can the Government consider having a salary structure for the people elected to the local bodies also? It can be either partly by the Centre or partly by the State Government, but if a provision can be made for that, I think, it will benefit the local bodies and the performance of the local bodies will become much better.

माननीय अध्यक्ष : सांसदों और विधायकों का वेतन भी बंद कर दो ।

... (व्यवधान)

श्री कपिल मोरेश्वर पाटील : माननीय सदस्य ने जो सवाल पूछा है, वेतन देने का विषय राज्यों से संबंधित है । राज्य सरकार चाहे तो वेतन दे सकती है । केंद्र सरकार के पास ऐसी कोई ...

(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : वेतन देते हैं या अलाउंस देते हैं? इसको वेतन थोड़े ही बोलते हैं ।

... (व्यवधान)

श्री कपिल मोरेश्वर पाटील : सर, मानधन देते हैं। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : हाँ यह सही है। आप उसको तो क्लियर कर दो। माननीय सांसद क्लियर नहीं कर रहे हैं। आप मानदेय कर दो।

... (व्यवधान)

(Q. 267)

डॉ. निशिकांत दुबे : स्पीकर महोदय, यह सही है कि माननीय प्रधान मंत्री जी ने स्वदेशी खेल को बढ़ावा देने के लिए बड़ा कार्य किया है। खास कर जो चार स्वदेशी खेल हैं – मलखंब, क्लारीपयाट्टू, गतका और थांग-टा को इनक्लूड किया है। स्पीकर महोदय, मेरा बेसिक सवाल केवल और केवल झारखण्ड के लिए है कि झारखण्ड में दो ट्राइब्स बहुत ही महत्वपूर्ण हैं - एक 'संथाल' है, जो कि यहां सुनील सोरेन साहब सांसद हैं, थॉमस हंस्दा जी थे। दूसरी ट्राइब 'हो' है, जो कि गीता कोड़ा जी यहां मौजूद हैं। उनके दो खेल – कटी और सीकौर हैं। उसका कोई जवाब मुझे पूरे उत्तर में नहीं मिला है। यह बात सही है कि स्पोर्ट्स राज्य का विषय है। लेकिन संविधान का आर्टिकल – 275 यह कहता है कि शेड्यूल-5 और शेड्यूल-6 की जो जगहें हैं, वहां पूरी की पूरी जिम्मेदारी केन्द्र सरकार की होती है। मेरा आपके माध्यम से केन्द्र सरकार से यह प्रश्न है कि 'कटि' और 'सीकौर' जो कि 'संथाली' आदिवासी और 'हो' आदिवासी को बढ़ावा देने के लिए खेल हैं और जो देश के साथ उन आदिवासियों को जोड़ने का एक बहुत बड़ा प्रतिबिंब है, उसके लिए भारत सरकार क्या काम कर रही है और राज्य के ऊपर यह जिम्मेवारी नहीं छोड़ कर, आर्टिकल-275 में, वह क्या काम कर रही है?

श्री निशीथ प्रामाणिक : आदरणीय अध्यक्ष महोदय, सांसद जी ने एक बहुत ही महत्वपूर्ण प्रश्न रखा है। निशिकांत जी बहुत ही वरिष्ठ सांसद हैं और प्रश्न भी बहुत ही महत्वपूर्ण रखा है। यह हम लोगों के इमोशंस के साथ इतना जुड़ा हुआ है, तो इसका उत्तर मैं आपके सामने थोड़ा विस्तार से देना चाहूंगा। ये जो सारे इंडिजीनस स्पोर्ट्स हैं, गेम्स हैं, इनमें से अभी तक चार खेल – मलखंब, क्लारीपयाट्टू, गतका और थांग-टा, इन चारों के फेडरेशन को मान्यता दी गई है। चाहे वह नॉर्थ-ईस्ट का राज्य हो, चाहे साऊथ का हो, सारे राज्यों का इंडिजीनस खेल रहता है। हम लोग भी, जो ग्रामीण क्षेत्र से आते हैं, बचपन में जब हमारे खेल-कूद की शुरुआत होती है, वह भी कुछ न कुछ जो हम लोगों के क्षेत्रीय खेल हैं, जो हम लोगों के इंडिजीनस खेल हैं, उन्हीं के माध्यम से होती है। यहां पर बहुत सारे सांसद महोदय ग्रामीण क्षेत्र से आते हैं। चाहे वह गिल्ली-डंडा हो या फिर दूसरा कोई

क्षेत्रीय खेल हो, उसके साथ हम लोगों का इमोशनल अटैचमेंट रहता है। बहुत सारे ऐसे खेल होते हैं, जो अपनी सुरक्षा के लिए भी काम में आते हैं और बहुत सारे ऐसे स्पोर्ट्स होते हैं, जो हम लोगों की परंपरा और संस्कृति को भी दर्शाते हैं।

11.59 hrs

(Shri N. K. Premachandran *in the Chair*)

माननीय सांसद जी ने जो दो खेल - कटि और सीकौर का जिक्र किया है, उल्लेख किया है, महोदय, अगर इंडिजीनस गेम्स के पैरामीटर्स ये कम्पलीट करते हैं तो भारत के खेल मंत्रालय द्वारा इस पर निश्चित रूप से उचित समय पर निर्णय लिया जाएगा।

12.00 hrs

डॉ. निशिकांत दुबे : सभापति महोदय, इस प्रश्न के उत्तर में 'सी' का जो जवाब है, मिनिस्ट्री स्पोर्ट्स अथॉरिटी ऑफ इंडिया और नेशनल सेन्टर ऑफ एक्सिलेंस के माध्यम से स्वदेशी खेल से लेकर अन्य खेलों को बढ़ावा देती है। झारखंड की स्थिति बड़ी खराब है। उस स्टेट की जो सरकार है, वह स्पोर्ट्स के बारे में चिंतित ही नहीं है। अभी आपने देखा होगा कि महिला हॉकी टीम की जो महिलाएं वहाँ खेलने के लिए गईं, उनके पैर में बढ़िया जूते भी नहीं थे, जिसको भारत सरकार ने मुहैया कराया था।

महोदय, मेरा आपके माध्यम से केन्द्र सरकार से यह प्रश्न है कि देवघर में केन्द्र सरकार के माध्यम से एक बहुत बढ़िया स्टेडियम 25 करोड़ रुपये की लागत से बनाया गया। पिछले सात सालों से मैं लगातार पत्र लिख रहा हूँ। स्पोर्ट्स अथॉरिटी ऑफ इंडिया की टीम बराबर वहाँ गयी है। क्या भारत सरकार राज्य सरकार के साथ मिलकर, क्योंकि वह केन्द्र का पैसा है और माननीय प्रधानमंत्री जी ने वह 25 करोड़ रुपये दिये हैं, स्पोर्ट्स अथॉरिटी का कोई सेन्टर देवघर में, जो कि वह स्टेडियम डिफेक्ट है, उसको रिवाइव करके बनाने का कोई प्रस्ताव है? वहाँ पर जो स्पोर्ट्स अथॉरिटी टीम गई है, उसकी रिपोर्ट क्या है? यदि इसके बारे में बताएंगे तो बढ़िया होगा।

श्री निशीथ प्रामाणिक: सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय सांसद जी को बोलना चाहूँगा कि जो सारे स्टेट्स हैं, उनको पूरे साल भर में क्या-क्या इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलप करना है, इसके बारे में हम लोगों ने स्टेट से माँग की थी। माननीय खेल मंत्री अनुराज जी ने भी हरेक स्टेट के खेल मंत्री को पत्र भेजा था। मैंने भी हरेक राज्य के खेल मंत्री से बात करने का प्रयास किया।

12.01 hrs

(Hon. Speaker in the Chair)

अध्यक्ष महोदय, जैसे वेस्ट बंगाल से भी इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपमेंट के लिए कोई प्रपोजल नहीं आया है। पड़ोसी स्टेट होने के नाते झारखंड से भी कोई प्रस्ताव नहीं आता है। मैं समझता हूँ कि पड़ोसी को पड़ोसियों की बेस्ट प्रैक्टिसेस लेना चाहिए। इनके पास में ओडिशा है, उसको भी देखना चाहिए।

माननीय अध्यक्ष: मंत्री जी, आप घड़ी पर भी ध्यान रखिए।

श्री निशीथ प्रामाणिक: अध्यक्ष महोदय, मैं निशिकांत जी से यह बोलना चाहूँगा कि हमारा जो कार्यकाल है, उसमें अभी तक कोई भी प्रस्ताव नहीं आया है। अगर राज्य के माध्यम से कोई प्रस्ताव आता है तो मैं निश्चित रूप से एश्योर करता हूँ कि यथा समय पर उसका निर्णय लिया जाएगा।

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS
(Starred Question Nos. 268 to 273 and 275 to 280
Unstarred Question Nos. 2991 to 3220)
(Page No.68 to 814)

* Available in Master copy of the Debate, placed in Library.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मुझे विभिन्न मुद्दों पर निम्नलिखित सदस्यों द्वारा स्थगन प्रस्ताव की सूचनाएं प्राप्त हुई हैं। लेकिन, जो माननीय सदस्य रोज़ स्थगन लगाते हैं, उनका नाम अगली बार से नहीं पढ़ा जाएगा। श्री टी. एन. प्रथापन, श्री हनुमान बेनीवाल, श्री कोडिकुन्नील सुरेश, श्री अधीर रंजन चौधरी, एडवोकेट ए.एम. आरिफ, श्री गौरव गोगोई, श्री मनीष तिवारी, श्री बी. मणिकम टैगोर, श्री हिबी इडन, श्री बैन्नी बेहनन, मैंने स्थगन प्रस्ताव की किसी भी सूचना की अनुमति प्रदान नहीं की है।

... (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): सर, आज हिन्दुस्तान में जिस तरीके से अचानक पेट्रोल, डीजल और रसोई गैस के दाम में इजाफा हुआ है, ... (व्यवधान) हमने पहले ही अंदाजा जताया था कि पाँच राज्यों के चुनाव खत्म होते ही इनके दामों में इजाफा होगा। हमारी बात आज सही निकल रही है।... (व्यवधान)

सर, पेट्रोल-डीजल पर 80 पैसे प्रति लीटर और रसोई गैस पर 50 रुपये ... (व्यवधान)

SHRI T. R. BAALU (SRIPERUMBUDUR): Sir, the Government of India has increased the prices of petroleum products. There has been an increase of more than Rs.50 per LPG cylinder. This is not correct. The Government of India should roll back this hike. ... (*Interruptions*)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): Sir, prices have been hiked to extreme levels so far as fuel, diesel, and domestic gas are concerned. We ask the Government to roll back the hike. To lodge a protest against this measure of the Government, we stage a walk out today.

12.03 hrs

At this stage, Shri Adhir Ranjan Chowdhury, Shri T.R. Baalu, Shri Sudip Bandyopadhyay and some other hon. Members left the House.

12.04 hrs**PAPERS LAID ON THE TABLE**

माननीय अध्यक्ष : अब पत्र सभा पटल पर रखे जाएंगे – श्री कृष्ण पाल ।

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा भारी उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण पाल): अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

- (1) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 की उपधारा 1(ख) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-
- (क) (एक) एचएमटी लिमिटेड, बंगलौर के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण ।
- (दो) एचएमटी लिमिटेड, बंगलौर का वर्ष 2020-2021 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां ।

[Placed in Library, See No. LT 6605/17/22]

- (ख) (एक) रिचर्डसन एंड क्रूड्डास (1972) लिमिटेड, मुंबई के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण ।
- (दो) रिचर्डसन एंड क्रूड्डास (1972) लिमिटेड, मुंबई का वर्ष 2020-2021 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां ।

[Placed in Library, See No. LT 6606/17/22]

- (ग) (एक) हिन्दुस्तान साल्ट्स लिमिटेड, जयपुर के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण ।

- (दो) हिन्दुस्तान साल्ट्स लिमिटेड, जयपुर का वर्ष 2020-2021 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[Placed in Library, See No. LT 6607/17/22]

- (घ) (एक) हैवी इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन लिमिटेड, रांची के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।
- (दो) हैवी इंजीनियरिंग कॉरपोरेशन लिमिटेड, रांची का वर्ष 2020-2021 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[Placed in Library, See No. LT 6608/17/22]

- (ड.) (एक) सांभर साल्ट्स लिमिटेड, जयपुर के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।
- (दो) सांभर साल्ट्स लिमिटेड, जयपुर का वर्ष 2020-2021 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।
- (2) उपर्युक्त (1) की मद सं. (ख) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6609/17/22]

- (3) निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

- (एक) राजस्थान इलेक्ट्रॉनिक्स एंड इंस्ट्रूमेंट्स लिमिटेड तथा भारी उद्योग मंत्रालय के बीच वर्ष 2021-2022 के लिए हुआ समझौता-ज्ञापन।

[Placed in Library, See No. LT 6610/17/22]

- (दो) इंजीनियरिंग प्रोजेक्ट्स (इंडिया) लिमिटेड तथा भारी उद्योग मंत्रालय के बीच वर्ष 2021-2022 के लिए हुआ समझौता-ज्ञापन ।

[Placed in Library, See No. LT 6611/17/22]

- (तीन) ब्रिज एंड रूफ कंपनी (आई) लिमिटेड तथा भारी उद्योग मंत्रालय के बीच वर्ष 2021-2022 के लिए हुआ समझौता-ज्ञापन ।

[Placed in Library, See No. LT 6612/17/22]

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा युवक कार्यक्रम और खेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री निशीथ प्रामाणिक): अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

- (1) (एक) राजीव गांधी राष्ट्रीय युवा विकास संस्थान, श्रीपेरूमबुदुर के वर्ष 2019-2020 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।
- (दो) राजीव गांधी राष्ट्रीय युवा विकास संस्थान, श्रीपेरूमबुदुर के वर्ष 2019-2020 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।
- (2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[Placed in Library, See No. LT 6613/17/22]

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नित्यानन्द राय): अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

- (1) आयुध अधिनियम, 1959 की धारा 44 की उप-धारा (3) के अंतर्गत आयुध (संशोधन) नियम, 2022 जो 20 जनवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि. 31(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6614/17/22]

- (2) दिल्ली पुलिस अधिनियम, 1978 की धारा 148 की उप-धारा (2) के अंतर्गत दिल्ली पुलिस (नियुक्ति और भर्ती) (संशोधन) नियम, 2022 जो 18 फरवरी, 2022 के दिल्ली के राजपत्र में अधिसूचना सं. एफ. 16/19/2020/ एचपी-प्रथम/स्था./3555-3561 में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6615/17/22]

12.05 hrs

MESSAGES FROM RAJYA SABHA

SECRETARY GENERAL: Sir, I have to report the following messages received from the Secretary General of Rajya Sabha:-

- (i) "In accordance with the provisions of sub-rule (6) of rule 186 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to return herewith the Appropriation (No.3) Bill, 2022, which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 14th March, 2022 and transmitted to the Rajya Sabha for its recommendations and to state that this House has no recommendations to make to the Lok Sabha in regard to the said Bill."
 - (ii) "In accordance with the provisions of sub-rule (6) of rule 186 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to return herewith the Appropriation (No.2) Bill, 2022, which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 14th March, 2022 and transmitted to the Rajya Sabha for its recommendations and to state that this House has no recommendations to make to the Lok Sabha in regard to the said Bill."
-

12.05 ¼ hrs

STANDING COMMITTEE ON ENERGY

22nd to 25th Reports

श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन' (मुंगेर): महोदय, मैं ऊर्जा संबंधी स्थायी समिति (2021-22) के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ:-

- (1) 'नवीन और नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2021-22) के बारे में समिति के छठे प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई' संबंधी 22वां प्रतिवेदन।
 - (2) 'विद्युत मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2021-22) के बारे में समिति के सातवें प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई' संबंधी 23वां प्रतिवेदन।
 - (3) 'नवीन और नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2022-23)' के बारे में 24वां प्रतिवेदन।
 - (4) 'विद्युत मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2022-23)' के बारे में 25वां प्रतिवेदन।
-

12.05 ½ hrs

STANDING COMMITTEE ON FINANCE

40th to 44th Reports

SHRI JAYANT SINHA (HAZARIBAGH): Sir, I beg to present the following Reports (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Finance:-

1. Fortieth Report on Demands for Grants (2022-23) of the Ministry of Finance (Departments of Economic Affairs, Expenditure, Financial Services, Investment & Public Asset Management and Public Enterprises).
 2. Forty-first Report on Demands for Grants (2022-23) of the Ministry of Finance (Department of Revenue).
 3. Forty-second Report on Demands for Grants (2022-23) of the Ministry of Corporate Affairs.
 4. Forty-third Report on Demands for Grants (2022-23) of the Ministry of Planning.
 5. Forty-fourth Report on Demands for Grants (2022-23) of the Ministry of Statistics and Programme Implementation.
-

12.06 hrs

STANDING COMMITTEE ON FOOD, CONSUMER AFFAIRS
AND PUBLIC DISTRIBUTION
18th and 19th Reports

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): Sir, I beg to present the following Reports (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Food, Consumer Affairs and Public Distribution (2021-2022):-

1. Eighteenth Report on Demands for Grants (2022-23) of the Ministry of Consumer Affairs, Food and Public Distribution (Department of Food and Public Distribution).
 2. Nineteenth Report on Demands for Grants (2022-23) of the Ministry of Consumer Affairs, Food and Public Distribution (Department of Consumer Affairs).
-

12.06 ¼ hrs

STANDING COMMITTEE ON PETROLEUM AND NATURAL GAS

10th Report

श्री रमेश बिधूड़ी (दक्षिण दिल्ली): महोदय, मैं 'पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2022-23)' के बारे में पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस संबंधी स्थायी समिति का 10वां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ।

12.06 ½ hrs

STANDING COMMITTEE ON COAL, MINES AND STEEL

28th to 31st Reports

श्री राकेश सिंह (जबलपुर): महोदय, मैं कोयला, खान और इस्पात संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ:-

- (1) इस्पात मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2022-23) के बारे में 28वां प्रतिवेदन।
 - (2) खान मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2022-23) के बारे में 29वां प्रतिवेदन।
 - (3) कोयला मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2022-23) के बारे में 30वां प्रतिवेदन।
 - (4) खान मंत्रालय से संबंधित 'देश में एल्युमिनियम और कॉपर उद्योगों का विकास' विषय के बारे में 31वां प्रतिवेदन।
-

12.06 ¾ hrs

STANDING COMMITTEE ON COMMERCE

167th and 168th Reports

SHRI MANOJ KOTAK (MUMBAI NORTH-EAST): Sir, I beg to lay on the Table the following Reports (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Commerce:-

1. 167th Report on Demands for Grants (2022-23) pertaining to Department of Commerce, Ministry of Commerce and Industry.
 2. 168th Report on Demands for Grants (2022-23) pertaining to Department for Promotion of Industry and Internal Trade, Ministry of Commerce and Industry.
-

12.07 hrs

MATTERS UNDER RULE 377*

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, नियम 377 के अधीन मामलों को सभा पटल पर रखने की अनुमति प्रदान की जाती है। मैं माननीय सदस्यों से आग्रह करना चाहता हूँ कि नियम 377 के अधीन मामलों को सदन के पटल पर वे रख सकते हैं।

* Treated as laid on the Table.

**(i) Regarding construction of roads and overbridges connecting
Jharkhand to neighbouring States**

श्री बिद्युत बरन महतो (जमशेदपुर): मैं सदन का ध्यान एक अति महत्वपूर्ण विषय की ओर आकृष्ट कराना चाहूंगा। विदित हो कि -

1. टाटा तिरिंग मुख्य पथ हाता चौक से जादुगोड़ा, मुसाबनी, गुंडाबान्दा होते हुए बंबई चौकी ओडिसा सीमा तक सड़क निर्माण।
2. एन.एच.-33 काली मंदिर आसनबनी से पटमदा, काटिन, बांदवान झिली मिली, खातड़ा होते हुए बांकुड़ा पश्चिम बंगाल तक सड़क निर्माण।
3. एन.एच.-33 कालियाडिंगा चौक बहरागोड़ा दोनों छोर में 2 कि.मी. पी.सी.सी. पथ निर्माण एवं सर्विस रोड ही मेन रोड ह। बहरागोड़ा के झरिया मोड़ में कालियाडिंगा चौक जो कि त्रिवेणी संगम स्थल के नाम से जाना जाता है क्योंकि यहां झारखंड, पश्चिम बंगाल, ओडिसा तीनों राज्य का मिलन होता है। सड़क और राजमार्ग बनने के बाद यहां प्रतिदिन बहुत ज्यादा ट्रैफिक होता है। ओडिसा बंगाल से आने वाले वाहन दिखते नहीं हैं जिस कारण यह स्थान एक्सीडेंट जोन बना हुआ है। इसलिए इस स्थान पर ओवरब्रिज का निर्माण अत्यंत आवश्यक है।
4. घाटशिला फुलडुंगरी अनुद्वार या ओवरब्रिज बना दिया जाए जो घाटशिला के फुलडुंगरी में बहुत अधिक ट्रैफिक होने के कारण यहां प्रतिदिन दुर्घटनाएं हो रही हैं। इनको रोकने के लिए ओवरब्रिज का निर्माण अत्यंत आवश्यक है।

अतः मैं माननीय मंत्री, एन.एच.ए.आई. भारत सरकार से अनुरोध करता हूं कि उपरोक्त तथ्यों का त्वरित रूप से संज्ञान लेते हुए कार्रवाई सुनिश्चित किया जाए जिससे जनता को राहत मिल पाए।

(ii) Regarding opening of an AIIMS in North Bengal Region

SUSHRI DEBASREE CHAUDHURI (RAIGANJ): I would like to draw the kind attention of the Hon'ble Minister of Health and Family Welfare towards the need for opening of AIIMS in North Bengal Region, preferably in Raiganj or Islampur.

Under the dynamic leadership of our Hon'ble Prime Minister, the Union Government had sanctioned 15 new AIIMS under the Pradhan Mantri Swasthya Suraksha Yojana (PMSSY) and out of which services have already been started in six AIIMS. At present, there is no health infrastructure in my Raiganj Parliamentary Constituency in West Bengal. It actually pinched the most during the unprecedented COVID pandemic period. It was declared a few years back that an AIIMS would be opened in Raiganj, but it never saw the light of the day. The people of this area also have high expectations from the Union Government for fulfilling their long-cherished dream of having an early accessible state-of-the art health facility in their own area.

Keeping in view the importance of having a health infrastructure, I urge upon the Union Government to consider opening of an AIIMS in North Bengal Region, preferably in Raiganj or Islampur as this will definitely improve the healthcare facilities for the people of North Bengal.

(iii) Need to make available adequate seats for aspiring MBBS students in the country

श्री गणेश सिंह (सतना): माननीय हाल ही में दो घटनाओं, कोविड-19 महामारी और यूक्रेन पर रूस के आक्रमण, ने विदेशों में अध्ययनरत ऐसे छात्रों को विशेष रूप से सुर्खियों में ला दिया है। जब तक भारत में शिक्षा प्रणाली छात्रों की आवश्यकता के अनुरूप नहीं बनेगी उनका विदेश जाना जारी रहेगा। वर्तमान में 7 लाख 70 हजार भारतीय छात्र विदेशों में अध्ययनरत हैं जो वर्ष 2016 में 4 लाख 40 हजार छात्रों की तुलना में 20 प्रतिशत वृद्धि को इंगित करता है। महामारी की शुरुआत से पहले विदेशों में अध्ययनरत भारतीय छात्र विदेशी अर्थव्यवस्थाओं में 24 बिलियन डालर का व्यय कर रहे थे, जो कि भारत में सकल घरेलू उत्पाद का लगभग 1 प्रतिशत है। जहाँ भारत की आधी से अधिक आबादी 25 वर्ष से कम आयु की है और दुनिया के शीर्ष 100 में कोई भी भारतीय विश्वविद्यालय शामिल नहीं है, ऐसे में स्वाभाविक है कि महत्वाकांक्षी छात्र शिक्षा हेतु विदेश का चयन करेंगे।

मेडिकल डिग्री के विशेष सन्दर्भ में भारत के निजी मेडिकल कालेजों में एमबीबीएस सीट के लिये भुगतान की तुलना में विदेशों में रहने और शिक्षण शुल्क पर होने वाला खर्च कहीं अधिक वहनीय है। भारत में उपलब्ध एमबीबीएस सीटों की तुलना में एमबीबीएस उम्मीदवारों की संख्या अधिक है।

उपरोक्त तथ्यों को मद्देनजर रखते हुए मेरा केंद्र सरकार अनुरोध है कि MBBS पढ़ाई के इच्छुक अभ्यर्थियों की संख्या को देखते हुये देश में ही मेडिकल कॉलेजस में MBBS सीटों की संख्या पर्याप्त रूप से बढ़ाई जाए साथ ही मेडिकल की पढ़ाई में होने वाला खर्च भी कम किया जाए जिससे देश के छात्र मेडिकल पढ़ाई के लिए विदेश का रुख न करें।

(iv) Need to construct a new building for post office at Madhuban block in East Champaran district, Bihar

श्रीमती रमा देवी (शिवहर): मेरे संसदीय क्षेत्रान्तर्गत पूर्वी चम्पारण जिला के मधुबन प्रखंड के मधुबन बाजार में एक डाकघर को स्थापना 35-40 वर्ष पूर्व हुई थी तथा डाकघर का भवन अपनी भूमि में अवस्थित था। किन्तु पिछले 8-9 वर्षों से भवन जर्जर हो जाने के कारण किराए के मकान में डाकघर चल रहा है जिससे स्थानीय लोगों को इसमें काफी कठिनाई हो रही है। डाकघर के पुराने गिरे भवन पर कूड़े-कचरे का ढेर लगा हुआ है। डाकघर की अपनी भूमि उपलब्ध होने के बावजूद किराये के मकान से डाकघर चलाने का कोई औचित्य नहीं दिखता। किराये के मकान से संचालित डाकघर में केन्द्र सरकार की महत्वकांक्षी योजनाओं का लाभ पूरी तरह से आम लोगों तक नहीं पहुंच पा रहा है। इसलिए स्थानीय लोगों की मांग है कि पुराने डाकघर की भूमि पर नया भवन का निर्माण कराया जाये। मैं पूर्व में भी इस विषय की ओर सरकार का ध्यान आकृष्ट करा चुकी हूं परन्तु इस पर अब तक कोई कार्रवाई नहीं होना दुर्भाग्यपूर्ण है।

अतः पुनः सरकार से अनुरोध है कि जनहित में मधुबन डाकघर की भूमि पर नये भवन का निर्माण कराने की कार्यवाही शीघ्र की जाये जिससे कि सरकार की योजनाओं का लाभ आम जनों तक सुविधाजनक तरीके से पहुंच सके तथा साथ ही विभाग द्वारा दिए जाने वाले किराये के पैसे की भी बचत हो सके।

**(v) Need to take necessary measures for establishment of
Petrochemicals Complex in Vidarbha region of Maharashtra**

श्री अशोक महादेवराव नेते (गड़चिरोली-चिमुर्): मैं सदन को अवगत कराना चाहूंगा कि महाराष्ट्र राज्य का विदर्भ क्षेत्र देश का सर्वाधिक पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। इस क्षेत्र के विकास हेतु विदर्भ इकॉनोमिक डेवलेपमेंट काउंसिल (वेद) और स्थानीय जन-प्रतिनिधियों के द्वारा यहां पर पेट्रो केमिकल्स कॉम्पलेक्स की स्थापना किए जाने की मांग विगत काफी समय से की जा रही है तथा जून, 2021 में महाराष्ट्र राज्य के नागपुर शहर में तत्कालीन केन्द्रीय पेट्रोलियम मंत्री से राज्य के प्रतिपक्ष नेता की भेंट के दौरान विदर्भ इकॉनोमिक डेवलेपमेंट काउंसिल (वेद) के अनुरोध पर विदर्भ क्षेत्र में पेट्रो केमिकल्स कॉम्पलेक्स के निर्माण हेतु फिजिबिलिटी स्टडी कराए जाने हेतु प्रस्ताव भी दिया गया था। लेकिन, अब तक इस प्रकरण में कोई प्रगति नहीं हुई है जिसके परिणामस्वरूप यह कार्य अधर में लटका हुआ है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि देश के सर्वाधिक पिछड़े क्षेत्र विदर्भ में पेट्रो केमिकल्स कॉम्पलेक्स के निर्माण हेतु फिजिबिलिटी स्टडी का अविलंब अवलोकन करवाकर इसकी स्थापना किए जाने हेतु सकारात्मक कदम उठाए, जिससे विदर्भ क्षेत्र का विकास हो सके और यहां के बेरोजगार युवकों को रोजगार सुलभ हो सके।

**(vi) Regarding compliance of directions issued by Union Government to
Maharashtra under Mines and Minerals (Development and Regulation)
Act, 1957**

श्री सुनील बाबूराव मेंढे (भंडारा-गोंदिया): मैं भंडारा-गोंदिया निर्वाचन क्षेत्र से ताल्लुक रखता हूं, जहां पर खनिज प्रचुर मात्रा में हैं। भारत सरकार ने खान एवं खनिज विकास एवं नियमन अधिनियम, 1957 एमएमडीआर अधिनियम के प्रावधानों के तहत सभी राज्य सरकारों को निर्देश दिया था कि वो खनन कार्य से प्रभावित प्रत्येक जिले में जिला खनिज प्रतिष्ठान एवं शासी परिषद की स्थापना करें। डिस्ट्रिक्ट मिनरल फाउंडेशन (डीएमएफ) का उद्देश्य खनन कार्य से प्रभावित क्षेत्रों के लोगों, क्षेत्रों के हित और लाभ के लिए काम करना है। फाउंडेशन की अध्यक्षता जिले के माननीय कलेक्टर द्वारा अध्यक्ष और सांसद, विधायक और जिले के एमएलसी सदस्यों के रूप में की जानी है।

कलेक्टर भंडारा ने मई और जुलाई 2021 के महीने में महाराष्ट्र सरकार को डीएमएफ और गवर्निंग काउंसिल के लिए मार्गदर्शन की मांग करते हुए दो पत्र लिखे। जिसका जवाब अभी भी राज्य सरकार के पास लंबित है। मेरा माननीय केंद्रीय खान मंत्री जी से अनुरोध है कि भारत सरकार खान एवं खनिज विकास एवं नियमन अधिनियम, 1957 एमएमडीआर अधिनियम का आदेश महाराष्ट्र सरकार को सख्ती से लागू करने के लिए जरूरी दिशा-निर्देश देने की कृपा करें।

**(vii) Need to restore the provision for concessional train fare to PIB
accredited journalists**

श्री उन्मेश भैर्यासाहेब पाटिल (जलगाँव): पत्रकारों और मीडिया को हमारे लोकतंत्र का एक स्तम्भ माना जाता है और हमारे पत्रकार भाई बहन निरंतर प्रयास करते हैं। जनता में जागरूकता लाने के लिए चाहे वो कोरोना काल का समय हो या यूक्रेन में फसे भारतीयों से संवाद करना या फिर चुनाव और उसका आकलन करना। Press Information Bureau हर वर्ष 3000 पत्रकारों को मान्यता या accreditation देता है जिसके माध्यम से वो सारे सरकारी कार्यक्रमों को cover कर पाते हैं। PIB से मान्यता प्राप्त पत्रकारों को Corona महामारी से पूर्व रेल सफर में 50 प्रतिशत concession मिलता था लेकिन मार्च 2020 में lockdown लगाया गया और ट्रेनों का संचालन बंद कर दिया गया और ट्रेनों को पुनः special train के नाम से चलाया जा रहा था। सरकार ने नवंबर 2021 में mail और express ट्रेन का संचालन शुरू किया है लेकिन पत्रकारों को दिए जाने वाली सुविधाओं को अभी शुरू नहीं किया गया है। मेरा सरकार से निवेदन है कि तत्काल प्रभाव से मान्यता प्राप्त पत्रकारों को रेलवे यात्रा में मिलने वाला concession शुरू किया जाए जिसकी अनुशंसा press council of india ने भी की है और यह एक सकारात्मक निर्णय होगा जिससे पत्रकारों को अपना कार्य करने हेतु यात्रा करने में सुविधा होगी।

(viii) Need to implement master plan for development of Kisangarh-Ajmer Airport

श्री भागीरथ चौधरी (अजमेर): किशनगढ़-अजमेर, एयरपोर्ट पर भूमि की पर्याप्तता होने से केन्द्र सरकार यदि निम्नबिन्दुओं पर यथाशीघ्र सकारात्मक कार्यवाही करें तो इस परियोजना पर हुआ निवेश बहुपयोगी साबित होगा।

1. किशनगढ़-अजमेर, एयरपोर्ट के विस्तार एवं बड़े विमानों के उतारने की भावी योजनाओं में इसके पास स्थित ग्राम टूकडा की पहाड़ियों की ऊंचाई तथा प्रसार भारती के टॉवर की उचाई सबसे बड़ी बाधा है जिस हेतु एयरपोर्ट ओथोरिटी द्वारा इस संबंध में दो बार सर्वे भी करवाया जा चुका है। अब मात्र सक्षम प्रशासनिक स्वीकृति जारी की जानी है। जोंकि लम्बित है।
2. उड़ान-2 स्कीम में अनुमोदित जैसलमेर, जोधपुर, लखनऊ, उदयपुर सहित बेंगलोर, पूना, कलकत्ता, चैन्नई, गुवाहाटी, अमृतसर, जम्मू एवं हरिद्वार आदि हेतु शीघ्र हवाई सेवा प्रारम्भ करावें।
3. रनवे की लम्बाई और स्ट्रेन्थिंग बढ़ाई जाये ताकि बड़े वाहन एवं कार्गो वाहन का भी आवागमन हो सकेगा।
4. वर्तमान में 02 पार्किंग बे को बढ़ाकर 6 या 7 किया जाये और टर्मिनल भवन छोटा पड़ने लगा है अतः 200-250 यात्रियों भार वाला नया टर्मिनल भवन बनाया जाये।

अतः व्यापक जनहित को दृष्टिगत रखते हुये किशनगढ़-अजमेर, एयरपोर्ट का मास्टरप्लान अविलंब लागू कराकर उपरोक्त बिन्दुओं पर ठोस एवं सक्षम विभागीय कार्यवाही आगामी बजट सत्र 2022-23 की विभागीय कार्य योजनान्तर्गत स्वीकृत करावे।

(ix) Need to secure the financial security of workers rendered jobless after closure of companies in Bharuch Parliamentary Constituency

श्री मनसुखभाई धनजीभाई वसावा (भरुच): गुजरात में मेरे संसदीय क्षेत्र भरुच के अंतर्गत दहेज, झगडिया, अंकलेश्वर और पानौली आदि औद्योगिक क्षेत्र हैं। यहां पर कई कम्पनियों के बंद हो जाने से वहां के कामगारों की हालत अत्यन्त दयनीय हो गई है। उद्योग शुरू करते समय उद्योगपति सरकार की योजनाओं का पूरा फायदा उठाते हैं और उसके बाद में 25-30 साल बाद कोई न कोई बहाना बनाकर तथा वही उद्योग दूसरे राज्य में लगाने तथा सरकारी फायदा लेने के लिए बन्द कर देते हैं। इस तरह से 25-30 साल तक उक्त उद्योगों में काम करने वाले लोगों को बहुत कम 6-7 लाख रुपये देकर वी.आर.एस. देकर उनको नौकरी से बाहर कर देते हैं। इसके बाद उन कर्मचारियों को हालत बहुत दयनीय हो जाती है। इन लोगों में वो लोग भी शामिल हैं जिन्होंने G.I.D.C. को उद्योग लगाने हेतु अपनी जमीन दी। ऐसे लोगों को बहुत कम मुआवजा मिलता है तथा नौकरी भी चली जाने के कारण उनकी हालत बहुत दयनीय हो जाती है। गुजरात में मेरे संसदीय क्षेत्र भरुच के अंतर्गत दहेज औद्योगिक क्षेत्र में एक कंपनी ने कई कामगारों को निकाल दिया है। उपरोक्त लोगों को न्याय देने वाले प्रशासनिक अधिकारी शोषित और पीड़ित लोगों को न्याय दिलाने के बजाय कथित रूप से ताकतवर उद्योगपतियों का ही पक्ष लेते हैं। ऐसे में सरकार से मेरा आग्रह है कि वह ऐसे शोषित और पीड़ित कामगारों की आर्थिक सुरक्षा हेतु तत्काल ठोस कदम उठाये।

**(x) Regarding setting up of a commercial airport in Singrauli district,
Madhya Pradesh**

श्रीमती रीती पाठक (सीधी): मेरा नागरिक उड्डयन मंत्री महोदय से आग्रह है कि मेरे संसदीय क्षेत्र का सिंगरौली जिला एक औद्योगिक जिला है जिसे पर्याप्त मात्रा में कोयला व बिजली उत्पन्न होने के कारण ऊर्जाधानी के नाम से जाना जाता है, इस जिले से पर्याप्त मात्रा में राजस्व भी एकत्रित होता है और एन.सी.एल., एन.टी.पी.सी., हिंडालको, रिलायंस, एस्सार, जेपी सहित और भी कई ओबी कंपनियाँ स्थित हैं जिसमें देश के विभिन्न स्थानों से लोग कार्य करने आते हैं और निवासरत भी हैं, परंतु अभी तक यहाँ एयरपोर्ट नहीं है। मेरे अनेक बार आग्रह करने पर हवाई पट्टी की स्वीकृति प्रदान की गई परंतु सिंगरौली में वाणिज्यिक हवाई अड्डा की नितांत आवश्यकता है।

अतः मेरा माननीय नागरिक उड्डयन मंत्री महोदय से अनुरोध है कि सिंगरौली में वाणिज्यिक हवाई अड्डा की स्वीकृति प्रदान करने की कृपा करें।

(xi) Regarding disinvestment of LIC

SHRI HIBI EDEN (ERNAKULAM): Disinvestment and privatisation have been emphasized on a much bigger scale in the budgets of recent years. The government of India has made several attempts to sell their biggest public sector enterprises without much success in the recent past, yet it is seen that the union government is moving ahead with the sale of other enterprises that were operating successfully such as LIC. Institutions such as LIC have been a source of crucial investment in public sector projects like infrastructure development. With the dilution of LIC, the private management may concentrate more on profit-making investments rather than investing in the development of the country, they might concentrate on outsourcing of tasks leading to job loss in the country. The Union Government promises to sell only 5-10% of the shares while holding onto the remaining share. This does not provide any guarantee against further dilution of shares in the future.

(xii) Regarding laying of a new railway route through Barpeta

SHRI ABDUL KHALEQUE (BARPETA): Barpeta is an important town in Assam known for its Satras and is also known as Satra Nagari. I feel proud to say that I'm from the same area as Col. Guru Prasad Das and also representative in the house. He is the pride of Barpeta and the inventor of rail Vacuum Brake in 1930. He gave to the world the technology to stop trains. In this regard I would urge the government to build a statue of Col. Guru Prasad Das at Barpeta town. However, even after so many years, Barpeta has not been connected to the railway network of the country. A new railway route from Jogoghopa to Guwahati via Lengtisinga, Barpeta and Sarthebari will bring Barpeta in the railway network. Once established, this route will also connect Barpeta to many other places. The new route will help the local economy to grow as there can be no better transport for communication as the nearby settlements are mostly agriculture based. This will also help in promoting speciality of every place on the route under one station one product scheme. Therefore, I urge the Railway Minister to accept this demand of the people of Barpeta and lay a new route through Barpeta.

**(xiii) Regarding speedy execution of tunnel project connecting
Papanasam dam with Manimuthar dam, Tamil Nadu**

SHRI S. GNANATHIRAVIAM (TIRUNELVELI): Papanasam dam and Servalaru dam in Tirunelveli district of Tamil Nadu cater to providing irrigation to more than 4 lakh acres of agricultural land in Tirunelveli district and 46000 acres of agricultural land in Tuticorin district. Similarly, Manimutharu dam helps to irrigate approximately 23000 acres of farm lands. Moreover, Papanasam dam, Servalaru dam, and Manimutharu dam remain as the source of water for 441 lakes and ponds in Tirunelveli district and 444 lakes and ponds in Tuticorin district of Tamil Nadu. Besides, there are 8 more dams and 11 sub-canals. I should say that the excess water collected during rainy season in these dams drain into sea without any use. I urge that a tunnel for water passage is to be constructed to take this excess water downstream towards Manimutharu dam. This will benefit the farmers of both Tirunelveli and Tuticorin districts besides providing a permanent solution for drinking water woes of this area. Moreover, the tunnel which is proposed to be created between Papanasam dam and Manimutharu dam, may pass through the Mundanthurai Tiger Reserve which falls under Kalakkadu forest range. This will benefit thousands of farmers living in this area. It is requested to accord necessary sanction with forest clearance, besides, providing adequate funds for speedy execution of this dream come true tunnel project proposed to connect Papanasam dam with Manimutharu dam.

(xiv) Regarding problems in Biometric Identification of the beneficiaries under National Food Security Act

SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAGH): The implementation of nation-wide portability of ration cards through “One Nation One Ration Card (ONORC)” scheme, is an endeavour of the Department of Food & Public Distribution, Government of India to empower about 81 crore beneficiaries. This plan has been launched under the National Food Security Act (NFSA), 2013, which aims to ensure that anyone can take his/her share of foodgrains from any district of any state in the country. One Nation One Ration card involves identification of beneficiaries through biometric authentication at fair price shops. But it is a common feature that old age people, disabled and manual labourers suffer due to change in biometrics like fingerprints due to natural reasons. Due to these reasons which mainly include the use of fingerprint authentication in ration shops, many needy people have been unable to access their food entitlements either because their fingerprints are worn out, or because of patchy internet and machine failure to connect to the database. I request the Government to allow an offline method of verification on the lines of ration card issued by State Governments like West Bengal for such beneficiaries who are being deprived due to change in biometrics as a result of their age and work.

**(xv) Need to extend train nos. 13205/13206, 02554/02553 and 13163/64
upto Saraigarh, Bihar**

श्री दिलेश्वर कामैत (सुपौल): दानापुर से सहरसा तक गाड़ी संख्या 13205/13206 जनहित एक्स, नई दिल्ली से सहरसा वैशाली एक्सप्रेस ट्रेन नंबर 02554/02553, सियालदह से सहरसा, हाटे बजारे एक्सप्रेस 13163/13164 चलती है, इन तीनों ट्रेन को सरायगढ़ तक विस्तार किया जाए या तत्काल कनेक्टिंग ट्रेन पटना दिल्ली, कोलकाता के लिए चलाई जाए, जिससे नेपाल सहित कोशी क्षेत्र की जनता को लाभ मिल सके।

(xvi) Need to take measures for upliftment of weavers in Uttar Pradesh particularly in Amroha Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh

कुंवर दानिश अली (अमरोहा): पूरे देश में खास कर उत्तर प्रदेश में बुनकरों की आर्थिक स्थिति दयनीय होती जा रही है। बुनकर अपने न्यूनतम मजदूरी अर्जित करने के लिए संघर्ष कर रहे हैं। सरकार इस ओर ध्यान नहीं दे रही है। यहाँ 300 से 400 स्थानों पर हैंडलूम कारखाने हैं। जहाँ 14 से 15 हजार बुनकर काम करते हैं। हैंडलूम का काम करने वाले अधिकतर बुनकर मेरे लोकसभा अमरोहा के हैं। अमरोहा जिले की पहचान हथकरघा उत्पादों के लिए हुआ करती थी। इससे हजारों परिवार जुड़े हुए थे। यहां के अंगोछा, तौलिया, मैट, बेडशीट, दरी, लिहाफ के खादी के कवर और कारपेट बनाए जाते थे, जिसकी देश के विभिन्न शहरों में बहुत अधिक मांग हुआ करती थी। लेकिन अब धीरे धीरे हैंडलूम बंद होने लगे हैं। सर्वाधिक 900 हैंडलूम कुरैशी मोहल्ले में थे इसके अलावा चिल्ला, बटवाल, नल, सराय कोहना, सट्टी, नौगजा, लकड़ा, बसावनगंज, बैरियान, जामा मस्जिद, पचदरा, चकली, बेगम सराय, मजापोता में भी लोग काम करते थे। फिलहाल शहर में 40 कारखाने हैं, जबकि जिले के नौगांवा सादात, नई बस्ती, खेड़ा अपरौला, धनौरा, चुचैला, बछरायूं में कारोबार से लोग जुड़े हैं।

मेरी मांग है उत्तर प्रदेश एवं मेरे लोकसभा क्षेत्र अमरोहा के बुनकरों के उत्थान के लिए शीघ्र कोए ठोस कदम उठाये जाए।

کنور دانش علی (امروہ): محترم اسپیکر صاحب، پورے ملک میں خاص کر اتر پردیش میں بنکروں کی معاشی حالت بہت دردناک ہوتی جا رہی ہے۔ بنکر اپنی کم از کم اجرت کمانے کے لئے جدوجہد کر رہے ہیں۔ سرکار اس طرف دھیان نہیں دے رہی ہے۔

یہاں 300 سے 400 مقامات پر ہینڈلوم کارخانے ہیں۔ جہاں 14 سے 15 ہزار بنکر کام کرتے ہیں۔ ہینڈلوم کا کام کرنے والے زیادہ تر بنکر میرے پارلیمانی حلقہ امر وہ کے ہیں۔ امر وہ ضلع کی پہچان ہتھرگھا مصنوعات کے لئے ہوا کرتی تھی۔ اس سے ہزاروں خاندان جڑے ہوئے تھے۔ یہاں کے انگوچھا، تولیہ، میٹ، بیڈ شیٹ، دری، لحاف کے کھادی کے کور اور کارپیٹ بنائے جاتے تھے۔ جس کی ملک کے مختلف شہروں میں بہت زیادہ مانگ ہوا کرتی تھی۔ لیکن اب دھیرے دھیرے ہینڈلوم بند ہونے لگے ہیں۔ سب سے زیادہ 900 ہینڈلوم قریشی محلہ میں تھے اس کے علاوہ، چلا، بٹوال، نل، سرائے کوہنا، سٹی، نو گزہ، لکڑہ، بساون گنج، بیریان، جامع مسجد، پچدرہ، چکلی، بیگم سرائے، مجا پوتہ میں بھی لوگ کام کرتے تھے۔ فلحال شہر میں 40 کارخانے ہیں، جبکہ ضلع کے نوگواں سادات، نئی بستی، کھیڑا اپرولہ، دھنورا، چچیلا، بچھرایوں میں کاروبار سے لوگ جڑے ہیں۔

میری مانگ ہے اتر پردیش اور میرے پارلیمانی حلقہ امر وہ کے بنکروں کی ترقی کے لئے جلد سے جلد ٹھوس قدم اٹھائیں جائیں۔ شکریہ

(xvii) Regarding problems afflicting BSNL

SHRI P.R. NATARAJAN (COIMBATORE): I wish to submit few activities of the BSNL which are ruining the BSNL customer services and staff welfare. Following the alleged pressure from Indian/foreign private corporates the govt is working for the benefit of corporates. Recently, in January 2019, BSNL have retrenched 80000 Staff (80%) in one go. This has caused 80% cut in man power and has reduced salary bill to 50% (includes salary bill paid to the officers who are on deputation w. e.f 1.10.2000) and quality of services is being ruined due to staff shortage and non availability of BSNL 4G. Apart from this, BSNL owned 14,197 telecom towers and 2.86 lakh kms of optic fibre cable brought under National Monetization pipeline and thus drained the Indian people's wealth to the Indian foreign telcos. The private telcos have been allowed to hightech networks/equipments without any ban rather they should purchase the aatma nirbar bharat products . Further, BSNL have to compete with these foreign telcos in providing 4G, 5G services which are having latest technology and equipments. In this critical situation, BSNL management is going for cutting down the staff strength in the name of restructuring of cadres which will result in privatisation of BSNL works. So, I request the govt. to stop all the activities/policies which are ruining the BSNL and call for a meeting of staff Executives of BSNL to discuss all the pending issues concerning the BSNL development and staff welfare, including 3rd pension revision committee due from 1.1.2017, promotional opportunities for the executives, clearance of

medical bills/allowances, clearance of pending casual labour payments and other pending issues and take a decision to save the people's wealth of BSNL and the staff welfare measures so as to compete with Indian/Foreign corporate private companies in providing satisfactory 4G and 5G services to the satisfaction of the subscribers.

(xviii) Regarding conversion of Ernakulam - Velankanni special train into regular train and extension of Amritha express train upto Rameswaram

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Velankanni, Nagur and Rameswaram are the three important pilgrim centres in South India. Large number of devotees from Kollam, Thiruvananthapuram are daily visiting these three centres for their pilgrimage. No train facilities are available. The only train service to Velankanni through Kollam – Schenkottah railway line is running as a special train. The request to convert the same into regular train is pending with the railway. Thiruvananthapuram – Madurai express is running upto Madurai. The request for extension of the train upto Rameswaram is also pending. It is highly necessary to convert Ernakulam – Velankanni Express into a regular train and extend Amritha Express upto Rameswaram. Hence, I urge upon the Hon'ble Minister of Railways to convert the Ernakulam Velankanni Special Train into regular train and extend Amritha Express Train No. 16343/16344 upto Rameswaram.

(xix) Regarding interlinking of NH-183 near Uthamapalayam and NH-185 near Kattapana with a new bypass

SHRI P. RAVINDHRANATH (THENI): I wish to bring to the notice of the government a 40-year-old demand to develop the 13 km stretch of road in Sakkulathu Mettu in my Theni Parliamentary Constituency. Aligning with the vision of our Hon'ble PM for 'smartly integrating' environmental protection with infrastructure landscape, I wish to request the sanction of a DPR for a NH-bypass connecting the NH-183 in Uthamapalayam in Theni, Tamil Nadu, and NH185 in Kattapana, Kerala. For the purpose of free animal movement without any human disturbance, a 4 km stretch through the forest should be proposed as an elevated road, similar to the NH-44 in Pench National Park, Madhya Pradesh. Sir, this bypass will function not only as a dedicated freight corridor connecting Kerala and Tamil Nadu, but will also help the thousands of labourers who commute between the two states daily, thereby saving time and travel expenses. Therefore, I submit my request with the Ministry of Road Transport and Highways, to sanction a Detailed Project Report on my proposal for a new by-pass, interlinking NH-183 near Uthamapalayam in Theni District and NH-185 near Kattapana in Idukki District, via Sakkulathu Mettu in my Theni Parliamentary Constituency.

(xx) Regarding notification of Siddharthanagar as an Agri Export Zone

SHRI JAGDAMBIKA PAL (DOMARIYAGANJ): It behoves me to mention that the Agriculture Export Policy 2018 stated that upon fulfillment of the following conditions, an area may be notified as an Agri Export Zone AEZ-

- Identification of suitable production clusters
- Conduct farmer registrations
- Digitization of land records
- Promotion of Farmer Producer Organizations (FPO).

With the efforts of the farmers, scientists, farmer organizations, the Central Government and the State Government of Uttar Pradesh have been able to achieve following objectives:

- Production Clusters- Under the One District One Product (ODOP) scheme, Kalanamak Chawal has been identified for Siddharthnagar district.
- Farmer recognition- As per latest data available from RBI, there are more than 44 lakh KCC cards operative in the state of Uttar Pradesh.
- Digitization of land records- Under Digital India Land Records Modernization Programme (DILRMP) of the Ministry of Rural Development, state of Uttar Pradesh has completed 95.81% of Computerization of Land Records whereas Siddharthnagar has completed 98.49% of CLR.

- Farmer Producer Organizations (FPO)- There are 178 FPOs recognized by SAFC, NABARD, other Government bodies include self-promoted FPOs in Uttar Pradesh. In Siddharthnagar, Siddharth Zone Rice Kisan Producer Com. Ltd. is recognized by NABARD.

In light of the same, I request the Government to consider notifying Siddharthnagar as an Agri Export Zone.

**(xxi) Need to set up a maize based starch factory in Araria
Parliamentary Constituency, Bihar**

श्री प्रदीप कुमार सिंह (अररिया): मुझे इस बात की खुशी है कि मेरे संसदीय क्षेत्र अररिया में मक्का की खेती बहुतायत मात्रा में होती है, अच्छी फसल होने के बावजूद भी किसान भाइयों को मक्का की पूरी फसल का उचित मूल्य नहीं मिल पाता है, जबकि यह बात ज्ञात होगा कि मक्का से प्रचुर मात्रा में ग्लुकोज, स्टार्च और कॉर्न फ्लेक्स का उत्पादन होता है फिर भी सरकार की तरफ से मेरे संसदीय क्षेत्र में एक भी मक्का आधारित उद्योग की स्थापना नहीं की गयी है। वर्ष 2011 में फारबिसगंज प्रखंड के रामपुर उत्तर पंचायत के भजनपुर में मक्का आधारित स्टार्च फैक्ट्री खोलने को लेकर एक सकारात्मक प्रयास सरकार द्वारा किया गया था, सरकार ने बियाड़ा (बिहार औद्योगिक क्षेत्र विकास प्राधिकरण) की भूमि आवंटित की थी। परन्तु किसी कारणवश इस स्टार्च फैक्ट्री का निर्माण कार्य पूरी तरह से बाधित रहा, फैक्ट्री से उत्पादन चालू होने में विलंब से किसानों की भारी क्षति हुई है। मेरा सरकार से निवेदन है कि इस काम को तेजी से पूरा करने की दिशा में सकारात्मक प्रयास करें। गौरतलब है कि यह स्टार्च फैक्ट्री जिले के लाखों मक्का उत्पादक किसानों के लिए मील का पत्थर साबित होगी। धन्यवाद।

(xxii) Regarding development of Tourism Infrastructure in Tenkasi

SHRI DHANUSH M. KUMAR (TENKASI): Tamil Nadu has many popular religious places of interest and Sri Kasi Viswanathar Temple in Tenkasi is one of them. Sri Kasi Viswanathar Temple is one of the biggest temples of south India. It is a sacred Hindu shrine and is located in the town of Tenkasi. This temple is visited by a huge number of domestic and International tourists and pilgrims throughout the year. Though Kasi Viswanathar temple has emerged as one of the popular destinations for pilgrims and tourists poor connectivity, poor transport facility and also lack of infrastructure development have created difficulties for pilgrims and tourists & visiting Kasi Viswanathar Temple. This has affected the tourism sector in Tenkasi. Since Kasi Viswanathar temple falls under my constituency, it is requested that necessary funds may be released for the betterment and infrastructure development of Kasi Viswanathar Temple so that more and more tourists could visit Kasi Viswanathar Temple.

**(xxiii) Need to construct an expressway from Gwalior to Tanakpur
or Haldwani in Uttarakhand**

श्री मुकेश राजपूत (फर्रुखाबाद): हिमालय की गोद में बसे उत्तराखंड राज्य की एक लंबी सीमा भारत के परंपरागत विरोधी देश चीन के साथ लगती है। सामरिक दृष्टि से अति महत्वपूर्ण उत्तराखंड के कुमाऊँ मंडल तक सेना की शीघ्र पहुंच के लिए ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं। साथ ही पर्यटन की दृष्टि से भी ये विषय अति महत्वपूर्ण है।

ग्वालियर से भिंड, इटावा, फर्रुखाबाद, शाहजहांपुर, बरेली होकर टनकपुर या हल्द्वानी तक एक नया एक्सप्रेस वे अति आवश्यक है। तीन राज्यों को जोड़ने वाला ये एक्सप्रेस वे लगभग 425 से 450 किमी लंबा होगा। निम्न कारणों से ये एक्सप्रेस वे अति आवश्यक है।

1. सामरिक दृष्टि से ग्वालियर छावनी, झाँसी छावनी, आगरा छावनी, फतेहगढ़ छावनी, बरेली छावनी सीधे जुड़ जायेंगी। और आवश्यकता पड़ने पर बहुत कम समय में चीन सीमा तक पहुंचा जा सकता है।

2. इस एक्सप्रेस वे पर दो या तीन हवाई पट्टी बनाई जा सकती हैं। बरेली के बेस कैंप के अतिरिक्त भी आपातकालीन हवाई पट्टी का लाभ मिलेगा।

3. ये एक्सप्रेस वे दिल्ली-झाँसी हाइवे, आगरा-मुम्बई हाइवे, दिल्ली-आगरा-कानपुर को जोड़ने वाला NH2, आगरा-लखनऊ एक्सप्रेस वे, जी टी रोड, प्रस्तावित गंगा एक्सप्रेस वे, सहारनपुर-बरेली-लखनऊ हाइवे, व हिमालय की तलहटी में बनने वाले पर्वत माला प्रोजेक्ट के तहत हाइवे को जोड़ने का कार्य करेगा। आपातकालीन स्थिति में एक हाइवे या एक्सप्रेस वे से दूसरे हाइवे या एक्सप्रेस वे पर जाना बहुत आसान हो जाएगा।

4. उत्तराखंड के कुमायूँ मंडल व पलिया के नेशनल पार्क में पर्यटन की संभावना को नई ऊंचाई मिलेगी।

5. बौद्ध तीर्थ स्थल संकिसा, महाभारत कालीन प्राचीन राजा द्रुपद की राजधानी व जैन धर्म का प्रमुख तीर्थ स्थल कम्पिल, बाबा नीमकरोरी की तप स्थली नीमकरोरी धाम व कैंची धाम, पूर्णागिरी देवी जी, नैनीताल में पर्यटकों की संख्या में भारी वृद्धि होगी

6. मध्यप्रदेश की चम्बल क्षेत्र में बसे भिंड, उत्तर प्रदेश के फर्रुखाबाद, पीलीभीत जैसे अति पिछड़े जनपदों व उत्तराखंड में विकास की नई संभावनाएं व रोजगार के नए अवसर उत्पन्न होंगे। अतः मध्यप्रदेश के ग्वालियर से भिंड, उत्तर प्रदेश के इटावा, मैनपुरी के किशनी व बेवर, फर्रुखाबाद के नीमकरोरी धाम, पुठरी व ढाईघाट, शाहजहांपुर के जरियनपुर, जलालाबाद, तिलहर, निगोही, बरेली के बीसलपुर, पीलीभीत, खटीमा होते हुए टनकपुर तक एक नया एक्सप्रेस वे बनाना अति आवश्यक है।

12.08 hrs

UNION BUDGET-2022-2023-DEMANDS FOR GRANTS-Contd....

Ministry of Road Transport and Highways-Contd....

***SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMTHITTA):** I would like to bring the attention of this August House that the Government of India sanctioned National Highway (NH) 183A in the State of Kerala in the year 2014. NH 183A starts from Bharanikkavu in Kollam District and passes through Adoor, Pathanmthitta, Mylapra, Vadasserikkara, Laha, Erumeli, Mundakkayam etc. and joining NH 183 at Vandiperiyar in Idukki District. Most part of this Highway is passing through my Parliamentary Constituency, Pathanamthitta. This NH has national importance as it passes nearby Sabarimala Shrine, one of the largest national pilgrim centres in the country. There are lots of other pilgrim centres of different communities like, Vavaru Pally at Erumely, Manjinikkara Pilgrimage, Kumbanadu Convention, Maramon Convention, Cherukolpuzha Hindu Maha Sammenlanam, Parumala Pilgrimage and Nilackal are also connecting this NH.

An extension of this NH (28 Rms) is starts from Elavunkal Junction to Pamba (Holy Triveni Sangamam), which connects Sabarimala Shrine has historical importance as more than 4.00 crore (higher than Kerala's population) devotees using this NH to reach in Sabarimala. 9 by passes have been proposed for this NH which catering the needs of the Central Travancore.

* Speech was laid on the Table

After the announcement of this NH seven years have passed, still preliminary works of implementation are still going on. The maintenance including tarring of existing road in BM&BC, construction of side wall and culverts are progressing in phase-by-phase manner. Recently a survey has been conducted and it is yet to be finalized. At this pace it will take few years to complete the work. Considering the importance of this NH as it is covering several historical places and pilgrim centres in the state Government should take urgent steps to allocate sufficient fund for the speedy implementation of project.

The proposed Greenfield National Highway, Angamali to Thiruvananthapuram will run parallel to the existing MC Road in Kerala. The MC Road is congested and heavily trafficked. Hence the passengers are inconvenienced by the traffic jams. The new corridor will be a solution to the problem of heavy traffic congestion.

Since the proposed corridor links 21 highway corridors and major cities and pilgrim centres like Sabarimala, Erumeli, Nilackal, Bharanganam, Malayattoor etc. in Kerala, it will considerably enhance the road connectivity in the State. The initial survey of the proposed National Highway has been completed.

I would also request the Government to take steps to taking up the construction of Munnar-Kodaikanal Road. Links between Munnar and Kodaikanal existed since before the Independence of India. Both sides of the border, Vattavada-Koviloor valley in Kerala and Ettoor in Tamil Nadu, are

mostly peopled by ethnic Tamils, who maintain close familial and clan connections across the State border.

If these two towns of Munnar and Kodaikanal are linked, there is immense potential for tourism in both the States, not to mention the various villages and rural communities that would be benefitted along the route.

Alleppey-Kodaikanal, a newly declared NH, is passing through my constituency, which starts from Karukachal and ends at Mundakkayam, merging at 183A. Initial works have been started. I request the Government to take urgent steps to allot sufficient fund for the speedy implementation of this NH.

*** श्री राजेन्द्र धेड़्या गावित (पालघर):** मुझे सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदान की मांगों पर चर्चा में भाग लेने का अवसर मिला इसके लिए मैं आभार प्रकट करता हूँ।

भारत में, सड़क के बुनियादी ढांचे का उपयोग कुल माल के 60% से अधिक और कुल यात्री यातायात के 85% के परिवहन के लिए किया जाता है। NH में सड़क नेटवर्क का लगभग 2% शामिल है, लेकिन कुल सड़क यातायात का लगभग 40% हिस्सा है। आर्थिक सर्वेक्षण (2020) ने यह भी नोट किया कि देश में सड़क परिवहन परिवहन का प्रमुख साधन है। पूरे परिवहन क्षेत्र ने 2018-19 में सकल मूल्य वर्धित में लगभग 4.6% का योगदान दिया, जिसमें से सड़क परिवहन ने लगभग 67% का योगदान दिया।

2022-23 में, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को 2021-22 में संशोधित व्यय से लगभग 68,000 करोड़ रुपये अधिक आवंटित किए गए हैं। कुल मिलाकर, यह 2022-23 में सभी मंत्रालयों में सबसे अधिक (2021-22 के संशोधित अनुमानों से) वृद्धि है। इस अतिरिक्त आवंटन में से लगभग सभी को एनएचएआई में निवेश के लिए निर्धारित किया गया है। कई वर्षों के बाद, NHAI के पास कोई उधार नहीं होगा, और पूरी तरह से बजटीय संसाधनों पर निर्भर करेगा। नवंबर 2021 तक, NHAI का कुल कर्ज 3.38 लाख करोड़ रुपये था। यह 2022-23 में एनएचएआई को किए गए आवंटन से लगभग 150 फीसदी अधिक है।

एक्सप्रेसवे के लिए पीएम गतिशक्ति मास्टर प्लान 2022-23 में लोगों और सामानों की तेज आवाजाही को सुविधाजनक बनाने के लिए तैयार किया जाएगा।

2022-23 में राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क का 25,000 किलोमीटर तक विस्तार किया जाएगा। सार्वजनिक संसाधनों के पूरक के लिए वित्तपोषण के नवीन तरीकों के माध्यम से 20,000 करोड़ रुपये जुटाए जाएंगे।

* Speech was laid on the Table.

एनएचएआई पर व्यय में अम्ब्रेला हाईवे योजना, भारतमाला परियोजना के लिए धन शामिल है। यह योजना महत्वपूर्ण बुनियादी ढांचे के अंतराल को पाटकर माल दुलाई और यात्री आवाजाही की दक्षता को अनुकूलित करने का प्रयास करती है। इसका उद्देश्य NH लिंकेज वाले जिलों की संख्या को 300 से बढ़ाकर 550 करना है। भारतमाला परियोजना के पहले चरण के तहत, 34,800 किलोमीटर सड़कों को पांच साल (2017-18 से 2021-22) की अवधि में विकसित किया जाएगा। पहले चरण में राष्ट्रीय राजमार्ग विकास कार्यक्रम के तहत 10,000 किलोमीटर के शेष सड़क कार्यों को भी समाहित कर लिया जाएगा। पहले चरण की अनुमानित लागत 5,35,000 करोड़ रुपये है, जो पांच वर्षों में फैली हुई है।

दिसंबर 2021 तक, भारतमाला परियोजना चरण- I के तहत 19,926 किलोमीटर की कुल लंबाई और 5.98 लाख करोड़ रुपये की लागत वाली सड़क परियोजनाओं को मंजूरी दी गई है। इसमें से 6,976 किलोमीटर की सड़क की लंबाई पहले ही पूरी हो चुकी है। 5 यह स्वीकृत परियोजना की लंबाई के 35% के बराबर है।

(सड़कें और पुल: सड़कों और पुलों के खर्च में राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास, एक्सप्रेसवे से संबंधित परियोजनाएं, विभिन्न परियोजनाओं के तहत लेन की संख्या में वृद्धि, और वामपंथी उग्रवाद प्रभावित क्षेत्रों में सड़क संपर्क का विकास शामिल है।)

2022-23 में सड़कों और पुलों के लिए 64,573 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है। यह 2021-22 के संशोधित अनुमानों से 2% कम है।

2019-20 और 2020-21 में, सड़कों और पुलों के लिए वास्तविक व्यय बजट अनुमानों से क्रमशः 1% और 9% अधिक था। 2021-22 के संशोधित अनुमानों के अनुसार, सड़कों और पुलों के लिए संशोधित आवंटन बजट अनुमान से फिर से 9% अधिक होने का अनुमान है। 2017-18 और 2018-19 में, वास्तविक आवंटन बजट अनुमान से क्रमशः 9% और 8% कम था।

(सेंट्रल रोड एंड इंफ्रास्ट्रक्चर फंड (सीआरआईएफ): मंत्रालय के अधिकांश खर्च का प्रबंधन सीआरआईएफ से हस्तांतरण के माध्यम से किया जाता है। मोटर स्परिट और हाई-स्पीड डीजल पर एकत्रित उपकर का एक हिस्सा एनएच और एसएच के विकास के लिए निर्धारित किया जाता है, और राशि को गैर-व्यपगत सीआरआईएफ में स्थानांतरित कर दिया जाता है। यह राशि अंततः एनएचएआई, और राज्य/केंद्र शासित प्रदेश सरकारों को देश में सड़क बुनियादी ढांचे, और अन्य परियोजनाओं (जैसे बंदरगाह, रेलवे ट्रैक, हवाई अड्डे) के विकास के लिए जारी की जाती है।)

2022-23 के लिए, CRIF से मंत्रालय की ओर स्थानांतरण 1,59,616 करोड़ रुपये होने का अनुमान है। यह 2021-22 में संशोधित हस्तांतरण (99,239 करोड़ रुपये) से 61% अधिक है।

मंत्रालय CRIF का उपयोग करके राज्य की सड़कों के लिए धन आवंटित करता है। 2022-23 में सीआरआईएफ से राज्य की सड़कों के लिए आवंटन 250 करोड़ रुपये होने का अनुमान है। 2017-18 और 2020-21 के बीच, इन फंडों के लिए राज्यों द्वारा कुल उपयोग 86% से ऊपर था।

(परमानेंट ब्रिज फीस फंड (पीबीएफएफ): पीबीएफएफ को हस्तांतरित फंड सरकार द्वारा एकत्रित राजस्व से संबंधित है: (i) मोटर वाहनों द्वारा एनएच पर कुछ स्थायी पुलों के उपयोग के लिए लगाए गए शुल्क, (ii) एनएच पर टोल, और (ii) कुछ पीपीपी परियोजनाओं पर प्राप्त राजस्व हिस्सेदारी। इसके बाद इन निधियों को एनएचएआई को सौंपे गए एनएच के विकास के लिए जारी किया जाता है।)

2022-23 के लिए, PBFF से 13,921 करोड़ रुपये होने का अनुमान है। यह 2021-22 में संशोधित अनुमान चरण (12,670 करोड़ रुपये) में हस्तांतरण से 10% की वृद्धि है।

(राष्ट्रीय निवेश कोष (एनआईएफ): एनआईएफ 2005 में बनाया गया था, और इसे सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों के विनिवेश से प्राप्त आय का श्रेय दिया जाता है। मंत्रालय एनआईएफ से धन के साथ उत्तर पूर्व (एसएआरडीपी-एनई) में विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम का वित्तपोषण करता है।)

2022-23 के लिए, NIF से स्थानांतरण का अनुमान 10,565 करोड़ रुपये है। यह संशोधित अनुमान चरण में 2021-22 (8,430 करोड़ रुपये) में स्थानांतरण से 25% की वृद्धि है।

(राष्ट्रीय राजमार्ग कोष (NHF): अगस्त 2016 में, केंद्रीय मंत्रिमंडल ने NHAI को कुछ सार्वजनिक वित्त पोषित NH परियोजनाओं का मुद्रीकरण करने के लिए अधिकृत किया था। इस तरह के मुद्रीकरण में लंबी अवधि के आधार पर निजी ठेकेदारों को एनएच के हिस्सों के संचालन और रखरखाव को स्थानांतरित करना शामिल है।)

2022-23 में, इस तरह के मुद्रीकरण के माध्यम से 20,000 करोड़ रुपये उत्पन्न होने का अनुमान है। यह संशोधित चरण में 2021-22 (13,000 करोड़ रुपये) में मुद्रीकरण राशि से 54% वार्षिक वृद्धि है।

मैं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान की मांग का समर्थन करता हूँ।

इस मंत्रालय के काम की जितनी चर्चा की जाए और इस मंत्रालय की जितनी प्रशंसा की जाए वह कम होगी।

मैं आदरणीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी, आदरणीय श्री नितिन गडकरी जी को धन्यवाद देता हूँ। इन्होंने विगत सात साल में, परिवहन के क्षेत्र में, सड़कों पर विशेष रूप से जोर दिया और पूरे भारत में सड़कों का एक जाल बिछाया। मैं सम्माननीय भारत रत्न अटल बिहारी वाजपेयी जी को याद करता हूँ, जिन्होंने प्रधानमंत्री सड़क योजना शुरू की और हमारे गांवों को जोड़ा मैं एक ग्रामीण पृष्ठभूमि से आता हूँ। उस समय हम लोग काली सड़कें देखते थे, उस समय श्री अटल जी ने गुजरात का नैशनल हाइवे बनाया, बाद में आदरणीय मोदी जी और श्री गडकरी जी

ने पूरे देश में हाइवेज के निर्माण का कार्य किया । भारत की जो परिकल्पना थी, वह हमारे सामने पेश की ।

*** श्री अरूण कुमार सागर (शाहजहाँपुर):** हमारे देश के ऋषितुल्य माननीय प्रधानमंत्री आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी और वित्त मंत्री आदरणीया निर्मला सीतारमण जी का मैं हृदय से धन्यवाद करूंगा, क्योंकि एनडीए सरकार द्वारा यह बजट लीक से हटकर दिखायी दिया है, जिसमें लोक-लुभावन घोषणाओं के स्थान पर बजट को कृषि एवं किसानों, गरीब एवं मध्यम वर्गीय लोगों पर केन्द्रित किया गया है तथा समाज के गरीब तबकों का भी विशेष ध्यान रखा गया है।

मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी, वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी और श्री नितिन गड़करी जी को हार्दिक आभार प्रकट करता हूँ कि वर्ष 2022 में सड़क, परिवहन व राजमार्ग मंत्रालय के बजट में 65 प्रतिशत की बढ़ोतरी के साथ लगभग दो लाख करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है।

यह प्रसन्नता की बात है कि वास्तव में यह अकेला ऐसा क्षेत्र है जिसके लिए बजट में मंत्रालय की मांग से अधिक आवंटन किया गया है। सड़क परियोजना को सरकार की प्राथमिकता बताते हुए माननीय वित्त मंत्री जी ने अगले एक साल में हाइवे में 25 हजार किलोमीटर की बढ़ोतरी का एलान किया है। देश में इस समय नेशनल हाइवे की कुल लंबाई 1,40,995 किलोमीटर है। इसका श्रेय माननीय सड़क, परिवहन व राजमार्ग मंत्री श्री नितिन गड़करी जी को जाता है, जिनके मार्गदर्शन में इस मंत्रालय के लिए केन्द्रीय बजट में धन का प्रावधान किया गया है।

माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के केन्द्रीय नेतृत्व में बूस्टर डोज मिलने के बाद देश में सड़क परियोजनाओं में काफी तेजी आई है और पिछले साल प्रतिदिन रिकार्ड 40 किलोमीटर हाइवे बना था, जो इस साल आसानी से 50 किलोमीटर प्रतिदिन को पार कर जाएगा। यह खुशी की बात है देश में 22 नए सुपर एक्सप्रेस वे के साथ-साथ सागरमाला और भारतमाला के तहत बड़े पैमाने पर हाइवे का निर्माण किया जा रहा है। इसके साथ ही सैन्य सुरक्षा की दृष्टि से अहम

* Speech was laid on the Table.

हिमालय के दुर्गम सीमावर्ती इलाकों में भी सड़कों का जाल बिछाया जा रहा है, जिनके लिए बड़े पैमाने पर फोडग की जरूरत है।

माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी और आदरणीय श्री नितिन गड़करी जी की पिछले आठ साल के कार्यकाल में सड़क पहली प्राथमिकता में रही है। वास्तव में यह केन्द्र सरकार की महत्वाकांक्षी परियोजना गतिशक्ति का यह प्रमुख भाग है। वर्ष 2014 में सड़क परिवहन व राजमार्ग मंत्रालय का बजट महज 24,708 करोड़ रुपये था, जो बढ़कर अब दो लाख करोड़ रुपये तक पहुंच गया है। इसके लिए हम माननीय प्रधानमंत्री, माननीय वित्त मंत्री जी और माननीय सड़क, परिवहन व राजमार्ग मंत्री जी के आभारी हैं।

यह किसी से छिपा नहीं है कि हाइवे सेक्टर में किए जाने वाला खर्च अर्थव्यवस्था को गति देने के साथ ही सरकार के लिए कर संग्रह बढ़ाने का भी काम करता है, जो देश की अर्थव्यवस्था में एक महत्वपूर्ण भूमिका अदा करता है।

केन्द्र सरकार की 25000 किलोमीटर का रोड नेटवर्क तैयार करने की योजना है। इसमें भारतमाला प्रोजेक्ट, ग्रीन कॉरिडोर, इकॉनोमिक कॉरिडोर और एक्सप्रेस वे आदि शामिल हैं। इसके अलावा करीब 16000 किलोमीटर रोड नेटवर्क भी सड़क परिवहन मंत्रालय तैयार करेगा।

मैं सड़क, परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान मांगों का पूरजोर समर्थन करते हुए अपने संसदीय क्षेत्र शाहजहांपुर से निकलने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 24 (बरेली-शाहजहांपुर-सीतापुर) की ओर दिलाना चाहूंगा।

उपरोक्त राजमार्ग के निर्माण में कार्यदायी संस्था निर्माण सामग्री के लिए निर्धारित किए गए मानकों को दरकिनार करते हुए संबंधित अभियंताओं के साथ मिलीभगत कर घटिया सामग्री का इस्तेमाल करके न केवल केन्द्रीय निधि का भारी दुरुपयोग कर रही है, बल्कि सड़क निर्माण कार्य में लगे ठेका श्रमिकों का भी घोर उत्पीड़न एवं शोषण किया जा रहा है।

मैंने इस संबंध में केन्द्रीय सड़क, परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के सचिव से दिनांक 08 मार्च, 2022 में व्यक्तिगत रूप से मिलकर भेंट भी की थी और उनको एक विस्तृत पत्र देते हुए अनुरोध किया था कि केन्द्रीय मंत्रालय स्तर पर एक उच्च स्तरीय केन्द्रीय तकनीकी समिति का गठन कर पूरे प्रकरण की जांच करवाकर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 24 के निर्माण कार्य में सलग्न कार्यदायी संस्था और कथित दोषी अभियंताओं के विरुद्ध सख्त कार्यवाही सुनिश्चित किए जाने और साथ-साथ इस संबंध में मेरे द्वारा उठाए गए सभी बिंदुओं का स्पष्टीकरण अलग-अलग भिजवाया जाए। मैंने इसी तरह का पत्र एन0एच0ए0आई0 के चेयरमैन को भी लिखा था। लेकिन, इस संबंध में अब तक क्या प्रगति हुई है, उसकी कोई जानकारी मुझे नहीं मिली है।

माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र से गुजरने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 24 से संबंधित निम्नांकित बिंदुओं की केन्द्रीय मंत्रालय स्तर पर जांच करवाकर कार्यदायी संस्था और जिम्मेदार अधिकारियों के विरुद्ध कार्यवाही सुनिश्चित की जाए।

राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 24 (बरेली-शाहजहांपुर-सीतापुर) को चार लेन का बनाए जाने संबंधी अद्यतन स्थिति क्या है?

इस कार्य पर कुल कितनी धनराशि व्यय होने का अनुमान है?

इसके लिए किन-किन तिथियों में निविदा जारी की गई हैं? और

ये निविदाएं किन-किन कार्यदायी संस्थाओं को किन-किन तिथियों में दी गयी हैं?

विगत 5 वर्षों के दौरान वर्षवार इस मार्ग के रख-रखाव, मरम्मत व जीर्णोद्धार हेतु कितनी धनराशि स्थानवार व्यय की गयी है और कार्य की गुणवत्ता की स्थिति क्या रही है?

इस मार्ग को कब तक चार लेन का बनाए जाने का अनुमान है?

इसमें विलम्ब किन कारणों से हो रहा है?

उपरोक्त पूरे मार्ग विशेषकर शाहजहांपुर संसदीय क्षेत्र से होकर गुजरने वाले मार्ग की मरम्मत का कार्य कब तक पूरा होने का अनुमान है और इस निमित्त कितनी राशि व्यय की जाएगी?

इस मार्ग के निर्माण कार्य हेतु निर्धारित तिथि क्या रखी गयी थी और उस समय इसकी अनुमानित लागत कितनी थी?

इस मार्ग की निर्माण लागत में अब तक कितनी बार कितनी-कितनी वृद्धि हुई है?

उपर्युक्त मार्ग के पूरा होने में विलम्ब किन कारणों से हो रहा है और इसके लिए कौन जिम्मेवार है और उसके विरुद्ध क्या कार्यवाही अपेक्षित है?

इस मार्ग का निर्माण कार्य शीघ्र और समय पर कराए जाने हेतु अब तक उठाए गए कदमों का विवरण क्या है?

इस मार्ग के निर्माण कार्य में उपयोग में लायी जाने वाली सामग्री की गुणवत्ता की स्थिति क्या है?

इस मार्ग के निर्माण कार्य में घटिया सामग्री का इस्तेमाल किए जाने और कथित अनियमिततायें करके केन्द्रीय राजस्व का दुरुपयोग किए जाने से संबंधित किन-किन तिथियों में शिकायतें प्राप्त हुई हैं?

क्या इस मार्ग के निर्माण कार्य में उपयोग में लायी जाने वाली सामग्री की गुणवत्ता की जांच समय-समय पर उच्च स्तर पर केन्द्रीय तकनीकी समिति गठित करके करवाई गयी है?

इसकी जांच किन-किन तिथियों में की गयी है और निर्माण सामग्री के उपयोग में लायी जाने वाली सामग्री की गुणवत्ता में पायी गयी कमी का विवरण क्या है?

यह सुनिश्चित करने के लिए कि इस मार्ग के निर्माण कार्य में उपयोग में लायी जाने वाली सामग्री की गुणवत्ता मानक के अनुरूप हो, इसके लिए उच्च स्तर पर एक तकनीकी समिति गठित करके पूरे मार्ग में निर्माण उपयोग में लायी जाने वाली सामग्री की गुणवत्ता की जांच हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

उपरोक्त राष्ट्रीय राजमार्ग पर कई-कई घंटों तक यातायात अवरुद्ध रहता है तथा इन टोल गेट पर एम्बुलेंस, फायर ब्रिगेड, पुलिस इत्यादि वाहनों के लिए आपातकाल में निकलने हेतु अलग से कोई लेन न होने की वजह से ये वाहन भी यातायात में कई कई घंटों तक अवरुद्ध रहते हैं । अतः इन

वाहनों के लिए आपातकालीन स्थिति में टोल गेट पर अलग से लेन बनवाए जाने और टोल गेट पर यातायात की अवरुद्ध होने की समस्या से निजात हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

उपरोक्त राष्ट्रीय राजमार्ग पर टोल कम्पनी के जो फास्ट टेग सेंसर/सिस्टम हैं, उसकी गुणवत्ता सही न होने की वजह से स्केन करने में काफी अधिक समय लगता है और अनावश्यक रूप से यातायात अवरुद्ध न हो, इसके निदान हेतु क्या कार्यवाही आज तक की गई है?

राष्ट्रीय राजमार्ग सं० 24 पर टोल कम्पनी के द्वारा डिवाइडरों पर पौधों की उचित देखभाल भी नहीं की जा रही है, जिसकी वजह से एक मार्ग से दूसरे मार्ग पर वाहनों की लाईट लगती है और दुर्घटना होने की संभावना बनी रहती है। डिवाइडरों पर पौधों की उचित देखभाल हेतु क्या उपाय किए गए हैं?

राष्ट्रीय राजमार्ग सं० 24 पर जगह-जगह सड़क हल्की-हल्की धंसी हुई हैं तथा मार्ग पर सफेद पट्टी और दिशा निर्देश इत्यादि का न केवल अभाव है, बल्कि सफेद पट्टी पर रंगाई-पुताई की भी उचित व्यवस्था नहीं है, जिस कारण दुर्घटना की समस्या बनी रहती है। इसके लिए कौन जिम्मेवार है और उसके विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है?

उक्त राष्ट्रीय राजमार्ग पर भारी यातायात को दृष्टिगत रखते हुए हुलास नगला के पास रेलवे ओवर ब्रिज और बरेली मोड़, शाहजहांपुर मार्ग पर ओवर ब्रिज का निर्माण कार्य कराए जाने के बारे में अब तक क्या प्रगति हुई है?

क्या राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण कार्य में ठेकेदारी पर कार्यरत सभी श्रमिकों को श्रम कानूनों के अनुरूप ई०एस०आई०, पी०एफ०, सामाजिक सुरक्षा सहित अन्य सभी सुविधाएं दी जा रही है?

क्या राष्ट्रीय राजमार्ग सं० 24 (बरेली-शाहजहांपुर-सीतापुर) के निर्माण कार्य में लगी कार्यदायी संस्था द्वारा ठेकेदारी पर कार्यरत सभी श्रमिकों को श्रम कानूनों के अनुरूप ई०एस०आई०, पी०एफ०, सामाजिक सुरक्षा सहित अन्य सभी सुविधाएं दी है?

क्या उक्त कार्यदायी संस्था द्वारा ठेके पर कार्यरत सभी श्रमिकों को समय पर उनके वेतन का भुगतान कर दिया जाता है?

क्या उक्त कार्यदायी संस्था द्वारा विशेषतः ठेका श्रमिकों के पी0एफ0 की राशि उनके एकाउंट में समय पर ट्रांसफर कर दी जाती है? ठेका श्रमिकवार इन सभी श्रमिकों के पी0एफ0 स्टेटमेंट की प्रति उपलब्ध करवाई जाए।

आज की तारीख के अनुसार राष्ट्रीय राजमार्ग सं0 24 में ठेके पर कैटेगरीवाईज अलग-अलग कुल कितने श्रमिक कब से कार्यरत है और ये किन-किन कार्यों में लगे हुए हैं?

राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 24 के निर्माण कार्य में ठेके पर कार्यरत श्रमिकों के नाम, पते, मोबाईल, आधार कार्ड नं0, ई०एस०आई० कार्ड नं0, पी0एफ0 नं0 नं इत्यादि की अलग-अलग सूची उपलब्ध करवाई जाए।

एन0एच0ए0आई0 की जवाबदेही इन कॉन्ट्रैक्ट लेबर के संबंध में किस हद तक है?

राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 24 के निर्माण कार्य में लगे कॉन्ट्रैक्ट वरकर्स को प्रतिमाह कितना वेतन दिया जाता है तथा यह वेतन किस रेट से दिया जाता है? क्या यह राज्य सरकार का रेट है या केन्द्र सरकार का ? क्या यह मिनिमम वेज है या उससे ऊपर है?

क्या इन कॉन्ट्रैक्ट लेबर्स के लिए कोई ग्रेच्युटी का भी प्रावधान है?

उपरोक्त राष्ट्रीय राजमार्ग सं0 24 पर आज तक स्थानवार कितने-कितने फेटल एक्सीडेंट तिथिवार हुए हैं? दुर्घटनाग्रस्त कॉन्ट्रैक्ट वरकर्स को क्या मुआवजा दिया गया, इसकी एक सूची उपलब्ध करवाई जाए?

राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण कार्य में लगा अगर कोई कॉन्ट्रैक्ट लेबर बीमार पड़ जाता है तो उसके इलाज की क्या व्यवस्था है तथा विगत 5 वर्षों के दौरान राष्ट्रीय राजमार्ग सं0 24 के निर्माण कार्य में लगे कितने श्रमिक महीनेवार बीमार हुए हैं और विशेषतः उक्त राष्ट्रीय राजमार्ग बरेली-शाहजहांपुर-सीतापुर की कार्यदायी संस्था ने उनके उपचार हेतु क्या मदद की है, इसकी भी एक सूची उपलब्ध करवाई जाए।

विगत तीन वर्षों के दौरान आज तक राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण कार्य में ठेके पर कार्यरत श्रमिकों ने किन-किन तिथियों में अपनी समस्याओं के बारे में शिकायतें दी हैं और इन शिकायतों के प्रकार क्या हैं तथा इनमें से कितनी शिकायतों का निवारण किया जा चुका है एवं कितनी शिकायतें आज की तारीख के अनुसार लंबित है तथा तत्सम्बन्धी कारण क्या है?

मेरा संसदीय क्षेत्र शाहजहांपुर एक अति पिछड़ा हुआ अनुसूचित बाहुल्य क्षेत्र है। इस क्षेत्र के पिछड़े क्षेत्रों में सड़क जीर्णशीर्ण है। अतः केन्द्रीय सड़क निधि से मेरे संसदीय क्षेत्र के पिछड़े क्षेत्रों में स्थित मार्गों के निर्माण करवाए जाने हेतु भी धन का आवंटन करने की कृपा की जाए।

अंत में, मैं पुनः माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी, माननीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमन जी और माननीय सड़क, परिवहन और राजमार्ग मंत्री श्री नितिन गड़करी जी का हृदय से आभार प्रकट करते हुए द्वारा सदन में प्रस्तुत सड़क, परिवहन राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान मांगों का पूरजोर समर्थन करता हूँ और यह भी निवेदन करता हूँ कि मेरा संसदीय क्षेत्र, जो अनुसूचित बाहुल्य एक अति पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, के सर्वांगीण विकास हेतु उपरोक्त सभी तथ्यों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करते हुए सकारात्मक कार्यवाही करने का कष्ट करेंगे।

***श्रीमती रीती पाठक (सीधी):** मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र भाई मोदी जी के मार्गदर्शन व माननीय सड़क व परिवहन मंत्री श्री नितिन गडकरी जी के नेतृत्व में देश में सुदृढ़ हो रही यातायात व्यवस्था के लिए धन्यवाद व्यक्त करती हूँ।

2014 में केंद्र में नरेंद्र भाई मोदी जी के नेतृत्व वाली भाजपा की सरकार बनने के पश्चात देश की सड़कों में अभूतपूर्व परिवर्तन हुआ है, तेजी से सड़कों का निर्माण किया जा रहा है तथा इस बजट में भी ऐतिहासिक लक्ष्य रखा गया है।

मैं एक वाक्या साझा करना चाहती हूँ- मेरे संसदीय क्षेत्र में यातायात व्यवस्थाओं का नितांत अभाव है! मेरे संसदीय क्षेत्र से नजदीकी हवाई अड्डा वाराणसी है! पूर्व में जब मुझे बनारस जाना होता था तो 6 से 7 घंटे लगते थे परंतु हनुमना से औराई और औराई से कछवा सड़क बन जाने के कारण यह दूरी अब 3 से 4 घंटे में तय हो जाती है! मेरे संसदीय क्षेत्र की वर्षों से लंबित सीधी-सिंगरौली सड़क (राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 39) की स्थिति तत्कालीन निर्माण एजेंसी की लापरवाही के फलस्वरूप अत्यंत जर्जर थी परंतु मेरे बार बार आग्रह करने पर माननीय मंत्री जी द्वारा नई एजेंसी को निर्माण कार्य सौंप कर तीव्रता से निर्माण कराया जा रहा है!

मैं इसी तारतम्य में आग्रह करना चाहती हूँ कि सीधी-सिंगरौली सड़क का वर्तमान कार्य पूर्ण होने के पश्चात सम्पूर्ण राजमार्ग (रीवा-रांची, वाया - सीधी, सिंगरौली) राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 39 का 6 लेन निर्माण कराना अति आवश्यक है, मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहती हूँ कि बजट 2022-23 में उक्त कार्य को सम्मिलित कर लिया जाए जिसके फलस्वरूप 6 लेन का कार्य शीघ्र प्रारंभ हो सके। विदित है कि मेरे संसदीय क्षेत्र सीधी का सिंगरौली जिला औद्योगिक होने के कारण वाणिज्यिक यातायात अत्यधिक है।

* Speech was laid on the Table.

मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी व सड़क परिवहन मंत्री माननीय श्री नितिन गडकरी जी का इसलिए भी धन्यवाद देना चाहती हूँ क्योंकि 5.35 लाख करोड़ रुपये की लागत वाली भारतमाला परियोजना के तहत 3.3 लाख करोड़ रुपये की लागत से 13000 किलोमीटर से भी अधिक लंबी सड़कों के ठेके पहले ही दिए जा चुके हैं, जिनमें से 3800 किलोमीटर लंबी सड़कों का निर्माण हो चुका है। मार्च 2022 तक सरकार 8500 किलोमीटर लंबी सड़कों के लिए भी ठेके दे देगी। इसके साथ ही सरकार 11000 किलोमीटर और लंबे राष्ट्रीय राजमार्ग कॉरिडोर का निर्माण पूरा कर लेगी। सड़क अवसंरचना का और भी अधिक विस्तार करने के लिए कई और आर्थिक कॉरिडोर की योजना बनाई जा रही है। केंद्र सरकार ने बजट 2022 में सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के लिए 1,18,101 लाख करोड़ रुपये का विस्तारित परिव्यय प्रदान किया है, जिसमें से 1,08,230 करोड़ रुपये संबंधित पूंजी के लिए है और जो अब तक का सर्वाधिक है। यह निर्णय अभिनंदनीय है।

मैं माननीय मंत्री जी को अवगत कराना चाहती हूँ कि रीवा से शहडोल अभी स्टेट हाइवे है परंतु अगर इसको राष्ट्रीय राजमार्ग का दर्जा देकर 4 लेन सड़क का निर्माण कराया जाता है तो छत्तीसगढ़ तक जाने वाले वाणिज्यिक वाहनों की दूरी अत्यधिक कम होगी जिसके फलस्वरूप यातायात लागत में भी कमी आएगी तथा क्षेत्रवासियों को भी लाभ प्राप्त हो सकेगा!

मैं अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ महत्वपूर्ण मांगों से माननीय मंत्री जी को अवगत कराना चाहती हूँ- रीवा-रांची वाया सीधी, सिंगरौली (राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक -39) का 6 लेन सड़क का निर्माण कराया जाय। कटनी से बरगवां तक नए राष्ट्रीय राजमार्ग की स्वीकृति प्रदान कर निर्माण कराया जाए। रीवा-शहडोल मार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग का दर्जा देकर निर्माण कराया जाए। बहरी (राष्ट्रीय राजमार्ग 39) से हनुमना (जबलपुर-बनारस मार्ग) वाया अमिलिया को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित कर 4 लेन सड़क का निर्माण कराया जाए। मोरबा (सिंगरौली) से घोरावल, वाया चितरंगी को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित कर निर्माण कराया जाए। जिसके फलस्वरूप सिंगरौली से बनारस व प्रयागराज की दूरी में कमी आएगी। राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 39 के बरगवां रेलवे क्रॉसिंग पर ओवर

ब्रिज का निर्माण कराया जाए। सिंगरौली जिले के ग्राम बीछी में सोन नदी पर स्वीकृत पुल का निर्माण शीघ्र कराया जाय। केन्द्रीय सड़क निधि से सीधी जिले के मायापुर से लौआर, सिंगरौली जिले के बरहट, चितरंगी होते हुए उत्तरप्रदेश के घोरावल तक सड़क 2 लेन निर्माण कराया जाय एवं केन्द्रीय सड़क निधि से सीधी जिले के चुरहट से वाया अमिलिया, सिहावल बीछी तक 2 लेन सड़क निर्माण कराया जाए।

जय हिन्द

माननीय अध्यक्ष: माननीय मंत्री जी।

***DR. T. R. PAARIVENDHAR (PERAMBALUR):** I would like to express my views on the demands for grants under the Ministry of Road Transport and Highways for the year 2022-2023.

This Union Budget allocated Rs. 1,99,108 crores to the Ministry of Road Transport and Highways which is the highest increase among all ministries in this budget 202223, nearly Rs 68,000 crore (58%) more than the revised expenditure in 2021-22.

First of all, I would like to appreciate the Hon'ble Prime Minister for allocation more budget to the Ministry of Road Transport and Highways to undertake various infrastructure projects across the country. Because, it is essential that necessary basic infrastructure and road/highways connectivity for country's overall developments. National Highways plays a vital role in connecting various parts of the country from Kashmir to Kanyakumari for transporting goods and services from one part to other parts of the country either in the forms of raw-material or finished goods through which lot of employment and income generated throughout the year.

In this budget, the allocation towards roads and bridges is Rs 64,573 crore. This is a decrease of 2% over the revised estimates of 2021-22. During the 2020-21 Budget, the Hon'ble Finance Minister announced for the development of 3,500 km National Highways in Tamil Nadu.

* Speech was laid on the Table.

During the Budget Speech 2022-23, the Hon'ble Finance Minister announced that by March 2023, the NH network will be expanded by 25,000 km.

To achieve the target of expanding the NH network by 25,000 km, construction pace will have to be about 68 km/day. This is 87% higher than the pace in 2020-21 (of 36.5 km/day). The length of the National Highway network has increased from 91,300 in March 2014 to 1,40,000 km in December 2021.

The Committee on Public Undertakings (2017) had noted that from 1995, till June 2016, out of the total 388 projects completed, only 55 projects were completed on or before time.

Delays in the completion of the projects were mainly attributed to: (i) the long time taken in land acquisition, and obtaining environment and forest clearances, (ii) poor performance of concessionaires due to economic slowdown, (iii) cash flow problems, and (iv) law and order issues.

The Committee on Public Undertakings (2017) also observed that farmers who were entitled to lesser compensation under the older law, have been approaching courts for increased compensation. This has further delayed the land acquisition process and added to the cost of projects

I would like to draw the attentions of the hon'ble Union Minister to the following few points for immediate interventions and necessary actions -

- a) Recently, the hon'ble Union Minister has made some adverse remarks about the non-cooperation from the Govt. of Tami Nadu in giving environmental clearance for the various highways projects which

resulting in delay in execution of the national highway projects in Tamil Nadu. In this regard, I would like to emphasise here that the present Government of Tamil Nadu headed by Thiru M.K. Stalin, is very keen and took personal interest to expedite any work promptly. Further, Tamil Nadu State is a pioneer state and forefront in all fields in the country particularly in education, road connectivity, power production and electricity connectivity across the state, various infrastructures developed and executed.

- b) The Government of Tamil Nadu attract more investments within the State and abroad because of the innovative method, quick process in giving clearances including environmental clearances to start various new ventures in the state.
- c) During the 2020-21 financial year, the Union Ministry has announced that developing of 3500 KM of National Highways in Tamil Nadu, but the Project length of 125 km is only completed and 2213 km is ongoing.
- d) Developing of flagship corridors of Bengaluru-Chennai Expressway, 278 km has been initiated in the 2020-21 financial year and the construction began in 2021-22 financial year. But the complete corridor of 262 km has been awarded in the month of September, 2021. I request the Hon'ble Minister to expedite the project at the earliest.
- e) The Union Government has announced in the 2020-21 budget that the Chennai-Salem corridor of 277 km expressway. The construction would start in 2021-22. But this flagship project is in pre-construction stage with

studies undertaken like social impact assessment (SIA) to analyse and create proper alternative as per guidelines of the Supreme Court. I request the Hon'ble Minister to take necessary action to complete the said corridor project as early as possible for the benefit of the People of Tamil Nadu and overall development of the Economy of Tamil Nadu and India.

- f) The Hon'ble Chief Minister of Tami Nadu has recently requested the Hon'ble Union Minister to convert 06 State Highways into National Highways for the better development of road connectivity, service and maintenance. I request the Hon'ble Union Minister to give due attention and importance to the request of our Chief Minister and take necessary action to accede his request.
- g) In the recent past, many accidents occurred in National Highways across the country were due to lack of proper maintenance of roads and not keeping the existing road in good working condition for proper functioning of traffic. Even after various measures being taken by the union govt. to maintain National Highways properly to avoid any accident and to reduces the petrol consumption of vehicles and it prevents the wear and tear of vehicles tyres.
- h) The Ministry is executing various projects under Bharatmala Pariyojana in various states, but there is no projects under the Bharatmala Pariyojana is been executed in Tamil Nadu. So, this projects to be reviewed,

- i) Many land including cultivable agricultural land had been acquired from the private land owners by the Ministry for execution of various highway project across the country, but the Ministry had not provided neither proper/due compensation to them nor any employment to their children. So, Union govt. must give proper attention to this issue and solve the problem.
- j) The National Highways Authority (NHA) has started preparations for the construction of a six-lane expressway road between Surat and Chennai after a long delay as the announcement for this project was made in 2019.

I request the Hon'ble Union Minister to allocate necessary fund to complete the project at the earliest.

- k) NHAI (National Highways Authority of India) is the sole authority to construct, maintenance and repair the NHs across the country. At this juncture, I request the hon. Union Minister to switch over the responsibility of maintenance and repair of those NHs falls under the jurisdiction of the concerned state be given to the respective state government to enable proper and timely repair by state Highways department without any delay and Union Govt. should allocate recurring budget every year to the State Government.
- l) My Perambalur parliamentary constituency is a backward constituency and 70% of the people is agriculturists. To export agricultural products and sugarcane to other parts of the State and country, a good road

transport connectivity is essential. So, I request the Hon. Union Minister to take necessary action to construct either a new NH or merge some NHs with State Highways passing through my constituency.

- m) Further, the Ministry also deals with matters relating to road transport, safety and vehicle standards through the implementation of the Motor Vehicles Act, 1988. At present, the duty of the traffic police across the country to man and manage the traffic only.
- n) As I already mentioned earlier, many accidents occurred in National Highways, but the traffic police don't have any right to lodge an FIR and proceed the case further. Only the Civil Police personnel of the concerned area has the right to investigate the case. It will further delay the case. So, I request the Hon. Union Minister to amend the said Motor Vehicle Act accordingly to give the power to Traffic Police to investigate the road accident case.
- o) In the country, there are so many number cases for compensation for road accident victims are going for many years in the civil courts in various courts. I request the hon. Minister to establish a separate Tribunal in each State exclusively to investigate the road accident case to award proper compensation to the family members of the accident victims.

With these words, I conclude my speech.

*** श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ):** माननीय प्रधानमंत्री जी के मार्गदर्शन में तथा श्री नितिन गडकरी जी के नेतृत्व में सड़क निर्माण एवं परिवहन के क्षेत्र में गत सात वर्षों में जिस समग्रता, गुणवत्ता तथा गति के साथ काम हुआ है, वह अद्भुत है। विभिन्न दलों का प्रतिनिधित्व करने वाले सभी माननीय सदस्यों ने इस बात के लिए आदरणीय श्री नितिन गडकरी जी की मुक्त कंठ से प्रशंसा की है। देश के प्रत्येक भाग से निर्वाचित सदस्यों ने अपने-अपने क्षेत्र में सड़कों का मंत्रालय द्वारा निर्माण कराये जाने के लिए आभार व्यक्त किया है। सीमावर्ती क्षेत्र हों, जम्मू-कश्मीर हो, दुर्गम पर्वतीय इलाके हों अथवा जंगलों से निकलते रास्ते हों, उत्तर से दक्षिण तथा पूर्व से पश्चिम, सभी दिशाओं में अपना देश विकास करता दिखाई देता है। माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की देश के समग्र विकास की जो सोच है, माननीय नितिन गडकरी जी के नेतृत्व में सड़क निर्माण के सर्वोन्मुखी विस्तार में वह परिलक्षित होती है। देश के आर्थिक विकास की दृष्टि से, देश को आत्मनिर्भर बनाने की दृष्टि से तथा देश की सुरक्षा की दृष्टि से यह अत्यन्त महत्वपूर्ण है।

मैं स्वयं भी मेरे संसदीय क्षेत्र में हुए कार्यों के लिए माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी तथा माननीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री श्री नितिन गडकरी जी, मंत्रालय में राज्यमंत्री जनरल वी.के. सिंह जी तथा सम्पूर्ण विभाग का अपनी ओर से तथा क्षेत्र की जनता की ओर से हार्दिक अभिनन्दन करते हुए आभार व्यक्त करना चाहता हूँ।

मेरठ राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र में आने वाले क्षेत्र का उत्तर प्रदेश का सबसे बड़ा महानगर है तथा पश्चिम उत्तर प्रदेश का मुख्यालय है। NCR का गठन 1985 में किया गया था, तभी से यह अपेक्षा थी कि NCR में आने वाले सभी नगरों को द्रुत मार्गों के द्वारा दिल्ली से जोड़ा जायेगा ताकि दिल्ली का बोझ कुछ कम हो सके। बातें होती रहीं, वायदे होते रहे परन्तु कुछ नहीं हुआ।

* Speech was laid on the Table.

मुझे 2009 में इस गरिमामयी सदन का सदस्य बनने का सौभाग्य प्राप्त हुआ। मैंने मेरठ-दिल्ली की कनेक्टिविटी का विषय संसद में निरन्तर उठाया। लगभग 75 प्रश्न कनेक्टिविटी को लेकर डाले, सम्बन्धित माननीय मंत्रियों से अनेक बार मिला परन्तु मौखिक आश्वासनों के अलावा कुछ भी प्राप्त नहीं हुआ। पाँच वर्ष मैंने कोशिश बहुत की, परन्तु मेरठ से दिल्ली की दूरी मैं कम नहीं कर पाया। अध्यक्ष जी, फिर देश में एक चमत्कार हुआ, मेरे अपने संसदीय क्षेत्र के विकास की दृष्टि से भी यह चमत्कार ही था। 2014 में माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में सरकार बनी तथा श्री नितिन गडकरी जी को सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय का दायित्व मिला तथा 31 दिसम्बर 2015 को माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने दिल्ली-मेरठ एक्सप्रेस-वे का शिलान्यास किया। क्षेत्र की जनता सम्पूर्ण देश में शिलान्यास किए गए कार्यों पर तीव्र गति से हो रहे निर्माण को देख रही थी तथा इस कारण शिलान्यास के दिन मेरठ से दिल्ली की दूरी शीघ्र ही कम हो जाने के विश्वास से जो उत्साह मेरठ में था, मुझे वह अच्छी तरह याद है। 2014 से 2017 तक की तत्कालीन प्रदेश सरकार की सड़क निर्माण में आवश्यक भूमि के अधिग्रहण में अरुचि तथा कोरोना की वैश्विक महामारी की बाधा के बावजूद मेरठ की जनता का स्वप्न दिनांक 20 मार्च 2021 को साकार हो गया तथा 16 लेन का देश का पहला राष्ट्रीय महामार्ग तैयार हो गया तथा मेरठ से दिल्ली की दूरी एक घंटे से भी कम हो गई। दिनांक 23 दिसम्बर 2021 को इस महामार्ग का औपचारिक लोकार्पण करने के लिए आदरणीय श्री नितिन गडकरी जी तथा आदरणीय जनरल वी.के.सिंह जी इसी दिल्ली-मेरठ महामार्ग द्वारा दिल्ली से मेरठ गए। यात्रा के क्रम में दो कार्यक्रम भी थे परन्तु दिल्ली से मेरठ जाने में शुद्ध समय केवल 50 मिनट का था। मेरठ में मेरठ की जनता माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी तथा माननीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री श्री नितिन गडकरी जी का हृदय से आभार व्यक्त कर रही थी। मेरठ के विकास के द्वार खुल गए थे।

गत 2 जनवरी को माननीय प्रधानमंत्री जी का मेरठ में कार्यक्रम था। उत्तर प्रदेश के प्रथम खेल विश्वविद्यालय का शिलान्यास करने के लिए प्रधानमंत्री जी को मेरठ पहुँचना था। मौसम खराब था, उनका हेलीकॉप्टर नहीं उड़ सका तथा अध्यक्ष जी, माननीय प्रधानमंत्री जी इसी दिल्ली-मेरठ

महामार्ग से मेरठ पधारे तथा मेरठ में 1857 की क्रान्ति के उद्गम स्थल प्रसिद्ध श्री औघडनाथ मंदिर में निर्धारित समय से 10 मिनट पहले केवल पचास मिनट में पहुँच गए। माननीय प्रधानमंत्री जी ने अपने भाषण में इसकी चर्चा की तथा मेरठ की जनता को बधाई दी। इतना ही नहीं मेरे संसदीय क्षेत्र में मेरठ तथा हापुड़ से प्रत्येक दिशा में जाने वाली सड़कें - मेरठ से हापुड़, मेरठ से बिजनौर, मेरठ से मुजफ्फरनगर-हरिद्वार, मेरठ से बागपत, हापुड़ से मुरादाबाद, हापुड़ से बुलन्दशहर तथा हापुड़ से दिल्ली राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित हो चुकी है। मेरठ की रिंग रोड़ स्वीकृत हो चुकी है। इनमें से कुछ का कार्य पूर्ण हो चुका है तथा शेष पर तेजी से काम चल रहा है। अगले दो वर्षों में मेरठ का सम्पूर्ण परिदृश्य ही बदल जाएगा। मल्टीपिल कनेक्टिविटी मेरठ को मिल जायेगी तथा आर्थिक विकास की दृष्टि से सम्पूर्ण क्षेत्र को बहुत लाभ होगा। मैं पुनः माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी तथा माननीय श्री नितिन गडकरी जी का आभार व्यक्त करता हूँ तथा अनुदान माँगों का समर्थन करता हूँ।

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री (श्री नितिन जयराम गडकरी): माननीय अध्यक्ष महोदय, मिनिस्ट्री ऑफ ट्रांसपोर्ट एंड हाईवेज़, इस विषय के ऊपर जो आर्थिक मांगें थीं, उन पर करीब 74 सम्मानित सदस्यों ने अपने बहुत ही महत्वपूर्ण विचार और सुझाव रखे हैं। मैं उनका विशेष रूप से आभारी हूँ और सदन को यह विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि काम करते समय आपके अनुभव के आधार पर, आपने जो अच्छे सुझाव दिए हैं, उनका उपयोग करके, स्वीकार करके, उनके ऊपर अमल करने की सरकार पूरी कोशिश करेगी।

सम्माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं बहुत बार यह कह चुका हूँ कि हमारी रोड हमारी प्रास्पेरिटी के साथ जुड़ी हुई है। मैं जब से इस क्षेत्र में काम कर रहा हूँ, जॉन केनेडी का एक वाक्य मैं हर समय याद रखता हूँ। उन्होंने कहा था,

“American roads are not good because America is rich, but,
America is rich because American roads are good. ”

मैं इसी बात पर भारत को आत्मनिर्भर भारत बनाने, सुखी, समृद्ध, सम्पन्न, शक्तिशाली हिंदुस्तान बनाने का जो संकल्प प्रधान मंत्री मोदी जी ने किया है, उसके आधार पर मैं इस सदन को विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि वर्ष 2024 समाप्त होने के पहले हिंदुस्तान का रोड इन्फ्रास्ट्रक्चर अमेरिका के बराबर होगा। मैं यह विश्वास दिलाना चाहता हूँ। मुझे पता है कि इसके कारण रोजगार निर्माण भी होगा, इसके कारण ग्रोथ भी होगी, इसके कारण इंप्लायमेंट पोटेंशियल भी बढ़ेगा, इसके कारण एग्रीकल्चर ग्रोथ भी बढ़ेगी और उसके साथ टूरिज्म भी बढ़ेगा।

फारूख साहब, मैं आपको अनुरोध करूंगा कि केवल जम्मू-कश्मीर में हम अभी 60 हजार करोड़ रुपये के काम कर रहे हैं। जोजिला टनल बन रही है। मुझे पहली बार सौभाग्य मिला, आपका कश्मीर नहीं जन्नत है, कितना सुन्दर है। कारगिल से नीचे पहाड़ी पर बाबा अमरनाथ की गुफा दिखती थी। मैं वहां से टनल का निरीक्षण कर रहा था। लद्दाख और लेह से लेकर श्रीनगर तक आने में कितनी कठिनाइयां थीं। जेड-मोड़ टनल पूरी हो रही है, जोजिला टनल में इस समय 1

हजार लोग अंदर जाकर काम कर रहे हैं, माइन्स 1 डिग्री में काम कर रहे हैं। इसके पूरा होने की डेट वर्ष 2026 में थी। मैंने उनसे कहा कि इसे वर्ष 2024 से पहले पूरा करो।

मुझे लगता है कि यह एक ऐतिहासिक काम हो जाएगा। लद्दाख और लेह में आने के पहले अगर हम शिमला से मनाली तक जाते, मनाली में अटल टनल बनी है, पहले साढ़े तीन घंटे लगते थे, अब 8 मिनट में जा रहे हैं। अटल टनल से निकलने के बाद हिमालय के ऊपर इतना सुंदर है, जिसे मैं अपनी आंखों में पूरी तरह समा नहीं सका। लद्दाख और लेह में आने के लिए चार टनल बना रहे हैं। लद्दाख और लेह से डायरेक्ट कारगिल से जेड-मोड़ और जेड़-मोड़ से श्रीनगर और श्रीनगर से जम्मू के बीच में हम लोग बड़ा हाईवे बना रहे हैं। उसमें पांच टनल बना रहे हैं। काफी कुछ काम पूरा हुआ है।

अध्यक्ष महोदय, आज मुझे बताते हुए खुशी हो रही है कि जब हम जम्मू से श्रीनगर की ओर जाएंगे, उसके पहले दिल्ली-अमृतसर-कटरा एक्सप्रेस-वे का काम शुरू हो गया है। अब कश्मीर का भी काम अवार्ड हो गया है। श्रीनगर से कटरा वापस अमृतसर से दिल्ली आएंगे और दिल्ली-मुंबई हाईवे में मिल जाएगा।

मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूं कि लद्दाख और लेह से श्रीनगर आने के बाद वहां से मुंबई चले जाएंगे। मैं आपको विश्वास दिलाता हूं कि यह साल समाप्त होने से पहले मेरी कोशिश होगी कि श्रीनगर से आप 20 घंटे के अंदर मुंबई पहुंच जाएंगे, ऐसा काम होगा।

हमारे लिए खुशी की बात है कि दिल्ली से जयपुर दो घंटे में, दिल्ली से हरिद्वार दो घंटे में, दिल्ली से देहरादून दो घंटे में, दिल्ली से अमृतसर चार घंटे में और दिल्ली से मुंबई बारह घंटे में इसी साल दिसम्बर के पहले कर सकेंगे। आज हमारे देश में केवल यहां काम हो रहा है, ऐसा नहीं है। हम लोग चेन्नई से बेंगलुरु का रोड बना रहे हैं। वह भी दो घंटे में हो जाएगा। काफी लंबी लिस्ट है।

मैं सम्माननीय सदस्यों को विश्वास दिलाना चाहूंगा, हमारी सरकार वर्ष 2014 में आई। अधीर रंजन जी, मैं आपको कोई कंट्राडिक्ट नहीं कर रहा हूं, मैं केवल वस्तुस्थिति बता रहा हूं। जोजिला टनल की मंजूरी आपकी सरकार ने दी थी। इसके बाद चार बार टेंडर हुआ, एक टेंडर आया तो रिजेक्ट किया, दूसरी बार टेंडर आईएलएफएस को मिला। आईएलएफएस की हालत खराब हो गई तो टेंडर टर्मिनेट हो गया, तीसरी बार टेंडर आया, उसमें भी अड़चन आई क्योंकि 12 हजार करोड़ रुपये कॉस्ट बढ़ गई। कैबिनेट में जाना पड़ा, मुझे समझ नहीं आया कि कॉस्ट क्यों बढ़ रही है?

यह केवल मेरा श्रेय नहीं है, हमारे अधिकारियों का भी है। दिल्ली में एसोचम नाम से एक संस्था है जो उद्योग और व्यवसाय का काम करती है। मैंने उनसे कहा कि इसके ऊपर आप एक दिन का वर्कशॉप लीजिए।

नार्वे से लेकर दुनिया के सब लोगों को बुलाया, टेक्नीकल और फाइनेन्शियल क्वालिफिकेशन के बारे में, न तो मैं चार्टर्ड अकाउन्टेन्ट हूं और न इंजीनियर हूं, वर्ली-ब्रांदा-सी लिंक मुंबई में बना, एक्सप्रेस-वे हाईवे बना, इसका मुझे थोड़ा अनुभव था।

मैंने कहा कि इस टनल की कॉस्ट इंग्रैजरेट है, इसके टेक्नीकल क्वालिफिकेशन बदले। उसमें इंडियन कांट्रैक्टर्स को इनकरेज किया गया, एस्टिमेट कॉस्ट 12 हजार करोड़ रुपये की थी। आज मुझे बताते हुए खुशी हो रही है कि हम 50 लाख करोड़ रुपये का काम कर चुके हैं।

मैं इस सदन को नम्रतापूर्वक और विश्वास के साथ बताना चाहता हूं, यहां थोड़ी भी गड़बड़ी हुई तो आपको पता चल जाता है। आपको पचास लाख करोड़ रुपये में एक भी कांट्रैक्टर्स ऐसा नहीं मिलेगा, जिसको अपना कांट्रैक्ट मंजूर कराने के लिए मंत्री से मिलना पड़ा, ऐसा एक भी आदमी नहीं मिलेगा। अगर आपको ध्यान में आए तो मुझे बताना।

ट्रांसपेरेंट, टाइम बाउंड, रिजल्ट ओरिएंटेड एंड करप्शन। मुझे आपको बताते हुए खुशी हो रही है कि इस टेंडर में एक कंपनी ने कांट्रैक्ट जीता। पांच लोगों ने टेंडर भरा, कम्पीटिशन हुआ और हैदराबाद की मेघा इंजीनियरिंग कंपनी ने काम लिया। फारुख साहब, इस एक ही काम में हमारी सरकार ने एस्टिमेटिड कॉस्ट से 5000 करोड़ की बचत की और इसे करके दिखाया।

माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपको निश्चित रूप से बताना चाहता हूँ कि हमने गंगा पर बहुत पुल बनाए हैं, जितने मांगते हैं, उतने बनाते हैं। स्वाधीनता के बाद, जब तक हमारी सरकार नहीं आई थी, जितने ब्रिज गंगा पर थे, उतने सात साल में बने। लल्लन सिंह जी बैठे हैं, जो बोलते हैं, हम सब मंजूर कर लेते हैं। ब्रह्मपुत्र तो सागर ही है, इसमें भी माननीय सदस्य ने जितने मांगे, उतने दिए। माननीय सदस्य ने माजुली का उल्लेख किया था। मेरे से गलती हो गई, मैं सोनोवाल जी के प्रचार में माजुली आया था। सोनोवाल जी मुख्यमंत्री थे, मेरा हाथ दबा-दबाकर कह रहे थे कि आप बोल दो। मैंने बोला कि मुझे कुछ मालूम नहीं है, कॉस्ट कितनी है, क्या है, तुम मुझसे जबरदस्ती कर रहे हो। वह बोले कि आप बोल दो, मैं चुनाव जीत जाऊंगा, नहीं तो मैं हार जाऊंगा, ये लोग नाराज़ हैं। ब्लैकमेलिंग शब्द बराबर नहीं है, उन्होंने मुझे इमोशनली हाथ दबाकर ऐसा डरा दिया कि मैं पब्लिक मीटिंग में गया और मैंने कहा कि माजुली का पुल हम बना देंगे। जैसे मैं दिल्ली आया तो अधिकारियों ने बताया कि आपको पता है यह ब्रिज कितनी कीमत में बनेगा? मैंने पूछा कि कितनी कीमत का है? वह बोले कि 6000 करोड़ रुपये का है, तब मैं एकदम डाउन हो गया। मैंने कहा कि 6000 करोड़ रुपये एक ब्रिज के लिए कैसे देंगे?

अध्यक्ष जी, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि यह काम कितना अच्छा हुआ। हम नई टेक्नोलॉजी लाए। वैसे भी हम स्टील और सीमेंट का 40 परसेंट ही कन्ज्यूम करते हैं और मार्केट में भाव बढ़ाते जा रहे हैं। मेरी बात चल जाए तो मैं स्टील और सीमेंट का उपयोग ही रोड से खत्म कर दूंगा ताकि यह घूमता रहे। सिंगापुर और मलेशिया में एक टेक्नोलॉजी आई। आपको ये दो बीम दिख रहे हैं, मेट्रो और सब जगह डिस्टेंस 30 मीटर होता है।

वहां टेक्नोलॉजी आई है कि दो पिल्लर के बीच का डिस्टेंस 120 मीटर तक हो सकता है, क्योंकि ऊपर का जो बीम डालते हैं, उसकी कास्टिंग स्टील फाइबर में होती है। हमने इसे मॉडेटरी किया और नई टेक्नोलॉजी लाए। वर्ल्ड की जो अच्छी टेक्नोलॉजी है, उसे लाने की कोशिश को स्वीकार किया और माजोली आइलैंड का टेंडर निकाला। मुझे बताते हुए खुशी हो रही है कि 6000 करोड़ का ब्रिज 680 करोड़ में यूपी कार्पोरेशन को दिया। यूपी ब्रिज कार्पोरेशन अभी वहां काम कर रही है। शायद मैं एक-आध साल में इसके उद्घाटन के लिए जाऊंगा।

माननीय अध्यक्ष जी, हमारी कोशिश रही कि कॉस्ट आफ कंस्ट्रक्शन को कम करना है और क्वालिटी ऑफ कंस्ट्रक्शन को इम्प्रूव करना है। इसे करते समय कभी-कभी बहुत लोगों ने चिंता जताई कि एनएचएआई का क्या होगा, बहुत कर्जा है। मुझे आपको पूरा सच बताने में अड़चन होती है, अगर मैं कभी बताऊंगा और आप उस दिशा से मेरे ऊपर आग्रह करने लगेंगे तो मैं अड़चन में आ जाऊंगा। यह मेरा सौभाग्य रहा कि देश का पहला बीओटी प्रोजेक्ट थाणे-भिवंडी बाईपास, जब मैं महाराष्ट्र में मंत्री था, करने का मौका मिला। थाणे-भिवंडी बाईपास बनाया तो इसमें पहला टोल प्रोजेक्ट हुआ। यह खुशी से नहीं हुआ, यह मजबूरी थी। मजबूरी यह थी कि इतने बड़े इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए सरकार के पास पैसे नहीं थे और इसके दो उपाय हो सकते थे कि चुपचाप बैठो नहीं तो दूसरे मार्ग से पैसे लाओ। इसमें नुकसान नहीं है, जैसे दिल्ली से मेरठ जाने में साढ़े चार घंटे लगते थे, हमने 18 लेन का रोड अक्षरधाम के सामने बनाया। आप लोग रोज उसका अनुभव करते होंगे। मुझे याद है, पहले कभी मैं वहां से जाता था तो लगता था कि कभी यहां जाना नहीं चाहिए।

माननीय अध्यक्ष जी, आज दिल्ली से मेरठ 40 मिनट में आ जाते हैं। मैं जब मेरठ गया तो मुझे मेरठ के लोगों ने बताया कि हम 35 मिनट में जाते हैं। हम तो सरकारी गाड़ी में जाते हैं तो 80-90 की स्पीड पर चलती है। उन्होंने मुझे कहा कि अब तो हम लोग क्वांट प्लेस जाते हैं, आईस्क्रीम खाते हैं और वापस आ जाते हैं, यानी कनेक्टिविटी इतनी बढ़िया हो गई है। आप बताएं कि साढ़े चार घंटे अगर गाड़ी चलेगी तो कितना पेट्रोल, डीजल जलेगा, लेकिन 40 मिनट में बचत

हो जाएगी। उस पैसे से हम टोल लेते हैं। आप दिल्ली से श्रीनगर 8 घंटे में जाएंगे। आज तो मुझे लगता है कि 8 घंटे नहीं बल्कि 30 घंटे में भी जाना मुश्किल है। हम लोग 22 ग्रीन हाइवेज और इंडस्ट्रियल कॉरिडोर बना रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय, देश की सबसे बड़ी समस्या अगर कोई है, तो वह लॉजिस्टिक कॉस्ट है। अभी यूक्रेन और रूस की लड़ाई के कारण कूड ऑयल के दाम फिर से बढ़ गए। हम अड़चन में आ गए हैं। इसके कारण लगातार कॉस्ट बढ़ रही है। सब्जी महंगी हो रही, सभी चीजें महंगी हो रही हैं, क्योंकि ट्रांसपोर्ट कॉस्ट बढ़ रही है। वर्ल्ड में चाइना की लॉजिस्टिक कॉस्ट 8 से 10 परसेंट है। अमेरिका की लॉजिस्टिक कॉस्ट 12 परसेंट है। यूरोपियन कंट्रीज की 12 परसेंट है। हमारे यहां एक ट्रक यहां से निकलता है तो मुम्बई जाने में उसे 50 घंटे लगते हैं। अब दिल्ली-मुम्बई हाइवे बनने के बाद एक कार 12 घंटे में जाएगी और ट्रक 22 घंटे में जाएगा। अगर, आधे से ज्यादा समय बचेगा और मशीन कम होगी, तो डीजल की खपत कम होगी और लॉजिस्टिक कॉस्ट भी कम होगी।

अध्यक्ष महोदय, हम लोगों ने जो पोर्ट कनेक्टिविटी नोट्स निकाले हैं, वे गति शक्ति में भी हैं। हम लोगों ने 800 नोट्स निकाले हैं। हम लोग केवल डिस्ट्रिक्ट को फोर लेन से नहीं जोड़ रहे हैं बल्कि पोर्ट्स, इंडस्ट्रियल कॉरिडोर और इंडस्ट्रियल क्लस्टर को भी जोड़ रहे हैं। उसको फिशिंग और एग्रो प्रोसेसिंग इंडस्ट्री से भी जोड़ रहे हैं। स्वाभाविक रूप से मैं विश्वास दिलाता हूं कि प्रधान मंत्री जी का जो 'आत्मनिर्भर भारत' का सपना है, अगर उसको पूरा करना है तो एक्सपोर्ट को बढ़ाना होगा और इम्पोर्ट को कम करना होगा। एक्सपोर्ट को बढ़ाना है तो हम लोगों को इंटरनेशनल मार्केट में वॉयबल और कंपेटिटिव बनना होगा। अगर कंपेटिटिव बनना है तो उसके लिए हमें लॉजिस्टिक कॉस्ट को कम करना होगा। इसलिए, जो रोड इंफ्रास्ट्रक्चर खड़ा हो रहा है, जिसका उल्लेख सम्माननीय सदस्यों ने किया था कि आज देश का 70 परसेंट गुड्स ट्रैफिक और 90 परसेंट पैसेंजर ट्रैफिक रोड पर है। लेकिन, मैं आपको विश्वास के साथ बताना चाहता हूं कि जो नये ग्रीन एक्सप्रेस हाइवेज बन रहे हैं, ग्रीन एक्सप्रेस हाइवे का मतलब यह है कि हमने पुराने रोड

को छोड़ दिया। मेरे साथ तमिलनाडु का एक अच्छा लड़का काम कर रहा है। वह वर्ल्ड बैंक में था। वह बहुत होशियार था और मेरा स्टूडेंट था। उसने मुझे एक दिन कहा कि 'आप देखिए ये रोड ऐसे हैं।' वह गुगल पर गया और उसने दिल्ली से चेन्नई तक रेस मार दी। उसने मुझे बताया कि देखिए कैसे घूमते-घूमते रोड जा रहा है। यह हम क्यों कर रहे हैं? उसी ने पहले मुझे आइडिया दिया और हमने नये ग्रीन हाइवे का नेटवर्क खड़ा किया। जो पुणे, महाराष्ट्र में रहते हैं, सुप्रिया जी को पता होगा कि पुणे में कितना ट्रैफिक जाम, एयर पॉल्यूशन और मुम्बई में कितना एयर पॉल्यूशन है। पूरे उत्तर भारत का ट्रैफिक, जो कनार्टक, तमिलनाडु, तेलंगाना और केरल जा रहा है, वह मुम्बई, पुणे नहीं जाएगा। जो ट्रैफिक पुणे से बंगलुरु जाने के लिए कोल्हापुर आर सोलापुर की तरफ जाते थे, वह ट्रैफिक सूरत, ग्रीन एक्सप्रेस हाइवे से निकलेगा। वह सूरत से नासिक, नासिक से अहमदनगर, अहमदनगर से सोलापुर और सोलापुर से कर्नूल जाएगा। इससे मुम्बई-पुणे का 50 टके ट्रैफिक जाम कम हो जाएगा। इससे पूरे दक्षिण का ट्रैफिक, जो उत्तर से निकल रहा है, वह पूरा ट्रैफिक सूरत से निकल जाएगा। इससे लॉजिस्टिक कॉस्ट कम होगी और फ्यूल भी बचेगा। ऐसे 22 ग्रीन एक्सप्रेस हाइवेज बन रहे हैं। मेरा विश्वास है कि इससे निश्चित रूप से काफी फायदा होगा। इसका उल्लेख बहुत सारे सदस्यों ने किया था।

नेशनल हाइवे के बारे में हमारे एक सदस्य ने कहा कि हम लोग कोई गलत हिसाब करके बता रहे हैं। जो हिसाब यूपीए सरकार में था, वही हिसाब है। हिसाब यह है कि हम आठ लेन बनाते हैं, तब भी हम एक किलोमीटर काउंट करते हैं। हम छः लेन या फोर लेन बनाते हैं, तब भी एक ही किलोमीटर काउंट करते हैं। उसी के आधार पर हमने पिछले साल 38 किलोमीटर पर डे रोड बनाया।

अध्यक्ष महोदय, आपको बताते हुए मुझे खुशी हो रही है, देश के लिए हमें इसका अभिमान भी है कि हमारे विभाग ने चार वर्ल्ड रेकॉर्ड बनाए हैं। पहला वर्ल्ड रेकॉर्ड 38 किलोमीटर पर डे रोड कंस्ट्रक्शन का है। इसमें हमने कोई गलत फिगर नहीं बनाई है। जो रेकॉर्ड था, उसी से बना है। उल्टा वेस्टर्न कंट्रीज में आठ लेन की रोड बनती है तो वे आठ किलोमीटर बताते हैं। हम आठ लेन

को एक किलोमीटर ही कह रहे हैं। यूपीए सरकार में जो पद्धति थी, उसी पद्धति के आधार पर बनाए गए हैं। Thirty-eight kilometre per day road construction is a record.

दूसरा, हमने Just one week ago, we constructed road length of 50 kilometres single lane in 100 hours, the longest length of flexible pavement, DBM course road construction in 100 hours. यह वर्ल्ड रेकॉर्ड हो गया। This record happened on the section of Delhi – Vadodara Greenfield alignment in Panchmahal district of Gujarat. दूसरा रेकॉर्ड, जो 1.38 किलोमीटर का है, जिसके बारे में मैंने अभी आपको बताया है। ये जो कंस्ट्रक्शन का है, ये दूसरा रिकॉर्ड है। 2.5 किलोमीटर लंबा फोर लेन का सीमेंट कंक्रीट रोड वड़ोदरा के निकट 24 घंटे में बनाया गया है। हमने 2.5 किलोमीटर का फोर लेन रोड केवल 24 घंटे में बनाया है। हमने 21 घंटे में 26 किलोमीटर का सिंगल लेन रोड सोलापुर और बीजापुर सेक्शन के बीच एनएच 52 पर बनाया है। मुझे खुशी है कि हमारे देश में निश्चित रूप से काफी बड़े प्रमाण पर कॉन्ट्रैक्टर की टेक्नोलॉजी में भी सुधार हो रहा है।

महोदय, बहुत से माननीय सदस्यों ने क्वालिटी के बारे में कहा है। मैं थोड़ा नम्रतापूर्वक कहना चाहता हूं। अभी जो रोड्स बने हुए हैं, जो रोड दो साल पहले बने थे, जो रोड तीन साल पहले बने थे, जो रोड चार साल पहले बने थे और आपके संसदीय क्षेत्रों में जो रोड पांच साल पहले बने थे, आप मुझे बताइए कि क्या उस रोड पर एक भी गड्ढा है। मैं आपको बताता हूं कि समस्या क्या है। हमने अभी तक जो रोड्स बनाए भी नहीं हैं, लेकिन हम उनको रिपेयर करते हैं। यह भी एक गोरखधंधा है। हर साल एक ही बिटुमिन रोड मेंटीनेंस के नाम पर लगाते हैं, हर बार सभी खुश रहते हैं, क्योंकि सभी लोगों को फायदा पहुंचता है। ये आप सबको पता है। मैंने इसको बंद कराया है।

मैं मेरे संसदीय क्षेत्र में 350 किलोमीटर लंबा सीमेंट कंक्रीट रोड बना चुका हूँ। आप कभी नागपुर आइए। आपको वहां एक भी गड्ढा नहीं दिखेगा, कितनी भी बरसात होने दो। हमने छः इंच वाइड टॉपिंग की एक टेक्नोलॉजी निकाली है। पूरी तरह से कंक्रीटिंग कर दिया है। जो ब्लैक कॉटन सॉइल है, वहां समस्या आती है। इसलिए जो मेंटीनेंस की समस्या है, वह सही है। इसमें एक एनुअल प्लान बनता है। एनुअल प्लान बनाने के लिए हर राज्य की एक लिमिट होती थी कि आप इतना दो, आप उतना दो। फिर कितनी लैंड एक्वायर की है, चक्कर काटने का काम होता है। मैंने एक दिन सचिव से कहा कि आप किसलिए ऐसा करते हैं। हमारे पास पैसा है, लिमिट को हटाओ। हमने लिमिट को कैंसिल कर दिया और मैंने सभी राज्य सरकारों से कहा कि आपमें जितना दम है, आपको जितना भेजना है, भेजिए, मैं सब स्वीकृत कर देता हूँ।

मैं एक दिन मध्य प्रदेश राज्य में गया था। माननीय शिवराज सिंह चौहान जी के घर पर मीटिंग हो रही थी। तब सेक्रेटरी पूछ रहे थे कि क्या इतना भेज दूँ। मैंने बोला कि आपके पास जितना दम है, उतना भेज दो, मैं सब मंजूर कर दूंगा। अभी कोई समस्या नहीं है। इस एनुअल प्लान में पुराने एनएच की जितनी बातें हैं, उसके लिए मेरी रिक्वेस्ट है कि एनएच चाहिए, तो पूरा भेज दीजिए। मैं आपके सारे काम कर दूंगा। अब रही बात सीआरएफ की। सीआरएफ में अड़चन है। सीआरएफ का जो फंड होता है, आपके राज्यों में पेट्रोल-डीजल पर जो सेस मिलता है, उस सेस का फंड सीआरएफ का होता है। मैं उसमें पैसा नहीं बढ़ा सकता हूँ, जितना सेस मिलता है, मैं आपको उतना ही दे सकता हूँ।

एमपी अलग बोलते हैं, एमएलए अलग बोलते हैं, राज्य सरकारें अलग बोलती हैं। अब रोटी बनाने के लिए दो किलो आटा है, लेकिन 2,000 लोग खाना खाने वाले हैं, तब थोड़ी गड़बड़ होती है। मैं आज एक नई घोषणा कर रहा हूँ। हमारी एक 'सेतु भारतम्' नामक योजना है। इस बार मैं माननीय वित्त मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने हमें सीआरएफ में 1,600 करोड़ रुपये ज्यादा दिए हैं। हमने एक 'सेतु भारतम्' योजना बनाई है। एनएच पर जितने भी आरओबी और आरयूबी हैं, हम लगभग 150-200 बना रहे हैं, मैंने उसी 'सेतु भारतम्' योजना में 1,600 करोड़ रुपये एड करके

दिए हैं। रेलवे और जो हमारा काम प्रपोजल आने के बाद चलता है, तो 1:6 या 1:8 किया तो भी फर्क नहीं पड़ता है, क्योंकि ये करते-करते बहुत समय लग जाता है। अगर 1:6 भी लिया, तो भी 8,000 से 10,000 करोड़ रुपये होते हैं।

मैं आज इस सदन में घोषणा कर रहा हूँ कि 'सेतु भारतम्' योजना के तहत आपके संसदीय क्षेत्र में चाहे म्युनिसिपल कॉर्पोरेशन का आरओबी हो, चाहे जिले का हो, चाहे स्टेट पीडब्ल्यूडी का हो, चाहे कहीं का भी हो, जहां कहीं भी रेलवे फाटक बंद करना होगा, आप मेरे पास उतने आरओबी और आरयूबी के प्रपोजल राज्य सरकार के थ्रू भेज दीजिए, मैं अपने पैसे से 100 प्रतिशत बना दूंगा। आप तुरंत भेज दीजिए, क्योंकि इसके पहले मुझ पर बंधन था कि मैं केवल एनएच के ऊपर ही काम कर सकता था। एनएच के ऊपर अपने पैसे से आरओबी और आरयूबी बनाएंगे। जो स्टेट के पास है...(व्यवधान) पूरे स्टेट, कॉर्पोरेशन, नगर परिषद के गांवों में इतना कीचड़ होता है, वहां ट्रैफिक जाम होता है, लोग तंग आ जाते हैं, मैं भी भुगत चुका हूँ। वह अपना नहीं है, वह स्टेट का है, वह नगरपालिका का है। अभी आप चिंता मत कीजिए, सब भेज दीजिए, मैं सबको मंजूर कर दूंगा।...(व्यवधान)

मुझे लगता है कि कम से कम 8 से 10 करोड़ रुपये के आरओबी में आपकी सारी प्रॉब्लम्स सॉल्व हो जाएंगी। बहुत से लोगों ने प्लांटेशन के बारे में कहा है। प्लांटेशन के बारे में मैं भी पूरी तरह से सहमत नहीं हूँ। मैं प्लांटेशन और रोड सेफ्टी की सफलता के लिए पूरी कोशिश कर रहा हूँ। आंध्र प्रदेश में राजमुंदरी नाम से एक डिस्ट्रिक्ट है, वहां पर बहुत अच्छी-अच्छी नर्सरी हैं। मैंने नियम बनाया कि एनएच पर तीन मीटर का ही पेड़ लगना चाहिए, इसलिए इनके यहां की नर्सरी के पूरे पेड़ खत्म हो गए। हम अभी नर्सरी भी खोल रहे हैं। हमारी इकोलॉजी और एन्वायरमेंट के लिए कटिबद्धता है। मैं इस विषय पर काम करते हुए समझ गया हूँ कि पेड़ को काटना ठीक नहीं है। इसलिए सुप्रीम कोर्ट ने चारधाम के प्रोजेक्ट में हमें परमिशन दी है। हम बद्रीनाथ, केदारनाथ, गंगोत्री और यमनोत्री को जोड़ने के लिए कोर्ट में मामला जीत गए हैं, फिर भी हमने निर्णय किया है

कि हम देश में ऐसे 1000 कॉन्ट्रैक्टर तैयार करेंगे, जो केवल ट्रांसप्लांटेशन का काम कर सकते हैं। हम पेड़ नहीं काटेंगे, बल्कि उनको ट्रांसप्लांट करेंगे।

अध्यक्ष महोदय, अगर आपको कभी समय मिलेगा तो देखिएगा, हम स्टेट ऑफ आर्ट टेक्नीक से एयरपोर्ट के पीछे द्वारका एक्सप्रेस हाईवे का प्रोजेक्ट कर रहे हैं। यह 10 किलोमीटर के दायरे में 30 हजार करोड़ रुपये का प्रोजेक्ट है। यह जो प्रोजेक्ट है, वहां मैंने 12 हजार पेड़ों के लिए आग्रहपूर्वक कहा कि इन्हें काटना नहीं है।

हमने उनका ट्रांसप्लांट सक्सेसफुली किया है। इसके लिए अलग-अलग प्रकार की टेक्नोलॉजी है और निश्चित रूप से हम इस देश में ऐसे 1000 कॉन्ट्रैक्टर तैयार करेंगे, जिन्हें हम प्रति पेड़ के लिए पैसा देंगे और उसके बाद हम पेड़ नहीं काटेंगे, बल्कि ट्रांसप्लांट करेंगे। मैं आपको यही बताना चाहता हूँ कि हम इसकी कोशिश करेंगे।

सर, एक बात रोड सेफ्टी की है। इसके लिए मुझे आपका भी सहयोग चाहिए। आपने भी उल्लेख किया है कि वर्ल्ड के 11 परसेंट एक्सीडेंट्स हिन्दुस्तान में होते हैं। मरने वाले लोग भी हिन्दुस्तान में हैं। हिन्दुस्तान में हर साल पांच लाख एक्सीडेंट्स होते हैं और डेढ़ लाख लोगों की मौतें होती हैं। 3 लाख लोग दिव्यांग बन जाते हैं, जिनके हाथ-पैर टूट जाते हैं। 3 परसेंट जीडीपी का नुकसान होता है। यह बहुत ही गंभीर बात है। इसमें रोड इंजीनियरिंग भी एक कारण है। मैं अपने डिपार्टमेंट की जिम्मेदारी लेता हूँ। ब्लैक स्पॉट्स के लिए आपने सही कहा कि डीपीआर बनाने में क्वालिटी अच्छी नहीं होती है। मैंने रोड सेफ्टी को ध्यान में रखकर यह निर्णय लिया है कि इस डीपीआर वाले आउटडेटेड सिस्टम को बंद करेंगे और प्रोजेक्ट मैनेजमेंट कन्सलटेंसी लाएंगे। हमारे यहां से वर्ल्ड के कन्सलटेंट भाग गए। मैंने अपने अधिकारी से पूछा कि अगर आपके हार्ट का ऑपरेशन करना है तो टेन्डर निकालकर कॉरपोरेशन के हॉस्पिटल में जाकर अपना ऑपरेशन क्यों नहीं करवाते हो। जब आपको ऑपरेशन करवाना है तो अच्छा डॉक्टर चाहिए होता है और डीपीआर बनाने में जो घटिया काम करता है, उसे टेन्डर दिया जाता है। अब हमने डीपीआर बनाने के विषय में काफी सुधार किया है और वर्ल्ड की बेस्ट टेक्नोलॉजी, बेस्ट कंपनी को

जॉइंट वेन्चर करके जो बेस्ट सक्सेसफुल प्रैक्टिस है, उसे यहां लेकर आ रहे हैं। मैं तो अक्सर यह बात कहता हूँ कि Innovation, entrepreneurship, science, technology, research skill, and successful practices are what we name knowledge. Conversion of knowledge into wealth is the future. इसलिए टेक्नोलॉजी में हमारे काफी लोग अच्छा काम कर रहे हैं। आईआईटीज़ अच्छा काम कर रही हैं, हमारे इंजीनियर्स अच्छा काम कर रहे हैं, हमारे स्टार्टअप्स अच्छा काम कर रहे हैं। आपने मुझे कल सुझाव दिए थे, जिनमें से मैंने दो सुझाव स्वीकार किए हैं।

शायद श्रीनिवास पाटिल जी ने कहा था कि जिसके पास आधार कार्ड है और अगर वहां पर टोल है तो आधार कार्ड को देखकर उसे तुरंत पास इश्यू किया जाए। मैंने इस सजेशन को माना है। जहां पर भी ऐसे टोल्स बने हैं और जहां स्थानीय लोगों को दिक्कत आती है, वहां आधार कार्ड से वे पास बनाकर देंगे। दूसरी बात यह है कि 60 किलोमीटर्स के बीच में टोल नहीं आता है, लेकिन यह कुछ जगहों पर चालू है। मैं आज सदन को विश्वास दिलाता हूँ कि यह गलत काम हो रहा है, इल्लिगल है। इसके लिए एक माननीय सदस्य ने मुझसे काफी झगड़ा किया है तो मैं आपको बता रहा हूँ कि तीन महीने के अंदर 60 किलोमीटर के दायरे में एक ही टोल नाका होगा और यदि दूसरा होगा तो वह बंद किया जाएगा। हमें लोगों को तकलीफ नहीं देनी चाहिए। आज रोड सेफ्टी की जो बात हुई है, उसमें हमने रोड इंजीनियरिंग में सुधार करने के लिए काफी उपाय किए हैं। मैं ऑटोमोबाइल इंडस्ट्री का भी मंत्री हूँ। बहुत-सी इंडस्ट्रीज मेरे ऊपर नाराज हो गईं, क्योंकि इकोनोमिक मॉडल में भी मैंने छः एयरबैग्स मँडेटरी कर दिए। उन्होंने कहा कि इससे कॉस्ट बढ़ेगी तो मैंने कहा कि कॉस्ट बढ़ेगी तो बढ़ने दो। गरीब मरता है तो मरने दो और धनवान को बचाओ, क्या यहां ऐसा है? इसके बाद इस देश में इकोनोमिक मॉडल में, छोटा से छोटा कोई नैनो मॉडल हो, हर गाड़ी में छः एयरबैग्स लगेंगे, यह हमने मँडेटरी कर दिया है, ताकि हमारे लोगों की जान न जाए।

अध्यक्ष महोदय, अभी गाड़ियों में इतना सुधार हो रहा है, मैं बाद में उसके बारे में बताने वाला हूं, परन्तु एक बात जरूर है कि रोड इंजीनियरिंग के साथ-साथ एजुकेशन की भी बहुत जरूरत है – ‘Rule of the Road Regulations’ कानून के प्रति सम्मान भी नहीं है और डर भी नहीं है। मैं जब यूनिवर्सिटी का लीडर था, मुझे याद है और बताने में शर्म आ रही है कि मैं स्टूडेंट्स यूनियन के चेयरमैन का चुनाव लड़ रहा था, तब पैसे नहीं रहते थे, पेट्रोल नहीं, डीजल नहीं, गाड़ी नहीं थी, केवल एक स्कूटर था – विजय स्कूटर। मैं अपने चार दोस्तों को बोलता था कि ये चौथा, जरा ठीक से टायर पर बैठ और नम्बर प्लेट पर हाथ रख। जब चलान काटने के लिए पुलिस वाला सीटी मारता तो उसे नम्बर ही नहीं मिलता था। अब मुझे वह दिन याद आ रहा है कि हम तब क्या गलती कर रहे थे। आज स्थिति ऐसी हो गई है कि आज भी ग्रीन सिग्नल, रेड सिग्नल का कोई पालन ही नहीं करता है। मैंने अपनी अध्यक्षता में एक कमेटी बनाई है, हर मेंबर ऑफ पार्लियामेंट जिले में उस कमेटी का अध्यक्ष होगा, कलेक्टर उसका बोर्ड सचिव होगा। एक्सीडेंट को मराठी में अपघात कहते हैं। सुप्रिया जी यहां बैठी हैं, पुणे-कोल्हापुर रोड पर एक जयसिंहपुर बाईपास था। मैं मंत्री था। एक जगह पर 150 लोग मरे थे, लेकिन सरकार ने सुधार नहीं किया था। इसलिए हमने इस प्रकार से व्यवस्था की है कि आपके जिले में, आपकी कांस्टीट्यूंसी में जितने एक्सीडेंट्स होते हैं, उनकी आप चिन्ता कीजिए, आप विजिट कीजिए। वहां के कलेक्टर, एसपी, कमिश्नर आदि सभी आपकी कमेटी में हैं, उनको बुलाइए। कॉरपोरेशन, एनएचएआई, स्टेट के अधिकारियों को नोटिस दीजिए कि यहां लोग मरे हैं, अगर अगली बार कोई मरेगा तो आप उसके लिए जिम्मेदार होंगे, इसलिए इसे सुधारिए। ऐसे कैसे नहीं सुधारेंगे। आप आरटीओ को बुलाइए। आरटीओ वाले मुझसे नाराज हैं, क्योंकि मैंने आरटीओ की 18 सेवाएं डिजिटलाइज कर दी हैं। अब उनके लिए आरटीओ में जाने की जरूरत ही नहीं है, लेकिन इस बात पर उनको बुलाइए। आप उस कमेटी के अध्यक्ष हैं, हर महीने मीटिंग कीजिए। हमारे यहां राज्य सभा के एक सदस्य हैं – डॉक्टर महात्मे, उनको पद्मश्री मिला है। उन्होंने कैटरेक्ट के रिकॉर्ड ऑपरेशन्स किए हैं, बहुत अच्छे हैं। मैंने उनको कहा कि कार्याध्यक्ष बनाएंगे तो कहा कि मुझे समय नहीं मिलता है। आपको बताता हूं कि वहां हर महीने

में इतनी मीटिंग्स होती हैं, इतने स्पोर्ट्स क्लियर किए हैं और हर जगह वे कार्रवाई कर रहे हैं। मैं आप सबको हाथ जोड़कर अनुरोध करता हूं कि किसी लड़ाई में जितने लोग नहीं मरते हैं, कोविड में जितने लोग नहीं मरते हैं, रोड एक्सीडेंट्स में डेढ़ लाख लोग मर रहे हैं और मरने वाले लोगों में 18 से 45 वर्ष आयु वर्ग के 65 प्रतिशत लोग हैं। वे यंग लोग हैं। परसों हमारे यहां एक एक्सीडेंट हुआ। मुझे बताते हुए दुख हो रहा है, माननीय सदस्य को मालूम होगा। वर्धा के रामदास तडस जी यहां बैठे हैं। कुछ बच्चे उनकी कांस्टीट्यूंसी में, इनके गांव के ढाबे में गए, वहां खाना खाया और वहां से आते समय वे सात बच्चे, एमबीबीएस पार्ट-1 के होशियार लड़के 140 किलोमीटर की स्पीड से उनकी गाड़ी आ रहे थी, उनकी पूरी गाड़ी अंदर गई और वे सात के सात बच्चे मर गए। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि इसके बारे में जनता के सहयोग के बिना, लोगों के सहयोग के बिना और लोक प्रतिनिधियों के सहयोग के बिना यह मामला नहीं निपटाया जा सकता है। कितना भी फाइन बड़ा दीजिए, अभी नया मोटर व्हिकल एक्ट आप सबके सहयोग से मंजूर हुआ, कार्रवाई कर रहे हैं, लेकिन मेरा आपसे अनुरोध है कि आने वाले समय में एक्सीडेंट्स को रोकने के लिए आप सबका सहयोग चाहिए। अभी परसों मैंने जवाब में कहा था कि हमारे यहां एक ब्यूरोक्रेटिक सिस्टम ऐसा होता है कि वह एक्सीडेंट का ब्लैक स्पॉट है, फिर सेंट्रल ऑफिस को भेजो। मैंने कहा – ‘Nothing doing.’ जहां दो बार एक्सीडेंट हुआ हो, अगर ऐसा ब्लैक स्पॉट होगा तो तुरंत उसको इम्प्रूव करने के लिए हमारे आरओ और चीफ इंजीनियर 50 करोड़ रुपये के काम वहां करेंगे और तुरंत उसे ठीक करेंगे। ऐसा नहीं होगा कि लोग मरते रहें और हम देखते रहें। मेरा आपसे अनुरोध है कि रोड सेफ्टी एक बहुत बड़ा प्रश्न है। क्या बताएं, अच्छा बताऊं या नहीं बताऊं, मुझे संकोच होता है।... (व्यवधान)

श्री कोमती रेड्डी वेंकेट रेड्डी (भोंगीर) : हाइवे पर मरने वालों की संख्या तेलंगाना में हाइएस्ट है।... (व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी: हाँ, सही बात है। जो विजयवाड़ा की रोड है, उसके लिए मैंने परसों ही मीटिंग कराई थी। विजयवाड़ा से हैदराबाद रोड पर भी यही स्थिति है। आन्ध्र प्रदेश, तेलंगाना, कर्नाटक आदि सब जगहों पर यही हो रहा है। तमिलनाडु राज्य केवल ऐसा राज्य है, जिसने वर्ल्ड बैंक के सहयोग से 50 प्रतिशत एक्सीडेंट्स और 50 प्रतिशत डेथ्स को कम किया है। परसों वर्ल्ड बैंक के वाइस प्रेसिडेंट मेरे पास आए थे, उनके एशिया हेड जुएक जी भी आए थे और मैंने उनको कहा कि इसके लिए आप तमिलनाडु मॉडल को पूरे देश में इम्प्लीमेंट कीजिए।

आज मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि हम 14 हजार करोड़ रुपये, जिसमें वर्ल्ड बैंक और एडीबी एवं 50 प्रतिशत भारत सरकार, ऐसी योजना का शुभारंभ तुरंत करने जा रहे हैं, जिससे राज्य सरकार में भी, सिटी रोड में भी, जहां-जहां ऐसे ब्लैक स्पॉट्स होंगे, हम उनको इंप्रूवमेंट के लिए पैसा देने वाले हैं, ताकि ऐसे एक्सीडेंट्स में लोगों की जो मृत्यु हो रही है, उसको कम किया जाए। मैं भी भुक्तभोगी हूं, पुलिस प्रोटेक्शन में मेरा पैर चार जगह टूटा है। इसलिए मैं आपसे फिर से अनुरोध करता हूं, जो सरकार में मंत्री हैं, वे पहला काम करें, अपने ड्राइवर की आंखें जांच करा लें। उनको कैटरैक्ट निकलता है। मैं महाराष्ट्र में मंत्री था तो 40 प्रतिशत ड्राइवर्स कैटरैक्ट वाले निकले। केन्द्र सरकार में एक मंत्री थे, उनका ड्राइवर एक आंख से अंधा था और ऐसे ही गाड़ी चला रहा था। एक मुख्य मंत्री जी ने मुझे बताया है कि उनका ड्राइवर दोनों आंखों से अंधा था और आवाज पर गाड़ी चलाता था। मैं उनका नाम नहीं बताऊंगा।...(व्यवधान) मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि आप सभी लोग गाड़ी के ड्राइवर की जांच अच्छे डॉक्टर से कराइए।...(व्यवधान) हमें पीने वाला ड्राइवर बिल्कुल ही नहीं चाहिए।...(व्यवधान)

मुझे लगता है कि यह काम आपके सपोर्ट के बिना, आपके अवेयरनेस के बिना नहीं होगा। तमिलनाडु का जो सक्सेस मॉडल है, उसके आधार पर इंजीनियरिंग, एजुकेशन इमर्जेंसी और उसके साथ-साथ सबसे महत्वपूर्ण चीज है कि हम लोग जो लॉ बना रहे हैं, उसका इम्प्लीमेंटेशन, इन चारों बातों के आधार पर वर्ल्ड बैंक का भी सहयोग मिल रहा है, तो हम लोग हिन्दुस्तान में कई जगहों पर कहा जाता है, मैं कभी सवाल नहीं करता हूं, पत्रकार आड़े-टेढ़े सवाल करते हैं, तो मैं

पूछता हूं कि आपमें से ऐसे कितने लोग हैं, जिन्होंने आरटीओ ऑफिस में जाकर, ड्राइविंग टेस्ट देकर ड्राइविंग लाइसेंस लिए हैं, आप हाथ ऊपर करिए। मैं आपसे यह सवाल नहीं पूछूंगा कि आप कितने लोग हैं, जिनको आरटीओ ऑफिस में जाकर ड्राइविंग टेस्ट देकर लाइसेंस मिला है, शायद, सभी लोग हाथ ऊपर नहीं कर पाएंगे। मैं आपके लिए एम्ब्रैसिंग क्वैश्चन नहीं ला रहा। ... (व्यवधान) अभी हमारी यह स्थिति है कि वर्ल्ड में इस बात की चर्चा होती है कि जिस देश में सबसे आसानी से लाइसेंस मिलता है, ऐसा कोई देश है, तो वह हिंदुस्तान है। वे हमारे लाइसेंस को नहीं मानते हैं। आने वाले समय में आप स्टेट गवर्नमेंट को भी जरूर सहयोग करिए, मैं आपसे यह अनुरोध करूंगा।

अध्यक्ष महोदय, मैं एक और बात के लिए आपसे विशेष रूप से अनुरोध करूंगा कि डीजल का जो पॉल्यूशन है, यह भी समस्या है। मैं 15 सालों से इसके पीछे लगा हूं। मैं आपको आमंत्रित करूंगा कि आप अगले सप्ताह मेरे घर पर आइए। मैं आपको हाइड्रोजन से चलने वाली कार में घुमाऊंगा। अब वह दिन दूर नहीं है कि जब हम लोग ग्रीन हाइड्रोजन का उपयोग करेंगे। हाइड्रोजन तीन-चार प्रकार के होते हैं, ब्लैक हाइड्रोजन कोयला से बनता है, ब्राउन हाइड्रोजन पेट्रोलियम से बनता है और ग्रीन हाइड्रोजन पानी से बनता है। ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री ने स्पेशल इनिशिएटिव लिया है कि अब पेट्रोल डीजल की बजाय, हम लोग इथेनॉल, मिथेनॉल, बायोडीजल, बायोसीएनजी, बायोएलएनजी और ग्रीन हाइड्रोजन एवं इलेक्ट्रिक पर आएंगे।

मैं आप सभी से अनुरोध करता हूं, यह बहुत आसान काम है। हर जगह नगरपालिका और महानगरपालिका में गंदा पानी है, सीवेज वाटर है। मैं सात साल पीछे लगा, मैं अपने संसदीय क्षेत्र के टॉयलेट का पानी महाराष्ट्र सरकार को बेचता हूं। आपको जानकर आश्चर्य होगा कि हमें टॉयलेट का पानी बेचने से साल के सवा तीन सौ करोड़ रुपए मिलते हैं। अब उसी पानी को अच्छा बना कर, जो सॉलिड वेस्ट मैनेजमेंट है, हमारे कचरे में ग्लास, मेटल और ऑर्गेनिक है, इसको सेगरिगेट करके रूफ टॉप सोलर और विंड मिल जो गुजरात में बनती है, क्योंकि ग्रीन हाइड्रोजन बनाने में 70 प्रतिशत कॉस्ट पावर की है। हमारे पावर मंत्री जी भी बहुत इनिशिएटिव ले रहे हैं, इसलिए वे आगे

चल कर बहुत मदद करने वाले हैं। अगर हम लोगों को वहां से डायरेक्ट पावर मिल जाएगी, तो पानी से ग्रीन हाइड्रोजन निकलेगा, फिर उसको एक विशिष्ट बार तक प्रेशराइज करना पड़ता है, तो जनरेटर इथेनॉल पर होगा। यह हाइड्रोजन सबसे सस्ता फ्यूल होगा। इसके लिए मैं तब से प्रयास कर रहा हूं, जब से मैं बीजेपी का प्रेसिडेंट था, तो लोग मुझ पर हंसते थे। मैं इथेनॉल की बात करता था, बायोफ्यूल की बात करता था, अब सभी लोग यह बात करने लगे हैं। शायद, मेरे समझाने में कुछ कमी रही होगी, शायद मैं यह समझा नहीं पाया।

आज सब लोगों को लगता है कि यह होना चाहिए, क्योंकि पेट्रोल-डीजल अपने हाथ में नहीं है और इनसे पॉल्यूशन हो रहा है। इसलिए मैं आज इस सदन से अनुरोध करूंगा कि ग्रीन हाइड्रोजन के ऊपर आप अपने यहाँ इनिशिएटिव लीजिए। अभी श्री सिंह साहब उसके लिए स्कीम ला रहे हैं। भारतीय इंजीनियर्स ने इलैक्ट्रोलाइजर पर काम किया। बंगलूरु में मैं उसके उद्घाटन पर नहीं जा पाया। अमेरिका के चार इंजीनियर्स हैं, उन्होंने भी इलैक्ट्रोलाइजर बनाया। यह 1 करोड़ 20 लाख रुपए का है। वे हर जिले में बनाएंगे और उसमें गंदे पानी को शुद्ध करके रूफटॉप सोलर एनर्जी बनाया जाएगा। हमारे बासकेट में 38 परसेंट सोलर पॉवर है। हम कोयला जलाकर पॉवर बनाने की बात नहीं कर रहे हैं। सोलर पॉवर, हाइड्रो पॉवर, न्यूक्लियर पॉवर, आदि भिन्न-भिन्न प्रकार की एनर्जी आ रही है, तो हम सभी प्रकार की अल्टरनेटिव ग्रीन एनर्जी के पीछे जाएं क्योंकि कोल से एनर्जी अच्छी नहीं है। हम पेट्रोलियम एनर्जी का इम्पोर्ट करते हैं। हम एनर्जी इम्पोर्ट करने वाले नहीं, बल्कि हम एनर्जी एक्सपोर्ट करने वाले बनें, प्रधानमंत्री जी की यही इच्छा है। इसलिए तीन हजार करोड़ रुपए का हाइड्रोजन मिशन जाहिर हुआ है। प्रधानमंत्री जी ने इसे लाल किले से जाहिर किया है। आप सब लोग आग्रह करेंगे, तो आज सीमेंट प्लांट, स्टील प्लांट, रेलगाड़ियाँ, हवाई जहाज सभी इस पर चलेंगे, तो हमें पेट्रोल इम्पोर्ट करने की जरूरत नहीं पड़ेगी। इसलिए आज मैं आपसे इलेक्ट्रिकल व्हीकल की बात कर रहा हूँ।

लोग मुझसे पूछते हैं कि इलेक्ट्रिकल व्हीकल्स कितने साल में आएंगे, मैं उनसे कहना चाहता हूँ कि यह कहने की कोई जरूरत ही नहीं है। मेरे पास आंकड़े हैं। अभी बस का अराइज 12 सौ परसेंट हुआ है। अभी टाटा की इलेक्ट्रिक गाड़ी आई है, लोग उसके लिए मुझसे पत्र मांग रहे हैं क्योंकि गाड़ियाँ नहीं मिल रही हैं। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि आज से मैक्सिमम दो साल के अन्दर पेट्रोल के स्कूटर, मोटर सायकल, पेट्रोल की ऑटो रिक्षा और पेट्रोल की कार के बराबर इलेक्ट्रिक की स्कूटर, कार, ऑटो रिक्षा आदि की कीमत होगी। अभी लीथियम आयन बैट्री की कीमत कम हो रही है। हमारे देश के रिसर्च ऑर्गेनाइजेशंस- आईआईटीज़ आदि ने अभी केमिस्ट्री पर काम शुरू किया है, उसमें केवल लीथियम आयन ही नहीं, बल्कि जिंक आयन, एल्युमिनियम आयन, सोडियम आयन की केमिस्ट्री को डेवलप कर रहे हैं और आने वाले समय में ये सब डेवलप हो जाएंगे। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि अगर आप पेट्रोल में सौ रुपए खर्च कर रहे हैं, तो इलेक्ट्रिक के लिए दस रुपए लगेंगे। उसमें आवाज भी नहीं आती, धुआँ भी नहीं निकलता है। इलेक्ट्रिकल गाड़ियाँ बहुत-से लोग यूज कर रहे हैं। माननीय गिरीराज जी भी यूज कर रहे हैं और मैं भी एक साल से इलेक्ट्रिक एसयूवी यूज कर रहा हूँ। अब तो अच्छी-अच्छी गाड़ियाँ आ गई हैं।

इसके साथ ही, सबसे बड़ी बात यह है कि हमारी सरकार ने इथेनॉल लाया। इथेनॉल के लिए फ्लेक्स इंजन की जरूरत है, तो फ्लेक्स इंजन की एडवाइजरी इश्यु की गई है। टोयोटा, सुजुकी और ह्युंडई ने एक्सेप्ट किया है कि छः महीने के अन्दर गाड़ियाँ आएंगी। अभी टीवीएस, बजाज और हीरो के स्कूटर्स मैंने लांच भी कर दी है, जो सौ परसेंट पेट्रोल और सौ परसेंट बायो इथेनॉल की हैं। अभी इथेनॉल 62 रुपए लीटर है और अभी पेट्रोल के भाव के बारे में मुझे मालूम नहीं है।

अब इथेनॉल की कैलोरिक वैल्यू को भी पेट्रोल के ऊपर लाने की टेक्नोलॉजी लाई गई है। मैंने इंडियन ऑयल के चेयरमैन को प्रजेंटेशन दिया है। इसलिए आने वाले समय में गन्ना उत्पादक किसान, सुगरकेन टू इथेनॉल, डी- मोलासेस, सी- मोलासेस टू इथेनॉल, कॉर्न टू इथेनॉल, ब्रोकन राइस टू इथेनॉल, बायोमास टू इथेनॉल, बाम्बू टू इथेनॉल, यह असम में बनना शुरू हो गया है।

इसलिए मैं आपसे यह कहना चाहूंगा कि अगर आत्मनिर्भर भारत बनाना है, तो पाँच साल के बाद 25 हजार करोड़ रुपए का क्लूड ऑयल और पेट्रोलियम का हमारा इम्पोर्ट होगा। अगर उसको बचाना है, तो आज हमें इम्पोर्ट सब्सटिट्यूट के रूप में कॉस्ट इफेक्टिव, पॉल्यूशन फ्री और इंडिजिनस फ्यूल पर जाना होगा। हमारा यह प्रयास है कि ये फ्यूल्स जल्दी आ जाएंगे। इससे निश्चित रूप से पॉल्यूशन भी कम होगा। आज दिल्ली की जो स्थिति है, फिर वैसी नहीं रहेगी।

कल एक अच्छा सुझाव आया। अगर टूरिज्म को बढ़ाना है, तो हमें रोड नेटवर्क बढ़ाना होगा। अभी हम लोग जो नए-नए स्कीम्स बना रहे हैं, उनमें राम वन गमन मार्ग है, जो 258 किलोमीटर का है। यह बिहार से होकर जा रहा है। आज बिहार दिवस भी है। मुझे अभी श्री अश्विनी जी ने बताया। मैं बिहारवासियों को शुभकामनाएं देता हूँ। यह जो मार्ग है 258 किलोमीटर का, पाँच हजार करोड़ रुपए का है। यह मैक्सिमम बिहार से होकर गुजर रहा है, इसके लिए मैं बिहार की जनता को बहुत-बहुत बधाई देता हूँ। यह पाँच हजार करोड़ रुपए का प्रोजेक्ट है, जिस पर काम शुरू हो गया है। राम जानकी मार्ग, जो कि 436 किलोमीटर और दो हजार करोड़ रुपये का है, ये दोनों ही वर्ष 2023 में पूरे होंगे। ... (व्यवधान) इनका काम शुरू हो गया है। ... (व्यवधान) आप मुझे देख रहे हैं, आपकी प्रॉब्लम मुझे पता है। 84 कोसी परिक्रमा 235 किलोमीटर का मार्ग है और चार हजार करोड़ रुपये का है, इसका भी काम शुरू हो गया है और वर्ष 2023 में पूरा होगा। ... (व्यवधान) अयोध्या रिंग रोड 58 किलोमीटर्स का 5,600 करोड़ रुपये का प्रोजेक्ट है और दिसंबर, 2023 में उसका काम पूरा हो जाएगा। ... (व्यवधान) बुद्ध सर्किट का प्रोजेक्ट है, भगवान गौतम बुद्ध का जहां जन्म हुआ, जहां उनका अंत हुआ, जहां उनको ज्ञान मिला, उन सब गांवों को हमने जोड़ा है। सिर्फ एक गांव छूटा है, जिस विक्रमशिला गांव की बात डॉ. निशिकांत दुबे जी कर रहे हैं, वह जरूर छूटा हुआ है, लेकिन उस विक्रमशिला को मैं इसमें जरूर जोड़ूंगा, आप मुझे याद करा दीजिएगा। ... (व्यवधान)

बुद्ध सर्किट 419 किलोमीटर, 20 हजार करोड़ रुपये का प्रोजेक्ट है। यह लगभग पूरा हो गया है, थोड़ा-बहुत रह गया है। ... (व्यवधान) चार धाम प्रोजेक्ट – बद्रीनाथ, केदारनाथ, गंगोत्री, यमनोत्री, 827 किलोमीटर के इस प्रोजेक्ट में से 566 किलोमीटर कम्प्लीट हो गए हैं। यह 12 हजार करोड़ रुपये का है, इस पर सुप्रीम कोर्ट में केस था, जो अब क्लियर हो गया है। मैं दिसंबर, 2023 तक इसको पूरा करूंगा। ... (व्यवधान) मेरा एक सपना है, जिसमें बहुत कठिनाइयां आ रही हैं। यह मानसरोवर के लिए उत्तराखंड के पिथौरागढ़ से जाने के लिए मार्ग बनाने का विषय है। वह काम चल रहा है। हमने विशेष फाइटर जेट हेलिकॉप्टर को यूज करके वहां मशीन्स पहुंचाई हैं, वहां टेम्परेचर – 5 डिग्री, – 3 डिग्री तक है। अब केवल बीआरओ का काम बाकी है। 85 परसेंट रोड पूरी हुई है। मैं उनसे कह रहा हूँ कि उसे जल्दी पूरा करें, क्योंकि मुझे भी वहां जाना है।

मैं नेपाल और चाइना से वहां नहीं जाना चाहता हूँ। मानसरोवर के लिए मैं आपको वचन देता हूँ कि दिसंबर, 2023 के बाद इस रोड से हिन्दुस्तान के लोग पिथौरागढ़ से मानसरोवर जा सकेंगे। ... (व्यवधान) यह रोड बन जाएगा।

मैं महाराष्ट्र के बारे में कहूंगा। सुप्रिया जी को पता है कि पंढरपुर हमारा बहुत इम्पोर्टेंट क्षेत्र है। ... (व्यवधान)

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रामदास अठावले) : वह मेरा क्षेत्र था। ... (व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी : हां, रामदास जी वहीं से थे। पालखी मार्ग, तुकाराम महाराज और नानेश्वर महाराज, देहू और आलंदी को पंढरपुर से जोड़ने वाला मार्ग 365 किलोमीटर और पांच हजार करोड़ रुपये का है। इसका काम भी जोरों से चल रहा है और निश्चित रूप से वर्ष 2023 से पहले पूरा हो जाएगा। अब जुआरी ब्रिज, गोवा के बारे में बताता हूँ। हमें बहुत खुशी है कि हम उस ब्रिज पर एक व्युअर गैलरी बना रहे हैं। उसके दोनों ओर एक कैप्सूल लिफ्ट होगी, जिससे एक समय में 200 लोग ऊपर जाएंगे और रेस्टोरेंट में जाकर कॉफी पी सकेंगे, वहां से पूरा समुंदर और गोवा दिखेगा। ... (व्यवधान)

यह मेरे लिए भी बहुत महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट है। यह केबल-स्टेड ब्रिज है, स्टेट ऑफ आर्ट है। आप गोवा जाएंगे, तो देखेंगे कि यह बहुत सुंदर है। मैंने प्रयागराज के बारे में भी बताया कि वहां भी एक केबल-स्टेड ब्रिज बना रहे हैं। हमने पहले रोड की शुरूआत की, फिर ब्रिज और फिर मेट्रो। हम पुणे में शिरूर से वाघोली के बीच बना रहे हैं। ... (व्यवधान) यहां डेढ़ लाख पीसीयूज का ट्रैफिक है। हम जो ब्रिज बना रहे हैं, उसके नीचे एक लेन रोड होगी, उसके ऊपर – पहली फ्लोर पर सिक्स लेन ब्रिज, दूसरी फ्लोर पर सिक्स लेन ब्रिज और उसके ऊपर मेट्रो चलेगी। मैं यह चेन्नई में भी बना रहा हूं। हम चेन्नई पोर्ट से लेकर पूरे चेन्नई के बाहर तक ऐसे थ्री-टायर सिस्टम के ब्रिज बना रहे हैं। जुआरी ब्रिज उसमें ही है। एक द्वारका-ओखला सिग्नेचर ब्रिज है, जिस पर लाइटिंग है। वह बहुत सुंदर बना है और एक हजार करोड़ रुपये का है। दिसंबर तक इसका काम पूरा हो जाएगा।

अधीर रंजन जी, जहां तक आपके प्रश्न की बात है, हमें विरासत में 385 लाख करोड़ रुपये के 403 बंद पड़े प्रोजेक्ट्स मिले, जब मैं मंत्री बना था। इनमें से 40 हजार करोड़ रुपये के प्रोजेक्ट्स हमने टर्मिनेट कर दिए। इनमें से दिल्ली-जयपुर, दिल्ली-हरिद्वार के लिए कॉन्ट्रैक्ट्स के कहते-कहते 50 से ज्यादा मीटिंग्स हुईं, कितने लोग चले गए, मुख्य मंत्री बदल गए। दिल्ली-जयपुर का प्रोजेक्ट उसमें से ही था। मैं आपको बताता हूं, मैं आपको दोष नहीं देता, पॉलिसी में कमियां रहती हैं। लैंड एक्विजिशन किए बिना टेंडर्स अवॉर्ड हो गए, इनवॉयनमेंट क्लियरेंस मिले नहीं, रेलवे ओवरब्रिज की परमिशन नहीं मिली, वर्क ऑर्डर दे दिए, प्रोजेक्ट अटक गए, कॉन्ट्रैक्ट्स बैठ गए, इसके कारण तकलीफें आईं। मैं आपको बताता हूं कि 40 हजार करोड़ रुपये के प्रोजेक्ट्स टर्मिनेट किए गए और उस समय के 50 हजार करोड़ रुपये के प्रोजेक्ट्स को पूरा करते-करते लगभग समाप्त करते हुए आए और वे मार्ग बनाए।

अध्यक्ष जी, मैं आज इस सदन में विश्वास के साथ कह सकता हूं कि मेरे विभाग के इंजीनियर्स और हम सभी ने बैंकों के अधिकारियों के साथ रात को 12-12 बजे तक बैठकर काम किया। ऐसे पंचायत बैठती थी। हमने हिंदुस्तान के बैंकों का 3 लाख करोड़ रुपये के एनपीए से

बचाया। हमने उस अनुभव से सीख लिया है कि जब 90 परसेंट लैंड का अधिग्रहण किए बिना, एनवायरमेंट फारेस्ट क्लीयरेंस के बिना प्रोजेक्ट्स को अवार्ड नहीं करेंगे। रेलवे आफिस का क्लीयरेंस लॉ आदि सभी रेडी होंगे, तभी काम अवार्ड करेंगे, नहीं तो काम अवार्ड नहीं करेंगे। अभी दिक्कतें कम हैं लेकिन कभी न कभी पार्लियामेंट में सोचना होगा। मैं इकोलॉजी और एनवायरमेंट का सेंसिटिवली सपोर्टर हूँ लेकिन जब कानून एग्जरेटेड बन जाता है कि जहां एक भी पेड़ नहीं है, जंगल भी नहीं है तो भी रिकार्ड में लिखा है तो काम मत करो, काम बंद करो। यह क्या बात है, हजारों करोड़ रुपयों का चूना लग रहा है और काम डिले हो रहा है। आप लॉ मेकर हैं। इथिक्स, इकोनॉमी, इकोलॉजी एंड एनवायरमेंट, तीनों महत्वपूर्ण हैं। इकोलॉजी एंड एनवायरमेंट के लिए हमें आगे बढ़ना है। पेरिस एकार्ड से लेकर, फ्यूल आदि को लेकर प्रदूषण को कम करने की कोशिश कर रहे हैं। केवल दिल्ली के प्रदूषण को कम करने के लिए 62 हजार करोड़ रुपया मेरा डिपार्टमेंट खर्च कर रहा है। दिल्ली में रिंग रोड बनाई, दिल्ली के दूसरे रोड भी बनाने शुरू किए ताकि दिल्ली का पाल्यूशन कम हो। मैं जब नागपुर से दिल्ली प्लेन से आता था, तब धौला कुआं में करीब एक घंटा जाम में लग जाता था और मैं गाड़ी में बैठकर देखता था और सोचता था कि इस जाम को कैसे खत्म करें। मुझे कहा गया कि यह एनएच नहीं है, तो मैंने कहा कि इसे ताज पैलेस तक पांच किलोमीटर एनएच बढ़ा दो और काम शुरू करो। आज आप धौला कुआं पर जाम में अटकते नहीं हैं। मैं कहना चाहूंगा कि वर्ष 1980 का फारेस्ट एनवायरमेंट एक्ट बना था, तब पेंडुलम एक साइड चला गया। मैं संसद से अनुरोध करूंगा कि हमें विकास भी चाहिए, रोजगार भी चाहिए, एक्सपोर्ट भी चाहिए, पर्यावरण भी चाहिए। अधीर रंजन जी, सभी पार्टियों के सदस्य मिलकर इस विषय में राजनीति न करते हुए देश के इंटरेस्ट में देश के इंफ्रास्ट्रक्चर को डेवलप करने के बारे में सोचना चाहिए। हम डेवलप कंट्री हैं, हमें किस प्रकार के कानून और नियमों को बनाना चाहिए, हमें इस बारे में मिलकर सोचना चाहिए। एक-एक काम के लिए 20-30 हजार करोड़ रुपये हर साल खर्च करने पड़ते हैं। मुझे बताते हुए दुख होता है कि कोई मेरे पास यह कहने के लिए नहीं आता है कि हमारे यहां रोड बना दो और काम शुरू करो। मेरे पास जो लोग आते हैं, वे इसलिए आते हैं कि काम

रोको, काम स्टे करो । मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि इसमें आगे क्या सुधार किए जा सकते हैं, इसके लिए आप सभी विचार करें क्योंकि इस देश का सार्वभौम यह संसद है । आप लॉ मेकर हैं, लेजिस्लेटिव विंग हैं । लोकतंत्र चार पैरों पर खड़ा है, वह चाहे ज्यूडिशियरी हो, एग्जिटिव विंग हो, लेजिस्लेटिव विंग और मीडिया हो । यह हम सभी का अधिकार है कि देश के हित में पर्यावरण की भी रक्षा करेंगे और देश का विकास करेंगे । मैं अनुभव के साथ कहता हूं कि हर साल बीस से पच्चीस हजार करोड़ रुपये का चूना केवल डिले के कारण होता है । आपके समय से भी जो प्रोजेक्ट बंद पड़े हैं, उसका यही कारण होगा । मैं निश्चित रूप से कहूंगा कि आप इस बारे में विचार करें ।

महोदय, मुझे सम्माननीय सदस्य ने बात कही है कि हमने बौद्धिस्ट सर्किट बनाया । हमने दिल्ली-अमृतसर-कटरा रोड पर, जब आप लोग आए थे और हमारे सिंधु साहब चेयरमैन थे, मुझे कहा गया कि अमृतसर के बाहर से रोड जाएगा । मैंने कहा कि जो चार महत्वपूर्ण गुरुद्वारे अमृतसर में हैं, उनके दर्शन कैसे होंगे? मैंने कहा कि अंदर से रोड जाएगी । हमने खर्चा किया और डबल लेन बनाई और चारों गुरुद्वारों के दर्शन होते हैं । आपको ताज्जुब होगा कि पाकिस्तान में करतारपुर, जो हमारा पुराना तीर्थस्थल है, जिससे इतिहास जुड़ा हुआ है, हमारे लोगों ने साढ़े चार महीनों में वह कोरिडोर बनाकर तैयार किया और अब हमारे सब सिख भाई पाकिस्तान में गुरुद्वारे के दर्शन के लिए जा रहे हैं । रिलीजियस टूरिज्म को बढ़ाने के लिए हमने हर समय कोशिश की है । एडवेंचरस स्पोर्ट ओली, कारगिल के नीचे जोर्जिला को आप देखें कि क्या जगह है । अध्यक्ष जी, मैं आपसे कहूंगा कि पार्लियामेंट का एक डेलीगेशन आप जोजिला टनल देखने के लिए आए । मैं व्यवस्था करता हूं और आप जरूर देखने के लिए आए । यह देश का, फारूख साहब तो जानते हैं क्योंकि वहीं के हैं, स्विजरलैंड से कहीं गुना ज्यादा अच्छा हमारा कश्मीर है ।

13.00 hrs

वहां अगर टूरिज्म बढ़ेगा तो कश्मीर में गरीबी नहीं रहेगी, भुखमरी नहीं रहेगी। सभी को रोजगार मिल जाएगा। आज वहां एडवेंचरस स्पोर्ट्स, आइस स्पोर्ट्स हो रहे हैं। मैंने गवर्नर से इस बारे में बात की है और इसीलिए हमने टूरिज्म को विकसित किया है। निशिकांत जी ने विशेष रूप से जैन सर्किट की बात रखी। इस पर मैंने आज बैठकर बहुत काम किया है। जैन समाज और आप सभी के सुझाव लेकर मैं इस सदन को आश्चस्त करता हूं कि जैन सर्किट को बनाकर हम इसे भी जोड़ने का काम करेंगे। एक और अच्छी बात हुई है, जिसका आप लोगों को फायदा लेना चाहिए। प्रधान मंत्री जी ने मेरे विभाग को रोप वे, केबल कार, फनीकुलर रेलवे दिए हैं। रोड ट्रेन में दो बसेज इलेक्ट्रिक केबल पर चलती हैं। उसमें टिकट एकदम से सस्ता हो जाएगा। जिस तरह से कलकत्ता की ट्राम ट्रेन है, वैसे ही वह टायर पर चलने वाली बस है। रोप वे, केबल कार पर कल मेरे यहां डॉपलमेयर कंपनी का प्रेजेंटेशन है। ढाई सौ लोगों को बैठाकर हवा में उड़ने वाली बस उन्होंने तैयार की है। दुनिया बदल रही है। मैंने 20 हजार करोड़ रुपये के 47 प्रोजेक्ट्स मंजूर किए हैं। इसमें केदारनाथ, हेमकुंड साहिब गुरुद्वारा, नीलकंठ महादेव टेंपल, ऋषिकेश, हनुमानगढ़ी टेम्पल, नैनीताल, त्रयम्बकेश्वर मंदिर, हरिहरपुर, नासिक हैं। हिमाचल प्रदेश, उत्तराखंड में 6 हजार करोड़ रुपये के 11 प्रोजेक्ट्स हैं। जम्मू-कश्मीर, उत्तराखंड, हिमाचल प्रदेश, मणिपुर, सिक्किम, इन सभी जगह हम बना रहे हैं। मैं आपको बताना चाहता हूं कि आपके शहर में पहले मेट्रो बनाने का सभी आग्रह करते हैं। मेट्रो की कॉस्ट प्रति किलोमीटर साढ़े तीन सौ करोड़ रुपये है। मैं आपको दो करोड़ प्रति किलोमीटर की मेट्रो बनाने का मार्ग बताऊंगा। यह हो सकता है, इसलिए ब्रॉडगेज पर हमने मेरे संसदीय क्षेत्र, नागपुर में मेट्रो बनाई है। रेलवे मंत्री जी ने उसे बहुत समर्थन दिया है। लाइट रेल ट्रांसपोर्ट, केबल कार, रोप वे, फनीकुलर रेलवे, पब्लिक ट्रांसपोर्ट ऑन इलेक्ट्रिसिटी हमारी जरूरत है। पेट्रोल, डीजल की बसेज बन्द कीजिए।

महोदय, मैं कश्मीर आया था तो मैंने एलजी साहब को कहा कि मैं आपकी बसेज देख रहा था। हॉर्न छोड़कर सब जगह से वे बजती हैं। हॉर्न बजाने की जरूरत ही नहीं है। उत्तर प्रदेश और बिहार में भी ऐसी बसेज हैं। योगी जी परसों मुझे मिलने आए तो मैंने उनसे कहा कि इलेक्ट्रिक बसेज लीजिए। मुंबई में 900 इलेक्ट्रिक बसेज आ रही हैं, पुणे में 500 इलेक्ट्रिक बसेज आ रही हैं, नागपुर में 200 इलेक्ट्रिक बसेज आ रही हैं। अब जमाना बदल गया है, इसलिए आने वाले समय में रोप वे, केबल कार का प्रोजेक्ट लेकर आप आइए। मैं भारत सरकार के 100 प्रतिशत रुपये से आप सभी के लिए ये सब बनाने में मदद करूंगा, इसका मैं विश्वास दिलाता हूँ।

सर, हम लोग लॉजिस्टिक पार्क बना रहे हैं। लॉजिस्टिक पार्क में करीब 35 मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक पार्क हैं। मैं 5 मिनट में अपनी बात समाप्त करूंगा। बहुत सारी बातें हैं, लेकिन मैं संक्षेप में उनको बताऊंगा। हम लोग करीब 35 मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक पार्क बना रहे हैं। असम के जोगीघोषा में काफी काम हो गया है। इसके साथ ही हम चेन्नई में, वर्धा में, पुणे में बना रहे हैं। हमारा मॉडल बहुत सिम्पल है। लैंड राज्य सरकार दे, बाकी खर्च हम करेंगे और रोड के बाजू में लॉजिस्टिक पार्क बना देंगे। प्री कूलिंग प्लांट, कोल्ड स्टोरेज सब बनाकर देंगे। मैं निश्चित रूप से आपको इस बात के लिए अनुरोध करूंगा। रोड बनाने से पहले जमीन का रेट 25 लाख होता है। आजकल बहुत लोग मुझसे मिलने आते हैं। वे बोलते हैं कि आप मेरे मित्र हैं तो एक काम कीजिए। मैंने पूछा क्या तो वे बोलते हैं कि आप बताइए कि रोड की अलाइनमेंट कहां से जा रही है? मैंने कहा कि आपको क्या करना है, तो वे बोलते हैं कि आपके अलाइनमेंट के बाद मैं जमीन खरीद लूंगा। मैंने बोला कि मैं तुमको बताऊंगा।

महोदय, मैं आप लोगों से कह रहा हूँ कि आप राज्य सरकार से कहें। मैंने अभी हरियाणा की सरकार से कहा कि गुड़गांव, नोएडा सब पैक हो गए हैं। मैंने कहा कि एक्सप्रेस हाईवे के बाजू में नया गुड़गांव बनाएं, नया नोएडा बनाएं। बिहार, पटना में नए इंडस्ट्रियल क्लस्टर, फूड पार्क बना सकते हैं। मुंबई पूरी पैक हो गई है और खत्म हो गई है। आने वाले समय में रोड नेटवर्क जो ग्रीन हाईवे बना रहे हैं, उसके बाजू में लॉजिस्टिक पार्क, स्मार्ट सिटी, स्मार्ट विलेज बन सकते हैं।

इसके लिए मैं सदन से अनुरोध करूंगा कि इसमें आइए। इसमें वेयर हाउसिंग एंड स्टोरेज, कंटेनर यार्ड, कोल्ड स्टोरेज, पैकेजिंग, कस्टम्स क्लीयरेंस, डायरेक्ट कनेक्टिविटी टू द पोर्ट सब-कुछ होगा। मुझे लगता है कि इसमें बहुत अच्छा फायदा होगा। कुछ सदस्यों ने पोर्ट के बारे में कहा है, यह बहुत जरूरी है। सागरमाला, मैं जब शिपिंग मंत्री था, तो 16 लाख करोड़ रुपये की योजना थी, 8 लाख करोड़ रुपये के काम हो गए और 800 करोड़ रुपये का सरकार का बजट था। आप बोलेंगे कि कैसे काम हुआ, तो पैसे की कोई कमी नहीं है। मैं अक्सर एक बात कहता हूँ कि : If there is a will, there is a way. If there is no will, there is only survey, discussion, seminar, committee, sub-committee, and research. With the strong political will of our Government and Prime Minister, Narendra Modi Ji, we are very much committed for the progress and development of this country.

At any cost we need to work hard to make the Indian economy up to the world economy's standard, to make India a super economy, number one economy of the world. That is the dream in our mind. यही हमारा उद्देश्य है। इसलिए ये पूरे पोर्ट के रोड भी सब कनेक्ट हो रहे हैं। मैं जेएनपीटी के तीन हजार करोड़ रुपये के पोर्ट के उद्घाटन के लिए परसों जा रहा हूँ। मुझे लगता है कि ग्रीन हाइवे बन रहे हैं, पोर्ट बन रहे हैं, समय की कमी है, तो मैं ज्यादा नहीं बताऊँगा, लेकिन आप मेरे पास आइए। हम वे साइड एमेनिटीज बना रहे हैं 650, जहाँ हेलीकॉप्टर उतरेगा, ड्रोन उतरेगा और महिला सदस्यों के लिए मैं सबसे अच्छी बात कहूँगा कि पूरे वर्ल्ड में हाइवे पर जाओ, महिलाओं के लिए टॉयलेट है, महिलाओं के लिए वॉश रूम हैं, अगर छोटा बच्चा है तो उसे दूध पिलाने के लिए स्पेशल रूम है। हिन्दुस्तान में एक भी जगह ऐसी नहीं है। हमने यह मंडटरी किया है और आज मुझे बताते हुए खुशी हो रही है कि हर 40 किलोमीटर पर... (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर): ट्रॉमा सेंटर बनाइए।... (व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी : बता रहा हूँ, वह भी आवश्यक है।... (व्यवधान) हम 650 रोड्स साइड एमेनिटीज बना रहे हैं और हर जगह पर महिलाओं के लिए स्पेशल टॉयलेट्स होंगे और जो महिला अपने बच्चों को दूध पिलाना चाहती होगी, वह रूम में अंदर जाकर, एसी में बैठकर वहाँ बच्चे को दूध पिला सकेगी, इसका भी अरेंजमेंट हमने किया है। एक साल के अंदर ये पूरे होंगे। इसमें फ्यूल स्टेशन होगा, ई चार्ज स्टेशन होगा, रेस्ट रूम होंगे, बेबी केयर सेंटर्स होंगे, डोरमेट्री, कन्वेंशनल सेंटर, ट्रॉमा सेंटर भी होंगे। इतना ही नहीं ऑर्गन डोनेशन के लिए हेलीकॉप्टर एम्बुलेंस आएगी, दुर्घटना में जो जखमी हुए हैं, वह उनको लेकर जाएगी और 6 घंटे के अंदर, अगर वे बेचारे जिन्दा नहीं रह सके तो उनकी आँखें, उनका हार्ट, उनका लीवर, ये सब ऐसे लोगों को दिए जाएंगे, उनको नया जीवन मिलेगा, इसकी भी व्यवस्था हमने की है। यह भी हम कर रहे हैं। ऑलरेडी कुछ जगह चालू भी हुआ है। ड्रोन भी आएंगे। आने वाले समय में दिल्ली से आपका सामान ड्रोन में आएगा, उड़ते-उड़ते जाएगा और आपके पास पहुँचेगा।

श्री अधीर रंजन चौधरी : मंत्री जी, आप बहुत सपना दिखा रहे हैं, देख भी रहे हैं।... (व्यवधान) मौत की तादाद बढ़ रही है। आप जरूर यह मानिएगा कि मौत की तादाद बढ़ रही है, ट्रॉमा सेंटर न होने के चलते, गोल्डन ओवर की सुविधा उपलब्ध न होने के चलते, यह आपको मानना पड़ेगा।... (व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी : पहली बात तो यह है कि आज सुविधाएं नहीं हैं।... (व्यवधान) आज पहली बात ऐसी है कि आपका सुझाव बिल्कुल बराबर है, आज पर्याप्त सुविधाएं नहीं हैं। इसमें कोई गलत नहीं है, लेकिन मैं आपको एक बात विश्वास के साथ बताता हूँ, महाराष्ट्र के जितने एमपीज यहाँ बैठे हैं, मैं पिछले 40 साल से राजनीति में हूँ। मैं ब्लंट भी हूँ। मैं जहाँ से चुनाव लड़ता हूँ, वहाँ हजारों लोगों के सामने भी बोलने की ताकत रखता हूँ कि मैं यह काम नहीं करूँगा, यह काम नहीं होगा, तुम इस संबंध में मेरे पास मत आओ।

मैं आपको बताता हूँ कि जितना आज तक मैंने अपने जीवन में कहा है, मैं नम्रतापूर्वक बताता हूँ कि मुझसे कोई भी व्यक्ति यह सवाल नहीं पूछ सकता है कि आपने यह बोला और यह नहीं हुआ। अगर एकाध काम नहीं होगा, उसमें कोई अड़चन आएगी, सुप्रीम कोर्ट ने स्टे दे दिया, एनवायर्नमेंट ने काम बंद कर दिया, तो मैं कुछ नहीं कर सकता, लेकिन जो काम होने लायक है, मैं वही बताऊँगा। कभी आपके मन में संशय आएगा, मैंने इसलिए इस अधिवेशन में यह बताया कि अगले सप्ताह से रोज प्रश्नकाल समाप्त होने के बाद मेरे पास आइए, मेरे अधिकारी इधर बैठेंगे, इधर आप बैठेंगे, *Either you convince me or get convinced by me*. आपका जो भी सुझाव होगा, उसके ऊपर अमल किया जाएगा, क्योंकि आप ही इस देश के मालिक हैं। यह देश आपके अधिकार से चलेगा, आपके दृष्टिकोण से चलेगा, आपके विचारों से चलेगा, क्योंकि आप लोग इस देश के निर्माता हैं। मैं अपने अधिकारियों से कहता हूँ कि मॅम्बर ऑफ पार्लियामेंट आ रहे हैं, उनकी बातों को आप गंभीरता से लीजिए। तुम अपनी बात पर मत जाओ और जो वह बोल रहा है, वह काम हर संभव तरीके से होना चाहिए। मैं वह पूरा करने की कोशिश करूँगा और मैं यह विश्वास आपको दिलाता हूँ।

सर, हवाई जहाज की बात हुई कि रोड पर हवाई जहाज उतरना है। शिंदे जी, मेरा एक कॉन्सेप्ट है। मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि मैं 28 नेशनल हाइवे पर इमरजेंसी लैंडिंग रोड-कम-रनवे बना रहा हूँ। इसमें मैं नाम भी पढ़ देता हूँ, क्योंकि फिर आप बोलेंगे कि आप बातें कर रहे हों, सपने दिखा रहे हों। मैं नाम पढ़ देता हूँ।... (व्यवधान)

1. Gagaria-Bakhasar, Rajasthan
2. Nellore-Ongole, Andhra Pradesh
3. Ongole-Chilakaluripet, Andhra Pradesh
4. Banihal-Srinagar, Jammu Kashmir
5. Kharagpur-Balasore, West Bengal-Odisha

The remaining 23 are awaiting clearance from Indian Air Force. वह भी प्रपोजल गया है।... (व्यवधान) बिहार में भी है। मैं आपको बाद में लिस्ट दे दूंगा। नॉर्थ ईस्ट में भी है। एयरफोर्स के क्लियरेंस के लिए रुका हुआ है, वह प्रपोजल गया हुआ है। मैं आपको इतनी ही बात कहूंगा कि जो एयरस्ट्रिप्स बनी हैं, वहां 300-300 मील तक एयरपोर्ट नहीं है। हम राजस्थान में बाड़मेर गए थे। मेरा आपसे एक अनुरोध है कि विमानों के लिए एक छोटा एयरपोर्ट बनाओ। जब विमान उतरेगा तो जैसे रेलवे फाटक बंद होता है, वैसे ही रोड ट्रैफिक बंद हो जाएगा और विमान उतर कर एयरपोर्ट में चला जाएगा। एयरस्ट्रिप मैंने फोकट में बना दी और आप तीन-चार करोड़ रुपये में एयरपोर्ट बना लो। उसमें लाइट भी लगा दो, नाइट में भी लैंडिंग हो जाएगी। मैं अनुमति दे दूंगा। मेरा कैपिटल कुछ नहीं है, जीरो है। मैंने आपके लिए बना कर दिया है, वहां रोड कम है। जब वह प्लेन उड़ने के लिए आएगा तो फिर रोड ट्रैफिक बंद करो, आएगा और उड़ जाएगा, फिर रोड चालू हो जाएगा।

दिन में प्लेन दो-तीन जाते हैं। मैं बाड़मेर गया था, जहां से पाकिस्तान दिखता था, वहां 300 किलोमीटर तक एयरपोर्ट नहीं है। आप 'उड़ान स्कीम' में छोटे-छोटे प्लेन लगा कर चालू कर दो, तो इन लोगों को फायदा हो सकता है। हम आपको जगह free of charge and without any royalty देने के लिए तैयार हैं। अगर यह होगा तो आप जरूर कीजिए। यह सब जगह हो रहा है।

सर, हम काफी नई टेक्नोलॉजी लेकर आए हैं और टेक्नोलॉजी का उपयोग करेंगे, मैं उसकी डिटेल् में नहीं जाऊंगा। इलैक्ट्रॉनिक टोल का 97 परसेंट कलेक्शन हो गया है। अब मैं जीपीएस सिस्टम लाना चाहता हूं। टोल ही नहीं रहेंगे। अब टोल नहीं रहेंगे तो कुछ अखबार वाले लिख देते हैं कि टोल खत्म होगा। टोल खत्म नहीं होगा। If you want good services, you will have to pay for it. मुझसे लोग पूछते हैं कि टोल कब माफ करोगे? मैंने बोला कि तुम यहां फाइव स्टार होटल में कार्यक्रम करते हो, तो क्या आपको फोकट में मिला है? अगर फोकट में करना है तो राम लीला मैदान में बैठना चाहिए था। जब यहां बुलाते हो तो पैसा देना पड़ेगा। अभी जीपीएस सिस्टम

है और आपकी गाड़ी में जीपीएस लगा देंगे। अब मेनडेटरी कर दिया है। वहां से रिकॉर्ड होगा कि आपने कहां से एन्ट्री की और कहां से निकले तथा आपके बैंक एकाउंट से पैसा कट जाएगा। कोई आपको रोकेगा नहीं। हम उसको भी लाने की कोशिश कर रहे हैं।... (व्यवधान)

सर, हम डिजिटल हाइवे बना रहे हैं। ट्रैफिक कंजेशन के लिए काम कर रहे हैं। अभी टीओटी है। टीओटी के बाद टोल ऑपरेट ट्रांसफर है फिर हम लोग इनविट कर रहे हैं। इनविट के लिए मुझे आपका सहयोग चाहिए। मैं अब इस देश के गरीब लोगों के पैसे से हाइवे बनाना चाहता हूं। हमारे पास पैसे की कोई कमी नहीं है। आप में जितना दम होगा, आप उतने रास्ते मांगो, मैं सब कर दूंगा। पैसा मार्केट से खड़ा होगा। अब बैंक के चेयरमैन मेरे से झगड़ा करते हैं और बोलते हैं कि मेरा पैसा लो, वह बोलता है कि मेरा पैसा लो। पैसे की कोई कमी नहीं है। अब मुझे रोड बनाना है तो मुझे एक दिन सपने में ऐसा लगा कि अमेरिकन, यूके और बाहर के सब लोग रोड में इनवैस्ट कर देंगे तो हिन्दुस्तान के इतिहास में उनका नाम लिखा जाएगा कि हिन्दुस्तान की रोड्स और एसेट्स के मालिक सभी फॉर्नर्स बन गए। मैंने बोला कि यह नहीं करना है। इसलिए आज इनविट का जो मॉडल है, इसमें प्रोजेक्ट एक हजार करोड़ का होगा। हम लोग स्टॉक एक्सचेंज में जाएंगे। यहां के चपरासी, कांस्टेबल, कर्मचारी, सरकारी अधिकारी, गरीब लोग, किसान आदि को कहूंगा कि एनएचआई के बॉन्ड में पैसे डालो और मैं मिनिमम 7 परसेंट रिटर्न आपको दूंगा। अब आपको बैंक में फिक्स्ड डिपोजिट में इतना ब्याज कहां मिलता है। हर महीने आपको एकाउंट में मिल जाएगा। वर्ल्ड की ट्रिपल ए रेटिंग है। इसलिए अब इस देश के गरीब लोगों का पैसा रोड बनाने में लेना चाहिए, यह हमारा प्रयास है। सेबी का अप्रूवल नहीं मिला है। अगर सेबी अप्रूवल दे देगी तो हिन्दुस्तान के गरीब लोगों के पैसे से रोड बनेंगे और सात परसेंट रिटर्न उनको मिलेगा। जब आप भी यहां से रिटायर हो जाएंगे तो सभी एमपी नहीं बनते हैं। साक्षी महाराज, अब आप अपना डिपोजिट एनएचआई में रख देना और आपको सात परसेंट इंटरैस्ट मिलेगा।... (व्यवधान)

सर, मैं आपको एक ही बात कहना चाहूंगा कि काफी अच्छे सुझाव माननीय सदस्यों ने दिए हैं। सबके सुझावों के जवाब भी मैं ले कर आया हूँ। पर समय की कमी है और आपके द्वारा दिया गया मेरा समय समाप्त हो रहा है तो मैं इतना ही अनुरोध करूंगा कि इसके बाद में भी आपके सुझाव जो भी देश के हित में हैं, सेक्टर के हित में हों, आप कोई भी पार्टी से हों, हमारे प्रधान मंत्री जी ने कहा है कि 'सबका साथ, सबका विकास और सबका विश्वास'। हम इसका अनुकरण करते हैं। हमने कभी पॉलिटिकल पार्टी के डिस्क्रिप्शन के आधार पर कोई काम मंजूर किया या नामंजूर किया हो, ऐसा कभी नहीं किया है। जो भी आते हैं, होने वाला काम है, वह सबका करते हैं। आपका विश्वास और प्रेम ही हमारी ताकत है। मुझे बहुत खुशी हुई, मैं अभी अधिकारियों को बता रहा था कि 75 लोग बोले हैं। अध्यक्ष महाराज, यह किसके नसीब में है? आज एक पार्टी वाला भी, पार्टी के अंदर भी तो एक दूसरे को लोग पसंद नहीं करते हैं। ... (व्यवधान) यहां कोई कम्युनिस्ट पार्टी का है, कोई कांग्रेस पार्टी का है, कोई एमआईएम का है, वह बेचारा आ कर मिलता है और खुश हो कर जाता है। मैंने अधिकारियों को कहा कि यह सब आपकी बदौलत हुआ है। मैंने अपने अधिकारियों से कहा कि यह श्रेय मेरा नहीं है। मैं अक्सर लोगों को मैथमैटिक्स का एक इक्वेशन बताता हूँ। मैं मैनेजमेंट का विद्यार्थी हूँ। A नाम के व्यक्ति ने A^2 काम किया और B नाम के व्यक्ति B^2 काम किया So, the total work is $A^2 + B^2$. अध्यक्ष महाराज, परंतु इसमें सबसे बड़ी खूबी है, क्योंकि मैं पॉलिटिकल पार्टी का कार्यकर्ता भी हूँ और पोस्टर चिपकाते हुए पार्टी का अध्यक्ष बना हूँ। मैं ग्रासरूट से आया हूँ तो मैंने एक बात सीखी है कि $(A+B)^2$, which means come together, think together and work together. Human relationship is the biggest strength of politics, social work, and business. (व्यवधान) तो मैंने हमारे अधिकारियों को कहा कि आप काम करो। हमारी टीम काम कर रही है, आप सब काम कर रहे हैं, इसके कारण हमको श्रेय मिला है। आपकी अच्छी बातें जो हैं, वे मेरे अकेले का श्रेय नहीं है। This credit goes to thousands of engineers and officers. दिन-रात उन्होंने काम किया है, उनको भी उतना ही श्रेय है। इसलिए यह जो टीम वर्क है, उसके कारण हमको सफलता मिली है। प्रधान मंत्री जी का

यशस्वी मार्गदर्शन है। वित्त मंत्री जी ने हमको बहुत बजट बढ़ा कर दिया है, जिस कारण से हमें पैसे की कोई अड़चन नहीं है तो स्वाभाविक रूप से हम इस देश को, जैसे मैंने पहले कहा था कि 24 दिसंबर के पहले हिंदुस्तान का रोड इन्फ्रास्ट्रक्चर अमरीका के बराबर होगा, यही हमारा प्रयास होगा। यह करते समय आपके जो भी सुझाव होंगे, आपकी जो टीका-टिप्पणी होगी, क्रिटिसिज्म भी होगा तो भी उसका स्वागत करते हुए, उससे सीखते हुए हम आगे जाएंगे। मैं आप सबको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ और नम्रतापूर्वक अनुरोध करता हूँ कि मेरे डिपार्टमेंट की ये जो मांगे हैं, उनको आप पूरी तरह सपोर्ट कीजिए और उसका समर्थन कीजिए। फिर भी कोई बात होगी तो मेरे चेंबर में आपके लिए दरवाजा ओपन है। आप कभी-भी आइए, आपका काम करने का हर समय हम प्रयास करेंगे। इसी विश्वास के साथ आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देते हुए मैं अपनी बात को समाप्त करता हूँ। नमस्कार।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Thank you very much, Speaker, Sir. It is a wonderful performance by the hon. Minister, Shri Nitin Gadkari ji. We all extend our appreciation and congratulations to you for having the wonderful performance of the Ministry of Road, Transport and Highways.

But I would like to present one suggestion before you for and on behalf of the Members of Parliament regarding the Central Road Fund. It is one of the privileges, which is available to the Members of Parliament so as to select roads in the particular constituencies. This was the precedent, but unfortunately nowadays it is not being followed as it was done in the previous years.

So, our humble suggestion is that high priority be given to the Members of Parliament for selecting roads under CRF. This is one of the rarest of the rare privileges available to the Members of Parliament. So, kindly give due preference and priority, and priority should be given to the Members of Parliament in the selection of roads. This is the humble suggestion that I would like to make.

Sir, I have given notices. I have already moved cut motions Nos. 13 to 22. It is not proper on my part to move cut motions when the Minister is performing in such a good way. So, I seek the leave of the House to withdraw all the cut motions in my name.

माननीय अध्यक्ष: हनुमान बेनीवाल जी ।

आपने कटौती प्रस्ताव दिया है ।

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर): महोदय, धन्यवाद ।

माननीय अध्यक्ष: आपने क्या दिया है, यह भी पता है न आपको?

... (व्यवधान)

श्री हनुमान बेनीवाल : अध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने जवाब दिया है। वास्तव में, सबकी बातें भी रखीं। जो सी.आर.आई.एफ. है, ... (व्यवधान) सी.आर.आई.एफ. ही कह रहा हूं।... (व्यवधान) वह सी.आर.एफ. नहीं, सी.आर.आई.एफ. ही है।... (व्यवधान) पहले आप लोग एक बार इसमें दुरुस्त हो जाइए। यह सी.आर.आई.एफ. ही है, आपको जानकारी नहीं है।... (व्यवधान) आप पीछे से खड़े हो रहे हैं। ऐसे खड़े मत हुआ कीजिए।... (व्यवधान) हम पढ़ कर आते हैं, पूरी तैयारी के साथ आते हैं।... (व्यवधान)

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा और इस बात का भी धन्यवाद दूंगा कि आपने हमारे कहने से घोषणाएं भी कीं। माननीय मंत्री जी को मैं याद दिलाना चाहूंगा कि आपने कोरोना काल के अन्दर वी.सी. के माध्यम से एक लोकार्पण किया था, वह दो सालों से अभी भी अटका पड़ा है। वह कहां पर अटका हुआ है, यह आप जानें। जैसा कि आपने कहा न कि मेरा एक भी काम बाकी नहीं है, तो दो काम तो मेरे नागौर में ही हैं, जो बाकी हैं।

महोदय, दूसरा, हमारा निवेदन यह था कि राजस्थान में भी नेशनल हाईवे पर निर्माण से ज्यादा लागत टोल के माध्यम से वसूली जा चुकी है। ऐसे मामलों में वहां पर टोल खत्म होनी चाहिए।

अध्यक्ष महोदय, मैं तो एक मांग यह भी करूंगा, चूंकि यह हमारी पार्टी का एजेंडा ही यही है – ‘टोल मुक्त राजस्थान, टोल मुक्त भारत।’ यह बात हमने ही कही थी। आपको धन्यवाद और माननीय मंत्री जी सांसदों का विशेष रूप से ध्यान रखें।

माननीय अध्यक्ष महोदय, मैंने जो कटौती प्रस्ताव दिया था, उसे मैं वापस लेना चाहता हूं।

श्री कोमती रेड्डी वेंकेट रेड्डी: स्पीकर सर, मैं आपके द्वारा ऑनरेबल मिनिस्टर साहब को बहुत-बहुत शुक्रिया अदा करता हूं। कभी भी जाएं तो मिनिस्टर साहब के यहां आधे घंटे में अप्वायंटमेंट मिल जाता है और काम बन जाता है।

मेरी सभी मंत्रियों से रिक्वेस्ट है कि पार्टी को नहीं देखना, कोई भी मेम्बर ऑफ पार्लियामेंट आए तो उन्हें ऐसे ही रिसीव करके उनका काम करेंगे तो बहुत अच्छा होगा।

मेरा कहना है कि रोड्स भी क्लियर करें। कल मुझे इस विषय पर बोलना था, पर मैं आउट-ऑफ-स्टेशन था, इसलिए नहीं बोल सका। मेरे यहां बहुत काम हुआ है। मेरी पार्लियामेंटरी कंस्टीट्यून्सी और तेलंगाना में बहुत फण्ड्स दिया।

सर, मेरा बस एक ही रिक्वेस्ट है और यह एक बड़ा रिस्क फैक्टर है। दो दिनों पहले ऑल इंडिया क्राइम रिकॉर्ड ब्यूरो ने यह इश्यू किया है कि एक्सीडेंट्स में हाइएस्ट डेथ्स तेलंगाना में हैं। वह भी हैदराबाद से विजयवाड़ा को जाने वाले जी.एम.आर. टोल रोड पर ज्यादा लोग एक्सीडेंट्स में मर रहे हैं, ऐसा उस रिकॉर्ड में दिया गया है। जी.एम.आर. को एक्चुअली अप्रैल, 2022 में उसे 4-लेन से 6-लेन करना था, मगर वे आर्बिट्रेशन में जाकर इसे नहीं कर रहे हैं।

सर, मुझे बोलने दीजिए। यह डेथ्स से संबंधित इश्यू है। मिनिस्टर साहब बहुत अच्छे मिनिस्टर हैं, बहुत रिस्पॉन्सिबल मिनिस्टर हैं।

श्री नितिन जयराम गडकरी : सर, मैंने उन्हें बुलाया था, मेरी उनसे बात हो गयी है, मीटिंग हो गयी है और मुझे जो कहना था, उसे मैंने कॉन्ट्रैक्टर को कहा है। वह मामला हाई कोर्ट और सुप्रीम कोर्ट तक गया है। उसमें कुछ अड़चनें आ रही हैं। मुझे कहा है कि इस सप्ताह मुझे टाइम नहीं है, अगले सोमवार या मंगलवार को इसमें निर्णय करके इसे सॉल्व कर देंगे।

SHRI FRANCISCO SARDINHA (SOUTH GOA): Sir, I must thank the hon. Minister for Transport for laying good bridges and everything else in Goa. So, we appreciate them. Especially, when you come for the inauguration, don't forget to call me for a cup of coffee on the top of the bridge.

One thing I want to request is that on the stretch between Benaulim and Saroulim on NH-66 people were requesting for stilts because either side there are fields. What will happen if you put pipes during rainy season? Our rain is so much as water passes all the agricultural land on the other side will be totally washed out. So, I would like to bring to your notice to bring it on the stilts so that after construction, they don't block the roads.

DR. FAROOQ ABDULLAH (SRINAGAR): Hon. Minister, I am grateful to you. Your Ministry has done an excellent job. There is no doubt that our roads are getting better. However, I have two requests, the first is which I have already made to you that the tunnel you are constructing, the Zojila Tunnel, kindly have two of it. Otherwise, what we have seen in the Nashri Tunnel is that there have been accidents because there is only one tunnel. The second request is that, in all the projects that you are holding there, we have labourers and poor people there who want to work. I have requested to you earlier also to please provide employment to those poor people in the construction work so that they can also benefit while the tunnel project is under construction.

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय पर चार घंटे की चर्चा रखी गई थी, लेकिन इस पर 11 घंटे से ज्यादा चर्चा हुई है। इस पर 76 माननीय सदस्यों ने बोला और 40 माननीय सदस्यों ने अपने भाषण को सदन के टेबल पर ले किया। 116 माननीय

सदस्यों ने इस चर्चा में भाग लिया है। मैं सोचता हूँ कि अनुदानों की माँगों पर सबसे ज्यादा सदस्यों को बोलने का मौका इस सदन में मिला है और सबसे ज्यादा देर तक चर्चा हुई है।

क्या सभा की यह इच्छा है कि श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन द्वारा प्रस्तुत किए गए कटौती प्रस्ताव संख्या 13 से 22 को वापस लिया जाए?

कटौती प्रस्ताव को सभा की अनुमति से वापस लिया गया।

माननीय अध्यक्ष: क्या सभा की यह इच्छा है कि श्री हनुमान बेनीवाल द्वारा प्रस्तुत किए गए कटौती प्रस्ताव संख्या 23 से 25 को वापस लिया जाए?

कटौती प्रस्ताव को सभा की अनुमति से वापस लिया गया।

श्री नितिन जयराम गडकरी: माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं सदस्यों से थोड़ा प्रार्थना करूँगा। सीआरएफ का जो एक्ट है, उसे पार्लियामेंट ने पास किया है। उसमें लिखा हुआ है कि राज्य सरकार जो रिकमेंड करेगी, उसी प्रस्ताव को हमें मंजूर करना होता है, इसलिए राज्य सरकार का रिकमेंडेशन लगती है। कभी-कभी यह होता है कि राज्य सरकार पर वहाँ के एमएलए और मंत्रियों का दबाव इतना होता है और अमाउन्ट कम होती है, इसलिए उनको ठीक प्रकार से न्याय नहीं मिलता है और यह बात सच है।

मैंने फाइनेंस मिनिस्टर को ऐसा एक सुझाव दिया है, उनको लिखा है कि 50 टके जो काम होंगे, वे सांसद के रिकमेंडेशन से स्टेट में होंगे और 50 टके काम राज्य सरकार के रिकमेंडेशन से स्टेट में ही करने हैं। अगर ऐसा किया गया तो सांसदों को न्याय मिलेगा। सीआरएफ के बारे में जो गाइडलाइंस है, वह फाइनेंस मिनिस्ट्री की है। आप लोगों ने जो बिल पास किया है, उसमें यह एक टेक्निकल अड्जन है। इस पर आप एक बार चर्चा कीजिए। वित्त मंत्री से मैंने ऑलरेडी रिकमेंड किया है। आपकी बात सच है। जैसे अभी केरल में कोई प्रस्ताव है तो अनेक बार लोग आते हैं। जब एक पार्टी की सरकार रहती है तो उनके एमपीज़ को नहीं भेजते हैं, फिर इनका होगा तो ये नहीं भेजते हैं। यह बात निश्चित रूप से लेजिटिमेट है, परंतु मेरे हाथ में नहीं है। इसके बारे में अगर वित्त मंत्री जी के द्वारा गाइडलाइन आती है तो आप कर सकते हैं। मुझे लगता है कि आप एक बार वित्त मंत्री जी के समक्ष बात रखिए। मैंने अपनी तरफ से आपकी बात को रिकमेंड कर दिया है। निश्चित रूप से मैं इसमें मदद करूँगा।

अभी जो 1600 करोड़ रुपये का कार्यक्रम 'सेतु भारतम' बन रहा है, उसमें आपके फ्लाइओवर्स, आरओबी है। आरओबी जो भी होंगे, उसकी आप मुझे लिस्ट दीजिए। मैं राज्य सरकार से बोलूँगा कि आप इसे मान्य करें। मैं अनेक बार ऐसा करता हूँ। अगर सांसदों का काम नहीं आएगा तो मैं आपको मान्य नहीं करूँगा। मैं उसमें से डाल देता हूँ।... (व्यवधान)

जहाँ रेलवे फाटक बंद होंगे, उन सब को करेंगे।... (व्यवधान) जैसी परिस्थिति की आवश्यकता होगी, वैसा करेंगे।... (व्यवधान)

SHRI N. K. PREMACHANDRAN : Sir, I withdraw the cut-motions against my name at serial numbers 13 to 22.

श्री हनुमान बेनीवाल : सर, मैंने विदड़ा के बारे में पहले ही बोल दिया ।

मंत्री जी, आप मेरे विषय के बारे में भी बोल दीजिए । आपने पिछली बार दो घोषणाएं की हैं ।

श्री नितिन जयराम गडकरी: हनुमान जी, आप एक मिनट रुकिए । अभी इन्होंने जिन दो प्रोजेक्ट्स के बारे में बात की थी कि वे मंजूर नहीं हुए । मेरे पास चिट्ठी आई है, कल ही उसकी साइन हो गई है और दोनों काम मंजूर हो गए हैं ।... (व्यवधान)

श्री हनुमान बेनीवाल : अध्यक्ष जी, मैं वापस तो ले लूँ ।

माननीय अध्यक्ष: आपने ले लिया ।

अब मैं सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांग सभा के मतदान के लिए रखता हूँ ।

प्रश्न यह है:

“कि अनुदानों की मांगों की सूची की स्तम्भ 2 में सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 86 के सामने दर्शाये गए मांग शीर्ष के संबंध में 31 मार्च, 2023 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने हेतु अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 3 में दर्शायी गयी राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा संबंधी राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति जी को दी जाएं । ”

Demand for Grants for 2022-2023 submitted to the vote of Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demand for Grant submitted to the Vote of the House	
1	2	3	
		Revenue Rs.	Capital Rs.
86	Ministry of Road Transport and Highways	22584,19,00,000	369171,14,00,000

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष : इस संसद के अंदर हमको ज्यादा काम करना है। इसलिए आपकी सहमति हो, तो आज भी हम लंच के लिए ब्रेक नहीं करेंगे।

... (व्यवधान)

अनेक माननीय सदस्य : ठीक है सर।

माननीय अध्यक्ष : नो ब्रेक।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आइटम नम्बर -14.

... (व्यवधान)

13.30 hrs

UNION BUDGET –2022-2023 – DEMANDS FOR GRANTS

Ministry of Civil Aviation

माननीय अध्यक्ष : अब सभा में नागर विमानन मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांग संख्या 8 को चर्चा तथा मतदान के लिए लिया जाएगा।

सभा में उपस्थित जिन माननीय सदस्यों के नागर विमानन मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांग पर कटौती प्रस्ताव परिचालित किए गए हैं, यदि वे अपने कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहते हैं तो 15 मिनट के भीतर सभा पटल पर पर्चियां भेज दें, जिनमें उन कटौती प्रस्तावों की संख्याएं लिखी हों जिन्हें वे प्रस्तुत करना चाहते हैं।

इस प्रकार प्रस्तुत किए गए कटौती प्रस्तावों की क्रम संख्याओं को दर्शाने वाली सूची कुछ समय पश्चात् सूचना पट्ट पर प्रदर्शित कर दी जाएगी। यदि सदस्यों को उस सूची में कोई विसंगति मिले तो वे उसकी सूचना तत्काल सभा पटल पर मौजूद अधिकारी को दे दें।

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

“कि अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 2 में नागर विमानन मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 8 के सामने दर्शाये गए मांग शीर्ष के संबंध में 31 मार्च, 2023 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने हेतु अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 3 में दर्शायी गई राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा संबंधी राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं।”

Demand for Grants for 2022-2023 submitted to the vote of Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demand for Grant submitted to the Vote of the House	
1	2	3	
		Revenue Rs.	Capital Rs.
8	Ministry of Civil Aviation	10590,54,00,000	76,46,00,000

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री स्वनीत सिंह ।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, प्लीज अपने-अपने स्थान पर विराजें ।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, आप खड़े होकर बात नहीं करें ।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, फिर मुझे नाम लेकर कहना पड़ेगा ।

... (व्यवधान)

श्री रवनीत सिंह (लुधियाना): स्पीकर साहब, आपने मुझे खास तौर पर डिमांड फॉर ग्रांट्स ऑफ सिविल एविएशन पर बोलने का मौका दिया है, इसके लिए धन्यवाद। खास तौर पर, जैसे गडकरी साहब की तारीफ हुई है, मैं अपने मंत्री जी की भी जरूर तारीफ करूंगा। इसके लिए पार्टी ने मुझे मौका दिया है।

13.33 hrs

(Shri Rajendra Agrawal in the Chair)

आपरेशन गंगा, पिछले दिनों यूक्रेन में हमारे बच्चे बहुत बड़ी मुसीबत में थे। हमारे कुछ मंत्री पुरी साहब, वी. के. सिंह, कुछ और मंत्री भी गए और एक ही मंबर ऑफ पार्लियामेंट, औजला साहब पोलैंड में होकर आए। इसके लिए मैं आपको देश की तरफ से, अपनी पार्टी की तरफ से जरूर, इसमें जो आपने रोल अदा किया है, उसके लिए आभार प्रकट करता हूं। हमारी जो इंटरनेशनल रैंकिंग है, वर्ल्ड इकोनामिक फोरम ग्लोबल में 2018 का जो रिकार्ड है, हमारी रैंक 140 देशों में 53वीं है, इसलिए हमारे ज्यादा पैसंजर्स इसकी तरफ जा रहे हैं। गडकरी साहब ने आज कुछ बातें कही हैं, वे सड़क पर ही जहाज उड़ाने की बात कह रहे थे। मेरे ख्याल से उनके मुकाबले में, इस मिनिस्ट्री को और ज्यादा मेहनत करनी पड़ेगी।

इसमें दो-तीन चीजें हैं। जो बजट मिनिस्ट्री को मिला है, उसमें जो एलोकेशन की है, स्पेशियली सेफ्टी एंड सिक्योरिटी, क्योंकि चाइना में दो दिन पहले ही एक क्रैश हुआ है, तो यह हमारे लिए भी बहुत ही चिंता की बात है। एविएशन सेक्टर में, चाहे वह डायरेक्ट्रेट जनरल ऑफ सिविल एविएशन हो, चाहे ब्यूरो ऑफ सिविल एविएशन सिक्योरिटी हो, चाहे एयर क्राफ्ट एक्सीडेंट इनवेस्टिगेशन ब्यूरो हो, उसमें पिछले दिनों में पैसे की बड़ी कटौती हुई है। मंत्री जी, जो रिवाइज्ड एस्टीमेट होगा, मैं चाहूंगा कि सिक्योरिटी कंसर्न करके उसमें जरूर और पैसा जाना चाहिए। जब कोविड का समय था तो इस सेक्टर पर बहुत बड़ी मार पड़ी। टूरिस्ट बंद हो गए, फ्लाइटें बंद हो गईं तो बहुत बड़ा नुकसान इस सेक्टर का हुआ है।

माननीय मंत्री गडकरी जी ने अभी उड़ान स्कीम की बात की। यह तकरीबन अक्तूबर 2016 में शुरू की गई थी। इसमें 154 अनकनैक्टेड एयरपोर्ट, 14 एयर ड्रोम्स और 36 हैलीपेड को रीजनल कनैक्टिविटी से जोड़ने के लिए शुरू की गई, एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया द्वारा 948 रूट्स अवार्ड किए गए। तकरीबन पांच सालों में 948 ऑपरेशनल हो सके हैं, 405 रूट हैं जो दिसम्बर, 2021 तक ऑपरेशनल हो चुकी हैं।

यह 50 परसेंट से भी कम है। अगर मैं आगे बात करूं, जो 205 रूट हैं, वह भी लोअर डिमांड के चलते ऑपरेशनल नहीं रहे, वे भी किसी न किसी तरह से कामयाब नहीं हो सके। उसके बाद 94 आरसीएस उड़ान रूट जिसमें 22 गवर्नमेंट की सब्सिडी के कारण ऑपरेशनल हैं। वह स्कीम 30 नवम्बर, 2021 को खत्म हो गई है, जिसके कारण बहुत बड़ा असर पड़ा है। तकरीबन 4 में से 1 रूट बिना सरकार की सब्सिडी के बच सका है नहीं तो तकरीबन यह स्कीम कामयाब नहीं हो सकी है।

इसी तरीके से अगर मैं बात करूं तो स्टैन्डिंग कमेटी ने सिफारिश की थी, मिनिस्ट्री ने 106 ट्रेक टूरिज्म रूट बिडिंग के लिए भेजा था, जिसमें फरवरी, 2022 तक की रिपोर्ट है। Sir, bids for 46 routes have been received out of which only 31 have been operationalised. इंडस्ट्री ने इसमें भी ज्यादा रुझान नहीं दिखाया। इस उड़ान स्कीम में भी बहुत बुरी तरह नुकसान हुआ। इस स्कीम का ऑब्जेक्टिव क्या था? गरीब लोगों, आम लोगों और जरूरतमंद लोगों को इससे फायदा हो सके। न प्रॉपर फंडिंग हुई है, चाहे रेग्युलेटरी से अप्रुवल की बात है, उसमें बहुत बड़ी डिले होती रही है। अपग्रेडिंग इन्फ्रास्ट्रक्चर करना था, उसके लिए रनवे बढ़ाने थे जहां उड़ान स्कीम के तहत जहाज जाने थे, ये भी नहीं हो सका, जिसके कारण नुकसान हुआ।

मैं इस बात से हैरान हूं कि जो रीजनल कनैक्टिविटी स्कीम के लिए एलोकेट किया गया है, falls short of the projected amount 101 करोड़ रुपये में इस स्कीम को कैसे आगे चला सकते थे। इसके लिए बहुत कम पैसे हैं। पैसे बढ़ाने चाहिए, एलोकेशन बढ़ाना चाहिए, ये दो-तीन चीजें उड़ान स्कीम के बारे में रखना चाह रहा था।

मेरे परिवार में कजन और फैमिली में पायलट्स हैं। सबसे खतरनाक बात है कि इन्होंने नाइट में डबल शिफ्ट की है। मैं डीजीसीए से हैरान हूं, मैं इस पर कुछ कहना नहीं चाहता हूं।

मंत्री जी, डीजीसीए बहुत बड़ा करप्शन का अड्डा हो गया है। They are totally hand in glove with जो एयरलाइन्स के मालिक हैं। किसी भी पायलट्स के लिए जिनके हाथ में जिन्दगी है, बाकी क्रू मेंबर्स के साथ इनका कोई लेना-देना नहीं है। आपको एक इंडिपेन्डेंट बॉडी जरूर बनानी चाहिए जो इनकी बात तो सुन सके। इसमें अलग ग्रुप तो बने नहीं हुए हैं। पायलट्स की अपनी कोई यूनियन तो है नहीं। डीजीसीए इनकी बात सुनता नहीं है, वह एयरलाइंस की बात करता है। आप मुझसे ज्यादा इस बात को समझते हैं।

महोदय, नाइट डबल शिफ्ट की बात तीन साल से आई है। यह कैसे हो सकता है कि एक रात ड्यूटी की और दूसरे दिन आप कैसे पायलट्स को कह सकते हैं कि दिन में जाकर सो जाएं और दूसरी रात फिर प्लेन पर चले जाएं? यह कोई कम्प्यूटर का स्विच नहीं है कि सारी रात ड्यूटी की, दिन में सो गए और फिर अगली रात जग गए। एक सेकिंड में कोई न कोई हादसा हो सकता है। आपको डबल नाइट शिफ्ट पर जरूर ध्यान देना चाहिए। ठीक है, मैं मानता हूं कि कोविड के कारण नुकसान हुआ है, कंपनीज़ उतने पायलट्स नहीं रख पा रही हैं। कुछ रखे हैं, चाहे बाहर से डबल रेट पर रख रहे हैं, फार्नर्स को रख रहे हैं। हमारे पायलट बोल नहीं सकते क्योंकि कंपनियों को डीजीसीए ने अधिकार दे रखा है। ऐसा कहीं भी नहीं है कि अगर पायलट को जॉब छोड़नी है तो छः महीने पहले बताना पड़ेगा। जब वह छः महीने पहले बता देता है तो उसे तंग करते हैं, परेशान करते हैं और उसकी ड्यूटी कहीं और लगा देते हैं। यह मामला एम्पलाई और एम्पलायर के बीच का है, इसमें डीजीसीए का क्या मतलब है? इनके कानून वहां क्यों बने हुए हैं? अगर उसे छोड़ना है तो छः महीने पहले बताना होगा लेकिन अगर एयरलाइंस निकालना चाहे तो एक दिन में बाहर कर सकती है। यह बहुत बड़ी समस्या है।

माननीय सभापति जी, यह पिछले कई दिनों से आपके नोटिस में है। टेक्नीशियन जिसे फोरमैन कहते हैं, मैं उनकी पे देखकर हैरान हो गया। सर्वेंट तो कोई भी काम करते हैं, ये तो पढ़े-लिखे लोग हैं। एआईईएसएल टेक्नीशियन्स लगातार स्ट्राइक पर हैं। इनकी पे 20,000 रुपये है। अगर 20,000 रुपये ही मिलेंगे तो वे कोई भी काम करके कमा लेंगे। जहाज धूप में खड़ा होता है, ये तेल डालते हैं या चैक करते हैं और तब 45 डिग्री टेम्परेचर होता है। हम एयरपोर्ट पर देखते हैं तो हम एसी में बैठे होते हैं तब हमें लगता है कि ये गर्मी में महज 20,000 रुपये के लिए कैसे खड़े हैं? हमें इनके बारे में जरूर सोचना चाहिए।

महोदय, साइंटिस्ट्स ने पायलट्स की फटींग के बारे में बताया है कि सुबह दो से पांच बजे तक बॉडी सबसे ज्यादा आराम की नींद में जा सकती है। हमें इस चीज पर बहुत ज्यादा जोर देना चाहिए और इसे रोकना चाहिए।

महोदय, एन्वायरनमेंट की हर जगह बात होती है। पहले भी मंत्री जी बात करके गए हैं। आपको पता है, 10-11 टन ईंधन यूज होता है अगर दुबई जाते हैं। हमने कार्बन फुटप्रिंट की बात की थी। ग्लासगो में माननीय प्रधान मंत्री जी कमिटमेंट करके आए हैं। इसके बारे में हम क्या करने जा रहे हैं? हमने वादे तो बड़े-बड़े किए थे, इसके बारे में जरूर बताएं।

महोदय, प्राइम मिनिस्टर साहब बैठे थे। हमारे यहां बहुत लेक्स और रिवर्स हैं। हमें मौका मिल सकता है। ठीक है, सीवी कवरेज ज्यादा हुई थी। वह केवल फोटो बनकर ही रह गई है। क्या उसमें हमने प्रगति की है? हमारा देश बहुत बड़ा देश है। बहुत-सी ऐसी जगहें हैं, जहां सी-प्लेन उतर सकता है

हमारे यहां जब भी कोई इंटरनेशनल टूरिस्ट आता है, तो वह सबसे पहले एयरपोर्ट को ही देखता है कि एयरपोर्ट कैसा है। हमारा देश टूरिज्म से भरा पड़ा है। एयरपोर्ट पर उनकी कोई सिम्पल पेंटिंग्स या सीनरीज लगाई जानी चाहिए। मैं आपको एक बात बताता हूं। हमारे प्रेसिडेंट नवजोत सिंह सिद्धू जी बैठकर कोई क्रिया कर रहे थे, आपने भी वह वीडियो जरूर देखी होगी। लोगों ने उसे देखकर कहा कि ये जादू कर रहे हैं। लेकिन, जब मीडिया ने उनसे पूछा तो उन्होंने

बताया कि आप दिल्ली एयरपोर्ट पर जाएंगे तो देखेंगे कि वहां क्रियाएं बनी हुई हैं, जैसे हाथ बने हुए हैं। उसके बाद लोग इस बात को समझ गए। अगर, आपको इंटरनेशनल टूरिस्ट को बताना है कि बिहार, पंजाब और केरल में क्या है, तो वहां पर कुछ न कुछ ऐसी चीजें होनी चाहिए, जिससे टूरिस्ट उसका प्रभाव देख सकें और वह चीज उसके माइंड में जाए। उससे वह उस स्टेट में विजिट करेगा। इससे हमें बहुत फायदा होगा।

पहले अमीर आदमी की बात होती थी। एयरपोर्ट पर कई आउटलेट्स होते हैं, यह ठीक है कि उसका रेंट बहुत महंगा होता है, वहां कोई चीज सस्ती नहीं मिलेगी। जो बड़े-बड़े फूड कोर्ट्स हैं, वे बहुत महंगे हैं। मैं यह नहीं कह रहा हूँ कि उसमें काम नहीं हो रहा है, लेकिन आप दोनों बहुत एफिसिएंट मंत्री हैं। उसमें कैसे चाय और छोटी-छोटी चीजें सस्ती हों, ताकि वह आम आदमी की पहुंच में हों। जब कोई मैकडॉनल्ड्स या केएफसी से कुछ खाकर निकलता तो उसका भी मन करता है। उसके लिए भी कोई न कोई प्रबंध जरूर होना चाहिए।

मैंने चंडीगढ़ एयरपोर्ट पर बात की थी। वे कहते हैं कि यह जिस कंपनी का है, उसी ने सारी जगह ले ली है, हम कुछ नहीं कर सकते हैं। वही चाहेंगे, तो दे सकते हैं। इसलिए, इस चीज को भी आपको देखना चाहिए।

एक और विषय है, जिसके बारे में सभी माननीय सदस्य बोलते हैं, क्योंकि हमें रोज आना-जाना पड़ता है। एक टिकट का विषय है, मैं मानता हूँ कि उन्हें भी पैसा कमाना है। लेकिन, इतना फर्क नहीं होना चाहिए। दिन-रात का फर्क हो जाता है। जो सीट खाली पड़ी रहती है, अगर आप उसे प्रेफर करेंगे कि मुझे ये सीट दे दो, तो उसके अलग चार्ज होते हैं। यदि किसी कारणवश आपको टिकट कैंसिल कराना हो, तो आप फ्यूल चार्ज ले लीजिए, लेकिन एक पैसा भी वापस नहीं करते हैं। हजारों में रेट बढ़ते हैं। उसके ऊपर कोई कंट्रोल ही नहीं है।

सर, जो टैरिफ है, वह under provision of sub-rule 1 of Rule 135 of Aircraft Rules, 1937 का है। वे अपनी मर्जी से तय करते हैं। इसे सरकार को जरूर रेगुलेट करना चाहिए और फिक्स करना चाहिए, क्योंकि सारी फ्रीडम उनके पास है। हम इसमें कोई दखल नहीं दे सकते हैं।

अब मैं जॉब्स के विषय में कुछ कहना चाहता हूं। यह ठीक है कि हमारे यहां बहुत एकेडमीज हैं। अभी पेंडेमिक आ गया, लेकिन उससे पहले हमारे पास न पायलट थे और न कोई अन्य लोग थे। हमारे पास इनकी बहुत कमी थी। यहां मेडिकल सीटें नहीं हैं, तभी हमारे बच्चे यूक्रेन में फंसे हैं। अगर, पायलट भी ऐसे ही बाहर जाते हैं, तो भगवान न करे ऐसी कोई स्थिति आ जाए, फिर हमें इसी प्रकार की स्थिति का सामना करना पड़ेगा। बाहर के देशों में कोई भी छात्र ज्यादा से ज्यादा 9 महीने में पायलट की ट्रेनिंग करके आ जाता है, चाहे वह अमेरिका हो, कनाडा हो या कोई और देश हो। इंडिया में पायलट ट्रेनिंग के लिए दो साल से कम नहीं लगते हैं। आप किसी भी पायलट से पूछ सकते हैं। इसके अलावा हमारे यहां ट्रेनिंग बहुत महंगा है। अगर वह अपने देश में पायलट का कोर्स करता है तो उसे डबल फीस और डबल टाइम देना पड़ता है। बाहर से वह सस्ता और जल्दी करके आता है। उसके बाद, डीजीसीए जो पेपर लेता है, भगवान ही जाने कि उसमें वे क्या-क्या खेल करते हैं?

महोदय, इसमें एक नहीं, हमारे पास कितनी ज्यादा वैकेंसीज हैं।...(व्यवधान) मैं यह सुनकर हैरान हो गया था। एयरलाइंस बुजुर्गों को कितना तंग करती हैं। जो हैंडीकैप लोग हैं, मुझे यह नहीं पता था, मेरी पार्टी ने कहा कि मुझे इस पर बोलना है, तो मैंने कहा कि ठीक है, इसके बारे में पता करता हूं। एयरोब्रिज के लिए एयरलाइंस, क्योंकि वहां ज्यादा पैसा लगता है, तो उनको बसों से उतार देते हैं और वहां से बुजुर्ग और हैंडीकैप लोग किस तरीके से पहले बस में चढ़ते हैं, फिर बस से उतरते हैं, सिर्फ चार्जेंस बचाने के लिए, सिर्फ एयरलाइंस अपना पैसा बचाने के लिए एयरोब्रिज का इस्तेमाल नहीं करती हैं, क्योंकि उनको वहां पैसा देना पड़ता है। इसके बारे में मंत्री जी जरूर ध्यान दीजिए।

अगर कार्गो की बात करें। सारा का सारा जो एयर कार्गोज़ है, जो हम हैंडल करते हैं, वह 40 प्रतिशत है। अगर नॉर्थ-ईस्टर्न रीजन में कार्गो फैसेलिटीज़ की बात करें, नागालैंड, अरुणाचल प्रदेश और असम में तो इससे भी बुरा हाल है। हमारे देश की जो फॉरेन एक्सचेंज है, कितना ज्यादा पैसा खराब हो रहा है। इससे रोजगार उत्पन्न होगा। अगर मेंटीनेंस की बात करें, तो एयरवेज मेंटीनेंस है, रिपेयर्स हैं, जिसे एमआरओ बोलते हैं, सिंगापुर, यूएसए, मलेशिया और यूरोपियन यूनियन से आता है। आप हैरान हो जाएंगे, आपका बजट लगभग 10,600 करोड़ रुपये का है, उससे ज्यादा यानी वहां से 13,000 करोड़ रुपये से ज्यादा के स्पेयर्स आते हैं। क्यों नहीं हम अपनी इंडस्ट्री बना सकते हैं? जहां हमें फायदा भी हो, यह तो हमारे बजट से ज्यादा है।

महोदय, जो फ्यूल प्राइजेज़ हैं, उसका इश्यू बड़ा है। बेशक स्टेट्स और पार्टी इश्यूज़ भी अलग हैं, लेकिन उनकी जीएसटी के अंदर जो डिमांड्स हैं, ठीक है, कोई चंडीगढ़ उतरेगा, तो उसका अलग है, अगर मुंबई जाएगा, तो अलग है। इसको जरूर देखना चाहिए। अगर इससे टिकट्स सस्ती होती हैं, यह तो एक छोटी सी चीज है, आपको इसको देखना चाहिए। फ्यूल प्राइजेज़ वर्ष 2022 तक लगभग 6 गुना बढ़ चुके हैं। मार्च, 2015 से सीधे 18 प्रतिशत टन के हिसाब से रेट बढ़ा है, जिसका कोई हिसाब नहीं है।

मैं खासतौर पर देख रहा था कि जो टोटल घाटा है, हमारी इंडियन एयरलाइंस इंडस्ट्री 50,000 करोड़ रुपये के डेप्थ में जाएगी। पिछले 15-20 सालों में बड़ी कंपनियां आई हैं। अभी जो लेटेस्ट कंपनी बंद हुई है, जो बड़ी ही मशहूर कंपनी थी, वह अभी कुछ समय पहले ही बंद हुई है। इतनी कंपनी क्यों आती हैं और उसके बाद क्यों बंद हो जाती हैं? इसका कारण भी तो देखना चाहिए। जो पे है, चाहे टाटा ने ले लिया, दुख तो होता है, आखिर पैसा तो टैक्सपेयर्स का जा रहा था। इसीलिए अब उन्होंने पे कट की है। उसका बहाना क्या है? पैनडेमिक से पहले जो था, अब हम उसके बराबर आ चुके हैं। जो कट है, मैनेजमेंट के ऊपर थोड़ा ही कट है, लेकिन जो कट है, वह स्टॉफ के ऊपर है, चाहे वह एयर हॉस्टेजेज़ हों, चाहे पायलेट्स हों। अब आप कितने दिन तक

वह बहाना बनाएंगे? आप उनसे दो गुना या तीन गुना काम ले रहे हैं। आपके साथ भी तो स्टॉफ और पॉयलेट्स ही गए थे। उनको तो कोई बेनिफिट नहीं मिला है। अगर वे यूक्रेन गए हैं, पोलैंड गए हैं, कीव गए हैं, तो उनको तो कोई बेनिफिट नहीं मिला है। इसलिए खासतौर से इसको देखना चाहिए।

महोदय, अगर मैं अपनी बात करूं, हमारी पार्टी के सभी सदस्य, माननीय सांसद जालंधर से हमेशा कोशिश करते रहे हैं। अमृतसर तो हमारा सबसे बड़ा बेस है। जो हलवारा एयरपोर्ट है, उसकी भी बात करेंगे। उसे शहीद करतार सिंह सराभा जी के नाम पर करना है। लोगों की एक भावना होती है। हम चंडीगढ़ इंटरनेशनल एयरपोर्ट के लिए बहुत समय से लगे हुए हैं, वह शहीद-ए-आजम भगत सिंह जी के नाम पर हो। इसके बारे में शायद प्राइम मिनिस्टर साहब सोच भी रहे थे, लेकिन वे जब गए तो बदकिस्मती से रैली कैंसिल हो गई। एक हमारी एयर इंडिया की फ्लाइट थी, जो अमृतसर से मास्को होकर बर्मिंघम जाती थी। अगर फ्लाइट्स में नम्बर वन पर कोई फ्लाइट मानी जाती थी तो वह फ्लाइट थी, लेकिन वह बंद हो गई है। अब स्थिति अलग है। यह फ्लाइट वहां पर दोबारा शुरू करनी चाहिए। इसे रेगुलर करनी चाहिए, जिसका बहुत बड़ा फायदा एयरलाइन्स को भी होगा। पंजाबी तो सारी दुनिया में बसे हुए हैं। हम इसके ऊपर अपनी अलग बात भी रखेंगे। यह मेरी छोटी-छोटी दो-चार बातें थीं।

मैं एक-दो बातें और करना चाहता हूँ। हमने रीजनल कनेक्टिविटी के लिए जितनी मर्जी कोशिशें की हैं, लेकिन उसके बारे में अभी भी बहुत कमी है। उसे किसी भी तरीके से और बढ़ाना चाहिए। आप एक नए और एक्सपीरियेंस्ड मंत्री हैं। आप इसमें कुछ ना कुछ जरूर बदलाव करेंगे। अगर मैं स्किल्ड मेन पावर की बात करूं, जिसमें नौजवानों के लिए रोजगार की बात है, उसके लिए जरूर काम करना चाहिए कि हम उन्हें किस तरीके से ट्रेन कर सकें। यह बहुत बड़ी कमी है, क्योंकि हर एक के लिए बाहर जाना संभव नहीं है। हम इम्प्लॉयमेंट की बात कर रहे हैं। अब बड़े शहरों की ही बात नहीं है, बल्कि आपको छोटे शहरों में भी एकेडमीज़ खोलनी चाहिए।

माननीय सभापति: अब आप समाप्त कीजिए।

श्री रवनीत सिंह : सर, मैंने यहां पर पॉल्युशन की बात की है। लुधियाना में एयरपोर्ट बंद हो गया है, क्योंकि हलवारा एयरपोर्ट बन रहा है। यह पिछले साल का वादा था इसलिए हलवारा एयरपोर्ट को जल्दी से जल्दी कंपलीट करके आप उसका उद्घाटन करने आइए। वहां पर आपको पैसेंजर भी बहुत मिलेंगे और लुधियाना एक सेंट्रल पंजाब की जगह है। यह पंजाब का सबसे बड़ा डिस्ट्रिक्ट है इसलिए आप उसका जरूर ध्यान रखिए। हमें उसके लिए जितनी जमीन देनी थी, वह तो हमने दे दी है। पंजाब गवर्नमेंट की तरफ से जो पैसा देना था, वह भी दे दिया है। अमर सिंह जी, लुधियाना डिस्ट्रिक्ट हम दोनों का है। मेरी ये दो-चार बातें हैं।

इसके अलावा फ्लाइट केबिन क्रू है, ग्राउन्ड कार्गो हैंडलिंग स्टाफ है, एडमिनिस्ट्रेटिव स्टाफ है और सेल्स स्टाफ है तो इनको ट्रेनिंग कहां पर मिलेगी? आप इसके बारे में ज्यादा से ज्यादा सोचिए। गडकरी साहब बड़ी बातें तो बहुत कर गए हैं। सर, ग्रीनफील्ड और ब्राउनफील्ड एयरपोर्ट के बारे में एक स्टडी जरूर होनी चाहिए। आप इसकी रिपोर्ट रखिए कि इन दोनों में सरकार कहां पर ज्यादा बढ़ रही है? सड़कों के अलावा प्राइम मिनिस्टर साहब ने नए जहाज खरीद लिए हैं। वे हमें भी काफी अच्छे लगे। मंत्री जी, हमें भी कभी ना कभी उन्हें दिखा देना। हम भी उन्हें जाकर देख लेंगे। मैं प्रधान मंत्री जी के द्वारा खरीदे गए जहाजों के बारे में बोल रहा हूँ, जो नए खड़े हैं। वे पेंडेमिक आने के बाद तो उड़ ही नहीं सके हैं।

सभापति जी, मैं मंत्री जी से यही कामना करता हूँ कि जैसे इन्होंने 'ऑपरेशन गंगा' के तहत अच्छा काम किया है, वैसे ही आगे भी हमारी एयरलाइन्स के लिए और खासतौर पर पायलट्स के लिए कुछ कर पाएंगे तो अच्छा होगा और इनके बारे में मंत्री जी अपने वक्तव्य में जरूर बताएं।

CUT MOTIONS

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): I beg to move:

(TOKEN)

**THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY
OF CIVIL AVIATION (PAGE 30) BE REDUCED BY
RS. 100.**

Need to allocate funds for capacity augmentation and development of airports in Kerala due to increasing passenger traffic. (1)

Need to formulate a strategy for enhancing air cargo and logistics sector. (2)

Need to conceptualize a strategy for boosting the number of locally trained pilots to 800 a year for doubling the domestic aircraft fleet to 1,200 by 2024 to enhance economic growth and boost investment. (3)

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): I beg to move:

(TOKEN)

**THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF
CIVIL AVIATION (PAGE 30) BE REDUCED BY RS. 100.**

Need to continue operation of airports in public sector. (17)

Need to ensure air-tickets at reasonable and affordable price. (18)

Need to formulate an effective policy for making travel arrangement for Indians citizen stranded in foreign countries during emergency situations.(19)

Need to control prices of aviation fuel. (20)

Need to increase operative frequency of domestic and international flights.(21)

Need to formulate an effective policy for ensuring air tickets to Middle East countries at reasonable and affordable prices.(22)

Need to ensure transportation of mortal remains of Indian citizens who die abroad.(23)

Need to provide adequate funds for development of airports in the country.(24)

Need to allocate funds for establishing a civil aviation institute of international standards.(25)

Need for establishing a recruitment board for selection of efficient human resources for in-flight and airport services.(26)

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर): मैं प्रस्ताव करता हूँ कि:

(TOKEN)

कि नागर विमानन मंत्रालय शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 30) को 100 रुपये कम किया जाए।

नागौर की हवाई पट्टी का विस्तार करने और अन्य शहरों के साथ हवाई संपर्क प्रदान करने की आवश्यकता। (27)

यूक्रेन से लौटने वाले छात्रों से एयर इंडिया द्वारा कथित तौर पर दोगुना हवाई किराया वसूलने की जिम्मेदारी तय करने की आवश्यकता। (28)

दिल्ली और बीकानेर, जोधपुर के मध्य उड़ानों की आवृत्ति बढ़ाने की आवश्यकता। (29)

अजमेर के किशनगढ़ हवाई अड्डे तथा दिल्ली सहित देश के प्रमुख शहरों के बीच हवाई संयोजनता में वृद्धि किए जाने की आवश्यकता। (44)

हवाई अड्डों के निजीकरण के कारण प्रभावित हुए कर्मचारियों को सरकारी सेवा में आमेलित किए जाने की आवश्यकता। (45)

बीकानेर और जोधपुर हवाई अड्डों से अन्तर्राष्ट्रीय उड़ानें आरम्भ किए जाने की आवश्यकता । (46)

राजस्थान में एयर कार्गो और लौजिस्टिक्स क्षेत्र का विकास किए जाने की आवश्यकता । (47)

निजीकृत हवाई अड्डों के कर्मचारियों की सामाजिक सुरक्षा और कल्याण सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता । (48)

विभिन्न निजी विमानन कंपनियों में इंजीनियरों और अन्य कर्मचारियों के हितों का संरक्षण किए जाने की आवश्यकता । (49)

SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAGH): I beg to move:

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF CIVIL AVIATION (PAGE 30) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to grant funds for capacity development of airports in West Bengal. (38)

Need to develop old airports and construct new airports under UDAN Scheme in the state of West Bengal. (39)

Need to evolve a stringent policy to stop the privatization of Airports.(40)

Need to regulate the high cost of cancellation charges of flights. (41)

Need to increase amenities at airports located in tier 2 and 3 cities. (42)

Need to provide specially abled friendly infrastructure at all airports. (43)

डॉ. महेश शर्मा (गौतम बुद्ध नगर): आदरणीय सभापति जी धन्यवाद। वर्ष 2022-23 की नागर विमानन संबंधित अनुदानों की मांगों पर चर्चा के लिए मेरी सरकार ने मुझे बोलने के लिए मौका दिया है। मेरा सौभाग्य है कि पिछली सरकार में यशस्वी प्रधान मंत्री मोदी जी के सान्निध्य में राज्य मंत्री नागर विमान मंत्रालय में रहने का मुझे मौका मिला। आज के इस युग में नागर विमानन क्षेत्र का बहुत बड़ा महत्व है।

14.00 hrs

इसमें कोई दो राय नहीं है। चाहे पर्यटन हो, चाहे विकास हो या औद्योगिक जगत हो, इन सबमें इसका बहुत बड़ा महत्व है। पिछली सरकारों ने इस क्षेत्र पर पर्याप्त ध्यान नहीं दिया और हवाई यातायात कुछ क्षेत्रों तक, कुछ प्रमुख शहरों तक ही सीमित रह गया। माननीय प्रधानमंत्री जी का एक सपना था कि इस देश में रहने वाला आम आदमी भी नागरिक विमानन मंत्रालय की सेवाओं से जुड़ सके और हवाई जहाज पर उड़ सके। मैं भी एक छोटे से गांव से आता हूँ, मेरा गांव एयर कॉरिडोर में आता है। मैं बच्चा था, जब हम बच्चे एकत्रित होते थे और ऊपर से उड़ते हवाई जहाज को देखते थे तो उसे चीलगाड़ी कहते थे। उस चीलगाड़ी को देखते हुए मन में यह भाव आता था कि इस जन्म में शायद हमारी किस्मत में इस हवाई जहाज की आवाज सुनना और हाथ हिलाकर बाय करना ही लिखा होगा और क्या कभी इस हवाई जहाज में बैठने का हमारा सपना पूरा हो पाएगा। ये मन के भाव होते थे, लेकिन आज माननीय प्रधानमंत्री जी की सोच और संकल्प के कारण हवाई चप्पल पहनने वाला व्यक्ति भी हवाई जहाज में उड़ सकता है और उड़ रहा है। यह बहुत बड़ी कल्पना थी माननीय प्रधानमंत्री जी की और उनका एक सपना था, जो आज साकार होता नजर आ रहा है। मैं धन्यवाद देता हूँ माननीय प्रधानमंत्री जी की सोच को और बधाई देता हूँ 130 करोड़ देशवासियों को कि एक ऐसा प्रधानमंत्री हमें मिला है और एक ऐसी सरकार देशवासियों ने बनाई है।

महोदय, वर्ष 2014 में हमारी सरकार बनी। 67 वर्ष बनाम 7 वर्ष - 67 वर्षों में मात्र 75 हवाई पट्टियां ऐसी थीं, जिन पर हवाई जहाज उतरते थे और आज इन 7 वर्षों के समय में यह संख्या 130 हो गई है, यानी 73 प्रतिशत का इजाफा हवाई पट्टियों में हुआ है। यह एक कल्पना का विषय है, एक सोच का विषय है। मैं बधाई देता हूं हमारे आदरणीय मंत्री श्री ज्योतिरादित्य एम. सिंधिया जी को, जिन्होंने इस दिशा में नए कदम उठाए। आज एयर टरबाइन फ्यूल की कीमत बढ़ रही है, लेकिन माननीय मंत्री सिंधिया जी ने उस पर कंट्रोल लगाया है। इस विषय पर हमारी सरकार ने और बहुत बड़ा काम किया है। आज जिस बात की चिंता भाई रवनीत जी कर रहे थे और पूरे देश ही नहीं, पूरे विश्व में जिस घटना ने हमारी पहचान बनाई है, कि बीस-बाइस हजार से भी ज्यादा भारतवासियों को, जिनमें बड़ी संख्या में छात्र हैं, जब एक तरफ बम, गोले और मिसाइलें चल रही हों, तब उन बच्चों को, उन नागरिकों को वापस अपने देश में लाने का जो काम हमारी सरकार ने हमारे प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में किया है, उसकी पूरे देश ही नहीं, पूरे विश्व में सराहना हो रही है। आज यह खाली एक जुमला नहीं रह गया है कि मोदी है तो मुमकिन है। आज यह वक्तव्य साकार होता नजर आ रहा है।

बहुत लोगों को चिन्ता थी। एक तरफ भारत अमेरिका जैसे देश के साथ 'क्वाड' का सदस्य था, दूसरी तरफ रूस था और यूक्रेन जैसा देश था। हमने अपनी तटस्थ नीति का पालन करते हुए, अपनी विदेश नीति के साथ-साथ चलते हुए, इन परिस्थितियों में हमारी एयर इंडिया ही नहीं, अन्य एयरलाइंस जैसे इंडिगो, स्पाइस जेट आदि ने भी इसमें सहयोग दिया। मैं सदन के माध्यम से उन लोगों को, उन एयरलाइंस को भी बधाई देता हूं, कि वे इस अंतर्राष्ट्रीय संकट के समय में खड़ी रहीं। हमारे देश की बेटियों ने एक बहुत बड़ा योगदान दिया। गर्व से सीना ऊंचा हो जाता है, जब भारत की बेटी पायलट बनकर उस जहाज में गई और युद्ध क्षेत्र में जाकर अपने भारतवासियों को निकालकर लाई। इससे देश के 130 करोड़ देशवासियों में विश्वास जाग उठता है कि कोई भी घटना हो, कैसी भी परिस्थिति हो, किसी भी संकट के समय में हमारा प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी हमारे साथ खड़ा है।

मुझे कुछ पंक्तियां याद आती हैं :

अगर खुद पर हो विश्वास और कर्म पर आस्था,
कितनी भी मुश्किलें आएँ, निकल जरूर जाता है रास्ता ।

इसमें कोई दो राय नहीं है कि हमारे प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी की यह सोच और संकल्प का तरीका है । देश के मिशन 'गंगा' ने हर भारतवासी के दिल में एक विश्वास जागृत कर दिया है कि अब देश में ऐसी सरकार है, जो किन्हीं भी परिस्थितियों में साथ खड़ी है । मैं कल ही पड़ोसी देश पाकिस्तान के प्रधान मंत्री जी की पंक्तियां पढ़ रहा था, जिन्होंने हमारे प्रधान मंत्री जी की नीतियों, कूटनीतियों, विदेश नीतियों और उनके संकल्प की दाद दी है कि वे अपने देश के लोगों के लिए खड़े रहते हैं, काम करते हैं, यह बहुत बड़ी बात थी ।

साथियो, सांसद बंधुओं, देशवासियों, हमारा देश जनसंख्या की दृष्टि से पूरे विश्व में दूसरे नम्बर पर आता है, जहां तक नागरिक विमान से यातायात की बात है तो हम दसवें नम्बर पर आते हैं? क्या कारण रहा है कि आजादी के 70 सालों में आखिरकार यह विसंगति क्यों है? जब हमारी सरकार बनी तो वर्ष 2016 में आजाद भारत में पहली बार प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में सिविल एविएशन पॉलिसी बनी ताकि हमारे देश के नागरिक विमान, यातायात को बढ़ावा दिया जाए । इस बात के लिए पहली सिविल एविएशन पॉलिसी वर्ष 2016 में नरेन्द्र मोदी जी की सरकार ने बनाई थी । मुझे भी राज्य मंत्री होने के नाते उसका हिस्सा होने का मौका मिला था ।

ऐसे बहुत सारे विषय थे । बायलेटरल राइट्स थे कि हम दूसरे देशों में कितने जहाज उड़ाएंगे और वे कितने जहाज हमारे देश में उड़ाएंगे, इनकी कोई नीति नहीं थी । अपनी मर्जी से, जिसको जहां मन करे, जहां कोई आर्थिक लाभ होता हो, बायलेटरल राइट्स पर रिश्वतखोरी होती थी । हमारी सरकार ने इसको खत्म किया । अभी रवनीत जी कह रहे थे कि हमारा देश टूरिज्म का बहुत बड़ा हब है । भारत के पास सब कुछ है, मौसम, धूप, बारिश, बर्फ, ऐतिहासिक स्थल, संस्कृति, अध्यात्म और योगा है । हमारी जीडीपी का 6.8 प्रतिशत पर्यटन से आता है । पर्यटन को बढ़ावा देने

के लिए, रोड के लिए अभी-अभी हमारे मंत्री गडकरी जी ने विषय यहां रखा है कि किस तरह से उन्होंने पूरे देश को एक सूत्र में पिरो दिया है।

चाहे वह चार धाम की यात्रा हो, अयोध्या का राम वन गमन पार्क हो, बुद्ध सर्किट या जैन सर्किट हो, उन सभी के माध्यम से सड़कों का एक जाल पूरे देश में बिछा है। उन्होंने 23 राजमार्गों पर हवाई जहाज उतारने की सुविधा भी दे डाली है। यह कितनी बड़ी सोच है, कितनी बड़ी बात है, आज हमें इस दिशा में आगे बढ़ना होगा, हमें इस दिशा में काम करना होगा। पर्यटन हमारे देश का आर्थिक स्तम्भ है, यह और आगे बढ़ सकता है, यह हमारे प्रधान मंत्री जी की कल्पना है। वर्ल्ड इकोनॉमिक फोरम दावोस, स्विटजरलैंड की संस्था, जो अंतर्राष्ट्रीय संस्था है, के हिसाब से हम लोग वर्ष 2014 में 65वें स्थान पर थे। वर्ष 2015 में हम 25 स्थान ऊपर आ कर, 40वें स्थान पर आ गए और अब हम 34वें स्थान पर हैं। हमें पर्यटन की दृष्टि से आगे बढ़ना है, तो हमें हवाई यातायात को नई पहचान देनी होगी, नई दिशा देनी होगी। उसके साथ-साथ रोड ट्रांसपोर्ट बढ़ेगा और खास तौर पर स्परिचुअल टूरिज्म बढ़ेगा। अगर हम वेटिकन सिटी की बात करें, जहां सबसे ज्यादा टूरिस्ट्स धार्मिक पर्यटन के लिए जाते हैं, सऊदी अरब में जाते हैं, तिरुपति बाला जी दर्शन के लिए जाते हैं, वैष्णव देवी दर्शन के लिए जाते हैं और उस धार्मिक पर्यटन के लिए नई कल्पना की सोच, भगवान राम का दिव्य मंदिर, भव्य मंदिर बनाने की कल्पना शायद हमारी पीढ़ी के लोगों ने नहीं की थी, यह हमारे प्रधान मंत्री जी की सोच थी, हमारे मुख्य मंत्री योगी आदित्यनाथ जी की कल्पना थी, उनके काम करने का तरीका था, जिससे आज भव्य मंदिर का सपना पूरा होने जा रहा है। भव्य राम मंदिर बने उससे पहले अयोध्या में अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा भी बनेगा।

आज उत्तर प्रदेश जैसे विशाल राज्य में पाँच-पाँच अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे बनने जा रहे हैं। यह बहुत बड़ी बात है। हमारे प्रधानमंत्री जी का जो सपना था, उसके तहत हवाई चप्पल पहनने वाला व्यक्ति एक घंटे की उड़ान के लिए मात्र 25 सौ रुपए में हवाई यात्रा कर सकता है, जो शायद रेलवे की फर्स्ट क्लास की टिकट के किराए से भी कम है। यह बहुत बड़ी सोच है, बहुत बड़ी बात है। देश का आम आदमी उड़े, इसके लिए इस योजना का नाम 'उड़ान' दिया गया। इसमें 65 हवाई

अड्डे अभी तक जुड़ चुके हैं। गुजरात में आठ हेलीपैड और दो वॉटर एरोड्रम भी हैं, जहाँ हवाई जहाज पानी पर उतरेंगे। यह बहुत बड़ी प्रगति है। वर्ष 2024 तक हम इन हवाई अड्डों की संख्या 65 से बढ़ाकर सौ करने जा रहे हैं, यह सोच भी है।

2500 रुपए वाली गरीब के लिए जो योजना है, आम आदमी के लिए जो योजना है, वह 403 रूटों पर लागू हो चुकी है। 1 लाख 70 हजार 298 उड़ानें इन रूटों पर उड़ान भर चुकी हैं और लगभग 87 लाख 80 हजार यात्रियों ने इस योजना के माध्यम से अपनी यात्राएं की हैं। इस योजना के अंतर्गत उन शहरों को जोड़ा गया है, जहाँ अब तक उड़ान की सुविधा नहीं होती थी। यह एक बहुत बड़ी कल्पना है।

हमारी सरकार द्वारा एयर इंडिया में जो निवेश की बात शुरू की गई है, इसमें कहीं न कहीं पिछली सरकारों की नीतियों के कारण आज यह स्थिति पैदा हुई। वर्ष 1953 में उस वक्त की तत्कालीन सरकार द्वारा जिस तरह से राष्ट्रीयकरण किया गया था, टाटा समूह से एयर इंडिया ली गई थी, आज पारदर्शी तरीके से उसी टाटा संस को एयर इंडिया वापस की गई है।

हम ऐसा करने के लिए मजबूर हो गए थे, स्थितियाँ ऐसी बन चुकी थीं। उस वक्त की सरकारों ने 111 हवाई जहाज खरीदने के लिए ऑर्डर दिए थे, जिनमें से 68 हवाई जहाज खरीद लिये गये थे, 50 हजार करोड़ रुपए का कर्ज एयर इंडिया पर हो चुका था। अब यह कर्ज मार्च, 2021 तक बढ़कर 77 हजार 9 सौ करोड़ रुपए का हो चुका है। हमारे प्रधानमंत्री जी की सोच है कि government has no business to do business. सरकार का काम सेवा करना है, सरकार का काम व्यापार करना नहीं है, सरकार का काम कमाई करना नहीं है। सरकार ने अपनी उसी नीति के तहत आज एयर इंडिया को उसी टाटा संस के माध्यम से उसे वापस किया है। मैं समझता हूँ कि इस सरकार ने जो कदम उठाए हैं, यह सरकार की एक बहुत बड़ी सोच थी।

आज भाई रवनीत जी भ्रष्टाचार की बात कर रहे थे। हमारी दो संस्थाएं हैं। मैं बताना चाहता हूँ कि अब डीजीसीए पूर्णतः ऑनलाइन है। उन्होंने पायलटों की जो स्थिति बताई है, उसका भी मैं जवाब दूंगा, वैसे मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी इस विषय का जवाब दें, फिर भी मैं कहना चाहूंगा

कि डीजीसीए इस समय पूर्णतः ऑनलाइन है। वहाँ की लगभग सभी सुविधाएं ऑनलाइन हैं। जिन पायलटों की वे बात कह रहे थे, इस देश में पायलटों की कमी थी, इसमें कोई दो राय नहीं है। प्राइवेट कम्पनियों में कंपिटिशन होने के कारण पायलट हर महीने एक कम्पनी को छोड़कर दूसरी कम्पनी में चले जाते थे। यह किसी भी संस्था के लिए संभव नहीं था। पायलट किसी सब्जी मंडी में नहीं मिलते हैं, किसी बाजार में नहीं मिलते हैं। हवाई जहाज को चलाने के लिए एक निश्चित अवधि- तीन महीने, चार महीने, छः महीने आदि जो भी समय था, जो सभी सेवाओं में रखा जाता है, उसी तरह से इस सेवा को समझते हुए वह व्यवस्था रखी गई थी।

हाइट क्लियरेंस का मामला भ्रष्टाचार का एक बहुत बड़ा स्थान बन चुका था। एयरपोर्ट पर हाइट क्लियरेंस देना भ्रष्टाचार की जड़ थी। बड़े-बड़े शहरों में जहाँ-जहाँ एयरपोर्ट्स थे, वहाँ बिल्डिंग हाइट्स का मामला एक भ्रष्टाचार का विषय बन चुका था। जब हमारी सरकार और माननीय प्रधानमंत्री जी को यह पता चला तो उन्होंने कहा कि इसको ऑनलाइन कीजिए और इसके साथ-साथ ही बिल्डिंग का मालिक या बिल्डर अपने आप वहाँ पर डाटा फीड करके अपनी बिल्डिंग की हाइट निर्धारित करता है। सरकार और अधिकारियों का रोल इसमें से खत्म हो चुका है। यह हमारी सरकार की नीति है कि हम पारदर्शिता के साथ आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में इस देश को आगे बढ़ा रहे हैं।

मुझे ध्यान है कि आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में जब वर्ष 2014 में हमारी सरकार बनी और मैं स्वयं राज्य मंत्री के रूप में नागरिक उड्डयन मंत्रालय में गया, तो फाइलें खोलने पर मुझे ज्ञात हुआ कि International Civil Aviation Organization (ICAO) ने भारत सरकार को वॉर्निंग दे रखी थी कि दिल्ली का हवाई अड्डा वर्ष 2023 तक अपने पूर्ण सैचुरेशन पर आ चुका होगा, इसलिए इसके लिए तैयारियां पहले से की जाएं। आज हम देखते हैं कि जब-जब दिल्ली हवाई अड्डे पर लैंडिंग का समय आता है, तो हवाई जहाजों को लैंडिंग नहीं मिलती और आधा-एक घंटे तक हवाई जहाज ऊपर ही मंडराते रहते हैं। लाखों लीटर्स एयर टरबाइन फ्यूल का

नुकसान होता है और लाखों-करोड़ों रुपये का नुकसान होता है। इससे प्रदूषण होता है, समय की बर्बादी होती है।

इस फाइल को दबाकर रख दिया गया था। जब हमने प्रधान मंत्री जी ने निर्देश पर इस फाइल को निकलवाया, तो उस वक्त की सरकारें, जो पिछली सरकारों की मानसिकता के अधिकारी थे, जब हमने उनसे यह सवाल पूछा कि दिल्ली की जनसंख्या दो करोड़ से ऊपर है, एनसीआर की जनसंख्या मेरठ, गुड़गांव और मथुरा तक की जनसंख्या लगभग छः करोड़ है। आज न्यूयॉर्क जैसा शहर जिसकी जनसंख्या मात्र 80 लाख है, वहां तीन हवाई अड्डे हैं। वॉशिंगटन डीसी की जनसंख्या मात्र 10 लाख के अंदर है, वहां भी तीन हवाई अड्डे हैं। आखिर देश की राजधानी दिल्ली के अंदर एक ही हवाई अड्डा क्यों है? क्या हमने आगे के लिए कोई व्यवस्था की है? एक हवाई अड्डा एक दिन में नहीं बन जाता, हवाई अड्डा बनाने में आठ-दस सालों का समय लगता है। क्या उसके लिए कोई सोच बनी, कोई योजना बनी? इस पर वे अधिकारी बोले कि दिल्ली के पास तो इतनी जगह ही नहीं है। हमने कहा कि दिल्ली में इतनी जगह नहीं है, तो हम दिल्ली के बाहर जाएंगे। जेवर का प्रस्ताव आया, भिवाड़ी का प्रस्ताव आया, रोहतक का प्रस्ताव आया और कई जगहों के लिए भी प्रस्ताव आए कि एनसीआर क्षेत्र में एक हवाई अड्डा बनना चाहिए, वरना दिल्ली के हवाई अड्डे की जो आज स्थिति है, उसे देखते हुए कायदे से आज हमारे पास एक हवाई अड्डा तैयार होना चाहिए था। प्रधान मंत्री जी ने आदेश दिया कि इस काम को तुरंत किया जाए और इसकी गति बढ़ाई जाए।

उस वक्त प्रदेश में हमारी सरकार नहीं थी, उस वक्त प्रदेश में समाजवादी पार्टी की सरकार थी और प्रदेश की सरकारों के साथ यह एक विषय है कि भूमि अधिग्रहण का काम प्रदेश की सरकारें करती हैं। जब हमने उनसे पूछा तो उन्होंने कहा कि इस हवाई अड्डे को हम आगरा ले जाना चाहेंगे। हमने कहा लेकिन हवाई अड्डा तो एनसीआर को चाहिए, दिल्ली को चाहिए। आगरा का हवाई अड्डा दिल्ली के हवाई अड्डे की कमी को पूरा नहीं कर पाएगा। अधिकारी पुरानी

मानसिकता के थे, अधिकारियों ने अड़चनें लगाना शुरू कीं, अड़चनें दिखाना शुरू कीं कि 150 किलोमीटर के अंदर दूसरा हवाई अड्डा नहीं बन सकता।

यहां से जेवर हवाई अड्डा मात्र 70 किलोमीटर दूर है। क्या वह नहीं बन रहा है? हमने कहा दिखाइए कौन सा कानून है? हमारी सरकार ने उसकी जांच कराई और यह पाया कि ग्रीनफील्ड हवाई अड्डा जरूरत के अनुसार बन सकता है और वह जेवर हवाई अड्डा आज मेरी कांस्टिट्यूएन्सी गौतमबुद्ध नगर के जेवर क्षेत्र में बनने जा रहा है। मैं समझता हूं कि यह बहुत बड़ी जीत है। यह एशिया का सबसे बड़ा हवाई अड्डा होगा, विश्व के पांच बड़े हवाई अड्डों में इसका नाम शामिल होगा, दिल्ली के हवाई अड्डे से यह हवाई अड्डा लगभग ढाई गुना बड़ा होगा, मुंबई के हवाई अड्डे से यह हवाई अड्डा 3.5 गुना बड़ा होगा।

14.19 hrs

(Shri P.V. Midhun Reddy in the Chair)

मैं आज इस सदन के माध्यम से माननीय मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा, श्री ज्योतिरादित्य एम. सिंधिया जी यहां बैठे हैं। मैं उनसे एक अपील करता हूं, मांग करता हूं। उनकी कार्य करने की शैली बहुत तेज है, वे एक युवा मंत्री हैं और कर्मशील मंत्री हैं। रात को 10-11 बजे तक मंत्रालय में बैठकर काम करते हैं। मैं उनसे यह अपील करना चाहूंगा कि दिल्ली हवाई अड्डे की इस स्थिति को देखते हुए, जहां ट्रैफिक की इतनी स्थिति खराब हो चुकी है कि लैंडिंग के लिए आधा-एक घंटे तक हवाई जहाज आकाश में उड़ते रहते हैं, लोगों की फ्लाइट्स मिस हो जाती हैं। इसलिए, जेवर के अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे को, जो पश्चिम उत्तर प्रदेश ही नहीं बल्कि पूरे देश का गौरवशाली हवाई अड्डा बनेगा, दिसंबर, 2023 तक इसकी कम से कम एक और यदि हो सके तो दो हवाई पट्टी चालू की जाएं। हालांकि यह देश का सबसे बड़ा, छः हवाई पट्टी का हवाई अड्डा बनने जा रहा है। इसकी कम से कम एक या दो हवाई पट्टी दिसंबर, 2023 तक माननीय मंत्री जी आप जरूर चालू कराएं, तो हमारी जरूरतें पूरी होंगी।

माननीय मंत्री जी, दिल्ली हवाई अड्डे और जेवर हवाई अड्डे के बीच जिस मोनो रेल का प्रस्ताव है, उस पर भी तेजी से कार्य किया जाए, तो मैं समझता हूं कि इससे हमारी बहुत बड़ी जरूरत पूरी होगी, इसकी बहुत आवश्यकता है। यह हवाई अड्डा उद्योग के क्षेत्र में नोएडा, गौतम बुद्ध नगर आदि क्षेत्रों के लिए बहुत उपयोगी साबित होगा। ग्रेटर नोएडा एक औद्योगिक नगरी है।

महोदय, हमारी योगी जी की सरकार कानून व्यवस्था में उत्तर प्रदेश में जो बदलाव लाई है, सुशासन लाई है, उसने गुंडे, माफियाओं का राज उत्तर प्रदेश में खत्म किया है। इस कारण बहुत बड़ी मात्रा में विदेशी निवेश उत्तर प्रदेश में आ रहा है और खास कर गौतम बुद्ध नगर नोएडा में आ रहा है। इसका श्रेय हमारे प्रधान मंत्री जी का मार्गदर्शन और हमारे मुख्य मंत्री योगी आदित्यनाथ जी का एक ऐसा सुशासन देने का संकल्प है, जिसमें गुंडे माफियाओं के लिए कोई जगह नहीं होगी। योगी जी की सरकार ने केवल माताओं, बहनों की सुरक्षा का पक्का विश्वास दिलाया ही नहीं है, बल्कि करके दिखाया है। अब प्रदेश में साम्प्रदायिक दंगे नहीं होते हैं बल्कि औद्योगिक निवेश होता है। मुझे ध्यान है कि कानून व्यवस्था के कारण पहले के कई वर्षों के अंदर एक भी विदेशी कम्पनी ने अपना निवेश नहीं किया था, लेकिन अब बड़ी विदेशी कम्पनियां निवेश कर रही हैं। हमारे यहां हवाई पट्टी और दिल्ली तथा दिल्ली से इस हवाई अड्डे के बीच जो मोनो रेल का प्रस्ताव है, इन दोनों कार्यों पर तेजी से काम हो।

सभापति जी, यह बात सच है कि देश में करीब 13-13 हजार करोड़ रुपयों का एमआरओ का बिजनेस है और इसका अधिकतम हिस्सा विदेशों में जाता है। ऐसा क्यों है और किस नीति के कारण है? हमारी सरकार ने एमआरओ की बात कही है मेनटेनेंस, रिपेयर एंड ओवर आयलिंग। आज हवाई जहाजों की मरम्मत का बहुत बड़ा बिजनेस थाईलैंड, म्यांमार, श्रीलंका जाता था। आज जिस जेवर हवाई अड्डे की बात हो रही है, यह पांच हजार हेक्टेयर में बनने वाला है और पहले चरण में ही यहां कार्गो भी होगा, एमआरओ भी होगा और नागरिक उड्डयन की सुविधा भी इसी हवाई अड्डे से होगी। यह आमदनी का साधन भी बनेगा और युवाओं को रोजगार भी मिलेगा। हमारे मुख्यमंत्री जी ने बहुत बड़ा काम किया है कि वहां लगने वाली सभी फैक्ट्रियों में चालीस

प्रतिशत लोकल बच्चों को नौकरियां मिलेंगी। यह कार्य भी हमारे मुख्यमंत्री श्री योगी जी के सानिध्य में हुआ है। हेलिकॉप्टर की सेवाओं का भी हम किस तरह इस्तेमाल करें, हेली पोर्ट के माध्यम से भी हमारी सरकार ने यह काम किया है। ड्यूटी फ्री दुकानें भ्रष्टाचार का अड्डा बनी हुई है। फिक्स किराये पर दुकानें दी जाती थीं।

ड्यूटी फ्री शॉप्स को हमारी सरकार के आने के बाद, मोदी जी की सरकार के आने के बाद जिन दुकानों का पांच-पांच वर्षों तक ड्यूटी फ्री दुकानों को सिर्फ एक्सटेंशन दी जाती थी, उनका टेंडर नहीं निकाला जाता था, बिडिंग नहीं होती थी। आज हमारी सरकार ने पारदर्शिता से उनमें जो भी सेल होगी, उसका लगभग 30 से 35 प्रतिशत शेयर भी भारत सरकार को मिलता है, एयरपोर्ट अथॉरिटी को मिलता है जिससे उसकी आमदनी में बढ़ोतरी हुई है।

सभापति जी, वर्ष 2014 में भारत में शेड्यूल्ड एयरलाइन्स में 395 हवाई जहाज थे। आज सात वर्षों के अंदर वर्ष 2021 में इन विमानों की संख्या बढ़कर 716 हो गई है यानी 83 प्रतिशत वृद्धि हुई है। यह हमारी सरकार की सोच है। वर्ष 2022-23 के बजट में नागर विमानन मंत्रालय का अनुमान 10667 करोड़ रुपये का था, जिसमें राजस्व संबंधित व्यय 10590 करोड़ रुपये का रहा है जो कि पिछले वर्ष की अनुमानित राजस्व संबंधित व्यय 3184 करोड़ रुपये से तुलना करें तो लगभग 232 प्रतिशत अधिक है और वहीं पूंजीगत व्यय में भी 76.46 करोड़ रुपये जो कि पिछले अनुमानित 40 करोड़ रुपये से लगभग 79 प्रतिशत अधिक है।

इस बजट में भारत सरकार ने डेढ़ सौ करोड़ रुपये की लागत से नार्थ ईस्ट से हमारे प्रधान मंत्री जी की कल्पना कि वह भी हमारे मूल से जुड़े, होलॉंगी में एक हवाई अड्डे की योजना है, उसका भी बजट डेढ़ सौ करोड़ रुपये इस बजट में रखा है। हमारी सरकार नागर विमानन मंत्रालय के माध्यम से नागरिक उड्डयन के लिए, पर्यटन के लिए किस तरह से हम अपनी सुविधा का उपयोग करें, यह हमारी सरकार की प्राथमिकता है और मैं समझता हूं कि हमारी सरकार इस दिशा में आगे बढ़ रही है। मैं इस विषय पर अपनी पार्टी और अपनी सरकार का धन्यवाद देता हूं कि मुझे अपनी बात रखने का मौका दिया। आप सभी का बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI S. R. PARTHIBAN (SALEM): Thank you Chairperson, Sir. The aviation sector in India has emerged as one of the fastest growing industries in the last three years. India has grown to become the third largest domestic aviation market in the world. Despite huge growth opportunities, they have not been fully utilized. Air travel is still expensive for the majority of the people. Nearly 40 per cent of the people who use airlines are from the growing middle class. So, the Union Government should take steps to reduce air fare.

Even though, having the largest market in the Indian aviation sector, the Union Government has unfortunately not been able to run Air India, the only public sector undertaking. When Air India flights were with the Government, the Government was able to successfully rescue our Indian citizens stranded in various countries during the COVID-19 crisis. But, during the Ukraine war crisis, the Indian Ministry of Civil Aviation delayed sending flights to rescue medical students and other civilians straggling in various parts of Ukraine. So, some unwanted deaths occurred. Complaints arose that air fares were overcharged at the time of evacuation from Ukraine. Are the costs of repatriating citizens from Ukraine fully borne by the Union Government? The Ministry should clarify that. To deal with a similar crisis in the future, the Government should operate separate aircraft under the control of the Ministry.

With privatization of airlines, linkages between regions have hampered as cooperation between private companies is mainly for profit motive. Thus, the question is how the objective of the UDAN scheme announced by the Union Government will be fulfilled.

Airport parking fees and other amenities have risen as airports have been privatized. Most private airlines do not use the aerobridge facility to reduce costs, which can cause inconvenience to the elderly and physically challenged passengers. The Government must come forward to solve these kinds of problems.

One of the major challenges facing the aviation sector in India is the shortage of trained personnel. It is estimated that more than 28,000 pilots will be needed in future due to the growth and demand of commercial airlines.

In India, many pilots do not get jobs and, on the other hand, airlines do not have enough pilots. The shortage of trained personnel has resulted in pilots and crew working tirelessly. Considering this, the Ministry should develop greater number of technically trained pilots and allied professionals.

India's domestic Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) services are currently in their nascent stage. Only five to ten per cent of MRO jobs are done by Indian companies and the rest are outsourced to other countries. This affects the Indian economy. What happened to the Prime Minister's 'Make in India' scheme?

The UDAN Scheme was announced by the Union Government to make air services available to all the people in the country and connect all regions by air. Under this scheme, services from Salem Airport commenced since 25th March, 2018. But, for the last one and a half years, there have been no flights from Salem Airport. As a result, industrialists, businessmen, educationalists

and the general public in Salem, Dharmapuri, Karur, Erode, Kallakurichi and Namakkal districts have to travel about 300 km to use the airline services.

By providing early morning flights from Salem to Chennai and evening flights from Chennai to Salem, public will use the airline services more frequently. Further, the Ministry should provide new air service routes from Salem to Pondicherry via Bangalore and Salem to Hyderabad via Tirupati. In this regard, I met with the Union Minister of Civil Aviation. The Minister had also promised in a letter dated December 31, 2021 that flights would resume from Salem Airport in March 2022. But so far, no positive progress has been made in this regard. There is no benefit to Tamil Nadu through the UDAN scheme. The Union Government is implementing hundreds of projects in the BJP-ruled States, especially in the North whereas the people of Tamil Nadu blame that the Union Government completely ignored them.

I again request the hon. Minister to take steps to resume air services at Salem Airport, expedite the expansion work, and provide immediate services on all routes. This will greatly attract the businessmen, traders, merchants, and general public of Salem district and help to develop the economy of the district.

I also request for further expansion of Coimbatore and Madurai airports to provide domestic and international flight services. Thank you, Sir

SUSHRI MAHUA MOITRA (KRISHNANAGAR): Hon. Chairperson, Sir, I stand here today to speak on the Demand for Grant of the Union Ministry of Civil Aviation.

Civil aviation in India has a very illustrious history. The very first official airmail service in the world originated in India on February 18, 1911 when Henry Piquet, a French aviator carried 6,500 pieces of mail across the Yamuna from Allahabad to Naini on a Humber-Sommer biplane.

The first commercial airline, a Tata Air Services flight was piloted by JRD Tata – a Puss Moth – in October 1932 from Karachi to Bombay at a dazzling speed of 100 miles an hour. Fast Forward to 1953, when the Air Corporations Act nationalised the industry and eight domestic airlines were merged into two – Indian Airlines and Air India International. In 2011, these were again combined into one Air India, a single entity.

Now, with the privatisation of Air India, the last Government airline, last month, in the 70th year of its nationalisation, there is no point in discussing its privatisation any more – who was for it and who was against it – because it is already a *fait accompli* and we need to move on. We can only hope that this Government has put in enough rules and reasonable processes for aircraft to be made available from the private sector for emergencies as and when required by the Government of India, as we have seen in the case of Ukraine and many others in the last few years.

As I analyse the numbers, I find that from 2014 till today, Air India constituted between 60 and 95 per cent of the Ministry of Civil Aviation's budget. The sale of Air India, basically an airline that cost the Exchequer about Rs. 1,20,000 crore over the past ten years due to gross mismanagement, is being now lauded as a landmark success. But Air India seemed to be the only thing that this Ministry was doing, or rather doing quite badly. It is incumbent upon me as a responsible citizen and a public representative to point to the tax-payers of this country what the truth behind this Ministry's numbers is. We need to really analyse that.

This year, of course, completely skews the numbers and it is difficult for a layperson to figure out what is going on. First, let us look at Air India related expenses. Last year, revised estimate had Rs. 62,000 crore as debt repayment and the budget estimate for 2022-23 includes almost Rs. 9,300 crore towards the SPV, Air India Asset Holding Limited, for debt servicing. Once we exclude Air India, then the total allocation for the Ministry is down 31 per cent over last year's revised estimate. The total budget estimate for 2022-23 for non-Air India expenditure is a grand total of only Rs. 1,242 crore. This is a reduction of 31 per cent over Rs. 1,770 crore revised estimate for 2021-22. Let us look at the break-up. First, establishment expenditure of Rs. 435 crore, which is an increase of 12 per cent over the revised estimate. Second, the allocation for Regional Connectivity Scheme, which is the much-touted UDAAN airports – UDAAN routes, is only Rs. 601 crore, a decrease of over 40 per cent over revised estimate of Rs. 994 crore. Third, the allocation for Airports Authority of

India is Rs. 150 crore, a decrease of 21 per cent over revised estimate. The allocation for 'others' is Rs. 57 crore, a reduction of 78 per cent.

Here, I would like to ask one question. With a paltry budgetary expenditure of Rs. 1,242 crore, why do we need a separate Ministry for civil aviation? I may tell that Rs. 1,200 crore is what Mr. Gadkari is spending to 4-lane a stretch of 67 kilometres in my district. The MGNREGS budget for my State is almost three times this amount. People should be aware that there is no country in the world, apart from India and Bangladesh, which has a separate and independent Ministry for civil aviation. Everyone has evolved as they have sold and privatised their national carriers. I am going to name a few examples. In the US, it is Department of Transportation; in Canada, it is Transport Canada; in the UK, it is Department for Transport; and in Germany, it is Federal Ministry for Digital and Transport. In Singapore, which still owns 55 per cent in Singapore Airlines through Temasek, it is the Ministry of Transport. In Japan, it is Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

The question I raise here, or rather the proposal I put forward, is that now that this Ministry is no longer in the business of running a national airline, why does it even need to be a separate Ministry? What is it actually doing? Why should we not merge the Ministry of Civil Aviation with the Ministry of Road Transport or the Ministry of Shipping and create a holistic Ministry for transport?

The Airports Authority of India, a mini ratna, which is a CPSE, is now the mainstay of the entire Ministry of Civil Aviation. Barring the regional connectivity service, RCS subsidy of about Rs. 600 crore, which incidentally is a huge under-performer, there are no big sums to be managed here at all.

Even the important Air Navigation Services, is solely mandated to AAI. BCAS, the regulator does nothing except issue aviation security circulars and conduct routine audit checks. It has a revenue budget of only Rs. 67 crore for salaries and a capital budget of only Rs. 30 crore for making a new building and for some biometric project that they are doing. All actual airport and installation security is handled by CISF which reports to the Home Ministry. It does not report to the Ministry of Civil Aviation.

Let us examine the Airports Authority of India. What exactly are they doing? In the year 2019-20, the last available public report that I could find, AAI earned a profit of about Rs. 2,000 crore, which was the revenue share from eight PPP airports and fees from domestic and overflight services. It gave Rs. 1,000 crore as dividend to the Consolidated Fund of India. But the Government did not even find it worthwhile to allocate at least this amount to Regional Connectivity Service and UDAN Scheme. Can you imagine the allocation for Regional Connectivity Service and UDAN Scheme, as my esteemed colleague who was speaking before me from the BJP mentioned, has been reduced by 40 per cent? The RCS Scheme was introduced in 2016 by the Ministry to stimulate regional air connectivity and make air travel more affordable. In 2016, this Government sanctioned 948 new air routes to serve underserved areas to

boost connectivity. But as of January 31st, 2002, only 404 routes have been operationalised, which is only 43 per cent.

Your five-year budget for RCS from 2016-17 to 2021-22 was Rs. 4,500 crore. As of December 2021, only Rs. 2,100 crore, which is just 46 per cent, has been spent. So, 50 per cent of your Rs. 1,200 crore budget is for RCS and RCS itself is a non-starter. You yourself must be realising this, otherwise why would you cut the budget down to 40 per cent.

The Standing Committee Report says that there is a huge delay in operationalising because airlines are not willing to operate on RCS routes. So, it is established beyond doubt that the Ministry and indeed this Government is not in the business of either running an airline or controlling commercial aviation in India. In such a case, let the Government do away with this Ministry, merge it into a larger consolidated Transport Ministry, and instead concentrate on making life easier for those private players who are the only ones operating in the Indian airspace today. There is no Government player, there are only private players. Let us make life easier for private players.

This Government has seen – actually both the UPA and the NDA – how hard it is to run an airline successfully in this country. We have written off over Rs. 1,00,000 crore of public exchequer's money in Air India. Even then this Government refuses, absolutely refuses to take any steps when it comes to fixing the taxes on Aviation Turbine Fuel, ATF, that are crippling this industry with every up-cycle of crude price. The Government should either reduce VAT and excise duties on a pan-India level or choose the path to put ATF into GST

where they can get Input Tax Credit. Otherwise, the way the price of crude oil is going up, there is a huge risk of the entire sector going back into the doldrums as we had seen in 2012-2014. Now, you have no longer Air India to cross subsidise, so reduce ATF taxes. If cumbersome small regional aircraft and airlines regulations can be streamlined without impacting safety, there is no reason why our country cannot see small airports regionally, both cargo and passenger aircraft. We see this model all over the world.

I want to now put forward the following proposals to help streamline the industry and allow private players to operate easily and profitably:

Firstly, reduce central excise duty on ATF from 11 per cent to 0 per cent with immediate effect for both passenger and cargo aircraft.

Secondly, please put in a uniform IGST of 5 per cent for all parts of aircraft and aircraft engines irrespective of the Chapter of the Customs Tariff Act, 1975 in which the item is covered. Different parts covered in different Chapters attract different rates of tax. There is no single definition or clear interpretation of what is an aircraft part or what it is as a whole. Is an aircraft engine a part or a whole unit? There is no clarity.

Thirdly, discontinue GST on engines repaired abroad, allow ITC. India currently has negligible Maintenance Repair and Operations, MRO capacity. We do not have domestic capability. So, airlines have to take their engines abroad under warranty for repairs. Once you take an engine abroad for repairs under warranty, you repair it, you re-import it, and you have to pay GST on it. So, remove the GST on repairs on engines under warranty. When there is no

warranty and the repaired engine is re-imported, slap uniform 5 per cent GST on it. We need to do this till domestic MRO capability is built up.

Fourthly, currently, airlines pay GST under the Reverse Charge Mechanism, RCM. But during COVID, we saw ticket cancellations were often higher than ticket bookings and GST credit accumulated. Airlines have fixed monthly expenditure and there is a monthly addition to input tax credit. What the industry needed was liquidity, and here we have a situation where there was a huge amount of credit accumulation combined with sticky cash flows. So, please defer RCM tax payments for six months till we get back to normalcy.

Now, talking about financing, we saw during COVID-19, several airlines in India had approached their bankers for support. The bankers could not extend any funding to the industry except under the Emergency Credit Line Guarantee Scheme which was very restrictive. Let us have a mechanism where funds could be provided to the airlines based on their financial strength and based on their ability to repay the loans.

The Government, with all due respect, should stop focusing on building so many new airports in a race for bragging rights, and instead focus on increasing capacity and facilities at existing airports. Most major airports are operating at 85 per cent to 120 per cent of handling capacity. This is a safety issue. Terminals at Bagdogra, at Jodhpur are ancient and tiny. Airports like Srinagar and Leh have no proper aircraft de-icing facilities, very primitive

landing and navigational facilities. Let us fix the basics. The only major new airport commissioned and built after 2014 is the upcoming Goa Mopa Airport. The rest are all new terminals, built under previous regime which rightly focused on increasing capacity at the major hub airports.

The most important thing is air safety. We have a 19 per cent shortage of Air Traffic Control personnel capacity. The sanctioned strength is 3,901, and we currently have 3,162 people. The Airports Authority of India says with UDAN and many Tier II and Tier III unused airports getting revived, we need another 300 to 500 ATCOs immediately. In Delhi, the mandatory break after 30 minutes is now two hours. In Guwahati, they work 365 days without a break. The AAI sought exemption from the DGCA for the third time in the last one year from implementing the mandatory shift timings that were to come into effect from November 5, 2020. The UN's aviation safety watchdog put these checks in place in 2018, and India's last exemption expired on January, 2012.

Hon. Minister, your predecessor said in the Parliament when he was explaining the need for privatization that the Government cannot be in the business of running airlines. Well, now, that you are out of it, it is only fair that you create a level playing field for those private operators who are running airlines. Merge the Ministry, do away with a separate Demand for Grant, reduce the duties on ATF or better still bring it under GST.

Finally, as I end, I would like to quote former Prime Minister Vajpayee Ji who said in Parliament in 1972, "These days the atmosphere in New Delhi makes one choke. It is not easy to breathe freely...the chanting of the Prime Minister's name on All India Radio from morning to night, saturated propaganda on cinema screens... how can those sitting in the Opposition fight all this?"

It is India's greatest tragedy perhaps that the very Party which Vajpayee Ji led as a Prime Minister today leads a Government that has turned this very same Parliament into the Colosseum in Rome in the first century where like a gladiator, the hon. Prime Minister enters to chants of Modi Modi! ... *

So, today, as a woman parliamentarian, let me chant some names that truly deserve applause both in this House and in the annals of civil aviation history of India:

The first Indian woman to get a pilot's license: Urmila K. Parikh.

The first woman commercial pilot - Prem Mathur

The first woman pilot of Indian Airlines - Durba Banerjee

The first woman IAF Officer to fly in a combat zone - Gunjan Saxena

Captain of the first Boeing having all women flight crew –Saudamini
Deshmukh

* Expunged as ordered by the Chair.

The youngest pilot in civil aviation history to command a jet aircraft –
Nivedita Bhasin

On this celebratory note, my esteemed colleagues, let us do what needs to be done to keep the Maharaja out of the skies by all means, but let us keep the *aam aadmi* flying high.

With these words, I conclude my speech. Jai Hind.

KUMARI GODDETI MADHAVI (ARAKU): At the outset, I would like to congratulate the Civil Aviation Minister, Shri Jyotiraditya Scindia, for presenting the first Demand for Grant for his Ministry since joining the Government, and being allocated Rs 10,667 crore for the same.

There is a great expectation from the Ministry in the hope that this Budget helps revive the loss of around 20,000 aviation jobs in the country. It is also hoped that beyond this Financial Year, the spectre of Air India and the Government carrying out the servicing of its debt is a thing of the past. But we are disappointed to note that 87 per cent of the civil aviation budget in 2022-23 is still to service the Air India debt.

Sir, the Parliamentary Standing Committee on Transport, Tourism and Culture has highlighted the number of vacancies at the Airports Authority of India and that these are having a serious impact on the work efficiency of the Air Traffic Controllers. This is definitely a shortcoming in the face of everyone's expectation that the Ministry is doing its best to plug loss of jobs in the aviation sector, especially after the pandemic. We hope that the Minister will make time-bound attempts to fulfil the procedural requirements to fill-up the vacancies of ATCOs as suggested by the Committee.

In my understanding, this is closely linked to another problem highlighted in another Report by another Committee on the less than satisfactory performance of AAI. The Committee on Public Undertakings has most recently tabled a Report on the statutory body, that is, Airports Authority of India. It was

found that AAI is falling short of global standards in aviation safety and security measures. As mandated by the International Civil Aviation Organisation, there are eight critical elements for aviation security. AAI is lagging behind in effective implementation in two critical elements, that is, organization and licensing. India's score is 61.54 per cent and an even more shocking 25.26 per cent for licensing against the world average of 70.8 per cent. The issues must be ironed out for the promotion of foreign investment in this space and inspire confidence in the industry about their global standing.

It is confusing that the Ministry's only flagship scheme, that is, the Regional Connectivity Scheme - UDAN is also seeing allocations reduced from Rs. 900 crore to an allocation of Rs. 600 crore for the upcoming Financial Year 2022-2023. We wonder if it is a trend to reduce commitments to major initiatives after raising the hopes of a sector. For example, there is a noticeable weakening of commitment once the lifecycle of promotion of a scheme has come to an end.

Andhra Pradesh is the only major State, which has three major airports, namely, Vizag, Vijayawada and Tirupati. Unfortunately, none of these airports individually or all put together are providing air connectivity with all capital cities in the country. Of the 94 RCS-UDAN routes that have completed a three-year tenure till 30 November, 2021, only 22 routes are in operation.

The Government was hoping that after the expiry of the three-year subsidy period, airlines would be able to sustain the routes without outside support. While it is an important objective for any scheme to have a sunset

clause, which ensures sustainability, but it is short-sighted to withdraw support or reduce commitment at a time when COVID disrupted the industry. We can see that the tourism industry is needing additional support as the problem seems to be more acute on the tourism regional connectivity routes. Out of 106 tourism RCS routes that were floated for bidding, airlines responded with bids only for 46 tourism routes, and by February, 2022 only 31 out of these 46 routes are operational under UDAN. It is our appeal to the Minister to consider sustaining support and Viability Gap Funding for a time horizon of at least 10 years before they expect the connectivity established on certain routes is not dependent on Viability Gap Funding.

On observing the Ministry's Budget, it has been noted that a token provision of Rs. 10 lakh has been made for Krishi Udaan Scheme, which was announced way back in the 2020 Budget. Krishi UDAN 2.0 focusses on transporting perishable food products from hilly areas, North Eastern States and tribal areas.

It does not bode well that even after completion of two financial years -- after announcement of the scheme by the hon. Finance Minister, Shrimati Nirmala Sitharaman during the Budget -- it has received just a token allocation.

The demand of Bhogapuram has been accepted by the Central Government in the form of 'in principle' approval. I understand that certainly there are conditions regarding compensation to the Airports Authority of India but Bhogapuram is not just planned as a civil greenfield airport but also as a

strategic one given the Indian Navy's dependence on Visakhapatnam Airport, whose capacity cannot be increased because of the limitations of geography.

Finally, to conclude, I would request the hon. Minister to take necessary steps for Tirupati as a MRO Centre.

Thank you.

डॉ. आलोक कुमार सुमन (गोपालगंज): सभापति महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे डिमांड फॉर ग्रांट अण्डर कंट्रोल ऑफ मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एविएशन वर्ष 2022-23 पर बोलने का मौका दिया।

महोदय, डिमांड फॉर ग्रांट अण्डर कंट्रोल ऑफ मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एविएशन के लिए 11183.10 करोड़ रुपये था, जिसमें वित्त मंत्रालय ने 10,667 करोड़ रुपये एलोकेट किया। फाइनेंस मिनिस्ट्री ने 516 करोड़ रुपये रीजनल कनेक्टिविटी स्कीम (आरसीएस) और एयर इंडिया एसेट होल्डिंग लिमिटेड (एआईएचएल) के लिए रेशनलाइज किया है। वित्त मंत्रालय ने यह भी दर्शाया है कि वर्ष 2022-23 के लिए सेन्ट्रल सेक्टर स्कीम को भी मजबूती दी जाएगी। मेरा मत है कि एआईएचएल के लिए जो एलोकेशन है, वह सिविल एविएशन के लिए जस्टिफाइड है। अगर आरसीएस के लिए 101.28 करोड़ रुपये से ज्यादा किया जाए तो आरसीएस के तहत 'उड़े देश का आम नागरिक', यानी उड़ान योजना को मजबूती मिलेगी।

महोदय, जैसा कि हम सभी जानते हैं कि उड़ान योजना माननीय प्रधानमंत्री जी का ड्रीम प्रोजेक्ट है। माननीय प्रधानमंत्री जी ने कहा है, जैसा मैं यहाँ कोट करना चाहूँगा- 'India's aviation sector will become a symbol of national progress.'

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र गोपालगंज के हथुवा अनुमंडल स्थित सबेया एयरपोर्ट है। सबेया एयरफील्ड सेकेंड वर्ल्ड वार में बना था और उपयोग भी हुआ था। वहाँ प्लेन के लिए अलग से बंकर भी था। यह अंतर्राष्ट्रीय दृष्टि से स्ट्रैटेजिक लोकेशन पर था। सरकार के आँकड़ों के मुताबिक यह 473.295 एकड़ में फैला है। स्थानीय आँकड़ों के मुताबिक 517 एकड़ में कहा जाता है, जिसमें 1011 अतिक्रमण की पहचान की गयी है, जो 338.66 एकड़ अतिक्रमित जमीन है। यह रक्षा मंत्रालय की रिपोर्ट है।

महोदय, मैं माननीय रक्षा मंत्री श्री राजनाथ सिंह जी, माननीय उड्डयन मंत्री जी तथा मंत्रालय के अधिकारियों को धन्यवाद एवं आभार व्यक्त करता हूँ कि सबेया एयरफील्ड को आरसीएस-उड़ान में शामिल किया गया, ताकी यहाँ से हवाई सेवा शुरू हो सके।

महोदय, सबेया हवाई अड्डा का दो लंबा रनवे है, जिसका मरम्मत करने की जरूरत है, ताकी कम खर्च में ही हवाई यात्रा शुरू हो सके। यदि रक्षा मंत्रालय की मदद से सिविल एविएशन मिनिस्ट्री द्वारा बिहार सरकार के माध्यम से स्थानीय जिला प्रशासन को कागजात उपलब्ध कराते हुए, अतिक्रमण हटाने का सख्त आदेश दिया जाय तो एयरलाइन बिडिंग करने के लिए जल्दी तैयार होगी। गोपालगंज, सीवान तथा बगल के जिलों के लाखों लोग खाड़ी के देशों में रहते हैं। बिहार में सबसे ज्यादा विदेशी मुद्रा इन्हीं जिलों में आता है। ये लोग 150 से 200 किलोमीटर दूर जाकर दिल्ली के लिए प्लेन पकड़ते हैं। चूंकि दिल्ली के लिए गोपालगंज से कोई सीधी ट्रेन भी नहीं है।

महोदय, अगर डिमांड फॉर ग्रांट के तहत आरसीएस में एलोकेशन की वृद्धि की जाती है तो निश्चित ही गोपालगंज को भी फायदा होगा। अतः मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह-विनती करता हूँ कि सबेया हवाई अड्डा को अतिक्रमण मुक्त कराकर चालू करने के लिए बोली लगाने की प्रक्रिया शुरू की जाए, ताकि 'उड़े देश का आम नागरिक' का सपना साकार हो सके।

महोदय, 'India is the world's third largest market in the civil aviation sector', लेकिन 65 परसेंट एयर कनेक्टिविटी और 61 परसेंट ट्रैफिक केवल 6 मेट्रोपोलिटन सिटीज़ का ही है। इसलिए, आज देश में जरूरी है कि स्मॉल एंड मीडियम सिटीज़ को भी कनेक्ट किया जाए, ताकि माननीय प्रधानमंत्री जी एवं आम नागरिकों का हवाई यात्रा का सपना पूरा किया जा सके। मैं इंटरनेशनल सिविल एविएशन ऑर्गनाइजेशन (आईसीएओ) की रिपोर्ट पढ़ रहा था।

इसका फाउंडर मेंबर भारत भी है। भारत ने रिच कंट्रीब्यूशन आईसीएओ सैक्टर में किया है। आईसीएओ में 193 देशों की सरकारें एयर ट्रांसपोर्ट में सहयोग कर रही हैं। एयर ट्रेवल और डिमांड में अनफोरसीन वृद्धि हुई है। आईसीएओ के अनुसार वर्ष 2030 तक 100 प्रतिशत की वृद्धि होगी। इस सैक्टर का विकास आज देश की जरूरत है। जैसा कि अनुमान लगाया गया है कि 8 साल के अंदर हवाई यात्रा करने वाले पैसेंजर्स की संख्या दोगुनी से भी ज्यादा हो जाएगी, इसलिए डिमांड्स फॉर ग्रांट्स में अगर मंत्रालय इन्फ्रास्ट्रक्चर पर बल देती है, जिसमें आने वाले चार सालों

में लगभग 200 एयरपोर्ट्स, हेलीपोर्ट्स और सीप्लेन से संबंधित कार्यों को पूरा करने में मदद मिलेगी।

महोदय, सरकार ने डिफेंस एयरपोर्ट्स को सिविल यूज के लिए ओपन किया है। इसी के अंदर सबेया एयरफील्ड गोपालगंज को भी आरसीएस उड़ान में शामिल किया गया है। यह एक महत्वपूर्ण रिफॉर्म है। इसी प्रोसेस से 8 नए फ्लाईंग एक्डमिक्स, 5 एयरपोर्ट्स में शुरू की गई हैं, जहां देश के युवाओं को ट्रेनिंग मिलेगी।

महोदय, मेरा एक सुझाव है कि सिविल एविएशन सैक्टर की ग्रोथ मजबूती से हो, इसके लिए जो भी पेंडिंग इश्यूज मिनिस्ट्री ऑफ डिफेंस, मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एविएशन एंड एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया के बीच है, उसे शीघ्र ही रिजाल्व किया जाए, ताकि लैंड ट्रांसफर जल्दी हो तथा आरसीएस उड़ान योजना सफल हो। मेरे गोपालगंज के सबेया एयरफील्ड के लिए जमीन अधिग्रहण की आवश्यकता है। यहां केवल अतिक्रमण एक समस्या है। यहां रनवे भी दो हैं। अतः इसे रेनोवेट करने में खर्च भी कम होगा। इसकी कामर्शियल फीजिबिलिटी भी बहुत ज्यादा है। मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि इसको जल्दी ही अतिक्रमण से मुक्त कर चालू कराया जाए, ताकि वहां के लोग जो खाड़ी देशों में जाते हैं, उनको विशेष रूप से फायदा हो।

महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात को समाप्त करते हुए डिमांड्स फॉर ग्रांट्स का सपोर्ट करता हूँ।

SHRIMATI SARMISTHA SETHI (JAJPUR): Sir, I will flag some issues relating to allocation, safety, passengers' concern and the issues relating to my State, Odisha.

Regarding allocation, the Standing Committee on Transport, Tourism and Culture in its 314th Report examining the DFGs for the Ministry has noted that while the projected demand of the Ministry for 2022-23 was Rs. 11,183.10 crore, an allocation of Rs. 10,667 crore, i.e. Rs. 10,590 crore for revenue and Rs. 76.46 crore for capital, has been made which indicates a shortfall of Rs. 516.10 crore. In addition, Internal and Extra Budgetary Resources of AAI for capital expenditure for 2022-23 is Rs. 4,574 crore.

The Standing Committee noted that not agreeing to the projections for the Regional Connectivity Scheme by staggering the amount of Rs. 101.28 crore is a cause of concern. The RCS scheme which has given a boost to affordable connectivity should have been encouraged by the Government through sufficient budgetary support. The curtailment of funds at this stage may hamper the smooth development of this important scheme. This is the view of the Standing Committee.

Sir, looking from another perspective, 87 per cent of the allocation, i.e. Rs. 9,259.91 crore and Rs. 165 crore for servicing of debts of Air India was transferred to AIAHL, a special purpose vehicle, and for providing medical benefits to retired permanent employees of Air India Limited. In the Revised Estimate for 2021-22, the amount was Rs. 72,652 crore. It means that the rest of the allocation is limited only to 13 per cent.

Already struggling with COVID-19, such low allocation will affect the growth of the sector. I am of the view that more capital expenditure can be used for modernisation of airports and construction of new airports in line with the international standards. The low allocation will affect the safety and security. There has been a decrease in allocation in BE for 2022-23 for revenue as compared to the projected amount for DGCA by Rs. 37.08 crore, for BCAS by Rs. 22.62 crore and for the National Aviation University by Rs. 8.60 crore. There has also been a decrease in BE for 2022-23 for capital with respect to BCAS by Rs. 13.31 crore and AAIB by Rs. 3.40 crore, where less than one-fourth of the projected amount of Rs. 4.40 crore has been allocated.

15.00 hrs

The decrease in the funds for the agencies looking after the safety and security in civil aviation sector such as DGCA, BCAS, and AAIB despite the increased security concerns in the sector is a matter of serious concern. I am of the view that additional funds should be provided to the agencies manning safety and security.

I would also like to raise another issue regarding the vacancies of Air Traffic Controllers. Out of 3871 sanctioned posts of Air Traffic Controllers, available strength of ATCO is 3163 leading to 708 vacancies. Since 2017, no post of ATCO has been created. These vacancies should be filled up immediately.

Sir, a combined headquarters building has been planned for DGCA, BCAS, AAIB and AERA, and allocation has been made under BE 2022-23 in capital section and all the aforesaid organisations will be contributing for expenditure of the said building. However, no capital allocation has been made in BE 2022-23 for AERA. Then, how does the Minister propose to ensure contribution on the part of AERA for timely completion of the headquarters building?

Coming to the greenfield airport policy, the Ministry has so far not conducted any study or published any blueprint regarding the advantages and disadvantages of greenfield and brownfield projects, though the Ministry of Civil Aviation has notified a Greenfield Airports Policy in 2008. Further, though 21 airports have received in principle approval of the Ministry, only eight airports have been operationalised. The Ministry needs to focus on the operationalisation of remaining airports and formulation of a guideline will expedite the development of the airports. Every greenfield airport must be planned in such a way that it should meet the requirements of at least the next forty years. Necessary land for the airport may be acquired based on futuristic planning; construction and development can be undertaken in the future depending on the requirements.

Sir, another point is pricing. Whether it is cyclone, earthquake or any crisis, it is a matter of deep concern that airlines see opportunity in these crises and increase their fares. We have seen this when the Ukraine crisis unfolded.

Airlines should be strongly told that during a crisis period, they should exercise restraint in abnormal profiteering. Also, food prices at airports should be reasonable.

Sir, I will conclude with a few points which are very important for my State Odisha. One of them is Shri Jagannath International Airport at Puri. The proposed new airport has become necessary as the nearby Biju Patnaik International Airport at Bhubaneswar has reached its design capacity and owing to a large influx of tourists and pilgrims to Puri. In June 2021, a team of Airports Authority of India conducted a pre-feasibility study of the proposed project site. I request the hon. Minister to expedite the matter.

Sir, the Ministry of Civil Aviation has included Bhubaneswar-Amarda Road of Mayurbhanj District as a special RCS route under UDAN on the request of the State Government to connect the remote areas of the State. The air connectivity to Amarda Road airstrip in Mayurbhanj District will provide for connectivity in the Northern part of Odisha. Several requests have been made to DRDO which is in control of the above airstrip to let the State Government use the airstrip for public.

The State Government of Odisha intends to shift the old Dakota aircraft from Kolkata to Bhubaneswar to commemorate the legacy of the late Biju Patnaik, ex-Chief Minister of Odisha. A joint team of AAI and State Government officials has selected a site in Biju Patnaik International Airport to position the Dakota aircraft as a museum display. The Chairman, AAI, was

requested to issue NOC and give in principle clearance to position the aircraft.

The reply is still awaited. I will request the hon. Minister to look into this matter.

Thank you, Sir.

श्रीमती संगीता आजाद (लालगंज): सभापति महोदय, आपने मुझे नागर विमानन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर चर्चा में भाग लेने का मौका दिया, आपका धन्यवाद। मैं आपके साथ-साथ अपनी पार्टी की मुखिया बहन कुमारी मायावती जी का भी आभार व्यक्त करती हूँ। जैसा कि मुझे ज्ञात है कि प्रधानमंत्री गति शक्ति के तहत हवाई अड्डों के माध्यम से आर्थिक विकास की उम्मीद की गई थी, लेकिन इस संदर्भ में सरकार ने अब तक कोई भी विवरण प्रस्तुत नहीं किया है। उद्योग के हितधारकों ने सरकार द्वारा इस क्षेत्र के लिए सहायक उपायों की अनुपस्थिति की आलोचना की है। जैसे विमानन टर्बाइन ईंधन पर उत्पाद शुल्क में कटौती, एटीएफ उत्पाद शुल्क में कमी के रूप में कटौती, एयरलाइंस के लिए रियायत और वित्त पोषण का आबंटन आदि।

महोदय, सरकार ने टाटा समूह के लिए एयर इंडिया की बिक्री के हिस्से के रूप में एयर इंडिया की बकाया गारंटीकृत देनदारियों के निपटान के लिए 51,971 करोड़ रुपये की राशि निर्धारित की है। इनमें वे ऋण भी शामिल हैं जो एयरलाइंस की बिक्री के हिस्से के रूप में टाटा समूह को हस्तांतरित नहीं किए गए थे।

उड़ान आरसीएस योजना, उड़े देश का आम नागरिक, क्षेत्रीय कनेक्टिविटी योजना के तहत भारत की एयरलाइंस कंपनियों को नए और गैर-सेवा वाले मार्गों पर उड़ान भरने के बदले महत्वपूर्ण वित्त पोषण प्रदान करती है। यह भारतीयों के लिए हवाई यात्रा को लोकतांत्रिक बनाने के लिए महत्वपूर्ण भी है, हालांकि इस योजना ने आबंटन में 994 करोड़ रुपये से 600 करोड़ रुपये की कमी वित्तीय वर्ष में देखी है। भारत सरकार द्वारा एटीएफ पर 8.5 प्रतिशत तक मूल वृद्धि की घोषणा के परिणामस्वरूप एनसीआर में कमोडिटी की अब तक की सबसे अधिक कीमत 86,038.16 रुपये प्रति किलो लीटर हो गई है। यह खर्च आम तौर पर यात्रियों पर डाले जाते हैं और इसके परिणामस्वरूप भारत के आम नागरिकों के लिए हवाई किराए की कीमतों में वृद्धि हो सकती है।

महोदय, परिवहन, पर्यटन और संस्कृति पर स्थायी समिति के अनुसार वर्ष 2022 के बजट में आबंटन का 86.8 प्रतिशत एयर इंडिया लिमिटेड के विनिवेश और विशेष प्रयोजन वाहनों के लिए है, इसका मतलब यह है कि प्रभावी रूप से बजट का केवल 13.2 प्रतिशत ही इस क्षेत्र के लिए गुणात्मक रूप से आबंटित किया गया है, जो मात्र 1407 करोड़ रुपये ही है। समिति ने कहा है कि इस तरह के कम आबंटन से नागरिक उड्डयन क्षेत्र की वृद्धि रुक जाएगी, जो पहले ही महामारी से संबंधित मंदी के कारण पीड़ित है।

महोदय, उपरोक्त बिंदुओं को जोड़ते हुए अधिकारिक पूर्वानुमान बताते हैं कि भारतीय हवाई अड्डों पर यात्रियों की संख्या में वृद्धि दर में लगातार गिरावट आई है। वर्ष 2020-21 में 73 प्रतिशत वृद्धि और वर्ष 2021-22 में 69 प्रतिशत वृद्धि के बाद वर्ष 2022-23 के लिए पूर्वानुमान 20 प्रतिशत है। वर्ष 2024 के लिए पूर्वानुमान में और गिरावट आई है और वृद्धि दर 11 प्रतिशत है। यह देखा गया है कि संशोधित अनुमान की मांग हमेशा वास्तविक आबंटन से अधिक होती है।

मंत्रालय का व्यय 2017-18 से संशोधित आबंटन से हमेशा कम रहा है। जैसे परिवहन, पर्यटन स्थायी समिति द्वारा नोट किया गया है। महोदय, अनुमानों का उपयोग करने के लिए मंत्रालय की ओर से योजनाओं की कमी की ओर भी इशारा किया गया है। सरकार ने घोषणा की है कि वह 21 नए ग्रीन फील्ड हवाई अड्डों का निर्माण करेगी और यह प्रशंसनीय कार्य है। हालांकि मैं सदन का ध्यान मेरे जनपद आजमगढ़ हवाई अड्डे की तरफ आकर्षित करना चाहूंगी। इसमें निर्माण के दौरान कई कठिनाइयां आई हैं। पिछले दो वर्षों से सरकार ने समय-समय पर वादा किया है कि लगभग परियोजना तैयार है, लेकिन अभी तक इस हवाई अड्डे का संचालन सरकार शुरू नहीं कर पाई है। आजमगढ़ हवाई अड्डे का उद्घाटन वर्ष 2018 में किया गया था और इसे वर्ष 2020 तक पूरा करना था। मंत्रालय ने परियोजना को पूरा करने में विफलता दिखाई है और कई कारण प्रस्तुत किए हैं। आजमगढ़ से लखनऊ प्रस्तावित मार्ग है, लेकिन निकटतम हवाई अड्डा वाराणसी आजमगढ़ से 110 किलोमीटर दूर है, जिससे इस क्षेत्र के लोगों को काफी असुविधा होती है। यह आम नागरिकों को हवाई यात्रा सुविधा प्रदान करने के सरकार के वादों के विपरीत है।

मंत्रालय को इसे प्राथमिकता देनी चाहिए ताकि हमारे क्षेत्र को लोगों को सुविधा मिले और उन्हें हवाई यात्रा करने में आसानी हो।

महोदय, यदि आजमगढ़ के सीमावर्ती जनपदों जैसे मऊ, गाजीपुर, बलिया, फ़ैजाबाद तथा सीमांत गोरखपुर के यात्री हवाई यात्रा हेतु समय और ईंधन का व्यापक उपयोग कर आर्थिक क्षति भी सहते हैं और साथ ही शारीरिक और मानसिक कष्ट भी सहते हैं। यदि आजमगढ़ के मंदूरी हवाई अड्डे का परिचालन यथाशीघ्र आरंभ हो जाता है तो यहां हथकरघा से जुड़े व्यवसाय जैसे बनारसी साड़ी, मऊ का हैंडलूम उद्योग, आजमगढ़ की काली मिट्टी के बर्तनों का उद्योग, सजावटी उपकरण और सामग्री को नया बाजार मिलने की प्रबल संभावना हो जाएगी। यह बेरोजगारी को दूर करने में कारगर सिद्ध होगा और यहां के स्थायी व्यक्तियों को रोजगार के साधन प्राप्त होंगे। इससे ग्रामीण अंचल के बेरोजगारों को शहर की तरफ पलायन से भी रोका जा सकेगा। महोदय, मैं इसी कड़ी में बताना चाहूंगी कि मेरे जनपद से बीमार व्यक्तियों को तत्काल हवाई यात्रा सुविधा न मिलने के कारण बहुत सक्षम व्यक्ति भी असमय मौत की आगोश में चले जाते हैं।

अंत में, मैं अपनी बात समाप्त करूँ, उसके पहले आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करती हूँ कि मंदूरी हवाई अड्डे पर कार्य करने वाले कार्मिकों के लिए वहां के स्थानीय बेरोजगारों को प्राथमिकता दी जाए। विशेषतः उन परिवारों के बच्चों को, जिनकी कृषि योग्य भूमि का अधिग्रहण कर सरकार ने उनकी रोजी-रोटी छीनकर एयरपोर्ट बनाने का काम किया है।

महोदय, आपसे अनुरोध है कि मेरे गृह जनपद आजमगढ़ का आर्थिक विकास सुचारु रूप से हो सके, यहां के उत्पादों को राष्ट्रीय-अंतर्राष्ट्रीय बाजार मिल सके, बेरोजगारों को उनके गृह क्षेत्र में रोजगार मिल सके तथा सामान्य व्यक्तियों के लिए समय और धन की बर्बादी को रोकते हुए मंदूरी हवाई अड्डे का परिचालन यथाशीघ्र आरंभ किया जाए। यही अनुरोध करते हुए मैं अपनी बात खत्म करती हूँ। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI SUNIL DATTATRAY TATKARE (RAIGAD): Hon. Chairperson, Sir, thank you very much for giving me the opportunity to speak on the Demand for Grants of the Ministry of Civil Aviation.

In the Regional Connectivity Scheme, nine airports in the States of Nashik, Jalgaon, Kolhapur, Solapur, Nanded, Ratnagiri, Sindhudurg, Amravati and Gondia were selected from Maharashtra. Out of the same, six airports are already operational. I would like to request the hon. Minister to include Akola Airport under the Regional Connectivity Scheme as the number of passengers flying from these airports are approximately eight lakh. The air services of Mumbai-Nashik, Mumbai-Jalgaon, Mumbai-Kolhapur, Mumbai-Solapur, and Nashik-Pune need special attention under the UDAN Scheme.

Shirdi Airport is one of the holiest airports in the country. It gives me great pride to apprise this august House that cargo at Shirdi Airport has crossed the 100 MT benchmark and efforts are being made to start cargo operations through a separate cargo terminal, especially for perishable cargo with cold storage facilities and customs facilities as well. As the holy city of Shirdi witnesses lakhs of pilgrims across the world, I would like to request the hon. Minister to award international airport status to Shirdi Airport.

The Navi Mumbai International Airport is one of the important airports in the country. In 2008, the Government of Maharashtra had given approval for that. The State Cabinet had given approval in October, 2017. About 99 per cent of the land has been handed over to the Airports Authority. Navi Mumbai International Airport has received an in-principle approval from the SBI to

provide debt of Rs. 12,770 crore out of the overall project cost of Rs. 19,000 crore for Phase-I and Phase-II. The financial closure is expected to be achieved by 31st March, 2022. The Phase I and Phase II of the project -- with an overall capacity of 20 million passengers -- are expected to be commissioned by Navi Mumbai International Airport by 30th December, 2024. I would also like to request the hon. Prime Minister that this work be taken up on a top priority by the Prime Minister's Office and be completed within a stipulated time.

Ratnagiri is one of the beautiful places in my Konkan area. Now, the Ratnagiri Airport is currently managed by the Indian Coast Guard. If international status is given to this airport by extending the airstrip, tourism activity will be increased, giving impetus to employment opportunities to locals. It will also help in the holistic development of the Konkan region. It will also be beneficial for air transportation of Alphonso mangoes, cashew nuts, fish, and other sea foods, which will increase the incomes of the farmers of Konkan region.

Hon. Chairperson, Sir, if I talk about the figures, the scheme worth Rs. 40 crore came from the Coast Guard. The hon. Deputy Chief Minister of the Government of Maharashtra, Shri Ajit Pawar has already sanctioned Rs. 100 crore for the building purposes. Earlier, the length of runway was proposed to be 1400 metres. Then, it was enhanced to 1800 metres. Now, today, it is 2100 metres long. But for landing international aircraft, the length of runway has to

be about 2500 metres. If it is lengthened to that extent, that will be much better.

The Pune airport contributes so much to the State and to the National GDP and has seen tremendous economic growth because of numerous companies across varied sectors such as IT, manufacturing, automobiles, aerospace, pharmaceuticals, locomotives, finance etc. Pune is also referred as the educational capital of India. The need for an independent airport in Pune region cannot be ignored. The present airport in Pune is owned by Indian Air Force. This airport is capable of handling about 190-200 civil aircraft movements per day and over 8 million passengers per year. In fact, Pune airport was designed to handle about 1-1.2 million passengers annually.

In addition to this, Pune region and neighbouring districts handle their international air cargo at Sahar air cargo complex at Chhatrapati Shivaji Maharaj International Airport (CSIA), Mumbai. Over twenty per cent of the air cargo handled at airport pertains to Pune and the neighbouring districts.

The new airport in Pune will give a major boost to the services such as logistics, warehousing, and ground staff, and residential and industrial activity in Pune region. This will generate employment for local population and bring additional revenues to the State government and to the Central Government. It should be emphasised that this airport is not solely for Pune.

It is for all the districts under Pune division and certain other districts in the neighborhood State which covers a population of 30 million that is almost 25 per cent of Maharashtra's total population. It will boost exports of agriculture and many other sectors from Pune and surrounding districts.

I would like to draw the attention of the hon. Minister to sanction an international airport at Pune and international airport status to my Ratnagiri district airport in my Konkan region.

Thank you very much for giving me this opportunity.

DR. M P ABDUSSAMAD SAMADANI (MALAPPURAM): Thank you Sir for giving me this opportunity to take part in the discussion on the Demand for Grants under the control of the Ministry of Civil Aviation.

Sir, it is a very important hour in which we are discussing about the Ministry of Civil Aviation and the Demand for Grants related with the same Ministry.

Sir, the international flights are going to be restarted. The occasion is so important for all the passengers throughout the country and also for the foreign nationals who visit our country. The Government has updated entry requirements for incoming travellers like vaccination and everything. So many important things are related to this. Though I would like to emphasize here certain very important major points related to the Ministry, I have also to draw the attention of the House and the hon. Minister to certain points and to certain problems. These are very serious problems that are faced by the Calicut international airport which is situated in my Constituency.

Regarding the Ministry's functioning, my suggestions are as follows. For example, a proper public grievance redressal system has to be established. That is my suggestion to the hon. Minister. Many issues are there which are coming out everyday. The problems are not only related to the Ministry but also related to the passengers which are being faced in the airport and also outside the airport. There must be a proper public grievances redressal system.

Sir, our system has to be more passenger friendly. Though attempts are being made now and then repeatedly to make it more passenger friendly, still our passengers are facing very serious problems and they have to be undone and they have to be solved. There is a widespread need for it throughout the country. I would like to draw the attention of the hon. Minister to the fact that there is need for operating more and more international flights. We had approached the hon. Minister about this with regard to our Calicut international airport that we need more international as well as domestic flights. Even after repeatedly reiterating our commitment to the cause of passengers, there is sometimes exploitation of passengers, especially by the airline authorities.

We always talk of our commitment to the cause of the common man. Towards achieving this end, we have to consider upgrading the under-reserved air routes and ensure air travels to all areas throughout the country. Air travel has to be made more affordable and widespread. For example, the growth and development of transport infrastructure in all regions and in all the States of the country have to be ensured.

I would like to draw the attention of the hon. Minister to the issue of collection of user's fee even now. We are actually collecting money from the passengers. The passenger is the payer and we are attempting to improve our infrastructure depending mostly on this income, even though the Government also is spending for it. In addition to Government spending, there is a user's fee taken. I came to know that from 1st April this year, this user's fee is going to be increased in all the airports in the country. If we are really committed to the

aam admi, then my humble request to the hon. Minister is that this system of user's fee has to be withdrawn for ever. There is no meaning for the Government to collect such an amount from the passengers.

Sir, coming to the Calicut international airport, we have some serious problems which are quite well known to our hon. Minister. The Calicut International airport has good passenger movement. The Government speaks of privatisation. This Government has selected a few airports for privatisation on the basis of observing the annual trend of passenger movement of all airports and airports having an annual traffic of more than 0.4 million passengers. Though we are not in favour of this theory of privatisation, Calicut international airport is included in this list along with other airports, such as, Nagpur, Varanasi, Dehradun, Trichy, Indore, Chennai, Coimbatore, Bhubaneswar and Patna. That means, the Calicut international airport has a good passenger movement. Even after that, as it is known to the hon. Minister, our airport needs development and the Government has to take this aspect into consideration. It has to help this airport which is making profit and contributing to the national income. Why is this airport ignored? Why is the development of the airport not taken into consideration by the Government?

Sir, the other point is about resumption of the wide-bodied aircraft. We approached the hon. Minister and we are grateful to him for cancelling the proposal for reducing the length of the runway for expansion of the RSA.

That is good. If that proposal would have been implemented, it would have resulted in the loss of all hopes for the development of the airport and also for resumption of the wide-bodied aircraft.

I am asking the hon. Minister as to why there is a delay in this regard. The hon. Minister should personally intervene in the matter. सर, हम इंतजार करके थक गए हैं। किसी शायर ने कहा है :

“मरने के बाद भी मेरी आंखें खुली रहीं, आदत पड़ी हुई थी इन्हें इंतजार की।” हम इंतजार करते-करते थक गए हैं। ... (*Interruptions*) जमाल कैसा होना चाहिए। हम इंतजार करते-करते थक गए हैं। मंत्री जी हमारे एयरपोर्ट्स की प्रॉब्लम्स के बारे में काफी जानते हैं।

I request the hon. Minister to do something to resume the operation of the wide bodied aircraft which were stopped after the unfortunate air crash. After that, many days have passed. ... (*Interruptions*) I request the Government and the Minister to start the domestic cargo and the international cargo services at the Calicut Airport.

I hope the hon. Minister will be considering the problems of all the airports of the nation, specially those of the Calicut Airport.

SHRI DUSHYANT SINGH (JHALAWAR-BARAN): Sir, firstly, I would like to thank my Party for giving me this opportunity to speak on the Demands for Grants of the Ministry of Civil Aviation. I would like to thank our hon. Prime Minister for Operation Ganga and the hon. Ministers who had gone from India to Poland, Romania and Hungary. I thank all the four Ministers and the entire team of the Air Force, the Department of Civil Aviation and the Defence Forces who were helpful to get all our citizens back from Ukraine and the affected areas.

15.27 hrs

(Dr. Kakoli Ghosh Dastidar *in the Chair*)

I also want to thank the countries which supported us in this endeavour.

Sir, I would like to begin my speech by saying that when you look at the Budget, you will find that a large part of the Budget has been put in or the allocation has been put in for Air India Assets Holding company. When you look at the Air India Assets Holding Company and the money which has gone in, हमें स्मरण होना चाहिए कि यह क्यों हुआ? यह इसलिए हुआ है, क्योंकि यूपीए की सरकार में इतने प्लेन्स खरीदे गए, इतने प्लेन्स खरीदने के साथ ही दो ईजीओएम हुए। सितम्बर में ईजीओएम हुआ, उसके बाद दिसम्बर में ईजीओएम हुआ। प्राइस रिवीजन के बारे में, वर्तमान में इसकी चर्चा करते-करते हमें देखने को मिलेगा कि, it has been gone into and it has been investigated by the CBI.

Now, when we talk about that, we feel that the pressure went on to the Government and Air India to purchase these planes. Therefore, as the hon. Minister and the Government have said, we want to be facilitators. We want to

give you guidelines and be a part of the facilitating process to help this out. For this, after disinvestment of Air India, through DIPAM, Rs. 9259 crore have gone in for this year and it will go in for successive years for the misdeeds of the previous UPA Government, thanks to which we have to now pay for it, to get us out of the financial stress vis-à-vis the Ministry of Civil Aviation.

DR. NISHIKANT DUBEY (GODDA): Who was heading the EGoM?

SHRI DUSHYANT SINGH : At that time, EGoM was headed by a Member who was the then Home Minister of the Government of India and the EGoM changed the rates from September to December. This has to be mentioned on the floor of the House because due to this problem, we, meaning the civil aviation industry, the Air India and the Maharaja had to face a problem due to which we have to now divest and look towards the divestment route. Therefore, this money has been kept there. Under the Look East Policy, the Government of India, under the leadership of Prime Minister, has considered the importance of Hollongi Airport. The agricultural produce of Arunachal Pradesh transporting through Krishi UDAN Scheme will be helpful to the people of Arunachal Pradesh. Therefore, the progress is going on.

Madam, I would like to mention that civil aviation is one of the fastest-growing sectors. We passed through the COVID-19 period. We had 61 million passengers in 2013-14. There was a growth of 14 per cent at that time.

What do we need to modernise our airports? The answer has already been stated by the then Minister of Civil Aviation, Shri Hardeep Singh Puri in his reply on 6th February, 2020. If we look at the passengers arriving in our

country in 2018-19, it was 374 million per annum. If we look at various airports, for example, the Port Blair Airport, the capacity was 0.70 million passengers but the footfall was 1.71 million. The capacity of Delhi Airport, DIAL was 75 million passengers and the footfall was 69.23 million.

I think the hon. Minister and the Prime Minister have looked at Jewar Airport. Under the Prime Minister Gati Shakti Scheme, how can we have multi-model transport system from Jewar Airport to Gautam Buddh Nagar or elsewhere?

My previous speaker was talking about ATF. The Hon. Minister has requested everyone to reduce the taxes on ATF. He has personally written to every State. I belong to the State of Rajasthan. My State has 26 per cent tax on ATF. The previous speaker was talking about West Bengal. They have 25 per cent tax on ATF. How can we help tourism if we cannot reduce the taxes on ATF? It will affect tourism; it will affect the airline companies. We need to look at that. We need to support the Government.

I have just spoken about the capacity of our airports and also about divestment. Regarding airline pilots, IGRUA was set up in Raebareli. We have to go on PPP mode because the pilots coming out of this centre do not have the training on aging aircraft. They do not have any instructors. Therefore, the Government is considering to have a PPP model for this.

Members were mentioning about MROs. Only 15 per cent of the total Indian MRO industries are working here. All our industries are going abroad. So, the Government is considering to get the MRO facilities and to increase the pilot training centres. It is also opening the Look East Policy for places like Lilabari, Jalgaon, Jalgavi, Khajuraho and Kalabari.

Madam, I would want to tell this House that the Government is also talking about aircraft leasing policies. There is 100 per cent tax holidays for 10 years for aircraft leasing on capital gains. So, these are the facilities we are looking at.

Madam, we are also looking to link our seas and rivers. Our hon. Prime Minister had gone to Sabarmati River and talked about enhancing tourism. We want to increase tourism and airplane connectivity under the guidance of Port/Shipping Ministry, which will give us the opportunity on the high sea by working with the Civil Aviation Ministry.

Now, we have also reduced the paper processes under eGCA so as to ease the distribution of flying licences. HeliSewas have given opportunities for the flying services ... (*Interruptions*)

Madam, within two minutes, I am concluding my speech.

Shri Nitin Gadkari-ji, today mentioned about airports. The hon. Mantri-ji of Civil Aviation is here and he belongs to Madhya Pradesh. Nitin-ji had mentioned regarding planes' landing in airports on the highway. I belong to Dholpur, and in Dholpur, we have the same facility out there of the runway.

Madam, when we talk about religious tourism, we must also talk about places like Deoghar, which is under Nishikant-ji's Constituency where the airport is being talked about. We should open up the airport there because it is of national importance. It is a Defence airport. Plus, it will also help our tourism sector.

Similarly, Gorakhpur, which is also an important centre for pilgrims, we need to look at.

Madam, I would like to say that Mantri-ji is really working hard and his Ministry is looking at to work out on regional connectivity. The regional connectivity cannot happen alone. It is to be done by association. The Mantralaya and the airline companies both have to work together. The Government is giving its best facility to do that.

Madam, now, we have to talk about drone. The drone industry is the future of India. When we develop drone industry, it would help the agriculture industry; it would help the mining industry; and it would also help the infrastructure industry. The Government of India under the leadership of Narendra Modi-ji is talking about Production Linked Incentive scheme vis-à-vis drones. An amount of Rs. 120 crore has already been put in drone industry. Drone is the future for the civil aviation industry in order to help and handle its policies. So, we want to thank the Mantri-ji for his best efforts and we also want to thank the hon. Prime Minister.

I would like to end my speech by saying that the hon. Prime Minister has always mentioned about '*sabka saath, sabka vishwash, aur sabka vikas*' - 'सबका साथ, सबका विकास और सबका विश्वास।' उन्हीं को देखते हुए, उनके पद-चिह्नों पर हम सभी को चलने की आवश्यकता है। मुझे विश्वास है कि उनको देखते हुए और आदरणीय मंत्री जी को देखते हुए देश आगे बढ़ेगा।

जय हिन्द, जय भारत।

डॉ. एस. टी. हसन (मुरादाबाद): माननीय सभापति महोदया, आपने मुझे सिविल एविएशन मिनिस्ट्री से संबंधित अनुदान की मांग पर मुझे अपने डिमांड्स रखने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत शुक्रिया।

मैं आपके माध्यम से सरकार को बताना चाहता हूँ कि मैं मुरादाबाद जिले से आता हूँ, जहाँ से तममा दुनिया में एक्सपोर्ट होता है। अमेरिका से लेकर यूरोप, मिडिल ईस्ट, जापान आदि सारे देशों में यहाँ के प्रोडक्ट्स जाते हैं। यहाँ के एक्सपोर्ट्स को फ्रिक्वेंटली दिल्ली आना पड़ता है, जल्दी-जल्दी उनको मुम्बई जाना पड़ता है, चेन्नई जाना पड़ता है, कोलकाता जाना पड़ता है। मैं अफसोस के साथ कहना चाहता हूँ कि मुरादाबाद में एक एयर-स्ट्रीप बनी है, इसके बने हुए लगभग दस-बारह साल बीत गए हैं। हमारी हमेशा यह डिमांड रही है कि यहां से कम से कम डोमेस्टिक फ्लाइट्स चालू हो जाएं, ताकि हमारे एक्सपोर्टर्स, हमारे आर्टिसन्स को दिल्ली, मुंबई आने-जाने में आसानी हो जाए। हमें बार-बार तारीखें मिलती रहीं कि अब इसका इन्फ्रेशन होगा, तब इसका इन्फ्रेशन होगा, लेकिन आज तक इसका इन्फ्रेशन नहीं हुआ है।

मेरी मंत्री जी से डिमांड है कि इस पर जल्द से जल्द डोमेस्टिक फ्लाइट्स स्टार्ट कर दी जाएं, ताकि वहां के लोगों को सहूलियत मिल सके। तमाम दुनिया में हमारे यहां से एक्सपोर्ट होता है, एक्सपोर्टर्स भी पूरी दुनिया में जाते हैं। उन्हें पहले दिल्ली आना पड़ता है, उसके बाद वे और जगहों पर जाते हैं। इंटरनेशनल फ्लाइट्स का भी इंतजाम कर दिया जाए। इस फास्ट, दौड़ती हुई दुनिया के अंदर कहीं न कहीं हमें यह महसूस होता है कि हमारे ज़राय कम हैं और हम इस दुनिया से पीछे हो रहे हैं।

अतः मेरी यह डिमांड है कि मुरादाबाद के अंदर भी इंटरनेशनल फ्लाइट्स और डोमेस्टिक फ्लाइट्स जल्द से जल्द शुरू की जाएं। आपका बहुत-बहुत शुक्रिया।

SHRI HASNAIN MASOODI (ANANTNAG): Thank you, hon. Chairperson, for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Demand for Grants under the control of the Ministry of Civil Aviation.

First of all, I would like to congratulate the hon. Minister for the way he organised evacuation of our students from Ukraine. That tells us the leadership role he is cut out to play. मैं समझता हूँ कि यह मिनिस्ट्री देकर उनकी जो कैपेसिटी है, the dash and direction he has, उसके साथ इंसाफ नहीं किया गया है। यह तकरीबन दम तोड़ती हुई एक मिनिस्ट्री बनाई गई है, unless he has been given a support in a big way, so that he can infuse new life in this Ministry. इस मिनिस्ट्री के लिए जो एलोकेशंस हैं, वे बहुत ही कम हैं। इनके जो ख्वाब हैं, जो सपने हैं, जो दिशाएं इन्होंने मुकर्रर की हैं, जो बेंचमार्क्स हैं, उनके लिए वे बिलकुल नाकाफी हैं।

So, most of the allocations that are being made are eaten up by this special purpose vehicle. He has to inherit this Ministry with all this baggage. इनके लिए पहला चैलेंज यह है, इसके बाद 8.5 परसेंट की एटीएफ में जो इन्क्रीज की गई है, उससे भी एक चैलेंज इनके लिए पैदा हुआ है। इन सबसे उनके जो हाथ बांधे गए, उसके बावजूद भी इस मिनिस्ट्री के जो प्रोग्राम्स हैं, वे बड़े इनकरेजिंग हैं, बड़े एम्बिशियस प्लान्स हैं। But I am sceptic about it whether he will be able to achieve the target with this kind of allocation.

पहले तो जो देश का आम नागरिक है, उसके लिए मात्र 600 करोड़ रुपये की एलोकेशन रखी गई है। ये इससे क्या कर पाएंगे? इनका जो सपना है, जितने एयरपोर्ट्स बनाने हैं और जिस तरह से कनेक्टिविटी इन्क्रीज करनी है, क्या ये कर पाएंगे? मुझे लगता है कि इनके रास्ते में बहुत मुश्किलात होंगे। इसी तरह आम नागरिक के लिए इनकी एक मंशा है, एक लक्ष्य है कि वर्ष 2022 तक 30 करोड़ के करीब डोमेस्टिक टिकटिंग हो। क्या 30 करोड़ के करीब टिकटिंग संभव है? इसके अलावा वर्ष 2027 तक 10 मिलियन टन के करीब कार्गो और 20 करोड़ के करीब

इंटरनेशनल टिकटिंग हो जाए, क्या ये सब हो सकता है, with these kinds of allocations and resources?

ये सारे जो मामले हैं, जो सारे प्रोग्राम्स बनाए गए हैं, यह मिनिस्ट्री का काम है। हमें उम्मीद है कि इतनी मुश्किलों के बावजूद भी, जो उनके रास्ते में रखी गई हैं, ये अपने लक्ष्य प्राप्त करेंगे। मैं जम्मू कश्मीर पर आऊंगा। जम्मू कश्मीर सबसे बड़ा टूरिस्ट डेस्टिनेशन है। ऐसा खुद स्टेट कह रही है, क्योंकि जब कोई और बात होती है, तो इनोवेशंस की बात से वे उस वक्त नॉर्मल्सी का एक नरेटिव बिल्डअप करते हैं। उस वक्त ये बड़े ही अच्छे तरीके से कहते हैं कि इतने टूरिस्ट्स आ रहे हैं, लेकिन क्या मात्र हमारा शेख-उल-आलम इंटरनेशनल एयरपोर्ट वह हैंडल कर पाएगा?

महोदया, मिनिस्टर साहब स्वयं जानते हैं कि करीब 82 फ्लाइट्स श्रीनगर एयरपोर्ट हैंडल करता है। वहां ऐसा इंफ्रास्ट्रक्चर नहीं है कि वह हैंडल कर सके। आप रीजनल कनेक्टिविटी की जो स्कीम बना रहे हैं, जम्मू-कश्मीर को इस स्कीम के दायरे में लाएं। जम्मू-कश्मीर के अवंतिपोरा में एक एयरपोर्ट है। इसे रीजनल कनेक्टिविटी के लिए पहलगाम और अमरनाथ के लिए इस्तेमाल किया जा सकता है। इसमें कोई खर्चा नहीं है। एयर स्ट्रिप तैयार है। यह इंडियन एयर फोर्स के इस्तेमाल में था। मैंने माननीय डिफेंस मिनिस्टर से भी गुजारिश की थी। यदि यहां ठोस इंतजाम किए जाएं ताकि अवंतिपोरा की एयर स्ट्रिप फंक्शनल हो जाए और रीजनल कनेक्टिविटी स्कीम के दायरे में आ जाए, तो बहुत अच्छा होगा और श्रीनगर के एयरपोर्ट पर बोझ कम हो जाएगा और तीर्थ यात्रियों के साथ टूरिज्म को भी बढ़ावा मिलेगा।

महोदया, जम्मू-कश्मीर और मुल्क के दूसरे हिस्सों के लिए भी कहना चाहता हूं। आपने प्राइवेट एयर लाइन्स को फ्री हैंड दिया है कि वे स्वयं अपना फेयर डिसाइड करें। आपको अचम्भा होगा कि दिल्ली-लंदन से ज्यादा किराया दिल्ली-श्रीनगर का होता है। कभी-कभी दिल्ली-श्रीनगर की टिकट 50 हजार रुपये से ज्यादा होती है क्योंकि यह रेगुलेट नहीं है। हमारी वेलफेयर स्टेट है। आपने हवाई चप्पल से हवाई यात्रा की बात कही है। यदि आप रेगुलेट नहीं करेंगे, तो यह सपना कैसे पूरा हो सकता है? हमारा नेशनल हाईवे 44 जब क्लोज होता है, उस वक्त प्राइवेट एयरलाइन्स

चार-पांच गुना ज्यादा किराया बढ़ा देते हैं। यदि माननीय प्रधान मंत्री जी का यह सपना है कि हवाई चप्पल से हवाई जहाज का सपना साकार हो, यह तभी पूरा हो सकता है जब एयर फेयर रेगुलेट हो। आप एक साल का चार्ट बनवाइए और देखें कि कैसे किराया कम या ज्यादा बढ़ता रहता है। हम बार-बार यह कहते रहते हैं कि उन्होंने ये किया, उन्होंने वह किया या यूपीए ने ऐसा किया था। आप दस साल से सरकार में हैं और ऑब्जेक्टिव बातें होनी चाहिए। मिनिस्टर साहब को मजबूत करना चाहिए। मंत्री जी की कॅपेसिटी इससे भी बड़ी मिनिस्ट्री हैंडल करने की है। इनके हाथ बंधे हुए हैं। मेरी यही गुजारिश होगी कि इन सारी बातों पर ध्यान दिया जाए तथा श्रीनगर की जो समस्याएं पर्यटन और एयरपोर्ट की हैं, उन्हें दूर किया जाए।

HON. CHAIRPERSON : Hon. Members, those who want to lay their written speeches on the Table may do so. It will be treated as part of the proceedings.

Now, Shri Rajiv Pratap Rudy.

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण): सभापति महोदया, मैं अपने मित्रों को सुन रहा था और जब भी सदन में सिविल एविएशन की चर्चा होती है, मैं ध्यान से छोटी से छोटी बात भी सुनता हूँ। स्वाभाविक रूप से सभी चाहते हैं कि यदि कहीं भी हवाई पट्टी दिखाई देती है, तो उनकी इच्छा होती है कि उनके क्षेत्र में भी हवाई जहाज उतरे। सामान्य रूप से भारत में जिस प्रकार से प्रधान मंत्री जी ने इस क्षेत्र में काम किया है, उनसे लोगों की आकांक्षाएं जगी हैं, उन्हें स्वीकारा है और देश में प्रगति हो रही है। मुझे इस बात की खुशी है कि बहुत ही यंग और बहुत ही डायनमिक मित्र उस कुर्सी पर बैठे हैं। आज मैं जितनी बात रखने वाला हूँ, शायद नहीं रखता क्योंकि पिछले तीन-चार सालों से भी अन्य लोग इस पद पर रहे हैं।

मैं आज यहां खड़ा होकर बोल रहा हूँ और ज्योतिरादित्य सिंधिया जी वहां पर बैठे हुए हैं। अतः आज का दिन मेरे लिए बहुत महत्वपूर्ण है, इसलिए मैं थोड़ा सा तीखा भी होऊंगा, थोड़ा पुचकारूंगा और थोड़ा सा मोटिवेट भी करूंगा, क्योंकि जो बचा हुआ एजेंडा है, उसे आपको पूरा करना है। उसके लिए आपको इस तरफ देखना होगा। आपको उस गैलरी में नहीं देखना होगा, क्योंकि आप एक महत्वपूर्ण पद पर आए हैं। मैं बताना चाहूंगा कि वर्ष 1991 में पहली बार देश में एविएशन के रिफॉर्म का एजेंडा अगर किसी ने सेट किया था, तो वह आपके पिताजी थे और यह सच्चाई है। उस एजेंडा को जब उन्होंने सेट किया था तो उस समय देश में एयर इंडिया को छोड़कर कोई एयरलाइन नहीं थी। पूरा भारतवर्ष एयर इंडिया पर निर्भर था और पहली बार वर्ष 1991 में सिंधिया साहब ने तय किया कि हम प्राइवेट एयरलाइन्स को लेकर आएं।

मैडम, मैं वर्ष 1990 में विधायक बन गया था और उससे भी एक चीज जुड़ी हुई है, इसलिए मैं यह विषय रख रहा हूँ। वर्ष 1991 का रिफॉर्म एक बड़ा रिफॉर्म था। चाहे दमानिया एयरवेज हो, ईस्ट-वेस्ट हो या जेट एयरवेज हो, उस समय अगर यह निर्णय नहीं हुआ होता, तो भारत के नक्शे पर आज सिविल एविएशन रिफॉर्म में प्राइवेटाइजेशन का जो यह मानचित्र उभरकर आया है, उसकी शुरुआत न हो पाती। इसकी शुरुआत उस समय हुई थी। मैं इसके लिए आपको बधाई देना

चाहूंगा कि आपके पिताजी ने इस काम को शुरू किया था और यह सचमुच देश के लिए बहुत अच्छा है। अगर मैं यहां पर खड़ा हूं तो मैं अपने अनुभव के आधार पर खड़ा हूं।

मैडम, उनके बाद दूसरा बड़ा रिफॉर्म तब आया जब वाजपेयी जी थे और मैं इसको ठीक ढंग से रखना चाहूंगा। देश में वर्ष 2003-04 के रिफॉर्म में मेरी छोटी सी भूमिका थी और पहली बार देश में चार निर्णय हुए। भारत में आज जो परिदृश्य उभरकर सामने आया है, वह उन्हीं चार निर्णयों के कारण हुआ है। वे नीतिगत निर्णय थे। वाजपेयी जी का उनमें हस्तक्षेप था। मैं तो एक छोटा सा एक माध्यम था। मेरे पास उस समय बहुत ज्ञान और विवेक नहीं था। सबसे पहला निर्णय यह था कि वर्ष 2003 में लो कॉस्ट एयरलाइन्स की कल्पना की गयी थी। लोग लो कॉस्ट एयरलाइन्स के 3 हजार, 4 हजार, 5 हजार रुपये के टिकट की आज बात करते हैं। मुझे आज भी याद है कि वर्ष 1990 में जब मैं विधायक था और पटना से दिल्ली आता था, उस समय इंडियन एयरलाइन्स के टिकट का दाम 5 हजार था। आज भी 5 हजार में टिकट मिल रहे हैं। वर्ष 2003 के इस फैसले में लो कॉस्ट एयरलाइन्स डेक्कन से शुरुआत की गई।

डेक्कन की अनुमति देश की सरकार ने दी। हालांकि वह एयरलाइन बाद में बंद हो गई और वह किंगफिशर के साथ मर्ज हो गयी। उसके बाद छोटी-छोटी एयरलाइन्स आईं और भारत में लो कॉस्ट एयरलाइन्स की पहली शुरुआत वर्ष 2003 में हुई। मुझे याद है कि वर्ष 1991-92 में जो एयरलाइन्स बन गई थीं, वे वही एयरलाइन्स थीं, जिन्होंने इसके विरोध में पूरी ताकत लगा दी। उसमें जेट, सहारा और एयर इंडिया थे। उन लोगों ने धरती की पूरी ताकत लगाई। ... **(व्यवधान)**
No, I am talking about 2003. उन्होंने कहा कि लो कॉस्ट एयरलाइन्स पागलों वाला कॉन्सेप्ट है। इतने कम रुपये में टिकट कैसे बिक सकता है और उन्होंने पूरी ताकत लगा दी।

मुझे यहां तक याद है कि कैप्टन गोपीनाथ का पहला जहाज जब टुलु से उड़ा था तो इंडियन एयरलाइन्स ने हेंगर कैंसिल कर दिया था। वह व्यक्ति बाद में भारत सरकार में बहुत महत्वपूर्ण पद पर रहे। वह मेरे सचिव भी बने और फिर चुनाव आयोग में गए। उस समय सीएमडी, इंडियन एयरलाइन्स ने हेंगर कैंसिल कर दिया था और किसी तरह से जहाज को लाया गया। जब

वह व्यक्ति कहता था कि पेपरलेस टिकट होगा तो सब कहते थे कि यह पागल है। पेपरलेस कैसे हो सकता है? आज लोग मोबाइल फोन में टिकट दिखाकर निकल जाते हैं, उस समय पेपरलेस टिकट की जब बात हुई तो लोगों ने उसे पागल घोषित कर दिया। लोगों ने कहा कि जहाज पर लिखकर हम रेवेन्यू बढ़ाएंगे तो उन्होंने कहा कि जहाज पर लिख कैसे सकते हैं? जहाज तो जहाज होता है और उस पर तो कुछ भी नहीं लिखा जा सकता है।

आप दूसरा प्रसंग पूछेंगे कि सिंधिया साहब के साथ मेरा क्या नाता था? एक संयोग ऐसा है कि मैं दिल्ली में पहली बार 1990 में आया था। उस समय मेरी शादी हुई थी और मेरे पास रहने के लिए घर नहीं था। मनीष तिवारी उस समय एनएसयूआई के राष्ट्रीय अध्यक्ष थे और मेरे ही विश्वविद्यालय के थे। मैंने कहा कि मदद करो, नई-नई शादी हुई है, एयरलाइन्स में कोई साथ में है, घर चाहिए। मैं इसी पार्लियामेंट में वर्ष 1990 में विधायक के रूप में आया और इनके पिताजी के चैम्बर में गया, दो घंटे के भीतर मुझे इंडियन एयरलाइन्स कालोनी में एक घर आवंटित हुआ, तो वहाँ रहने का श्रेय भी आपके पिताजी को जाता है। वह भी एक कहानी है, जिसे शायद बहुत लोग नहीं जानते हैं। यात्रा अजीब है, जिसे डेस्टिनी, भाग्य कहते हैं कि जिस कालोनी में मैं रहने के लिए जाता था, जिसके अलॉटमेंट के लिए जिस दफ्तर, कार्यालय में बैठता था, मुझे उस विभाग का मंत्री बनना पड़ा। यह अपने आपमें भाग्य से ही होता है। यह समय का खेल होता है, समय की देन होती है, इसलिए ईश्वर जब किसी को देता है, तो वह ईश्वर का तय किया हुआ होता है, इंसान बहुत छोटी भूमिका निभाता है। आज मेरे बाद के आप सातवें मंत्री हैं और अब तीसरा एजेंडा है और अगर आप इसको पूरा करके जाएंगे तो देश के इतिहास में और उस समय 2003 के रिफॉर्म्स क्या थे, लो कॉस्ट एयरलाइन्स, दूसरा था प्राइवेटाइजेशन ऑफ एयरपोर्ट्स। जो आप दिल्ली हवाई अड्डा देख रहे हैं, अगर उस समय वाजपेयी जी ने एयरपोर्ट अथॉरिटी एक्ट को अमेंड नहीं किया होता, तो आज यह एयरपोर्ट ब्राउन फील्ड एयरपोर्ट, अब मैं वहीं आ रहा हूँ।

मुम्बई क्या है, वह ब्राउन फील्ड प्रोजेक्ट है। दिल्ली क्या है, वह ब्राउन फील्ड है, लेकिन उस समय एक और निर्णय हुआ कि देश में ग्रीन फील्ड एयरपोर्ट्स बनेंगे। ग्रीन फील्ड एयरपोर्ट्स कौन थे, ग्रीन फील्ड एयरपोर्ट शमशाबाद, हैदराबाद में और देवनहल्ली, बेंगलुरु में, चार हवाई अड्डे भारत में बेंचमार्क बने कि किस प्रकार से हवाई अड्डे बनेंगे, जिसको ग्रीन फील्ड प्रोजेक्ट कहा जाएगा। मैं उस पर आऊँगा कि मैं इस विषय को क्यों रख रहा हूँ? दो ये विषय थे। तीसरा था कि टैरिफ रीस्ट्रक्चरिंग आदि-आदि बहुत सारे निर्णय लिए गए। उसका परिणाम हुआ कि उस समय भारत का ट्रेफिक ग्रोथ वर्ष 2003 से लेकर वर्ष 2013-14 तक 40 से 42 परसेंट तक डोमेस्टिक में चला गया। सचमुच एक आन्दोलन हुआ और उसके बाद की सरकार और वर्तमान सरकार ने आरसीएस जोड़कर के उसमें चौगुना इजाफा कर दिया और देश के प्रधानमंत्री का बड़ा विजन था कि एक छोटे से सपने को उन्होंने देश का बड़ा सपना बना दिया। जब आरसीएस की योजना बनाई गई तो मुझे याद है कि देश के प्रधानमंत्री ने, उस समय मैं भारत सरकार में था, मुझे उस योजना के साथ जोड़ा। कहीं हवाई अड्डे के मामले में जोड़ा, पता नहीं कुछ हुआ, उसके बाद मुझे कमेटी में काम करने का मौका नहीं मिला। आरसीएस योजना के बाद आज हम सब उस काम को करते हैं और कहते हैं कि साहब, राज्य सरकार कन्सेशनर के रूप में हमें यह फायदा दे देगी, पुलिस वहाँ पर गेट पर दे देगी, हमको फायर बिग्रेड दे देगी तो हम अपना चला देगी और जो 80 परसेंट वायबिलिटी गैप फंडिंग है, वह भारत की सरकार देगी। यह कामयाब हुआ। हमारी आकांक्षाएं बहुत बढ़ी हैं, देश भर में हम चाहते हैं कि हमारे छोटे से छोटे हवाई अड्डे पर भी हवाई जहाज उतरे। चाहे देश के किसी भी कोने में हवाई पट्टी दिखती है, लोग चाहते हैं कि हमारे यहाँ हवाई जहाज उतरे। हमारे पूर्णिया के साथी यहाँ बैठे हुए हैं, नालन्दा के साथी बैठे हुए हैं, वैशाली के साथी यहाँ हैं, पीछे देख लीजिए, सभी कहते हैं कि मेरे यहाँ हवाई जहाज उतरे। हवाई जहाज उतरेगा कैसे? उसकी व्यवस्था क्या है, उसकी सोच क्या है, उसकी परिकल्पना क्या है? मैं सिर्फ इस पर आना चाहता हूँ कि क्या हुआ, देश में हम सभी सांसदों को यह समझना पड़ेगा कि तीन प्रकार के हवाई अड्डे होते हैं। एक ब्राउन फील्ड है, जो वर्तमान हवाई अड्डा है, उसे हम लोग

बढ़ाते हैं कि यहाँ हवाई अड्डा है, इसको और चौड़ा करो, जमीन खींचो, यहाँ करो, रनवे बढ़ाओ आदि-आदि। दूसरा डिफेंस एन्क्लेव होता है और यह सबसे खतरनाक होता है, क्योंकि वहाँ गुंजाईश नहीं है। उसे मैंने नया नोमन्क्लेचर दिया है और मंत्रालय ने भी उसको लिखना शुरू किया है, डिफेंस ब्राउन फील्ड प्रोजेक्ट्स। मैं बताऊँगा कि डिफेंस के बारे में जब भी आप उसके साथ दोस्ती करते हैं, यारी करते हैं, तो वह भविष्य नहीं है। वह भारत के लिए रास्ता नहीं है, सवा सौ करोड़ के लिए डिफेंस वाला रास्ता नहीं है। तीसरा ग्रीन फील्ड प्रोजेक्ट है। मैं आपको उदाहरण देना चाहूँगा। इस उदाहरण के बाद पूरा देश और हमारे पॉलिसी मेकर्स कृपया समझने की कोशिश करें कि ग्रीन फील्ड प्रोजेक्ट क्या होता है। एक शहर है और वहाँ भी पॉलिटिकल लोग होंगे, जो इन्होंने निर्णय लिया है, वह कर्नाटक है। कर्नाटक में अगर बेंगलुरु में देखें तो शहर में एचएएल का एयरपोर्ट था। येहलंका एयरबेस उससे बड़ा एयरपोर्ट था, लेकिन उन लोगों ने तय किया कि शहर से हम 40 किलोमीटर दूर एक नया हवाई अड्डा बनाएंगे। देवनहल्ली बेंगलुरु एयरपोर्ट 40 किलोमीटर शहर से बाहर निकलकर है। जहाँ यह हवाई अड्डा बना है, वहाँ 3 लाख करोड़ का इन्वेस्टमेंट, चारों तरफ नया शहर बस गया है। यह ग्रीन फील्ड होता है। अब पूछिए कि वह क्या हुआ, बेंगलुरु में जब पुराना हवाई अड्डा था तो उसकी कैपेसिटी 10 मिलियन थी।

16.00 hrs

जैसे ही यह नया ग्रीनफील्ड हवाई अड्डा बना, इसकी कैपेसिटी 30 मिलियन हो गई। अब इन लोगों ने वर्ष 2028 तक बेंगलुरु में 88 मिलियन पैसेंजर्स की योजना बनाई है। यह विजन होता है और यह सोचने का तरीका होता है। अगर आपने योजना बनाई है और भारत की सरकार, देश के प्रधान मंत्री जी ने इस बजट में दिखाया है, हमें सौ और हजार साल के लिए सोचना होगा, जो प्रामाणिकता के साथ बेंगलुरु में देखने को मिल रहा है। हम कह रहे हैं कि इस हवाई अड्डे को बढ़ा कर दो, फ्लां जगह रनवे जोड़ दो, फ्लां जगह लाइट लगा दो। अरे साहब, थोड़ा सोच लीजिए और किसी ने सोच कर दिखा दिया।

दूसरा, हैदराबाद-शमशाबाद एयरपोर्ट है। बेगमपेट एयरपोर्ट था, वह बंद हुआ। अभी उसकी कैपेसिटी 22 मिलियन है और कोलकाता से ज्यादा है। इन लोगों ने शमशाबाद का जो प्रोजेक्ट किया है, वह 80 मिलियन है। भारत में ये दोनों हवाई अड्डे अपने आप में मानक बन गए हैं, क्योंकि ये दोनों ग्रीनफील्ड प्रोजेक्ट्स थे। इसमें कोई बैरियर नहीं था, कोई रुकावट नहीं थी। बंगलुरु ने एक रनवे बनाया, कैपेसिटी बढ़ी तो दो बनाए और अब तीसरा रनवे बना रहे हैं। उस लिमिटेशन से बाहर निकल कर काम करना होगा, इसलिए मैं यह कह रहा हूँ।

बिहार के मित्र यहां बैठे हुए हैं और सब हमारे अच्छे मित्र हैं। बिहार के मुख्य मंत्री बहुत बढ़िया काम कर रहे हैं। लेकिन ये छोटे-छोटे एयरपोर्ट्स चालू कैसे होंगे? 20 या 15 सीट का हवाई जहाज दिल्ली से उड़ कर रक्सौल में नहीं उतर सकता है। डॉक्टर साहब गोपालगंज के हैं, बंगलुरु से 18 सीट या 12 सीट का हवाई जहाज सबेरा एयरपोर्ट में नहीं उतर सकता है और उतनी दूर से आकर मुजफ्फरपुर में 15 सीट का जहाज नहीं उतर सकता है। उसके लिए आपको एक हब बनाना पड़ेगा। हब का मतलब क्या हुआ कि एक बड़ा जहाज लेकर एक स्थान पर उतरे और वहां से छोटे-छोटे जहाज सब जगह पहुंचा दें। हब एंड स्पोक का कॉन्सेप्ट पूरी दुनिया ने एक्सेप्ट किया है। हम लोग कह रहे हैं कि यह हवाई अड्डा डिफेंस का है, पिछले आठ साल से सांसद लगे हुए हैं कि जमीन दे दो। अब उसका ट्रैफिक अगर छोटे-छोटे से बड़ा बढ़ता है तो एयरलाइन्स फटाफट आना शुरू करती हैं। कैपेसिटी ही नहीं होगी और जहाज घाटे में उड़ेगा तो बंद करना पड़ेगा।

इसी संदर्भ में मैं कुछ निर्णयों की तरफ आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। पटना हवाई अड्डा है। मैं बिहार से हूँ और देश में एक ही हवाई अड्डा है, जिसका नाम जयप्रकाश नारायण अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा है। उसका नाम अंतर्राष्ट्रीय है और पिछले 50 साल में एक भी अंतर्राष्ट्रीय जहाज नहीं उतरा है। वह कैसे उतरेगा? सामान्य और साधारण जहाज तो उतरने की स्थिति में नहीं है। एक बार जहाज गिर चुका है। एफएए ने डाउनग्रेड कर दिया है। पटना हवाई अड्डे की पूरी दूरी 245 एकड़ है। आज 6 हजार एकड़ में बन रहा है, 5 हजार एकड़ में बन रहा है। अब इसी पर किसने निर्णय कराया, ऐसा निर्णय क्यों होता है, सरकार के ऐसे लोग क्यों गलत

निर्णय कराने पर मजबूर करते हैं? आपने पटना हवाई अड्डे पर 1200 करोड़ रुपये खर्च कर दिए और 1200 करोड़ रुपये खर्च करने के बाद एक परसेंट भी ऑपरेशनल एडवांटेज नहीं है। क्यों पैसे के साथ ऐसा धोखा और खिलवाड़ हो रहा है, किसने यह निर्णय लिया और क्यों ऐसा निर्णय लिया?

फॉग हो जाए, बारिश हो जाए, आंधी आ जाए तो जहाज नहीं उतर सकता है और आपने 1200 करोड़ रुपये खर्च कर दिए। उतना ही नहीं, उससे बेहतरीन निर्णय सुनिए। मैं जानता हूँ कि इसका नुकसान मुझे हो सकता है, जो मैं बोल रहा हूँ। लेकिन देश के लिए मुझे बोलना पड़ेगा। उसके बाद एक और विचार आया कि पटना तो ठीक हो ही रहा है। हम 30 किलोमीटर दूर बिहटा एयरपोर्ट बना दें। बिहटा फौज का है और बिहटा एयरपोर्ट की लम्बाई में लगे हुए हैं और उसकी लम्बाई बढ़ानी है तो उसमें एप्रोच लाइटिंग सिस्टम नहीं लग सकता है, उसमें कैट-3 नहीं लग सकता है, उसमें लो विजिबिलिटी के लिए सिस्टम नहीं लग सकता है, उसमें उतरने की व्यवस्था नहीं है। पटना हो या बिहटा हो, यह चर्चा बिहार में चल रही है और उसमें 1200 करोड़ रुपये खर्च हो गये हैं। इस हवाई अड्डे में जो कमियाँ हैं, बिहटा में भी नीतिगत रूप से वहीं कमियाँ हैं। मैंने उस पर लिखकर दिया है और सरकार भी हमसे सहमत है कि यह टेक्नीकली नहीं हो सकता है।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : अभी कई और माननीय सांसद बोलने वाले हैं।

श्री राजीव प्रताप रूडी : मैं पॉलिसी लेवल के बारे में बता रहा हूँ। आप बता दीजिएगा, तो मैं बैठ जाऊँगा। मैं माननीय मंत्री जी को सिर्फ इस बात का आगाह करना चाहता हूँ। ... (व्यवधान) मंत्री जी, हमने पटना एयरपोर्ट की जमीन की 245 एकड़ की कीमत निकलवाई, आज ही मंगवाया है, वह चार हजार करोड़ रुपये है, उसको ऑक्शन में लाएंगे तो 20 हजार करोड़ रुपये होगी। पिछले दो सालों से, जैसे देवघर के माननीय सांसद बैठे हैं, डीआरडीओ का फील्ड है, बन कर तैयार है, ग्रीनफील्ड प्रोजेक्ट है, लेकिन नहीं चल रहा है। माननीय स्पीकर साहब का क्षेत्र कोटा है, वहां विज्ञान है, बनेगा तो पूरा कोटा, जो पूरे भारत का हब है वह चमकेगा। यहां पर ये भी बैठे हैं, पूर्णिया,

गोपालगंज, आदि सारे देश के लोग अपने पास एयरपोर्ट की मांग कर रहे हैं। यह पटना के बगल में एक प्रस्ताव आ गया। भारत सरकार में दो साल से पड़ा हुआ है। दक्षिण एशिया का सबसे बड़ा हवाई अड्डा, कोलकाता से बड़ा, सिंगापुर से बड़ा का प्रस्ताव यहां पड़ा हुआ है। भारत की सरकार ने हाँ कह दिया। लेकिन किसी कारण से उसका निर्णय नहीं हो पा रहा है। आपको मैं डिफेंस वाला बताता हूँ। श्रीनगर एयरपोर्ट है। उसकी लंबाई 14 हजार फीट की है। लेकिन अगर बारिश हो जाए, धुंध आ जाए तो आप एयरपोर्ट पर नहीं उतर नहीं सकते हैं, क्योंकि वहां आज तक 70 साल में कैट-3 की लैंडिंग लाइट्स नहीं लगी हैं। क्यों नहीं लगी हैं? उसमें मंत्री जी का कसूर नहीं है। नीतिगत रूप से माफी कर के एयरपोर्ट्स की एक योजना है और मंत्री जी, एयरपोर्ट्स के जहाजों को कैट-3 लैंडिंग की जरूरत नहीं होती है। वे ऐसे ही किसी जगह से, किसी तरफ से आते हैं, उतर जाते हैं, टेक-ऑफ कर जाते हैं। वहां सिविलियंस को परेशानी है। हमारी स्टैंडिंग कमिटी गई हुई थी और वहां बर्फ गिर गई तो दो दिन हम लोग निकल ही नहीं पाए। मैंने लिख कर मंत्री जी से रिक्वेस्ट की है कि जो एयरपोर्ट्स का काम है, वह करे। हमें एयरपोर्ट्स, नेवी, देश की फौज के काम में इंटरफेयर भी नहीं करना है। न उनके ऑपरेशंस को सीमित करना है। हमें डिफेंस के एयरपोर्ट से परहेज रखते हुए लागत ग्रीनफील्ड प्रोजेक्ट में करना चाहिए।

मैडम, जिस समय पुणे कोविड वैक्सीन का वर्ल्ड कैपिटल बना, जब कोविड के इंजेक्शन वहां से इवेक्युएट हो रहे थे तब एयरपोर्ट्स ने 15 दिन के लिए एयरफील्ड बंद कर दिया, उनकी जरूरत थी। देश की सरकार ने हस्तक्षेप किया तब जा कर वह खुला, उनको कोई मतलब ही नहीं था। बागडोगरा, यहां पश्चिम बंगाल के लोग बैठे हैं। चलिए आप देखिए। मैं परसों बागडोगरा उतरा हूँ और मैं पिछले तीन सालों से जब भी बागडोगरा जाता हूँ, वहां पर जो कैट-3 आईएलएस, कैट-1 है, मैडम, वह पिछले तीन सालों से काम नहीं कर रहा है। क्या मजाल है कि एयरपोर्ट अथॉरिटी का कोई अधिकारी उसे ठीक करवा दे। आप विजुअल लैंडिंग कर रहे हैं। बागडोगरा में जो भीड़ है। बागडोगरा नॉर्थ-ईस्ट का नेक है, वह रास्ता है। बागडोगरा के लिए जमीन मांगी। हमको दो हजार एकड़ ज़मीन चाहिए। एयरपोर्ट अथॉरिटी को कहिए कि जा कर देखो, पहले घूमो, कहां वह

एलाइनमेंट मिलता है, कहां वह विंड फ्लो मिलता है, कहां डायरेक्शन मिलता है और हमने यह काम ला कर पटना में सरकार को दे दिया है कि आप तय कीजिए। आप कब तक इतनी बड़ी योजनाओं को, जो देश के हित में हैं, उनको आप कब तक रोकेंगे? मंत्री जी, मेरा आपसे अनुरोध है, नीतिगत रूप से आप अपने टेन्योर में, आप अगर 25, 30, 40 ग्रीनफील्ड्स प्रोजेक्ट्स कर देते हैं तो आने वाली पीढ़ी आपको हमेशा याद रखेगी, जिसमें पटना नंबर एक होना चाहिए। क्योंकि आज पटना की कैपेसिटी चार मिलियन टन है। जैसे ही ग्रीनफील्ड बनाएंगे, कोलकाता से भी आगे निकल जाएंगे और आप 40 बिलियन पैसेंजर्स पर चले जाएंगे। These are the prospects. You have to dream about what is going to happen and I am sure you are going to dream.

Now, I will come to the next point. This is slightly a harsher point. मैं खाली समय में कुछ-कुछ करता रहता हूँ। आपके प्रेडिसेसर थे, उनसे मैंने बैठक की थी। मैंने कहा साहब, देश में अभी मनाली के कुछ लोग आए थे, मनाली में हो, लेह में हो, कोई पैराग्लाइडिंग कर रहा है, मर जा रहा है, कोई टूरिस्ट वहां मर जा रहा है, कोई हैण्ड ग्लाइडिंग में मर जा रहा है, कोई खाई में गिर कर मर जा रहा है, कोई नियम नहीं है। मैंने रिक्वेस्ट की, मैं स्वीकारता हूँ कि मेरी रिक्वेस्ट पर माननीय मंत्री जी ने एक कमिटी बनाई। वह कमिटी नेशनल एयरोस्पोर्ट्स पॉलिसी थी। बहुत बढ़िया हुआ। मैं उस कमिटी में एक सदस्य था। मेरी ड्यूटी बनती थी कि देश में अगर मुझे किसी चीज़ का ज्ञान हो तो उसमें जोड़े।

मैं आपके संज्ञान में यह लाना चाहूंगा कि एक छोटे बच्चे की तरह देश और दुनिया का अध्ययन करके उस पॉलिसी पेपर के एक-एक शब्द को मैंने लिखा और उसे बनाया। मैंने इसे कमेटी को सौंप दिया। कमेटी ने इसमें कोई भी कॉमा और फुलस्टॉप भी नहीं हटाया, यह बहुत अच्छी बात है। उसके बाद यह विचार के लिए गया। यह मामला आपके पास नहीं आया। उसका एक-एक पैराग्राफ, एक-एक वर्ड इससे उतारा गया, स्वीकारा गया, यह बहुत अच्छी बात है। सिर्फ दो पैराग्राफ्स उसमें बदल दिए गए। शरीर वहीं रह गया, आत्मा ही निकाल दी गई। वह था – ज्ञान,

कुर्सी का ज्ञान, अधिकारी का ज्ञान। जिसे उस पूरे पन्द्रह पन्नों में एक लाइन लिखना नहीं आया, उसने दो कॉलम उठाकर रख दिया। वह अपने लोगों के साथ, दोस्तों के साथ, यारों के साथ बैठा और उसने दो पैराग्राफ्स बदल दिए। कुर्सी को ज्ञान होता है, व्यक्ति को तो होता ही नहीं है। मैंने जब उससे पूछा तो वह फिर इधर-उधर करने लगा, क्योंकि आजकल वे लोग बढ़िया अँग्रेजी बोलते हैं।

अच्छी अँग्रेजी बोलने वाले कई लोग सरकार में चले आए हैं। मैंने रिक्वेस्ट की और कहा कि आपने ऐसा क्यों किया? देश में कई बार निर्णय होते हैं। जैसे बैलूनिंग, ग्लाइडिंग की बात है, तो ग्लाइडिंग में मशीन है और इन्सान है। स्काईडाइविंग में हवाई जहाज से कूदते हैं। एक तरफ मशीन है और दूसरी तरफ इन्सान है। जैसे विन्टेज एयरक्राफ्ट की बात है, तो उन्हें तो पता भी नहीं था कि विन्टेज एयरक्राफ्ट क्या होता है। मैं लॉस एंजिल्स गया था और वहां मैंने विन्टेज एयरक्राफ्ट का एक एग्जीबिशन देखा। मैंने उसे इस पॉलिसी में डाल दिया। उन्हें तो पता भी नहीं था कि विन्टेज एयरक्राफ्ट को कैसे इन्क्लूड करें। इसके बारे में बस यह कह दिया कि यह एयरो स्पोर्ट्स है, इसलिए इसे इंडियन ओलम्पिक एसोसिएशन के तहत घोषित कर दिया, जैसे कबड्डी, फुटबॉल, हॉकी, क्रिकेट इत्यादि है। उन्हें अंदाजा भी नहीं था कि इसका फेडरेशन राज्यों में बनेगा। यह तो एक कॉमर्शियल एक्टिविटी है। पैराग्लाइडिंग, पैरासेलिंग, ये सब तो कॉमर्शियल एक्टिविटीज़ हैं। इसमें मशीन है। यह हॉकी, फुटबॉल, क्रिकेट नहीं है कि आप इसके बारे में ऑल इंडिया का कोई फेडरेशन बना दें, सिर्फ इसलिए कि उसे एयरो स्पोर्ट्स कहा था। माननीय मंत्री जी जो भी पॉलिसी लाएंगे, उनका और सरकार का निर्णय अंतिम है। मैंने आपको एक दिन हल्का-सा इशारा किया था। मैंने सोचा कि व्यक्तिगत तौर पर क्या बोलूँ, एक बार सदन में बोलूंगा। यह अगले 100 सालों के लिए होगा। इसमें गलती हुई है, जो स्ट्रक्चरल फॉल्ट है।

आपको पता होगा कि देश के माननीय प्रधान मंत्री जी भी ग्लाइडिंग कर चुके हैं और वे पैराग्लाइडिंग का, पैराजम्पिंग का शौक रखते हैं। उनकी कई तस्वीरें कुल्लू-मनाली की हैं। उन्हें यह पूरा पता है कि किस तरह से यह स्पोर्ट्स डेवलप हुआ। मैं जानता हूँ, मेरे पास कुछ तस्वीरें हैं।

He takes a lot of interest in that. That is why, I thought that I should put it you. I leave it to your wisdom. It is going to be a landmark decision. For the next thousand years or hundred years or fifty years, I am sure you are going to take a call on that.

महोदया, मैं पॉलिसी लेवल पर एक विषय पर आता हूँ। जैसा मैंने आपको कहा कि पॉलिसी लेवल पर वर्ष 2003 में लो-कॉस्ट एयरलाइन पर निर्णय हुआ और आज भी पूरे देश में जिस तरह से प्रोजेक्शन हुआ है, उसमें आपने लो-कॉस्ट एयरलाइन्स में पैसेंजर ट्रैफिक को प्राप्त करने में कामयाबी पाई है। आर.सी.एस. से आपने भारत में एक अच्छा फुटप्रिंट बनाया है। It is going very well. I will compliment you. With the greenfield projects, with the hub and spoke, with the expansion, it will be wonderful and I know your dream about this sector and you will be able to do it. But why is one growth stunted? जिस दिन आप माननीय प्रधान मंत्री जी से बात करके इसका रास्ता निकाल दीजिएगा, इंटरनेशनल एविएशन में भारत दुनिया में पहले स्थान पर होगा। डोमेस्टिक एविएशन में हमारी ग्रोथ 12, 24, 35 या 36 प्रतिशत है जबकि इंटरनेशनल एविएशन में ग्रोथ नहीं है। इसमें क्या लैकने हैं? खैर, अब तो हमें किसी को प्रोटेक्ट ही नहीं करना है। अब तो हमारे पास एयर इंडिया भी नहीं है। अब तो सरकार को किसी को प्रोटेक्ट ही नहीं करना है, अब तो ओपेन मार्केट है। हमें तो ऐसी नीति बनानी है, जिससे भारत के एयरलाइन्स पूरी दुनिया में फैल जाएं। अभी भी एयर इंडिया 20 करोड़ रुपये रोज के घाटे में है। अगर किसी प्राइवेट को दिया है तो हमारी ड्यूटी बनती है कि एयर इंडिया को प्रोफिटेबल बनाने के लिए सरकार इंटरनेशनल काम्पिटिशन में ऐसी नीति बनाए, ताकि एयर इंडिया भी वर्ल्ड में कम्पीट कर सके।

मैं आपको एक छोटा-सा उदाहरण देना चाहता हूँ। यह आपके लिए बड़ा रिलिवेंट है। सिंगापुर की आबादी पाँच मिलियन है और वहाँ इंटरनेशनल ट्रैफिक 68 मिलियन है। दुबई की आबादी साढ़े तीन मिलियन, 35 लाख है और वहाँ का ट्रैफिक 88 बिलियन है। भारत की आबादी

एक हजार दो सौ मिलियन है और यहाँ का ट्रेफिक 65 मिलियन है। कहीं न कहीं इस इंटरनेशनल सेक्टर में, क्योंकि दुबई में तेल सस्ता है तो पूरे भारत का पैसेंजर उठाते हैं। अगर उसको भारत में तेल भरना हो तो भर लिया। दुबई में जाकर फिर अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर चला गया। वहाँ उसको सबसे कम दाम में तेल मिल गया। भारत को उसी प्राइस को चेस करना है, उसी एयरलाइन के प्राइस को चेस करना है और तेल का दाम यहाँ ज्यादा है। परिणाम होता है कि यहाँ से अमेरिका जाने वाला दुबई हो कर जाएगा, क्योंकि फेयर सस्ता है। सिंगापुर में फेयर सस्ता है and for this you will have to talk to the Prime Minister that if we want to establish an international benchmark as far as aviation is concerned and as far as international airlines are concerned, then we have to match them. I am sure that you will be able to do it. मुझे याद है कि जब डोमेस्टिक एयरलाइंस के लिए छोटे-से रिस्ट्रक्चरिंग की जरूरत थी, उस समय के वित्त मंत्री से मैंने कहा कि यह 16 परसेंट है, इसको आठ परसेंट कर दीजिए। इसी प्रकार से आप करने में सक्षम हो जाएंगे।

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, अब आप समाप्त कीजिए।

श्री राजीव प्रताप रूडी : महोदया, श्री क्वीक प्वाइंट्स है और उसके बाद अपनी बात समाप्त कर दूँगा। भारत में एयर ट्रेफिक कंट्रोलर ऐसे लोग हैं, जो आपकी सुरक्षा और आपके विमान की सुरक्षा रोज देखते हैं, लेकिन उनके बारे में कोई चर्चा नहीं है। अगर एविएशन सेक्टर में दुनिया का सबसे बेहतरीन और सबसे प्रोफेशनल सर्विसेज रेंडर करता है तो भारत के एयर ट्रेफिक कंट्रोलर्स हैं, जो हर दिन आपकी सुरक्षा करते हैं। हमें ताली बजा कर वैसे एयर ट्रेफिक कंट्रोलर्स का अभिनंदन करना चाहिए। कोई कंट्रोल टॉवर पर बैठकर पूरे भारतवर्ष के विमानों को और दुनिया भर से जाने वाले विमानों को नियंत्रित करता है।

माननीय सभापति: अब आप बैठ जाइए।

श्री राजीव प्रताप रूडी : मैडम, चार क्वीक प्वाइंट्स हैं। मैंने एयर ट्रैफिक कंट्रोलर का एक प्वाइंट कर दिया।

मैडम, एक एग्जाम है, जिससे पूरे भारतवर्ष में बच्चे पायलट बनते हैं। वह एग्जाम मैंने भी दिया है। एक एग्जाम रेडियो टेलीफोनी का है। एक समय मिनिस्ट्री ऑफ रेडियो टेलीकम्युनिकेशन में रेडियो टेलीफोनी और मोर्स कोड वगैरह होता था। अब वह खत्म हो गया, लेकिन सिविल एविएशन का एग्जाम मिनिस्ट्री ऑफ टेलीकम्युनिकेशन क्यों लेगा? डी.जी. शिपिंग की भी वही प्रॉब्लम है। बच्चों को संकट होता है, क्योंकि रेडियो टेलीफोनी का एग्जाम डीजीसीए नहीं करता है, बल्कि उसे मिनिस्ट्री ऑफ टेलीकम्युनिकेशन करता है।

उसको आप जरूर टेकअप करेंगे। प्रधानमंत्री जी ने सी-प्लेन्स की कल्पना की है। इस पर मैं कभी विस्तार से बताऊंगा। सचमुच में यह एक बड़ी योजना है। मैडम, चौथा प्वाइंट है कि सीआईएसएफ सचमुच एक अच्छा फोर्स है। सीआईएसएफ के पास बड़ा मैनडेट है।

माननीय सभापति: अब आप अपनी बात का अंत कीजिए।

श्री राजीव प्रताप रूडी : मैडम, सीआईएसएफ आपको रोज सैल्यूट करता है। सीआईएसएफ मेरा लास्ट वर्ड है। CISF is an exemplary force.

माननीय सभापति: अभी दूसरे माननीय सदस्य को भी बोलना है।

श्री राजीव प्रताप रूडी : मैडम, बस मैं खत्म करने वाला हूँ। सीआईएसएफ एक अच्छा फोर्स है। वह सब की सुरक्षा कर रहा है। सीआईएसएफ ओवरवर्ड है। एयरपोर्ट की जो नॉन-कोर एक्टिविटीज हैं, एयरपोर्ट्स पर जो तय होता है कि non-core activities should go out from the CISF.

महोदया, हमें एक चीज याद रखनी पड़ेगी कि जैसे सीआईएसएफ का पैसा सामान्य पैसेंजर देता है, यह हम सब लोगों को पता नहीं है। एयरपोर्ट पर जो सीआईएसएफ लगा है, उसका खर्चा हम अपनी टिकट में देते हैं। जिस दिन वह खर्चा कम होगा, उस दिन टिकट का भी दाम शायद कम होगा।

***DR. MOHAMMAD JAWED (KISHANGANJ):** Thank for this opportunity to participate in the discussion on the Demand for Grants under the control of the Ministry of Civil Aviation for 2022-23.

Request to start commercial flights from Purnea and Bhagalpur along with Kishanganj in Bihar

Overutilization of the Bagdogra Airport – The Bagdogra Airport in West Bengal is a military airport near the border of Bangladesh, Nepal and China which makes it a volatile region with respect to external affairs and military existence. Currently, the Bagdogra airport is operating at four times more than its capacity since it acts as both a military and commercial domestic airport. This makes the Bagdogra airport difficult to manage and increases management and administration issues due to its close proximity to three international borders.

Keeping the above in mind, I would like to request the Hon. Minister to develop the existing airport at Kishanganj, Bihar due to its proximity to Bagdogra and neighbouring areas with heavy air traffic load which is well connected by railways and road transit.

Due to immense air traffic on Bagdogra airport, people have to face exorbitantly high commute costs and traffic congestion in the area. In order to ease the Bagdogra airport and decrease the air traffic at the airport, a separate domestic airport has to be built in Kishanganj due to its location. Therefore, I

* Speech was laid on the Table.

would like to request the Ministry of Civil Aviation to urgently look into the matter and devise remedial measures to rectify the current situation.

*** श्री सुधाकर तुकाराम श्रंगारे (लातूर):** मैं भारत सरकार द्वारा बजट में पेश की गई नागर विमानन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं। हमारी मोदी सरकार ने विगत सात सालों में देश में नागर विमानन के आधारभूत ढांचे के विकास पर विशेष रूप से जोर दिया है। जिसके शुभ परिणाम अब नजर आने लगे हैं। सरकार ने इस साल के बजट में नागर विमानन मंत्रालय के लिए 10,667 करोड़ रूपयों की भारी भरकम रकम का प्रावधान किया है जो देश में नागर विमानन विकास हेतु पर्याप्त प्रतीत होता है।

हमारी सरकार देश में लगातार देश के ऐयर नेटवर्क को मजबूत करने के लिए एयरपोर्ट की संख्या को बढ़ा रही है। जहां भारत में 2014 के पहले केवल 74 हवाई अड्डे थे, वो आज बढ़कर 140 हो गए हैं। 7 साल में 66 नए हवाई अड्डे बनाए गए हैं। यही नहीं छोटे एयरपोर्टों का विस्तार एवं आधुनिकीकरण किया जा रहा है। परन्तु खेद है कि देश के कतिपय राज्य नए हवाई अड्डों के निर्माण हेतु जमीन उपलब्ध करवाने में सहयोग नहीं कर रहे हैं जो देश में इस क्षेत्र के विकास में बाधक बन रहा है। राज्यों में हवाई अड्डे बनाने के लिए जगह देना ऐयर कनेक्टिविटी बढ़ाने के लिये बेहद ज़रूरी है।

यहां मैं लातूर एयरपोर्ट की वर्तमान स्थिति के बारे में उल्लेख करना चाहूंगा। लातूर एयरपोर्ट का निर्माण 1991 में किया गया तथा निर्माण के पश्चात् इसे आपरेशन के लिए महाराष्ट्र औद्योगिक विकास निगम को सौंप दिया गया। बाद में इस एयरपोर्ट को अपग्रेड करके यहां पहले से लम्बा रनवे बनाया गया। हालांकि 2008 में यहां से किंगफिशर ऐयरलाइंस ने मुंबई के लिए उड़ान शुरू की थीं परन्तु उसके बंद होने के पश्चात् अब कोई उड़ान चालू नहीं है।

लातूर से निकटतम एयरपोर्ट हैदराबाद का है जो 283 किलोमीटर दूर है तथा दूसरा निकटतम एयरपोर्ट औरंगाबाद है जो 317 किलोमीटर है। लातूर महाराष्ट्र के बड़े जिलों में से एक है तथा इस समय शिक्षा का हब बन गया है। यहीं नहीं यहां से कई महत्वपूर्ण उत्पाद जैसे दालें

* Speech was laid on the Table.

आदि पूरे देश में भेजे जाते हैं। यहां कई प्रसिद्ध पर्यटन स्थल हैं जहां देशी व विदेशी पर्यटक नियमित रूप से आते हैं। यहां से व्यवसायियों व अन्य लोगों की सुविधा के लिए शीघ्रातिशीघ्र हवाई सेवाएं उपलब्ध करवाने की अत्यधिक आवश्यकता है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि यहां उपलब्ध सभी ढांचागत सुविधाओं की उपलब्धता के मद्देनजर यहां से हवाई सेवाएं चालू करवाना जनता के लिए काफी सुविधाप्रद एवं देश के लिए लाभप्रद सिद्ध होगा। इन शब्दों के साथ मैं एक बाद फिर नागर विमानन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूं तथा माननीय वित्तीय मंत्री जी का धन्यवाद करता कि उन्होंने देश में हवाई नेटवर्क को मजबूत करने के लिए इतनी भारी भरकम का बजट में आबंटन किया।

*** SHRI TAPIR GAO (ARUNACHAL EAST):** Without air connectivity, we cannot reach each and every corner of the country and under the leadership of Hon'ble Modi ji, Arunachal Pradesh is going to have an Airport at Hollongi (Itanagar) which is likely to be inaugurated on 15th August, 2022 by our Hon'ble Prime Minister.

Moreover, the Government of India is helping hill States providing helicopter services to cover unconnected districts and ration transportation and emergency service operations in the State. Under the leadership of Modi ji, every State in the country is connected with airports and airstrips, especially in the north eastern States and we are privileged to have this opportunity under the leadership of Jyotiraditya Scindia ji.

After 1962 there were 10 airstrips in Arunachal Pradesh, namely, Sepa, Zero, Along, Machuka, Tuting, Yingkiong, Pasighat, Anilye, Tezu and Walong. During the Congress regime, all the airstrips in Arunachal

Pradesh have been abandoned. It is a challenge to the National security for the country. However, after Modi ji came to power 7 airstrips have been restored in the State of Arunachal Pradesh, namely, Zero, Along, Mechuka, Tuting, Pasighat, Tezu and Walong. Now all are operational. At present, we are having 2 air regular services, namely, Air India and Fly Big at Tezu and Pasighat. Moreover, the Civil Aviation Ministry has allotted 2 Dornier small

* Speech was laid on the Table.

aircrafts for the State of Arunachal Pradesh from the Hindustan Aeronautics Ltd.

I would like to request Hon'ble Civil Aviation Minister, Mr. Scindia ji for immediate launching for operation of these two aircrafts in the service for the nation, especially in the State of Arunachal Pradesh, It is learnt that the test landing to all the ALGs in Arunachal Pradesh has been completed by the departments.

The Civil Aviation Ministry has recently sent a delegation comprising of all technical experts to Arunachal Pradesh to identify for new ALG. The Expert team has visited the proposed site as recommended by the Government of Arunachal Pradesh and the Expert team has submitted their report to the Ministry for necessary further action. The Arunachal Pradesh Government has recommended the following sites for construction of ALG in the State:

- (1) Alinye, Dibang Valley District
- (2) Zimthung, West Kameng District
- (3) Richi, Upper Subansiri District
- (4) Kombo, West Siang District
- (5) Jongrom, Changlang District
- (6) Yatdam Circle, C.K. Road

The above proposed ALGs are important for the people of Arunachal Pradesh and specially for the National security reasons. Specially the ALGs shall be used for defence, transportations in future. The military has also

recommended the above proposed ALGs. The Government of Arunachal Pradesh has committed to provide land availability to the Civil Aviation Ministry and Hon'ble Ministers may also recommend the Alinye, Zimthung and Richi to the Defence Ministry to take up construction of these ALGs for defence-cum-civil use and the Combo and Jongrom proposed ALGs by the Airport Authority.

***SHRIMATI LOCKET CHATTERJEE (HOOGHLY):** I want to humbly thank our Hon. PM Shri Narendra Modi and our FM Shri Nirmala Sitharaman ji for allocating this huge amount of budget for the Civil Aviation sector.

Development of aviation sector of India as well as it will also help the building of nation.

Civil aviation sector is an aspiring part of our country. It is working through day to night to achieve new goals and heights.

We are already reaching to new goals and increasing the numbers of airports across whole country.

Since Independence till 2014, the country had only 65 airports built over 67 years that means on an average of only one airport was built per year.

That was the time when a middle-class person has to think twice before choosing the mode of aviation.

But during the regime of Shri Narendra Modi and in his leadership now we have reached the number of 118 airports in India.

We are pretty sure that we will achieve the target of 200 airports in his leadership as soon as possible.

These are not just the numbers these airports are providing new heights in the field of infrastructure in India.

Civil aviation sector providing employment and job opportunity for the huge number of public of India specially to our youth.

* Speech was laid on the Table.

As our honorable PM Modi said,"hawai chappal pahane wala bhi hawai yatra kare"

We will convert this great vision into the reality.

Today a middle-class person is also capable of affording a plane ticket.

According to IATA, our country India is expected to overtake China and the United States as the world's third largest air passenger market in the next 10 years.

Our PM laid the foundation of Jewar Noida International airport, which is going to be the largest airport in Our country and 4th largest in whole world. It will also provide working opportunity to hundred thousand of people. It will be the biggest aviation facility of Asia. Once there was a time when world don't used to focus on us or on our plans.

But now every country is keeping focus on us. Our sector is not just serving the nation internally but we have also served in the hours of needs on foreign soils.

During the ongoing crisis of Russia and Ukraine, we had airlifted Indian students from Ukraine in the great and strong leadership skills of Our PM. We are not just serving the civil sector of our country but now we are also committed to serve the nation in defence sector by procuring two counter drone system in this year

This will give strength to our Army and will add more secure process in securing the borders area.

We are going to setup combined headquarters building for our DGCA, BCAS, AAIB and AERA. They are dealing with the security and safety in civil sector. This will provide them better coordination.

With our long-term vision, we will set up Greenfield project, Brownfield project and Defence brownfield project. It will change the phase of civil aviation sector in India.

We will also fill up the remaining vacancies in Air will also boost the work opportunities. With the expansion and growth of Aviation sector in India, it will also require pilots upcoming years.

Manpower and skilled workers are most important phase of any industry. So, we recommend the need of proper training institutes at low cost to setup all across India for providing opportunities to our youth. I want to draw the attention towards West Bengal where we wanted to build second Airport because the available airport of Bengal is running on its maximum capacity. But we didn't get any response from the state govt of Bengal.

It will also increase the infrastructure and new work opportunities for the citizens. So, I request to centre to handle this matter and provide us land for this project.

This created our impact on whole World and we are very glad to serve the nation.

*** SHRI RAJU BISTA (DARJEELING):** I support the Motion for Demand for Grants for the Ministry of Civil Aviation.

Under the dynamic and visionary leadership of our Hon'ble Prime Minister Narendra Modi ji and Hon'ble Civil Aviation Minister Jyotiraditya Scindia ji, our nation is finally starting to take wings.

Be it North Eastern states of Sikkim, Assam, Manipur, Mizoram, Nagaland or the archipelago of Andaman and Nicobar Islands, from the UT of Ladakh, Jammu and Kashmir to the UT of Lakshadweep Islands, Gujarat in the west to Arunachal in the North East, today Air travel has become more accessible and more convenient for the people from across our nation.

Our government has left no stone unturned to develop the aviation sector, and introduced several initiatives to ensure modernization and up-gradation of airports, enhancement of regional air connectivity, development of MRO, cargo and ground handling services among others.

Under the Regional Connectivity Scheme (RCS) that has been developed with the theme of Ude Desh Ka Aam Naagrik (UDAN) today our government is developing airport infrastructures and regional connectivity across India.

This has helped many regions, that earlier did not have access to Air Travel.

* Speech was laid on the Table.

However, I am taking this opportunity to draw your attention to the abysmal condition of Bagdogra Airport, and the urgent need for interference from the Government and the Civil Aviation Ministry with regards to developing Bagdogra Airport and upgrading it to an International Airport status.

The Bagdogra airport lies in the Siliguri sub-division of Darjeeling district and caters to the districts of Darjeeling, Kalimpong, Alipurduar, Jalpaiguri, Cooch Behar, North Dinajpur, and South Dinajpur in North Bengal, along with catering to nearby Kishanganj and other eastern district of Bihar, state of Sikkim, western districts of Assam the south eastern Districts of Nepal and the southern districts of Bhutan.

As you are aware, the Districts of Darjeeling and Kalimpong attract the greatest number of tourists in the Eastern Himalayas.

This has resulted in massive growth of tourism over the decades, along with it a relative growth in tourist footfalls via Airlines.

As a consequence, Bagdogra, the only airport which caters to this important tourism sector in India, has become woefully inadequate to cater to the growing needs of airline passengers from the region and tourists as well.

Passenger services and facilities are abysmal. Because of which our region is suffering.

I therefore request you to kindly consider the following:

Improve infrastructure at the existing airport

Bagdogra airport today caters to over 2 million passengers in a year, and nearly 35 flights land and take off from here on a single day.

Over 6000 passengers use this airport daily, and Bagdogra is currently among the top-20 busiest airports in India.

However, this airport has only one terminal, and there is no night landing facility in place.

This causes massive hold up and passengers have to suffer long lines, especially during high tourist season.

Hence the airport needs to be made bigger, and more terminals need to be developed.

Night Landing facilities need to be put in place, and facilities like lounges, restaurants, rest houses and washrooms need to be developed for the incoming and outgoing passengers.

We also need to develop waiting halls, resting place, drinking water facilities, toilets, restaurant and other conveniences for the taxi drivers, and commuters who are currently forced to wait out in the blazing sun due to the lack of these facilities.

We also need multilevel parking facilities for the taxis and private vehicles that come to the Airport, with long term parking and rental facilities.

Upgrade Bagdogra to an International Airport

The district of Darjeeling is the only place in India which shares border with four different countries - Nepal, Bhutan, Bangladesh and China. We also share border with Assam, Bihar and Sikkim.

Given the unique geographic positioning of Bagdogra flights from here can cater to all these countries, and also the nations like Myanmar, Laos, Cambodia, Thailand in South-east Asia.

Darjeeling, Sikkim and Bhutan are important Buddhist Pilgrimage centres, and a direct flight from South East Asian countries to here can push religious tourism to new heights. Darjeeling is also a gateway to the Himalayas, so it will also be an entry point for adventure lovers from all over the world.

Also, being an important agricultural zone, that produces the world-famous Darjeeling tea and oranges, Kalimpong flowers, Phansidewa Pineapples - Agri-export from here has a huge potential to grow, and an international airport can help move the produce from here to international markets at a much faster pace, and at a much cheaper cost.

We need to develop better cargo handling facilities at Bagdogra, so that traders and exporters from our region can have a cheaper alternative to transporting goods, most of which is now reliant upon train and road transport.

Develop Daily Helicopter Service from Bagdogra to Darjeeling and Kalimpong.

Given the hilly terrain, travelling from Darjeeling and Kalimpong to Bagdogra takes hours.

While our next-door neighbour Sikkim has a daily helicopter service to Bagdogra, we don't have any such facility in our region.

Given the high flow of tourists, and increase in people preferring shorter commute time, there is a huge potential at developing daily chopper service between Darjeeling and Bagdogra, and Kalimpong and Bagdogra.

This will not only help add another tourist attraction to the region, it will also help promote quicker commute for locals in emergency situations

I therefore request the government to kindly consider these three requests on a priority basis, and help Bagdogra airport to realize its true potential of becoming one of the most important and busiest airports in all of North Eastern India.

Developing Bagdogra into an international airport will greatly augment the ACT EAST POLICY as envisioned and emphasized by our Hon'ble Prime Minister Narendra Modi ji too.

Jai Hind.

***श्री संगम लाल गुप्ता (प्रतापगढ़):** आज भारत माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में जहां देश प्रत्येक क्षेत्रों में क्रांतिकारी परिवर्तन कर रहा है और उस परिवर्तन को आज जमीनी हकीकत के रूप में पंडित दीनदयाल उपाध्याय की नीतियों के अनुसार गांव के अंतिम छोर पर खड़ा हुआ पगडंडी का व्यक्ति भी महसूस करने लगा है, उसी दिशा में मैं धन्यवाद ज्ञापित करना चाहता हूं माननीय प्रधानमंत्री जी, माननीय वित्त मंत्री जी, और माननीय नागरिक उड्डयन मंत्री भारत सरकार को जिन्होंने 2022 के आम बजट में एक क्रांतिकारी परिवर्तन करते हुए देश में ड्रोन को मिशन की तरह बढ़ाने के लिए प्रस्तावित किया है ।

यह जानकर बड़ी प्रसन्नता हुई एक तरफ जहां आजादी के 70 साल बाद पीने के पानी को मजबूर आम जनमानस को जल शक्ति मिशन के तहत हर घर पानी पहुंचाने का लक्ष्य रखा गया वहीं उसी तरह एक-दूसरे मिशन की तरह नागरिक उड्डयन मंत्रालय द्वारा ड्रोन शक्ति मिशन बनाने का प्रस्ताव किया गया है, जिसका इस्तेमाल जवान से लेकर किसान तक करेंगे और सीमाओं की रक्षा से लेकर खेतों की सुरक्षा, पशुओं की सुरक्षा के लिए ड्रोन का इस्तेमाल कर एक क्रांतिकारी कदम भारत सरकार उठाने जा रही है, जिसके लिए मैं धन्यवाद ज्ञापित करता हूं ।

केवल इतना ही नहीं है धन्यवाद करना चाहता हूं जहां एक ओर से नागरिकों की रक्षा, देश के अन्नदाता किसानों की फसलों की सुरक्षा करेगा वहीं भविष्य में इससे लाखों लोगों को रोजगार मिलेगा और करोड़ों की इंडस्ट्री खड़ी होगी । पिछले दिनों ड्रोन मैनुफैक्चरिंग के लिए 120 करोड़ रुपए की प्रोडक्शन लिंकड इंसेंटिव स्कीम चलाई योजना शुरू की गई जो ड्रोन इंडस्ट्री को बढ़ावा देने के लिए एक क्रांतिकारी परिवर्तन के रूप में काम कर रहा है ।

रक्षा और सुरक्षा के साथ-साथ आपदा प्रबंधन में भी ड्रोन के इस्तेमाल को बढ़ावा देकर देश के नौजवानों को एक रोजगार सृजन का भी कार्य नागरिक उड्डयन मंत्रालय और वित्त मंत्रालय के संयुक्त उपक्रम से होने जा रहा है, जिसके लिए मैं धन्यवाद ज्ञापित करता हूं ।

* Speech was laid on the Table.

अभी उड़ान योजना अंतर्गत विमान अवसंरचना में तेजी लाने के लिए भारत सरकार ने राज्यों को जो पत्र लिखा है वह भी एक क्रांतिकारी कदम है राज्य और केंद्र शासित प्रदेशों में अवसंरचना सहित उड़ान योजना के कार्यालय को सुगम बनाने हेतु अधिकतर राज्यों ने नागरिक विमानन मंत्रालय और भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के साथ त्रिपक्षीय समझौता पर हस्ताक्षर किया है जो माननीय प्रधानमंत्री की मंशा हवाई चप्पल पहनकर हवाई यात्रा करने की ओर अग्रसर होगी ।

मैं इस क्रांतिकारी परिवर्तन के लिए आम बजट में नागरिक उड्डयन मंत्रालय भारत सरकार को धन मुहैया कराकर एक क्रांतिकारी परिवर्तन लाने के लिए धन्यवाद ज्ञापित करते हुए अपने लोकसभा क्षेत्र प्रतापगढ़ में द्वितीय विश्व युद्ध के समय से स्थापित होकर निष्प्रयोज्य पड़े हवाई अड्डा पृथ्वीगंज की ओर मंत्रालय का ध्यान आकर्षित करते हुए आपसे उसके पुनर संचालन की याचना करता हूँ ।

मेरे लोकसभा क्षेत्र प्रतापगढ़ अंतर्गत तहसील रानीगंज के पृथ्वी गंज में स्थापित एरोड्रम द्वितीय विश्व युद्ध के बाद से लावारिस पड़ा होने के कारण वर्तमान में निष्प्रयोज्य हो गया है जिसका मजबूत रनवे आज भी पूरी तरह से चलाय मान हालत में विद्यमान है यदि उसे विकसित करके छोटे एयरपोर्ट के रूप में तैयार कर दिया जाए तो सरकार की वर्तमान नीतियों के अनुरूप उसे जनसामान्य के इस्तेमाल तथा ट्रेनिंग सेंटर के रूप में भी उपयोग में लाया जा सकता है यह भी उल्लेखनीय है कि उक्त एयरपोर्ट के सन्निकट रेलवे स्टेशन व सुलभ आवागमन के साधन भी मौजूद हैं तथा जिला मुख्यालय से मात्र 6 किलोमीटर की दूरी पर स्थित होने के कारण अत्यंत ही जनोपयोगी साबित होगा ।

अतः कृपया पृथ्वीगंज एयरपोर्ट जनपद प्रतापगढ़ को पुनः संचालित कराये जाने की कृपा करें ।

***श्री मितेश पटेल (बकाभाई) (आनंद):** जैसा कि माननीय सदस्य जानते ही होंगे कि मेरा संसदीय क्षेत्र आनंद प्रवासी भारतीयों का हब है। कोविड के लाकडाउन के दौरान सभी सेक्टर प्रभावित हुये हैं जिसमें विमानन क्षेत्र और उसकी सेवायें भी बुरी तरह से प्रभावित हुयी है। कई हवाई अड्डों से विदेशों की उड़ाने बंद हैं जिन्हें पूर्ववत करने हेतु सरकार लगातार प्रयास कर रही है।

मेरा क्षेत्र आनंद प्रवासी भारतीय का हब है इसके बावजूद भी नजदीकी हवाई अड्डे वडोदरा से यूके, ऑस्ट्रेलिया, अफ्रीका और यूएसए के लिए सीधी उड़ानें नहीं हैं। अप्रवासी नागरिक/वरिष्ठ नागरिक के लिए वडोदरा में इमिग्रेशन की सुविधा न होने से उन्हें सूचनात्मक समर्थन नहीं मिलने से अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे पर काफी परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है। चूंकि वडोदरा केंद्र बिंदु है और जिला आनंद, भरुच, पंचमहल, छोटा उदयपुर को कवर करता है। वडोदरा हवाई अड्डे के लिए इमिग्रेशन की सुविधा अति आवश्यक है। इसके अलावा पुणे, गोवा, बेंगलोर के लिए वडोदरा एयरपोर्ट से डोमेस्टिक फ्लाइट्स की सुविधा देने हेतु भी ध्यान दिये जाने की जरूरत है।

वडोदरा से यूके, ऑस्ट्रेलिया, अफ्रीका और यूएसए के लिए सीधी उड़ानों, आप्रवासी नागरिक/वरिष्ठ नागरिक के लिए वडोदरा में इमिग्रेशन की सुविधा, पुणे, गोवा, बेंगलोर के लिए वडोदरा एयरपोर्ट से डोमेस्टिक फ्लाइट्स की सुविधा हेतु, अनुदान के लिए बजट 2022-23 में सूचीबद्ध किया जाय।

* Speech was laid on the Table.

*** श्री नारणभाई काछड़िया (अमरेली):** हमारा देश हर नागरिक को मूलभूत सुविधाओं को देने के साथ साथ यह अहसास करवाने की और अग्रसर हो चला है की गरीब जनमानस भी हवाई जहाज से यात्रा कर सकता है। हमारे मा. प्रधानमंत्री जी किस प्रकार देश के आम जनमानस के जीवन स्तर को उच्चतम बनाए जाने के लिए निरंतर कार्यरत है इसको दर्शाता है। देशभर में सभी जिलों को हवाई उड़ान के साथ जोड़ा जा रहा है यह भी सराहनीय है।

मेरे संसदीय क्षेत्र से सम्बन्धी एक मांग के सन्दर्भ में मा. मंत्री जी को सूचित करना है की वर्तमान में मेरे संसदीय क्षेत्र अमरेली जिले (गुजरात) के एअरपोर्ट का रनवे (एयरस्ट्रिप) लम्बाई लगभग 1500 मी० का है। यह रनवे काफी छोटा होने के कारण वर्तमान में अमरेली जिले में केवल छोटे और चार्टर्ड प्लेन ही उड़ान भर पा रहे हैं। मेरी जानकारी के अनुसार वर्तमान में वेंच्युरा नामक कंपनी को टेंडर के माध्यम से निजी प्लेन चलाने की स्वीकृति मिली हुई है।

एअरपोर्ट ऑथोरिटी-अमरेली ने भी रनवे की लम्बाई बढ़ाने के संदर्भ में जिला मेजिस्ट्रेट कार्यालय अमरेली एवं नागरिक उड्डयन मंत्रालय को पत्र लिखा गया था जिसके बाद अमरेली एअरपोर्ट के रनवे की लम्बाई बढ़ाने हेतु सर्वे किया गया, इस सर्वे के अनुसार अमरेली शहर का करीबन 2,00,817.00 चो० मी० और गिरिया गाव का करीबन 3,99,353.00 चो० मी० यानी कुल 6,11,775.00 चो० मी० जमीन संपादन करने की आवश्यकता है। अमरेली एअरपोर्ट के रनवे की लम्बाई बढ़ाकर 2075 मी० और चौड़ाई बढ़ाकर 278 मी० किया जाए ताकि अमरेली जिले में ATR 72 सीट वाले बड़े प्लेन उड़ान भर सकेंगे।

ज्ञात हो की अमरेली जिले के अधिकांश लोग राजकोट, बडौदा, सूरत, अमदाबाद, दिल्ली और मुंबई जैसे बड़े शहरों में व्यापार हेतु आवागमन करते हैं परन्तु यहाँ पर लोगों को बैठने के लिए बिल्डिंग की व्यवस्था नहीं है साथ ही कोई VIP लोगों के लिए भी उचित व्यवस्था नहीं है कहने का तात्पर्य यह है की वर्तमान एअरपोर्ट में मूलभूत सुविधाओं का अभाव है जिससे यात्रियों को काफी

* Speech was laid on the Table.

कठिनाई होती है इसलिये इन व्यवस्थाओं के साथ साथ यदि अमरेली एअरपोर्ट से बड़े प्लेन उड़ान भरने की सुविधा मिल जाय तो यहाँ लोगों को अति सुविधा होगी और उनके समय का भी बचाव होगा और सरकार को अच्छे राजस्व की प्राप्ति होगी ।

मेरी मा. मंत्री जी से मांग है की अमरेली एअरपोर्ट के रनवे की लम्बाई को अतिशीघ्र बढ़ाने हेतु आप अपने संबंधित अधिकारियों को जिला मजिस्ट्रेट कार्यालय अमरेली से आवश्यक कागजात और प्रस्ताव मंगवाकर मंत्रालय के अधिकारियों को आवश्यक निर्देश देने की कृपा करें ।

*** श्रीमती रंजनबेन भट्ट (वडोदरा):** इन्टरनेशनल एयर ट्रांसपोर्ट एसोसिएशन के अनुसार भारत वर्ष 2030 तक दुनिया के तीसरे सबसे बड़े हवाई यात्री बाजार के रूप में चीन और अमेरिका से आगे निकाल जाएगा । वर्ष 2021 में माननीय केंद्रीय नागरिक उड्डयन मंत्री श्री ज्योतिरादित्य सिंधिया ने क्षेत्रीय कनेक्टिविटी योजना - उड़ान के तहत शिलोंग और डिब्रूगढ़ के बीच पहली सीधी उड़ान को हरी झंडी दिखाकर रवाना किया । नागरिक उड्डयन मंत्रालय ने अक्टूबर 2021 में कृषि UDAN 2.0 योजना शुरू की । इस योजना में हवाई परिवहन द्वारा कृषि-उत्पाद की आवाजाही के लिए सहायता और प्रोत्साहन का प्रस्ताव है । कृषि उड़ान 2.0 को देश भर के 53 हवाई अड्डों पर लागू किया जाएगा, जो मुख्य रूप से पूर्वोत्तर और आदिवासी क्षेत्रों पर केंद्रित है, और इससे किसानों, फ्रेट फारवर्डर्स और एयरलाइंस को लाभ होने की उम्मीद है । अगस्त 2021 में, सरकार ने बेंगलुरु, हैदराबाद और पुणे सहित छह हवाई अड्डों में चेहरे की तकनीक का उपयोग करके बायोमेट्रिक बोर्डिंग सिस्टम को लागू करने की योजना बनाई है । परियोजना वर्तमान में परीक्षण के चरण में है । नागरिक उड्डयन मंत्रालय (MOCA) ने वर्ष 2021 में घरेलू उड़ानों की क्षमता 50% से बढ़ाकर 65% कर दी है । नागरिक उड्डयन मंत्रालय (MOCA) को उम्मीद है कि इच्छुक वाणिज्यिक पायलट जल्द ही देश छोड़ने के बिना भारत में प्रशिक्षित हो सकेंगे । इस संबंध में, सरकार ने जुलाई 2021 में निम्नलिखित पांच हवाई अड्डों पर आठ नई उड़ान अकादमी स्थापित करने की घोषणा की: कर्नाटक में बेलागवी और कलाबुरागी, महाराष्ट्र में जलगांव, मध्य प्रदेश में खजुराहो और असम में लीलाबाड़ी । 08 मई, 2021 को, एएआई ने रूपसी हवाई अड्डे पर वाणिज्यिक परिचालन शुरू किया- पूर्वोत्तर भारत का 15 वां हवाई अड्डा और असम का 7 वां हवाई अड्डा । मार्च 2021 में, भारत सरकार द्वारा 'आज़ादी का अमृत महोत्सव (India@75)' के शुभारंभ पर, नागरिक उड्डयन मंत्रालय (MOCA) ने UDAN 4.1 बोली प्रक्रिया के तहत 392 नए हवाई मार्गों का प्रस्ताव दिया है । अक्टूबर 2020 में गुजरात के नर्मदा जिले में केवड़िया के पास

* Speech was laid on the Table.

स्टैच्यू ऑफ यूनिटी और अहमदाबाद में साबरमती रिवरफ्रंट के बीच, प्रधान मंत्री श्री नरेंद्र मोदी द्वारा सीप्लेन सेवा के सफल शुभारंभ के बाद, सरकार देश भर में 14 और वाटर एयरोड्रोम शुरू करने की योजना बना रही है। केंद्रीय बजट 2021-22 के तहत, भारत सरकार ने ऑपरेशन ग्रीन स्कीम के साथ अभिसरण में 'कृषि उड़ान' के दायरे का विस्तार किया, जिसमें कृषि-नाशपाती के लिए 50% की हवाई माल ढुलाई सब्सिडी पूर्वोत्तर राज्यों और 4 हिमालयी राज्यों / केंद्रशासित प्रदेशों को प्रदान की जाएगी। उत्पाद-कवरेज के विस्तार से 'कृषि उड़ान' योजना को बढ़ावा मिलेगा और इन राज्यों से हवाई माल परिवहन में सुधार होगा। कोविड महामारी के वक्त में वंदे भारत मिशन के तहत 29027 फ्लाइट्स के द्वारा 41 लाख 49 हजार 22 यात्रियों को भारत लाया गया इसके साथ ही मैं आपको बताना चाहूंगी की मेरे संसदीय मतक्षेत्र वडोदरा के अंतरराष्ट्रीय स्तर के एयरपोर्ट का लोकार्पण वर्ष 2016 में आदरणीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के द्वारा किया गया था।

इसके साथ हाल ही में मेरे संसदीय मतक्षेत्र वडोदरा से जयपुर के लिए नयी हवाई सेवा परिचालित की गयी है। मेरे संसदीय मतक्षेत्र वडोदरा के वडोदरा एयरपोर्ट से रोजाना करीब 10 फ्लाइट्स का परिचालन किया जाता है। मेरे संसदीय मतक्षेत्र वडोदरा मध्य गुजरात का प्रमुख शहरो मे से एक है, वडोदरा जिला के आस पास के 9 से 10 जिलों के नागरिक हवाई सेवा के लिए वडोदरा एयरपोर्ट का लाभ लेते हैं, मैं आपश्री के माध्यम से माननीय नागर विमानन उड्डयन मंत्रीश्री से वडोदरा से इंदौर, वडोदरा से बेंगलुरु, और वडोदरा से कोलकाता, एवं वडोदरा से पुणे के बीच हवाई सेवा परिचालित करने की मांग रखना चाहूंगी। इसके साथ ही मेरे संसदीय मतक्षेत्र वडोदरा के अंतराष्ट्रीय स्तर के वडोदरा एयरपोर्ट से वर्ष 2020-21 में हवाई यात्रा करने वाले यात्रियो की कुल संख्या 25980 है और वर्ष 2020-21 में वडोदरा से अंतराष्ट्रीय हवाई यात्रा की वजह से अहमदाबाद एयरपोर्ट से 9500 हवाई यात्री अंतराष्ट्रीय एयरपोर्ट से हवाई यात्रा कर चुके है। जिसके लिए वडोदरा एयरपोर्ट पर "हब एंड स्पोक" सेवा परिचालित करने से वडोदरा एवं आस पास के सभी जिलों के हवाई यात्रियों को लाभ मिल सकता है तो मैं आपश्री के सम्मानित

माध्यम से माननीय नागर विमानन मंत्री श्री ज्योतिरादित्य सिंधिया जी से वडोदरा एयरपोर्ट पर "हब एंड स्पोक" सेवा परिचालन करने के विषय में मांग रखना चाहूंगी ।

*** SHRI K. SUBBARAYAN (TIRUPPUR):** India has become a nation without a national carrier. The credit goes to Modi Government. But an aircraft has been specially manufactured and procured from America at the cost of Rs 4632 Crore for the specific use of Hon Prime Minister Shri Narendra Modi. Indian students who suffered in Ukraine without availability of flight service to return to India somehow returned through the Cargo flights. The then Government led by Pandit Nehru took Air India from Tatas. But the Modi Government has sold the same airline to Tatas. With this, Tata has been benefitted with several hundreds of Crores. If Air India was incurring losses, the Government should have set up an expert team to analyze and after getting their recommendations they should have implemented such recommendation to make Air India profitable. Instead, the Modi Government transferred the profit of the Government to Private companies and the Corporates of this country.

In the name of FDI and in continuation of Modi Government's efforts in selling almost all the PSUs at the base price, Air India has been sold to Tatas. This Government is not for the People but for the Corporates. India is eclipsed by the Communal divisions. Therefore, India is surrounded by darkness. I hope that there will be light and people will be awakened very soon. Thank you.

* English translation of the speech laid on the Table originally in Tamil.

SHRI VE. VAITHILINGAM (PUDUCHERRY): Hon. Chairperson, Madam, I am very much thankful to you for giving me an opportunity to raise our issues about the Ministry of Civil Aviation.

Actually, I want to thank our Minister for bringing back students from Ukraine, particularly the students from Puducherry. Secondly, I want to thank our Minister for starting air connectivity for the third time to Puducherry from Hyderabad and Bengaluru from 27th of this month. So, I would like to thank the Minister for taking this initiative.

At the same time, I would like to mention that your father only started air connectivity to Puducherry during his tenure. At that time, the Minister of State for Civil Aviation was Mr. Farook and this was started in Puducherry. Now, it is a very problematic area for Puducherry as no service is coming there. Only SpiceJet is coming there because of the Minister's pressure. I would request the Minister to extend the Regional Connectivity Scheme.

As you know, the Puducherry Government is giving subsidy for the entire demand of power for the airport. Not only that, they are also providing policing facilities to the airport. So, I would request the Minister to extend the RCS connection to the Puducherry area.

I would like to suggest about the MRO. Maintenance, Repairs and Overall (MRO) system which can be utilised in Puducherry. The entire expenditure is taking place outside the country. Instead, the Government can utilise the Puducherry airport for this purpose. Even if the Government is not

for this, they can utilise the Special Economic Zone or any special scheme can be implemented in Puducherry so that Puducherry airport can be utilised.

Our senior Member, Shri Rudy mentioned about the greenfield airport in Karaikal where we have Saneeswaran Temple. A private party is very much interested to establish the greenfield airport but there is no clearance for the same. So, I would request the Government to provide clearance to the greenfield airport in Karaikal so that it may be connected with Puducherry.

About the cargo, actually Puducherry is very useful for cargo but the only problem is that there is no night landing facility in Puducherry. If night landing facility is made available in Puducherry, naturally, cargo facilities would be increased in Puducherry. Hence, I would request the Ministry to provide night landing and take-off facilities in Puducherry. This is my demand, Sir.

There is air traffic problem. Out of 2,871 posts, nearly 708 posts are vacant. So, it would be unsafe for the traffic. So, I would request the Ministry to fill up 708 posts in the traffic control office, which would be very much useful for safety and travel.

I am a layman in this field. Hence, I would request the Minister to say something about Air India disinvestment plan because our budget provision is near about Rs.68,501 crore allocated for this year. For next year also, allocation has been made. What is happening about the Air India disinvestment plan? In this regard, the Minister should provide a White Paper or any outline or framework to Parliament so that Members would know what is

happening in Air India. So, I would request the Minister to provide details, which would also be helpful for the public.

***SHRI MOHANBHAI KUNDARIYA (RAJKOT):** I would thank my party for considering me to participate in the discussion on the demands for grants of the Ministry of Civil Aviation for 2022-23.

My Lok Sabha Constituency Rajkot is the gateway to Saurashtra region as it comprises of 9 Lok Sabha Constituencies with having leading Chambers of Commerce and various associations, also Morbi Ceramic Tiles industry and Rajkot is the engineering hub which contribute Forex earning through exports to the Indian economy. Apart from this Saurashtra is known as a pilgrim & tourism circuit with Somnath, Dwarka temples and world best Cir forests.

I wish to share that after my series of meetings with Ministry of Civil Aviation officials for starting of operation of flight on Delhi Rajkot Delhi and Rajkot Mumbai Rajkot sectors were merely on consideration but weren't on the action in spite operational feasibility.

It was made operational after the intervention and guidance of Hon. Prime Minister Shri. Narendra Modi ji. The both sectors were operational with more than 85% occupancy since the day of launch to till date.

The delegation of Hon. Members of both the Houses had submitted a representation to Hon. Prime Minister Shri. Narendra Modi ji to consider the development of new greenfield airport at Rajkot.

* Speech was laid on the Table.

I once again thank hon. Prime Minister Shri Narendra Modi ji, for approval and development of New Greenfield Airport at Hirasar, Rajkot, Gujarat, thus paving way for Saurashtra region.

With these few words, I conclude my speech and thank you all.

***श्री जसवंतसिंह सुमनभाई भाभोर (दाहोद):** नागरिक उड्डयन मंत्रालय के लिए बजट पर अनुदान की मांग का मैं समर्थन करता हूँ और मैं अपने माननीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी को बहुत बहुत धन्यवाद देता हूँ इस बजट में नागरिक उड्डयन विभाग को विशेष गति का काम किया।

सरकार की योजना मोबाइल, कंप्यूटर और इंटरनेट की तरह अब ड्रोन (Drones) को भी जरूरी बनाना है। इसकी घोषणा आज बजट (Union Budget 2022) में वित्त मंत्री निर्मला सीतारमण जी की है। जल्द ही ड्रोन का इस्तेमाल सीमित नहीं रहेगा। रोजमर्या के जीवन में हर जगह इसका इस्तेमाल किया जा सकेगा। ड्रोन को बढ़ावा देने के लिए अलग आफिस बनाया जाएगा। नागरिक उड्डयन मंत्रालय (Civil Aviation Ministry) ने इसकी तैयारी कर ली है।

ड्रोन योजना को एक मिशन की तरह बढ़ावा दिया जाएगा। जैसे जल शक्ति मिशन के तहत घर-घर पानी पहुंचाने का लक्ष्य रखा गया है, वैसे ही ड्रोन शक्ति मिशन बनेगा। इसका इस्तेमाल जवान से लेकर किसान करेंगे। यानी सीमाओं की सुरक्षा से लेकर खेतों में फसलों की सुरक्षा तक के लिए ड्रोन इस्तेमाल किया जा सकेगा। यह लोगों की जरूरत की चीज बन जाएगा। इंडस्ट्री से लेकर आपदा प्रबंधन में इसका इस्तेमाल किया जा सकेगा। अभी ऑनलाइन रजिस्ट्रेशन प्रक्रिया आसान बनाई गई है। अब फिजिकल प्रक्रिया को भी आसान बनाया जाएगा।

भविष्य में इससे लाखों लोगों को रोजगार मिलेगा और इससे करोड़ों रुपये की इंडस्ट्री बनेगी। पिछले दिनों ड्रोन मैनुफैचरिंग के लिए 120 करोड़ रुपये की प्रोडक्शन लिंकड इंसेंटिव स्कीम पीएलआई योजना शुरू की गई है। इस तरह ड्रोन इंडस्ट्री को बढ़ावा दिया जा रहा है। और इस विभाग के लिए सरकार के कामकाज को देखे तो पता चलता है कि क्षेत्रीय संपर्क योजना आरसीएस-उड़ान ने पांचवें वर्ष में प्रवेश किया। उड़ान 4.1 के तहत साल के दौरान 168 मार्ग

* Speech was laid on the Table.

प्रदान किए गए। पूरे भारत में कनेक्टिविटी को सुधार के विजन से 100 रूट शुरू किए गए। 12 हवाई अड्डों का संचालन किया गया, जिसमें 3 हेलीपोर्ट शामिल हैं।

कृषि उपज के ट्रांसपोर्टेशन को बढ़ावा देने के लिए कृषि उड़ान 2.0 को 27.10.2021 को लॉन्च किया गया, जिसका उद्देश्य निर्बाध, लागत प्रभावी, समयबद्ध हवाई परिवहन सुनिश्चित करना है। इस योजना के तहत, भारतीय मालवाहकों और पी2सी के लिए लैंडिंग, पार्किंग, टीएनएलसी, और आरएनएफसी शुल्क की पूर्ण छूट जैसी सुविधाएं शामिल हैं।

ड्रोन नियम 2021 को 25 अगस्त 2021 को अधिसूचित किया गया। नीति का उद्देश्य भारत को ड्रोन के अनुसंधान और विकास, परीक्षण, निर्माण और संचालन के लिए एक वैश्विक केंद्र बनाना है।

25 सितंबर 2021 को, AAI ने देश में विमानन उद्योग विकास को बढ़ाने के लिए एक उदार FTO नीति की घोषणा की। मौजूदा नीति के तहत, हवाईअड्डा रॉयल्टी को समाप्त कर दिया गया था, और नए एफटीओ के लिए वार्षिक शुल्क को महत्वपूर्ण रूप से युक्तिसंगत बनाया गया था।

एयरसेवा 3.0 को 02 अक्टूबर 2021 को शिकायत निवारण की बेहतर सुविधा के साथ लाइव किया गया। नई सुविधाओं में उपयोगकर्ताओं द्वारा शिकायत में वृद्धि, हितधारकों के बीच शिकायत हस्तांतरण, नोडल अधिकारियों के लिए बढ़ी हुई भूमिकाएं और अनुमतियां, बढ़ी हुई उड़ान जानकारी और उड़ानों की ट्रेकिंग, चर्चा के लिए सार्वजनिक मंच, नोडल अधिकारियों के लिए मोबाइल ऐप शामिल हैं।

एयर इंडिया की बिक्री के लिए 25 अक्टूबर 2021 को टैलेस प्राइवेट लिमिटेड के साथ शेयर खरीद समझौते पर हस्ताक्षर किए गए। एंटरप्राइज वैल्यू (ईवी) के विचार के रूप में 18,000 करोड़ रुपये की विजेता बोली लगाई गई।

11 नवंबर 2021 को नागरिक उड्डयन महानिदेशालय (ईजीसीए) में ई-गवर्नेंस शुरू किया गया, जिसका उद्देश्य डीजीसीए की प्रक्रियाओं और कार्यों में व्यापार करना, पारदर्शिता और स्वचालन को आसान बनाना है।

पीपीपी मॉडल के तहत लखनऊ, अहमदाबाद, मंगलुरु, जयपुर, गुवाहाटी और तिरुवनंतपुरम सहित 6 हवाई अड्डों को प्रबंधन के लिए सौंप दिया गया। राष्ट्रीय मुद्राकरण पाइपलाइन के तहत, अगले 3 वर्षों में मुद्राकरण के लिए 25 अतिरिक्त हवाई अड्डों की पहचान की गई है। आरसीएस-उड़ान योजना के तहत इस वर्ष कुशीनगर, कुरनूल और सिंधुदुर्ग सहित तीन हवाई अड्डों का संचालन किया गया है। देहरादून टर्मिनल का शुभारंभ किया गया और जेवर अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डे का शिलान्यास किया गया।

माननीय प्रधानमंत्री मोदी की सरकार के बाद से ही इस विभाग ने दिन दुगुने रात चौगुना विकास किया है और हमारा नागरिक उड्डयन मंत्री इसमें विशेष भूमिका निभा रहे हैं।

अंत में, मैं माननीय वित्त मंत्री जी और माननीय नागरिक उड्डयन मंत्री जीए अनुरोध करूंगा कि मेरा लोकसभा क्षेत्र, दाहोद जो की एक स्मार्ट सिटी घोषित है और एक महत्वाकांक्षी जिला भी हैं, दाहोद गुजरात, दो अन्य राज्य राजस्थान व मध्य प्रदेश के सीमाओं से लगा है। दाहोद में बहुत समय से हवाई अड्डे की मांग उठ रही है दाहोद में हवाई अड्डे होने से तीनो राज्य के जनमानस को सुविधा होगी और तीनो राज्य कारोबार तथा व्यापार में बढ़ोतरी होगी। आशा करता हूँ कि आप दाहोद गुजरात में हवाई अड्डा बनवा कर तीनो राज्यों के जनमानस को कृतियार्थ करने की कृपा करेंगे।

एक बार फिर मैं माननीय प्रधानमंत्री जी को माननीय वित्त मंत्री जी और माननीय नागरिक उड्डयन मंत्री जी को इस ऐतिहासिक बजट के लिए बहुत-बहुत बधाई देता हूँ तथा इसका समर्थन करता हूँ।

***श्रीमती रीती पाठक (सीधी):** मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र भाई मोदी जी का तथा नागर विमानन मंत्री माननीय श्री ज्योतिरादित्य सिंधिया जी का आभार व्यक्त करती हूँ जिनके नेतृत्व में देश के छोटे-छोटे शहरों को उड़ान योजना के माध्यम से एयर कनेक्टिविटी से जोड़ा जा रहा है!

अत्यंत हर्ष का विषय है कि बजट 2022 में नागर विमानन मंत्रालय को 10 हजार करोड़ से भी ज्यादा की राशि आवंटित की गई है ! मेरा ऐसा मानना है कि किसी भी क्षेत्र के विकास हेतु सबसे आवश्यक है वहाँ के संचार का माध्यम चाहे वो सड़क हो, रेल हो अथवा वायुसेवा!

मैं माननीय मंत्री जी को अपने संसदीय क्षेत्र की समस्या व आवश्यकता से अवगत कराना चाहती हूँ- महोदय मेरे संसदीय क्षेत्र का सिंगरौली जिला भारी मात्रा बल्कि यह कहना अतिशयोक्ति नहीं होगी कि सर्वाधिक मात्रा में कोयला व विद्युत का उत्पादन करता है, यहाँ एन सी एल, एन टी पी सी, हिंडालको, एस्सार, रिलायंस, जेपी सहित अन्य कई बड़े उपक्रम कार्यरत हैं, इन उपक्रमों में देश के विभिन्न हिस्सों से लोग आकर कार्य करते हैं, परंतु इतनी उपलब्धियों के बाद भी सिंगरौली कनेक्टिविटी के मामले में आज भी बहुत पिछड़ा है। मेरे संसदीय क्षेत्र का नजदीकी हवाई अड्डा 250 किलोमीटर से भी ज्यादा या तो बनारस में है अथवा जबलपुर में।

2014 से लगातार मेरे द्वारा किए जा रहे आग्रह के पश्चात सिंगरौली में एक हवाई पट्टी की स्वीकृति प्रदान की गई जिसके लिए मैं केंद्र सरकार की आभारी हूँ परंतु सिंगरौली के लिए हवाई पट्टी पर्याप्त नहीं है, यहाँ आवश्यकता है बड़ा वाणिज्यिक हवाई अड्डा विकसित करने की ! जिसके लिए मैंने बार बार माननीय मंत्री जी से आग्रह करने पर उन्होंने मध्य प्रदेश सरकार से सिंगरौली में वाणिज्यिक हवाई अड्डा निर्मित करने के लिए डी पी आर मंगाया भी है।

* Speech was laid on the Table.

मेरा आग्रह है कि अभी हवाई पट्टी का कार्य चल रहा है अगर शीघ्रता से वाणिज्यिक हवाई अड्डे की स्वीकृति प्राप्त होती है तो कम समय व खर्च में हवाई अड्डे का कार्य पूर्ण हो सकेगा । यह सौगात न केवल सिंगरौली बल्कि सीधी, शहडोल, रीवा, सोनभद्र और झारखंड के कुछ भाग के लिए वरदान साबित होगी तथा सरकार के राजस्व में भी इजाफा होगा ।

मेरा माननीय मंत्री जी से जो संयोग से मध्यप्रदेश से ही है से आग्रह है कि उक्त बिंदुओं पर गंभीरता से विचार कर सिंगरौली में वाणिज्यिक हवाई अड्डे की स्वीकृति प्रदान करने की कृपा करें तथा सीधी जिला मुख्यालय में स्थित हवाई पट्टी का भी वृहद उन्नयन कर प्रशिक्षण केंद्र खोलने की अपार संभावनाएं हैं । मेरा माननीय मंत्री जी को सुझाव है कि सीधी हवाई पट्टी का वृहदीकरण करके इसे प्रशिक्षण केंद्र के रूप में विकसित करना उचित कदम होगा ।

मैं पुनः माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी तथा नागर विमानन मंत्री माननीय श्री ज्योतिरादित्य सिंधिया जी का देश के सभी शहरों को एयर कनेक्टिविटी से जोड़ने हेतु किए जा रहे प्रयासों के लिए आभार व्यक्त करती हूँ । मुझे पूर्ण विश्वास है कि आने वाले समय में देश के प्रत्येक नागरिक को उड़ान योजना का लाभ मिल सकेगा ।

जय हिन्द

*** SHRI KULDEEP RAI SHARMA (ANDAMAN AND NICOBAR ISLANDS):**

Thank you for giving me a chance to participate on this discussion concerning Ministry of Civil Aviation. The Ministry of Civil Aviation is responsible for the formulation of national policies and programmes for the development and regulation of the Civil Aviation sector in the country. It also looks after the administration of the Aircraft Act, 1934, Aircraft Rules, 1937 and various other legislations pertaining to the aviation sector in the country.

The civil aviation industry in India has emerged as one of the fastest growing industries in the country during the last three years. India has become the third largest domestic aviation market in the world and is expected to overtake UK to become the third largest air passenger market by 2024. India is expected to overtake China and the United States as the world's third-largest air passenger market in the next ten years, by 2030, according to the International Air Transport Association (IATA).

India's passenger traffic stood at 115.37 million in FY21. Domestic passenger and international passenger traffic declined at a CAGR of -9.02% and -28.64%, respectively, from FY16 to FY21, owing to COVID-19-related restrictions on flights in FY21. In FY21, airports in India pegged the domestic passenger traffic to be -105.2 million, a 61.7% YoY decline, and international passenger traffic to be 10.1 million, an 84.8% YoY decline, over the fiscal year ended March 31, 2020. In October 2021, the average daily domestic

* Speech was laid on the Table.

passenger flight departures stood at >2,300, with average daily domestic traffic being >283,000 air passengers.

Between FY16 and FY21, freight traffic declined at a CAGR of -1.77% from 2.70 million tonnes (MT) to 2.47 MT. Freight traffic on airports in India has the potential to reach 17 MT by FY40. Aircraft movement declined at a CAGR of -7.79% from 1.60 million in FY 16 to 1.20 million in FY21. From FY16 to FY21, domestic aircraft movement decreased at a CAGR of -6.44% and international aircraft movement declined at a CAGR of -18.52%. India's domestic and international aircraft movements reached 1,062 thousand and 135 thousand, respectively, in FY21. The expenditure of Indian travellers is expected to grow to Rs. 9.5 lakh crore (US\$ 136 billion) by 2021.

Tourism is one of the sectors most affected by the Covid-19 pandemic, impacting economies, livelihoods, public services and opportunities. Andaman & Nicobar Islands is an important hub for strong ties with East Asian countries and other sea-related countries under the Act-East Policy. A&N Islands provide an additional strategic outreach towards India's interests in the Indian Ocean Region. Tourism sector has emerged as a significant economic activity and every year national and international tourists visit Andaman & Nicobar Islands. Tourism activities in Andaman & Nicobar Islands completely stopped due to lockdown resulting in decreasing tourist's arrival declined GDP and per capita income of the islands.

I would like to put forth some demands concerning my constituency of Andaman & Nicobar Islands:

To introduce Udaan Scheme in the Islands: Andaman and Nicobar Islands have immense tourism potential and in order to exploit it there is a need to develop better aviation facilities such as connectivity with other parts of India and I request the Minister to kindly award more routes from Andaman & Nicobar Islands.

To provide air subsidy to the islanders as in the case of North East: The citizens of Andaman and Nicobar Islands have limited connectivity to other states due to its location and absence of any other mode of commutation except air travel. In peak seasons and due to limited flights there have been instances of extremely high fare which burden the people including patients, student and businessman. I demand the Minister to provide air subsidy to islanders on the lines of north east.

To introduce mini aircraft: For facilitating better inter-islands travel, I request the Minister to start mini aircraft from Port Blair to Diglipur, Port Blair to Carnicobar and Port Blair to Cambellbay and vice versa.

To provide air ambulance for the islanders: Andaman and Nicobar Islands being an archipelago has limited medical facilities and therefore the need of the hour is to start frequent air ambulances for critically ill patients in different islands who are referred to Port Blair for treatment.

Immediately start International flights to South East countries: I request the Government to start international flights from Port Blair to South East Asian countries like Singapore, Malayasia Maldives, Indonesia & Thailand due to proximity with these nations under the International UDAN scheme. The

operationalization of these flights will promote and boost tourism industry in the Islands and act as a catalyst in economic development of Andaman & Nicobar Islands which has been adversely affected due to covid. The expansion of international flight services will also result in generation of both direct & indirect employment and will be an effective step in tackling the issue of rising unemployment in Andaman & Nicobar Islands.

Direct flights to Madurai, Kochi & Ranchi from Port Blair: Andaman and Nicobar Islands has a heterogeneous population comprising of Tamil, Malayalam and North Indian population. In order to provide better connectivity, I request that direct flights from Port Blair to Madurai, Port Blair to Kochi and Port Blair to Ranchi be started.

With these demands, I conclude my speech.

***श्री जनार्दन सिंह सिंग्रीवाल (महाराजगंज):** अनुदान मांगों का समर्थन करते हुए मैं अपने महाद्वष्टा माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी, माननीया वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी एवं माननीय नागर विमानन मंत्री श्री ज्योतिरादित्य सिंधिया जी को प्रसन्न हृदय से बधाई एवं साधुवाद देता हूँ कि माननीय प्रधानमंत्री जी के मार्गदर्शन में आज के वैश्विक विषम परिस्थिति में भी वित्तीय वर्ष-2022-23 के बजट के माध्यम से नागर विमानन मंत्रालय के लिए जिस प्रकार से एक बहुत ही बड़ी धन राशि (लगभग दस हजार छ : सौ सड़सठ करोड़ रुपये) का आवंटन किया गया है, वह नागर विमानन मंत्रालय के अवसंरचना के उन्नयन, विकास और आधुनिकीकरण के साथ-साथ प्रधानमंत्री जी के उस सपना को भी कि "हवाई चपल वाले भी हवाई यात्रा करेंगे" की दिशा में एक ऐतिहासिक और महत्वपूर्ण कदम है।

विगत दो वर्षों में कोरोना काल जैसे वैश्विक महा विपदाकाल से जूझते हुए और आज वर्तमान में वैश्विक युद्ध होने की आशंका के बीच जिस प्रकार से माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी द्वारा देश के शासन का संचालन निर्भिक्तापूर्वक देशहित और जनहित में किया जा रहा है, इसके लिए हमसबों को गर्व करना चाहिए। दुनिया की इस विषम परिस्थितियों में भी "सबका साथ, सबका विकास, सबका विश्वास और सबका प्रयास" के आपने मूल मन्त्र के साथ देश को हर स्तर से विश्व में आगे बढ़ाने का माननीय प्रधानमंत्री जी का सतत प्रयास और परिश्रम का ही देन है कि आज भारत की आवाज को दुनिया में प्रवाभी रूप से सुना जाता है। हमारे यशस्वी, अथक परिश्रमी और दूरदर्शी नेता माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी का इसी प्रयास का देन है कि दुनियाँ के एक प्रमुख सर्वे में भारत के प्रधानमंत्री को सबसे अधिक अंकों के साथ विश्व के सबसे प्रभावशाली और लोकप्रिय नेताओं की सूची में आज पहला स्थान प्राप्त हुआ है। यह स्थान भारत को विश्व में बहुत ही प्रभावशाली बनाने वाला है। इसके लिए हम सबों को विशेष रूप से माननीय प्रधानमंत्री श्री

* Speech was laid on the Table.

नरेंद्र मोदी जी को हृदय की गहराइयों से धन्यवाद देना चाहिए कि हमारे देश का मस्तक और झंडा दुनियाँ में काफी ऊँचा हुआ है।

आज युद्धरत यूक्रेन से एक-एक भारतीय की जान-माल की चिंता करते जिस तत्परता और बहादुरी के साथ माननीय प्रधानमंत्री जी के निर्देशन में नागर विमानन मंत्रालय के सहयोग से एयर लिफ्टिंग कर स्वदेश लाया गया है, इस पर भी हम सभी देशवासियों को फक्र होना चाहिए तथा इसके लिए भी हम सबों को माननीय प्रधानमंत्री जी को गर्व से धन्यवाद देना चाहिए।

नागर विमानन के अनुदान मांगों में ड्रोन को मिशन की तरह बढ़ावा देने के लिए जैसे जल शक्ति मिशन के तहत घर-घर पानी पहुंचाने का लक्ष्य रखा गया है, वैसा ही ड्रोन शक्ति मिशन बनाने का निर्णय लिया जाना बहुत बड़ी क्रांतिकारी कदम है। इसके लिए नागर विमानन मंत्रालय द्वारा अलग ऑफिस बनाने का निर्णय भी स्वागत योग्य है। मंत्रालय के इस कदम से देश की सीमाओं की सुरक्षा एवं किसानों को अपनी फसल की सुरक्षा ड्रोन के माध्यम से किया जा सकेगा। इंडस्ट्री से लेकर आपदा प्रबन्धन में भी ड्रोन का इस्तेमाल होगा। ड्रोन के इतने बड़े महत्वपूर्ण क्षेत्रों में इस्तेमाल करने का जो कदम नागर विमानन मंत्रालय द्वारा लिया गया है उससे इसकी महत्ता को हम समझ सकते हैं। आज ड्रोन उत्पादकता के लिए बजट में एक सौ बीस करोड़ रुपये की प्रोडक्शन लिंकड स्कीम पीएलआई योजना शुरू की गई है। यह ड्रोन इंडस्ट्री को बहुत बड़े पैमाने पर बढ़ावा देगा। हमारी सरकार के इस निर्णय से कई क्षेत्रों में रोजगार का भी सृजन होगा जिसका लाभ हमारे देश के बेरोजगार युवकों एवं युवतियाँ ले सकेंगे। इन सब के अलावा क्षेत्रीय कनेक्टिविटी योजना के तहत बीस एयरपोर्ट बनाने का निर्णय, कौशल विकास के लिए नागर विमानन मंत्रालय के संस्थानों में प्रशिक्षण देने का फैसला भी अतिमहत्वपूर्ण है। मंत्रालय के इस फैसले से कई प्रकार से हमारे देश को लाभ मिलेगा।

अंत में मैं पुनः हृदय से धन्यवाद ज्ञापित करता हूँ कि नागर विमानन मंत्रालय के अनुदान मांगों पर चर्चा में भाग लेने का मुझे अवसर मिला। इसी के साथ अब मैं अपने संसदीय क्षेत्र महाराजगंज लोकसभा एवं अपने प्रमंडलीय मुख्यालय छपरा, बिहार से सम्बन्धित दो-तीन महत्वपूर्ण

कार्यों को कराने की माँग आपके माध्यम से नागर विमानन मंत्रालय से करना चाहूँगा जो निम्न प्रकार है:-

छपरा स्थित हवाईअड्डे का आधुनिक तौर से उन्नयन करते हुए, वहाँ से नियमित तौर पर यात्री विमान का संचालन कराया जाये ताकि बिहार के अतिमहत्वपूर्ण प्रमंडल सारण की जनता को हवाई यातायात की सुविधा मिल सके । इस प्रमंडल में ही हमारे देश के महान नायकों भारत रत्न डॉ. राजेन्द्र प्रसाद, भारत रत्न लोकनायक जयप्रकाश नारायण एवं मौलाना मजहरुल हक्क की जन्म स्थली है ।

मेरे संसदीय क्षेत्र के महाराजगंज में एक नये हवाईअड्डे का निर्माण कराया जाये । बिहार राज्य का सिवान जिला का मुख्यालय सिवान से महाराजगंज बहुत ही कम दूरी पर स्थित है । यहाँ पर नये हवाई अड्डा बनने से सिवान जिला सहित, बिहार राज्य के उत्तर प्रदेश के सीमावर्ती कई जिलों की जनता के साथ-साथ बिहार राज्य की कई जिलों की जनता को भी लाभ मिलेगा । हमसब जानते हैं कि बिहार राज्य के सिवान जिला से बड़े पैमाने पर विदेशों में लोग कार्य करने के लिए जाते हैं । एक समय था कि डाकघर के माध्यम से सबसे अधिक मनीऑर्डर बिहार राज्य के सिवान जिला में ही आता था और आज भी विदेशों से धन का आवागमन सिवान जिला में अधिक होता है । इससे हम समझ सकते हैं की कितने बड़े पैमाने पर सिवान जिले की जनता हवाई- मार्ग से यातायात करते होंगे । इसलिए सिवान जिला के महाराजगंज में एक आधुनिक हवाई-अड्डा का निर्माण कराया जाना अतिआवश्यक है । इस सम्बन्ध में सदन के माध्यम से नागर विमानन मंत्रालय को भी कई बार अनुरोध कर चुका हूँ ।

मेरे संसदीय क्षेत्र महाराजगंज में ड्रोन निर्माण से सम्बन्धित कोई उद्योग भी लगाया जाये जिससे कि मेरे संसदीय सहित बिहार राज्य के अन्य क्षेत्रों के जनता को व्यापक स्तर पर रोजगार उपलब्ध हो सके ।

***श्री दुलाल चन्द्र गोस्वामी (कटिहार):** वर्ष 2022-23 के लिए नागर विमानन मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर हो रही चर्चा का मैं समर्थन करता हूँ।

आज दिनों दिन पूरे देश में हवाई सेवा में विस्तार हो रहा है। इसके लिए कुल 10,667.00 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में नागर विमानन काफी अच्छा काम कर रहा है।

मैं बिहार राज्य के कटिहार संसदीय क्षेत्र से आता हूँ। बिहार में अभी मात्र तीन हवाई अड्डा-पटना, गया और दरभंगा में कार्यरत है, जिसमें पटना और गया से अंतराष्ट्रीय उड़ान होती है। पिछले कुछ महीने पहले दरभंगा एयरपोर्ट भी प्रारंभ हुआ है किन्तु वह पूरी तरह अभी तैयार नहीं हो पाया है। वहां जल्द सभी प्रकार के यात्री सुविधा देने का काम होना चाहिए। मेरा संसदीय क्षेत्र कटिहार है जिसके निकटवर्ती जिले एवं प्रमंडल मुख्यालय पूर्णियां में हवाई अड्डा बनाने के लिए काफी प्रयास चल रहा है। परन्तु अभी तक इस दिशा में कोई सफलता नहीं मिली है। उड़ान योजना के तहत अंतराज्यीय उड़ान प्रारंभ करने की बात थी और इसी उड़ान योजना में रिजिनल एयरपोर्ट के विस्तार करने की भी बात की गई थी। जिसमें हमारे संसदीय क्षेत्र कटिहार से लगे पूर्णियां भी शामिल है। किन्तु पूर्णियां एयरपोर्ट का निर्माण अभी तक नहीं हो पाया है। इस एयरपोर्ट के परिचालन से बिहार के सीमांचल, कोशी क्षेत्र और निकटवर्ती पश्चिम बंगाल के लोगों को इसका व्यापक लाभ मिलेगा।

मैं मा0 नागर विमानन मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र कटिहार के बगल में अवस्थित पूर्णियां एयरपोर्ट का निर्माण जल्द से जल्द कराकर वहां से विमान सेवा चालू कराई जाय।

बिहार में आबादी के अनुरूप एयरपोर्ट नहीं है। हवाई उड़ाने नहीं होती है। अतः मेरा मानना है कि उड़ान योजना के तहत बिहार में बिहटा, मुजफ्फरपुर, गोपालगंज, भागलपुर एवं नालंदा में

* Speech was laid on the Table.

जल्द से जल्द सिंचन एयरपोर्ट का निर्माण कराकर चालू कराया जाना चाहिए। आप जानते हैं कि नालंदा अंतराष्ट्रीय पर्यटक स्थल है। यहां हजारों विदेशी एवं देश के कोने कोने से यात्री वर्ष भर आते रहते हैं। अतः नालंदा में एक अंतराष्ट्रीय एयरपोर्ट बनाने की दिशा में कदम होना चाहिए। इससे बिहार के पिछड़ेपन को दूर करने में भी सहायता मिलेगी। वहां के स्थानीय लोगों को भी रोजगार का अवसर मिलेगा। पटना एयरपोर्ट को सभी आधुनिक सुविधाओं से लैस किये जाने की जरूरत है।

इन्हीं शब्दों के साथ वर्ष 2022-23 के लिए नागर विमानन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का मैं समर्थन करता हूं।

*** SHRI P. P. CHAUDHARY (PALI):** I would like to lay my views on the general discussion on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Civil Aviation under the Union Budget of 2022-23. I support the Union Budget of 2022-23 presented by the hon. Minister of Finance, Smt. Nirmala Sitharaman on 1st February, 2022

Firstly, I would like to congratulate the Ministry of Civil Aviation and the Government of India for successfully evacuating about 23,000 Indian citizens as well as 147 foreign nationals belonging to 18 countries from Ukraine under Operation Ganga under the able leadership of hon. Prime Minister Shri Narendra Modi Ji. The selfless service and commitment to the nation was displayed by the Government officials who worked tirelessly for the success of the operation.

It is pertinent to note here that under the visionary leadership of hon. Prime Minister Shri Narendra Modi Ji, Ministry of Civil Aviation has witnessed a steep growth in the number of airports in the country. In comparison to 74 airports built in India in the last 70 years, more than 66 airports have been made operational, leading to a total number of airports to 140 which will catalyze the multi-modal connectivity leading to achieving the vision of USD 5 trillion economy.

* Speech was laid on the Table.

India has one of the fastest-growing aviation markets in the world. Domestic air traffic in India has more than doubled from around 61 million passengers in 2013-14 to around 137 million in 2019-20.¹ The sector has registered a growth of over 14 per cent per annum. International passenger traffic has grown from 47 million in 2013-14 to around 67 million in 2019-20, registering a growth of over six per cent per annum.

In 2022-23, out of the total allocation to the Ministry, the highest is towards AIAHL at Rs 9,260 crore, which is 87 per cent. This is followed by the allocation towards the Regional Connectivity Scheme (RCS) at Rs. 600 crore, which is 5.62 per cent.

Under the UDAN scheme which is to stimulate regional air connectivity and making air travel affordable, AAI has awarded 948 routes, out of which 405 routes involving 65 airports including 8 heliports and 2 water aerodromes have been operationalized under UDAN. As on January 31, 2022, 43 per cent of these routes are operationalized. The budget for this scheme is Rs. 4,500 crore over five years from 2016-17 to 2021-22. As on December, Rs. 2,603 crore has been released.

Krishi Udaan Scheme is aimed to grow domestic and international airfreight of agri-produce and to enhance share of Indian carriers in the international movement of all types of cargo. It will help improve value realization, especially in North-East and tribal districts. This aims at improving value realization through better integration and optimization of agri-harvesting

and air transportation and contributing to agri-value chain sustainability and resilience under different and dynamic conditions.

Wings India 2022 epitomizes the Government of India's commitment to transform India into the world's top civil aviation hub, hence it will bring unprecedented investment, and business acquisition opportunities, thereby creating jobs in the industry.

I, therefore, strongly support the Demands for Grants under the control of the Ministry of Civil Aviation under the Union Budget of 2022-23.

श्री रवि किशन (गोरखपुर): माननीय सभापति महोदया, मैं सर्वप्रथम आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने मुझे इस महत्वपूर्ण मंत्रालय की बजट अनुदान संबंधी चर्चा में भाग लेने का मौका दिया।

सभापति महोदया, मैं अपने कुछ साथियों को बड़े गौर से सुन रहा था। खासकर, वहां से, उस पाले से कभी तारीफ न हमारे प्रधान मंत्री जी के लिए आती है, न हमारे मंत्री जी के लिए आती है, जिन्होंने बहुत ही अद्भुत काम किया है। यूक्रेन के मामले में पूरे देश ने देखा, सिंधिया साहब जिस हिसाब से काम कर रहे थे, वह बहुत ही शानदार रहा। आधुनिक विश्व में नागरिक उड्डयन एक बहुत ही महत्वपूर्ण क्षेत्र है, क्योंकि यह सभी को सबसे तेज गति से जोड़ने का काम करता है। इस बात को ध्यान में रखकर और देश के छोटे-छोटे क्षेत्रों को बड़े शहरों से जोड़ने के उद्देश्य से हमारे यशस्वी प्रधान मंत्री जी ने राष्ट्रीय नागरिक उड्डयन नीति वर्ष 2016 को लागू की। इस नीति की मदद से देश में बहुत कम समय में उड्डयन क्षेत्र में क्रांति आने लगी। माननीय प्रधान मंत्री जी का सपना साकार करते हुए, उड़ान स्कीम के तहत देश का हर आदमी हवाई जहाज से यात्रा करने लगा। परन्तु ऐसे समय में भाग्य कहें या दो साल से जो कोविड का अटैक आया, जिससे पूरा वर्ल्ड प्रभावित हुआ, उससे उड्डयन क्षेत्र भी निश्चित रूप से प्रभावित हुआ। जिसकी कुछ-कुछ गणित, गिनतियां, लॉसेज आज हम सामने से सुन रहे थे, कुछ हमारे साथी गिनवा रहे थे। But they forgot that for two years, we suffered a massive covid attack and all over the world, everybody suffered in every kind of business. लेकिन उस विषम परिस्थिति में मंत्रालय ने वंदे मातरम स्कीम के अंतर्गत 1.83 करोड़ भारतीयों को देश वापस लाये, इस बात की किसी ने चर्चा भी नहीं की। यह बड़ा दुखद होता है, जब अच्छे कार्यों को कोई टच नहीं करता है। अन्य सवारियों को उनके गंतव्य स्थानों तक भी पहुंचाया, No matter वे कौन थे, क्या थे, किस जाति के थे, किस बिरादरी के थे, Whether they vote for us or not. ऐसा कभी भारत सरकार और यशस्वी प्रधानमंत्री जी सोचते नहीं हैं। इसीलिए आज विश्व के इतने बड़े नेता हैं।

महोदया, इतनी बड़ी महामारी के बावजूद हमारी सरकार इस क्रांति को आगे बढ़ाने के लिए संकल्पित है और रहेगी। इसके लिए वह हर संभव प्रयास कर रही है। विमानन अवसंरचना को मजबूत करने, जहां पुराने हवाई अड्डों पर सुविधाओं को तेजी से विस्तार हो रहा है, वहीं उड़ान स्कीम के तहत लगातार सुदूर इलाकों में 65 हवाई अड्डों का प्रचालन किया जा चुका है। यह भी जानना जरूरी है। भारतीय मालवाहक विमानों की संख्या 2018 से 7 से बढ़ाकर वर्ष 2021 में 28 की गई। इसके परिणामस्वरूप भारतीय विमान वाहकों की संख्या की भागीदारी 2 परसेंट से बढ़कर 19 परसेंट हो गई। Nobody discussed or mentioned in his or her speech.

उसी तरह ड्रोन शक्ति की बात है। मेरे साथी ड्रोन शक्ति के बारे में बोल रहे थे। ड्रोन शक्ति मिशन के तहत इसे जवान से किसान तक पहुंचाने का माननीय प्रधानमंत्री जी का लक्ष्य है। देश नई क्रांति का आगाज कर रहा है। जिस गति से मंत्रालय इस क्षेत्र में कार्य कर रहा है, इसमें कोई संदेह नहीं है कि भारत वर्ष 2030 तक विश्व में ड्रोन का सबसे बड़ा मुख्य केन्द्र बनेगा।

अब मैं अपने टॉपिक पर आता हूं जो बहुत महत्वपूर्ण है। मेरी कन्सटीट्यूएन्सी गोरखपुर है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं। गोरखपुर से संबंधित कुछ बातें उनको बताना चाहता हूं। सबसे पहले एक नए टर्मिनल भवन की आवश्यकता है। मौजूदा टर्मिनल भवन जो भारतीय वायु सेना की देखरेख में है, मैं भी उस एयरपोर्ट से अटैच हूं। I am taking care of things by default as I am a Member of Parliament. उसमें इस समय पिक ऑवर में 100 व्यक्तियों को संभालने की क्षमता है। We are running almost fourteen aircrafts. पूरे देश में भी वहां से चल रहे हैं। मैं महाराज योगी जी को इसके लिए धन्यवाद दूंगा। He is very alert and very sensitive about all these issues. जहां से ग्रोथ हो, बिजनेसज आएंगे, तरक्की हो, एजुकेशन बढ़े, फिल्मों की शूटिंग का गोरखपुर एक हब हो गया है। भवन में विस्तार का कार्य अभी प्रगति पर है, इसके बाद क्षमता और बढ़ जाएगी। 11 करोड़ रुपये की लागत से एक वहां टर्मिनल बन रहा है, अब 300 की क्षमता हो जाएगी। हवाई अड्डे पर ज्यादा एयरबस 320 कार्यान्वित की जाती है लेकिन 180 लोगों को लाने और 180 लोगों को ले जाने की

सुविधा की आवश्यकता है। टर्मिनल भवन के विस्तार के बावजूद क्षमता एक चुनौती के रूप में बरकरार रहेगी।

मुझे पता चला है कि भारतीय वायु सेना के सहयोगी स्थानीय टीम ने 60 एकड़ भूमि का पता लगाया है, जिसे भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण को राज्य सरकार द्वारा सौंपा जा सकता है। भारतीय विमान पत्तन प्राधिकरण इसलिए बात कर सकती है, पहचान की गई इस भूमि पर हवाई अड्डा बनाने का उपयुक्त आकार का पता लगाने के लिए तकनीकी व्यवहार्यता का अध्ययन भी करा सकती है।

वर्तमान में भारतीय वायु सेना के पास केवल दो पार्किंग स्टैंड हैं। अगर एक बड़ा बोइंग आता है तो एटीआर खड़ा होता है, अगर थर्ड बोइंग उसी समय आता है तो Passenger as to wait. Even I waited for forty minutes in the aircraft. किसी भी समय एक एयरबस टाइप, एटीआर टाइप एयरक्राफ्ट पार्क किया जा सकता है। भारतीय वायु सेना में अतिरिक्त वे निर्माण की योजना बनाई थी, परंतु अब इसकी कोई प्रगति नहीं दिख रही है। इसीलिए अधिक संख्या में एयरक्राफ्ट्स को नहीं रखा जा सकता है। गोरखपुर में पैसेंजर्स का लोड बहुत ज्यादा है क्योंकि गोरखपुर हब है। बिहार से भी कनेक्टिविटी है, वहां एम्स अस्पताल भी आ गया है, फर्टिलाइजर भी है, गोरखपुर में फिल्मों की शूटिंग हो रही है, फिल्म स्टूडियो बनने जा रहे हैं।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि I am just going to finish my speech. गोरखपुर के लिए एक नए व्यावसायिक टर्मिनल बनाने पर जरूर विचार करें।

मैं नागर विमानन मंत्री जी को धन्यवाद करता हूं क्योंकि उन्होंने कानपुर और वाराणसी के लिए गोरखपुर से दो उड़ानें शुरू की हैं। लोगों की मांग है कि सीधे गुवाहाटी, पटना, जम्मू, चैन्नई, पुणे, भुवनेश्वर और सूरत सीधी उड़ान हो जाए तो बिल्कुल बमबम हो जाएगा।

महोदय, गोरखपुर एयरपोर्ट पर इंडिगो के बाद स्पाइसजेट की समस्या है। आजकल बुकिंग ले लेते हैं और फिर कैंसल कर देते हैं, इसकी वजह से पैसेंजर्स, नागरिकों और बिहार से जुड़े लोगों को बहुत परेशानी होती है। मेरा अनुरोध है कि स्पाइसजेट को थोड़ी सलाह दी जाए कि अगर बुकिंग ली है तो फ्लाइट कैंसल न करे क्योंकि इससे लोगों को दिक्कत होती है।

मैं एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया से कहना चाहता हूँ, यहां जनशक्ति की कमी है। यहां केवल आठ अधिकारी हैं। एक छोटी सी टीम हवाई अड्डे का प्रबंधन करती है। सुबह छः बजे से रात नौ बजे तक काम होता रहता है। मेरा निवेदन है कि थोड़ी टीम बढ़ाई जाए।

अंत में मैं अपनी बात समाप्त करते हुए माननीय प्रधान मंत्री जी, माननीय मंत्री जी और पूज्य महाराज योगी जी को धन्यवाद देता हूँ। धन्यवाद।

ADV. A.M. ARIFF (ALAPPUZHA): Madam Chairperson, I stand here on behalf of CPI(M) to speak on the Demand for Grant of Ministry of Civil Aviation.

Madam, we all are yet to come out of the shock of the unfortunate incident of the crash of a Boeing plane with 132 people on board in China late last night. At the outset, I express my sincere grief on the loss of precious lives. In yet another incident, a Doha-bound plane of Qatar Airways had to be diverted for emergency landing in Karachi. Fortunately, a crash could be avoided. Madam, these incidents should serve as eyeopeners to our Government as our airlines like Air India Express, Spice Jet and Vistara have old-generation Boeing 737 aircraft in their fleets in large numbers. Reports have come out that the Directorate General of Civil Aviation has put the Boeing 737 fleet on enhanced surveillance. So far so good. But I request the Government to take concrete steps to avoid any such incidents in future.

Madam, coming to the policy adopted by the Government on civil aviation sector, it is a shame that our country has been downgraded to the list of nations having no national carrier. Air India has been our pride for years but it was sold to Tata Group, reportedly at a throw-away price. With the selling away of Air India, the only job left for the Civil Aviation Ministry is to control the flight operations. Now, one would wonder why such a huge amount is being earmarked for civil aviation as a part of the Budget.

Operations at major airports in the country like Ahmedabad, Lucknow, Mangaluru, Jaipur, Guwahati, Thiruvananthapuram, etc., have been handed over to the Adani Group for fifty years. That way also, there is nothing left for

the Ministry to do now. When the operations at Thiruvananthapuram airport were to be handed over to private players, our LDF Government had participated in the bid. The Kerala Government had spent large sums of money for acquiring land for development of the runway at the Thiruvananthapuram airport. Even that was not taken into consideration by the BJP Government at the Centre and it mercilessly rejected the State Government's bid, only because it wanted to promote the Adani Group. The State Government and the Adani Group were considered at par. We could prove our efficiency with professional skills in management and development of Cochin International Airport, and Calicut and Kannur airports. Unfortunately, the Central Government did not consider the State Government's bid for the Thiruvananthapuram airport.

Coming to the regulation of flight operations, what control does this Ministry exercise? Has it even once intervened and acted against the airlines that were looting the ordinary people working in the Gulf countries by hiking the airfares three to four times specifically during peak season when there is a huge demand? During the COVID-19 pandemic and the Ukraine crisis, why did this Government remain a mute spectator when private airlines charged hefty sums for tickets at their whims and fancies?

Madam, the day before Russia launched its attack on Ukraine, the airlines were charging around Rs.90,000 to fly people back to India. That was the reason why many Indian students were not able to come back even after the Embassy issued several advisories asking them to leave Ukraine.

So, for this Government, this Ministry can serve only one main purpose of accommodating one Cabinet Minister and one or two Ministers of State. No one knows what was transferred to the Tata Group and how much the Government got in return. Will the Government now, at least, reveal on the floor of this House, what all liabilities of the Air India have been taken over by the Government and what assets have been sold? In the absence of the Government's reluctance to reveal the truth, the people of this country cannot be blamed if they smell corruption behind the Air India deal.

This is nothing but an extension of corruption behind the Rafale deal, on which the French Government has already ordered an inquiry. The BJP Government is saying that the Supreme Court has cleared the deal and hence there is no need of an inquiry. There have been reports that the French Government has got evidence from the intelligence sources that middlemen were involved and millions of dollars were given as bribe in Rafale deal.

Soon, the truth behind the Air India deal will come out and then only people will know as to how much money was lost by the exchequer in the name of privatizing the Air India.

Madam, I will conclude by highlighting one major issue related to the State of Kerala. The Kerala Government has completed the Kannur International Airport by spending almost Rs.2,600 crore on it. It has all the facilities for landing of wide-body passenger as well as cargo airlines.

In the present condition, the Government has not given approval to the foreign airlines to run international flights from this airport. Even now, only the Air India and other domestic airlines, which have only small aircraft, are able to run the services.

Madam, the investment of crores of rupees is simply lying idle and wasted because of the stepmotherly attitude shown by this Government to Kerala. So, I would request the hon. Minister to intervene urgently and give approval to the foreign airlines to start international services from Kannur Airport, which would boost the cargo movement as well. This will be beneficial for the people of Kerala as well as Karnataka. Thank you.

SHRI BELLANA CHANDRA SEKHAR (VIZIANAGARAM): Thank you, Chairperson, Sir, for giving me an opportunity to participate, on behalf of YSR Congress Party, in the discussion on the Demand for Grants under the control of the Ministry of Civil Aviation for 2022-23.

At the outset, I would like to congratulate the Minister of Civil Aviation, Shri Jyotiraditya Scindia for presenting the first Demand for Grants of his Ministry after joining the Government, and allocating Rs.10,667 crore for the same. There is a great expectation from the Ministry and it is hoped that this Budget will help in reviving the loss of around 20,000 aviation jobs in the country.

Madam, with regard to the State of Andhra Pradesh, I would like to bring to the notice of this House two important issues. On behalf of my Party, and on behalf of the people of Andhra Pradesh, I would request the Government to grant unconditional clearance to the Bhogapuram Airport which falls in my parliamentary constituency. The Central Government has given in principle approval to the Bhogapuram Airport. Currently, there are issues like giving compensation to the Airports Authority of India.

Bhogapuram Airport is not just envisaged as a civil greenfield airport, but also a strategic one given the Indian Navy's dependence on Vishakhapatnam Airport, whose capacity cannot be increased due to the geographical constraints. Hence, I would request the Government to give clearance to the Bhogapuram Airport at the earliest.

I would request the hon.Minister to take necessary steps to create Tirupati as an aviation MRO Centre. In recent years, the aviation industry has grown into an important engine of growth for India's economy and plays an enabling role for other economic activities. The Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) sector is an often overlooked but an essential component of the aviation industry, and is currently at an early stage of development in India.

To capitalise on the enormous potential of the MRO sector, the Central Government has set up an inventory of facilities and invited bids for MRO at eight airports, including Tirupati Airport. There is a great potential for the development of air cargo services at the Tirupati Airport. It can be increased by creating advertisements and by establishing pick-up points in the EMC in Renigunta, Naidupeta, Sri City SEZ, and Tirupati city. It will escalate the cargo bookings.

Tirupati is strategically placed with excellent access to regional airports in South India. Under the dynamic leadership of our hon. Chief Minister, Shri Y.S. Jagan Mohan Reddy Garu, Tirupati's industrial potential is further strengthened by focussing on developing aviation sector in the State of Andhra Pradesh.

Hence, I seek the support of the Central Government in this regard.

Thank you, Madam.

श्री रमेश बिधूड़ी (दक्षिण दिल्ली) : सभापति महोदया, आपने मुझे भारत को प्रगति के पथ पर ले जाने वाले विषय पर बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

महोदया, हम सबने वह भारत देखा है, जहाँ भूख से पीड़ित एक लाचार व्यक्ति आसमान में उड़ते जहाज को देखकर यह कल्पना भी नहीं कर सकता था कि वह कभी आसमान में उड़ भी सकता है। वर्ष 2014 में दुनिया के सबसे बड़े लोकप्रिय नेता माननीय प्रधानमंत्री मोदी जी ने उस गरीब के सपने को पूरा करके दिखाया है, ताकि आसमान में उड़ता हुआ जहाज भी जमीन में बैठे हुए उस गरीब व्यक्ति को नसीब हो जाए। उस समय कहा गया था -

ए परिन्दे! यूँ जमीन पर बैठकर क्यों आसमान देखता है,
पंखों को खोल, क्योंकि ज़माना सिर्फ उड़ान देखता है,
लहरों की तो फ़ितरत ही है शोर मचाने की,
लेकिन मंजिल उसी की होती है, जो नज़रों से तूफ़ान देखता है।

देश के माननीय प्रधानमंत्री जी ने यह करके दिखाया है। लोगों ने बड़ा शोर मचाया है, वे शोर मचाते भी हैं, लेकिन इसी आत्मनिर्भर बजट के अंदर नागर विमानन मंत्रालय के लिए 10,667 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। इसमें 600 करोड़ रुपये 'उड़ान योजना' के माध्यम से रीजनल कनेक्टिविटी बढ़ाने के संकल्प के साथ काम किया जाएगा। उड़ान शब्द ही माननीय प्रधानमंत्री जी की सोच बताती है, इसका मतलब है कि 'उड़े देश का आम नागरिक' उड़ान योजना के द्वारा। पहले हवाई यात्रा बड़े-बड़े लोग किया करते थे, एक गरीब आदमी उसके बारे में सोच भी नहीं सकता था, लेकिन अब एक आम नागरिक हवाई यात्रा कर रहा है। वह हवाई चप्पल से हवाई जहाज तक का सफर पूरा कर रहा है।

जब देश के माननीय प्रधानमंत्री जी ने कहा था कि एक हवाई चप्पल पहनने वाला व्यक्ति हवाई जहाज में उड़ेगा, तब बहुत से लोग उसका हंसी-मजाक उड़ाया करते थे, लेकिन उन्होंने उस सपने को साकार करके दिखाया है। इसी 'उड़ान योजना' में 165 करोड़ रुपये का प्रावधान है कि एयर इंडिया के रिटायर्ड कर्मचारियों के स्वास्थ्य पर वह खर्च किया जाएगा। केवल यह भारत की

ही संस्कृति है, बाहर की संस्कृति में ऐसा नहीं होता है। अगर कोई रिटायर हो जाए, बुजुर्ग हो जाए, तो उसका सम्मान कैसे हो, यह दर्शाता है कि हम किस प्रकार उनकी भी चिंता करते हैं, जो लोग सेवानिवृत्त हो गए हैं। 'उड़ान योजना' के अंतर्गत वर्ष 2017 से लगभग 60 लाख लोग मात्र 2,500 रुपये की टिकट पर यात्रा कर रहे हैं। अब 1,000 नए मार्गों पर प्रति वर्ष एक करोड़ से भी अधिक लोग उड़ान भरेंगे, ऐसा नया भारत है।

महोदया, स्वर्गीय अटल जी की सरकार के समय एयर इंडिया का लोगो महाराजा था। मैं सदन को भी यह अवगत करना चाहता हूँ कि जब माननीय प्रधानमंत्री जी भारत के संगठन में संगठन मंत्री के दायित्वों पर थे, तब उन्होंने स्वर्गीय अटल जी से आग्रह किया था कि जो महाराजा का लोगो है, इसे बदलकर सामान्यजन का लोगो बनाया जाए। यह सोच ही देश की दिशा और दशा बदलने वाली सोच थी, तब भी उन्होंने यह बात स्वर्गीय अटल जी से कही थी।

नए एयरपोर्ट्स के निर्माण से न सिर्फ 'उड़ान योजना' सफल होगी, परंतु रोजगार, अर्थव्यवस्था, व्यापार, पर्यटन इत्यादि भी बढ़ेगा। वर्ष 2017 से 900 नए रूटों की अनुमति देना, 350 नए रूट्स कार्यरत हो जाना, 50 बंद एयरपोर्ट्स को सुचारु रूप से पुनः चलाना, आजादी के 65 वर्षों में यानी वर्ष 1947 से वर्ष 2014 तक देश में मात्र 14 एयरपोर्ट्स हुआ करते थे। वर्ष 2014 से वर्ष 2021 के बीच में 54 नए एयरपोर्ट्स और बढ़ा दिए गए हैं। वर्ष 2024 तक का लक्ष्य है कि देश के अंदर 200 एयरपोर्ट्स बना दिए जाएं, ताकि एक गरीब व्यक्ति भी अपनी सुगम यात्रा और समय को बचाने के लिए हवाई जहाज का उपयोग कर सके। मेरे मित्र और कांग्रेस पार्टी के लोग यह राग अलापा करते हैं कि सब कुछ बेच दिया, निजी कंपनियों को दे दिया। मैं इनको इस बात के लिए इतिहास के बारे में कुछ बताना चाहता हूँ। ये कभी-कभी सोचते नहीं हैं कि '100 चूहे खाकर बिल्ली हज को चली' तुम्हारे कुकर्म कैसे थे और तुम ऊंगली किसके ऊपर उठा रहे हो। डिसइनवेस्टमेंट या प्राइवेटाइजेशन की शुरुआत किसने की थी? वर्ष 1991 में जब ऑनरेबल पूर्व प्रधान मंत्री मनमोहन सिंह जी फाइनेंस मिनिस्टर हुआ करते थे, तब ढाई हजार करोड़ रुपये में सरकारी कंपनियों को बेचकर सरकार को चलाने का काम हुआ था। नई इंडस्ट्री पॉलिसी 24

जुलाई, 1991 को लाँच हुई, जब देश के प्रधान मंत्री श्री राजीव गांधी हुआ करते थे। अगले तीन वर्षों में 7 हजार करोड़ रुपये का टारगेट रखा गया था कि 7 हजार करोड़ रुपये में पब्लिक सेक्टर की कंपनियों को बेचेंगे, तब देश आगे बढ़ेगा। उन्हें बेचकर देश को चलाने का जो निर्णय किया था, वह इन लोगों ने किया था। आज जब भाषण शुरू होता है, यहां पर अधीर जी नहीं हैं, वे कहते हैं कि सब कुछ बेच दिया, रेलवे बेच दिया। रेल मंत्री जी ने कहा है कि हम ना तो रेल को बेच रहे हैं और ना ही रेलवे को बेच रहे हैं। इसे रेल मंत्रालय ही चलाएगा, लेकिन ये लोग भ्रम फैलाते हैं।

31 मार्च, 1995 तक की सरकार के माध्यम से 39 पीएसयूज में डिसइनवेस्टमेंट हुआ था, जिसको सरकार ने 7 हजार करोड़ रुपये में बेचा था। तब डील 14 हजार करोड़ रुपये की होती थी। 14 हजार करोड़ रुपये में से 7 हजार करोड़ रुपये सरकार के खाते में आता था और बाकी 7 हजार करोड़ रुपये कहीं ना कहीं इनके नेताओं के घरों में आ जाता था। उन घोटालों की जमानत के ऊपर आज इनके नेता घूम रहे हैं। उस समय देश के टैक्सपेयर्स का पैसा कहां जाता था? वर्ष 2004 में यूपीए के नेशनल कॉमन मिनिमम प्रोग्राम में डिसइनवेस्टमेंट का वादा किया गया था। वर्ष 2004 में जब मनमोहन सिंह जी प्रधान मंत्री बने थे तो उस समय उनके मेनिफेस्टो में डिसइनवेस्टमेंट का वादा किया गया था कि हम सारे पीएसयूज को प्राइवेट करेंगे।

आज कांग्रेस एयर इंडिया के विषय पर रो रही है। उसके लिए एनडीए सरकार को गुनहगार बता रही है। मैं सत्य प्रकट कर रहा हूँ। आप इतिहास निकाल लीजिए। भारत में पहला कमर्शियल जहाज 18.2.1911 को उड़ाया गया था। वर्ष 1932 में जे.आर.डी. टाटा ने एयर इंडिया की स्थापना की थी। प्राइवेट सेक्टर में इतनी क्षमता थी कि वह स्वतंत्रता के बाद एविएशन सेक्टर को बढ़ा सकता था, परंतु नहरू जी ने वर्ष 1953 में एयर इंडिया को नेशनलाइज कर दिया और उसका लोगो 'महाराजा' का दिया, क्योंकि उसमें महाराज लोग चल सकते थे। अगर आज सवा सौ करोड़ के लगभग आबादी है तो उस समय आबादी 70 करोड़ रही होगी।

उस समय 'महाराजा' का लोगो देने का काम नेहरू साहब ने किया था, क्योंकि वे महाराजा थे और जो उसमें बैठने वाले थे, वे उनके युवराज होंगे। एयर इंडिया वर्ष 2007 से घाटे में है। वर्ष 2007 में सत्ता में कौन था? मैं पूछना चाहता हूँ कि प्रतिदिन 20 करोड़ रुपये का नुकसान किसके कारण हुआ? वर्ष 2007 के बाद यह इतिहास शुरू हुआ था। पिछले वर्षों में जनता का 50 हजार करोड़ रुपये का नुकसान हुआ तो क्या हम जनता का पैसा व्यर्थ जाने दें। नहीं, यह नया भारत है, यह बढ़ेगा भी और उड़ेगा भी, इसलिए एयरपोर्ट को प्राइवेट करने का आरोप लगाने वाले को अपनी गिरेबान में झांकना चाहिए।

दिल्ली में आईजीआई टर्मिनल 3 को जीएमआर को किसने दिया? मैं यह भी पूछना चाहता हूँ कि आप बताएं, उस टर्मिनल को जीएमआर को किसने दिया था? आज की सरकार ने नहीं दिया था। मुंबई एयरपोर्ट को प्राइवेट सेक्टर में किसने दिया? कांग्रेस सरकार ने दिया, आज की सरकार ने नहीं दिया। यह सब इनके कुकर्म हैं। ... (व्यवधान)

माननीय सभापति : आप समाप्त कीजिए।

श्री रमेश बिधूड़ी: मैडम, मैं इनके ... * चाहता हूँ। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ। अब इनको ज्यादा दर्द लगने लगेगा, क्योंकि इनके नेता तो भाग गए हैं और लड़ने-भिड़ने, शोर मचाने के लिए इनको छोड़कर चले गए हैं। वे तो आते नहीं हैं। उनको ... * आती है कि हाउस में किस मुंह से आकर बैठें। वे जवाब नहीं सुन सकते हैं इसलिए इनको यहां पर छोड़ जाते हैं। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि शाहबाद गांव और नांगल देवत गांव, जिसको एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया ने एक्वायर किया था। वह एक इंटरनेशनल एयरपोर्ट के बराबर में है। वहां पर जब एयरपोर्ट बना तो उन लोगों को रिहैबिलिटेड किया गया था। वहां पर एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया ने गांव तो बसा दिया, लेकिन वहां पर बच्चों को खेलने के लिए पार्क की व्यवस्था नहीं है। वहां पर कम्यूनिटी सेन्टर नहीं है। एक 700 साल पुराना गांव था, जिसको उजाड़कर देश के लिए,

* Not recorded.

राष्ट्रवादिता के लिए काम में लाया गया है तथा उन लोगों को वहां पर प्लॉट दिए गए हैं। वे वहां पर रह रहे हैं, लेकिन मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि उनके लिए एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया फैसिलिटीज़ दे। इसी के साथ-साथ मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि वहां पर मेट्रो स्टेशन जा रहा है। मैंने उसके लिए निवेदन किया था और चार दिन में ही उन्होंने जीएमआर से वह जमीन ट्रांसफर करवाकर मेट्रो को दे दी। मैं उसके लिए मंत्री जी को धन्यवाद करता हूँ।

वहां पर जो शाहाबाद गांव है, उसके चारों तरफ की जमीन सरकार ने एक्वायर कर ली और उस गांव को बाउण्ड्री के अंदर बंद कर दिया गया। कांग्रेस के कुकर्मों के कारण उसे जिस जीएमआर कंपनी को दे दिया गया, उस जीएमआर कंपनी ने उसकी बाउण्ड्री कर दी है। अब वहां पर गांव वालों को पैदल चलने के लिए, वॉकिंग करने के लिए भी जगह नहीं है। आजकल बीमारियां बढ़ रही हैं, लोग वॉक करना चाहते हैं। इसलिए उस जमीन पर जीएमआर ने फालतू में बाउण्ड्री कर ली, उनकी एक बाउण्ड्री अंदर है। उन्होंने कोर्ट में जाकर, सुप्रीम कोर्ट में ...* उसका ऑर्डर करा लिया है। आज वहां गांव के लोग गुलामों की तरह जी रहे हैं। होनहार बच्चों के जीवन को ध्यान में रखते हुए माननीय मंत्री जी इसकी चिंता करें और जीएमआर के लोगों से कहें कि वॉक करने के लिए वहां पार्क की व्यवस्था करने के लिए वह जमीन लोगों को दी जाए। यही कहते हुए, मैं अपनी वाणी को विराम दूंगा। आपने मुझे बोलने के लिए मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूँ।

* Not recorded.

*** श्री देवेन्द्र सिंह 'भोले' (अकबरपुर) :** मुझे इस सम्मानित सदन में नागरिक उड्डयन मंत्रालय की अनुदान मांगों पर चल रही चर्चा में अपने विचार रखने का अवसर प्रदान करने के लिए आभार।

पूर्व का मानचेस्टर कहलाने वाले कानपुर शहर का मुंबई, कोलकाता और दिल्ली जैसे शहरों से गहरा कामकाजी और वाणिज्यिक वास्ता रहा है। अब तो दक्षिण के बंगलुरु, हैदराबाद और चेन्नई जैसे शहर भी तमाम कारणों से शहरवासियों के सरोकारों से जुड़ चुके हैं।

इस शहर को बहुत पहले से नियमित हवाई सेवा उपलब्ध रही है, किन्तु पिछली सरकार ने ज्ञात-अज्ञात कारणों से इसे निरस्त कर दिया था। कानपुर में हवाई सेवा का पूरा इंफ्रास्ट्रक्चर उपलब्ध होने के बावजूद बेतरतीबी का शिकार रहा है, जिसके कारण हवाई सेवाओं का कई वर्षों तक अनियमित संचालन के कारण शहरवासियों के लिए गुमनाम-सी हो गयी थी।

उड्डयन विकास एक ऐसा मुद्दा है, जो अगली सदियों तक देश की अर्थव्यवस्था को और सुदृढ़ करने का इंजन बनाने का सामर्थ्य रखता है। भारत को विश्व गुरु बनाने की जिस अवधारणा के साथ प्रधानमंत्री और उनकी लोकप्रिय सरकार आगे बढ़ रही है, उसे हासिल करने के लिए उड्डयन मंत्रालय में कई ऐतिहासिक कदम उठाते हुए जनपद कानपुर नगर के हवाई अड्डे को विकसित कराया जा रहा है।

मैं जनपद कानपुर नगर की हवाई अड्डा सलाहकार समिति का अध्यक्ष होने के नाते अपने शहर की हवाई अड्डे सम्बन्धी कुछ समस्याओं के त्वरित निराकरण एवं मांगों पर आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ।

कानपुर की हवाई सुविधाओं में वृद्धि के क्रम में भारत सरकार द्वारा अक्टूबर, 2019 में 106 करोड़ की सौगात देते हुए नए टर्मिनल बिल्डिंग की स्थापना का कार्य प्रारम्भ कराया गया था, जिसके निर्माण का कार्य उत्तर प्रदेश राजकीय निर्माण निगम के हाथों में सौंपा गया था एवं कार्य दिसम्बर, 2021 में पूर्ण किया जाना था। किन्तु कार्यदायी संस्था द्वारा निर्माण कार्य अत्यन्त धीमी

* Speech was laid on the Table.

गति से किए जाने के कारण अभी तक 50 प्रतिशत कार्य भी पूर्ण नहीं हो सका है। यह जनपदवासियों के लिए एक स्वर्णिम अवसर होता, जब कानपुर एयरपोर्ट का कार्य दिसम्बर 2021 तक पूर्ण कर लिया जाता और प्रमुखता से जनता के बीच लाकर सरकार की उपलब्धियों के रूप में प्रस्तुत किया जा पाता। कार्यदायी संस्था और विमानपत्तन कानपुर के सम्बंधित अधिकारियों की अकर्मण्यता और निष्क्रियता के कारण ऐसा संभव नहीं हो सका है।

इसके साथ ही कानपुर नगर का हवाई अड्डा भारतीय विमानपत्तन एवं वायुसेना के समागम के चलते कई समस्याओं के कारण भी विलंब का प्रमुख कारण रहा, जिस पर मेरे द्वारा माननीय मंत्री जी से भेंट कर अनापत्तियों सम्बन्धी समस्या के त्वरित निराकरण हेतु आग्रह किया गया। मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि निर्माण कार्य में आ रही अटकलों का त्वरित निराकरण कराकर एवं कार्य में तीव्रता लाए जाने हेतु सम्बंधित को आदेश निर्गत करने की कृपा करें।

कानपुर हवाई अड्डे का कार्य गतिमान होने के कारण फ्लाइटों की संख्या में बढ़ोतरी तो नहीं की जा सकती है, किन्तु वर्तमान में संचालित फ्लाइटों के समय परिवर्तन से यात्रियों में बढ़ोतरी के साथ-साथ अत्यधिक लाभ मिल सकेगा। वर्तमान में कानपुर से दिल्ली हेतु 1 फ्लाइट, मुम्बई के लिए 2 फ्लाइट एवं बंगलुरु के लिए 1 फ्लाइट का संचालन हो रहा है। कानपुर से दिल्ली आने वाली फ्लाइट 12:30 बजे आती है एवं वही फ्लाइट 1 बजे वापस होती है। यदि इसी फ्लाइट का संचालन कानपुर प्रातः 8:00 बजे आने का और प्रातः 8:30 बजे कानपुर से दिल्ली जाने का कर दिया जाए और दूसरी फ्लाइट दिल्ली से कानपुर सायं 3:00 बजे और कानपुर से 4:30 बजे दिल्ली तो आने-जाने वाले यात्रियों को अत्यधिक सुविधा होगी।

श्री संतोष कुमार (पूर्णिया): सभापति महोदया, आपने मुझे नागर विमानन मंत्रालय के अधीन वर्ष 2022-23 की डिमाण्ड फॉर ग्राण्ट पर हो रही चर्चा में भाग लेने की अनुमति दी है, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

महोदया, मैं सबसे पहले एयर इंडिया के निजीकरण के लिए सरकार को धन्यवाद देना चाहता हूँ। यह संस्थान पिछले कई वर्षों से घाटे में था और साल दर साल सरकार के ऊपर पब्लिक मनी का बोझ बढ़ता जा रहा था। आशा है कि टाटा एयरलाइंस ग्रुप के पास इसका सफल परिचालन हो सकेगा। वैसे मेरा मानना है कि सरकार के अधीन भी एक सरकारी विमान कंपनी होनी चाहिए, जिससे किसी विकट परिस्थिति में सरकारी संस्थान द्वारा आम नागरिकों को सेवा प्रदान की जा सके।

महोदया, मैं प्रधानमंत्री जी को विशेष रूप से धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उड़ान योजना में पूर्णिया को वायु सेवा बहाल करने के लिए सम्मिलित किया गया था। बिहार के पूर्णिया हवाई अड्डे से घरेलू उड़ान सेवा बहाल करने के लिए माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने 18 अगस्त, 2015 को इसकी घोषणा की थी। पूर्णिया से हवाई सेवा बहाल करने के सन्दर्भ में टर्मिनल बिल्डिंग बनाने के लिए राज्य सरकार को जमीन देनी थी, जिसके लिए राज्य सरकार ने वर्ष 2017 में ही जिलाधिकारी को राशि आवंटित कर दी थी, लेकिन जिस जमीन का अधिग्रहण होना था, वहां के किसान हाई कोर्ट की शरण में चले गए थे, जिसकी वजह से उस जमीन का अधिग्रहण अभी तक नहीं हो पाया था। कोविड महामारी के चलते हाई कोर्ट में सुनवाई नहीं हो रही थी और अब हाल के दिनों में, 9 मार्च को हाई कोर्ट ने उस पूरे मामले को जिलाधिकारी को वापस कर दिया है। मुझे विश्वास है कि 15 अप्रैल तक जमीन का निपटान हो जाएगा और एयरपोर्ट अथॉरिटी को वह जमीन हस्तांतरित कर दी जाएगी। मैं माननीय मंत्री जी से उम्मीद करता हूँ, मैं माननीय मंत्री जी से लगातार सम्पर्क में हूँ और उनसे कई बार मिल चुका हूँ कि अप्रैल महीने में जब जमीन हस्तांतरित हो जाए तो वहां पर टर्मिनल बिल्डिंग का काम प्रारम्भ हो जाए और उसे बिड में लाकर, पूर्णिया से वायु सेवा बहाल हो जाए। मैं माननीय मंत्री जी से ऐसी मांग करता हूँ। मुझे आशा ही नहीं, विश्वास

है कि माननीय मंत्री जी इसको सकारात्मक रूप में लेकर, पूर्णिया से वायु सेवा बहाल करने का काम करेंगे। वर्ष 2017 में हमारे पड़ोस में दरभंगा एयरपोर्ट को टेक-अप किया गया और वर्ष 2020 में वह एयरपोर्ट चालू हो गया। दरभंगा से काफी पैसेंजर्स मिल रहे हैं। माननीय प्रधानमंत्री जी का जो सपना है कि हवाई चप्पल वाले भी हवाई जहाज का सफर कर सकें, वह सपना दरभंगा में साकार हुआ है। दरभंगा से भी अधिक पैसेंजर पूर्णिया से मिलेंगे, क्योंकि पूर्णिया के आस-पास में जो क्षेत्र हैं, जैसे पूर्णिया प्रमण्डल, भागलपुर प्रमण्डल, पश्चिम बंगाल के कुछ इलाके और पड़ोसी देश नेपाल से भी पैसेंजर्स पूर्णिया एयरपोर्ट में आएंगे। उसके आस-पास के पैसेंजर्स पूर्णिया एयरपोर्ट से जहाज लेकर अन्य जगहों को जाने का काम करेंगे। मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री जी इस सेवा को सकारात्मक रूप से वर्ष 2023 में चालू कराने का काम करेंगे।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मांग करना चाहता हूँ कि भारत सरकार ने बौद्ध सर्किट परियोजना के तहत सभी अन्तर्राष्ट्रीय महत्व के बौद्ध स्थलों को जोड़ा है, जिसमें कुशीनगर और सारनाथ को एयरपोर्ट कनेक्टिविटी मिली है, गया के पास एयर कनेक्टिविटी पहले से ही थी, लेकिन नालंदा उससे वंचित रह गया है। नालंदा को भी इससे जोड़ने का काम माननीय मंत्री जी करेंगे, ऐसा मेरा विश्वास है।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं माननीय मंत्री जी से पुनः आग्रह करता हूँ कि पूर्णिया में वायु सेवा वर्ष 2022 के अंत तक प्रारम्भ हो जाए। वहां पर एयरपोर्ट के रनवे का निर्माण वायु सेना के द्वारा किया जा रहा था, वह काम भी ऑलमोस्ट पूरा होने वाला है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि टर्मिनल बिल्डिंग जल्दी से बनवा दी जाए, वहां से वायु सेवा बहाल कर दी जाए, ताकि जो पिछड़ा इलाका है, जो एस्प्रेशनल इलाका है, वहां के लोगों को उसका लाभ मिल सके।

मैं देश के यशस्वी प्रधान मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि उन्होंने 'उड़ान योजना' के लिए पूर्णिया को चयनित किया है। धन्यवाद।

SHRI P. RAVEENDRANATH (THENI): Madam, let me first of all take this opportunity to thank our hon. Prime Minister Shri Narendra Modi ji for launching mission 'Operation Ganga' and for successfully evacuating our citizens stranded in the war torn, Ukraine. I also wish to extend my appreciation to our hon. Minister for Civil Aviation, Shri Jyotiraditya Scindia ji for personally leading the evacuation mission and bringing back about 18,000 Indians. The success of this mission has certified India's growing influence in the global arena.

Madam, the civil aviation sector in India has witnessed remarkable growth in the last few decades. Since 2014, the sector has been witnessing exceptional transformation both in terms of infrastructure as well as working environment.

16.56 hrs

(Shri Kodikunnil Suresh *in the Chair*)

Sir, studies show that air connectivity has an economic multiplier of 3.1 and employment multiplier of 6.1. Our Government has truly recognised the significance of the aviation sector in the economic growth of our country and airport is identified as one of the seven engines that propel PM Gati Shakti.

I welcome the initiative of the Airports Authority of India to set up nine new Flying Training Organisations in five cities through a liberalised FTO Policy.

I wish to conclude by placing some requests through you to the hon. Minister. With the objective of developing opportunities for aspiring pilots from our nation, I welcome the liberalised FTO Policy introduced by the Airports

Authority of India. I request that at least one FTO may be allotted for Tamil Nadu in the proximity of Madurai Airport in South Tamil Nadu.

I also wish to propose that, considering the anticipated demand for pilots in India in the near future, policies may be formulated to ensure development of large chains of flying schools with more number of training aircraft than dozens of small fragmented ones that are in any way not sustainable. I also suggest that leading airlines should come up with their own FTO so that with this backward integration, they can benefit in the long run.

An Authorised Remote Pilot Training Organisation for drone training may be sanctioned in the proximity of Madurai Airport. It will not only enhance the prominence of Madurai Airport but also provide base for the development of suitable ecosystems for aerospace research and development in the southern districts of Tamil Nadu.

Sir, southern districts of Tamil Nadu are mostly dependent upon agriculture and the facilities to impart professional training for drones will help provide employment opportunities in drone operations, maintenance, design, manufacturing and data analytics, etc. depending on the course successfully completed by them. Moreover, now that drones are being extensively used in several farming avenues, farmers will get cheaper and trained access in drone services.

Sir, I was fortunate to be a part of the recent Parliamentary Delegation to UAE along with our hon. Speaker, Shri Om Birla.

17.00 hrs

I had an opportunity to visit the Indian pavilion in Dubai Expo 2020 where a start-up incubated in IIT Chennai displayed a futuristic two-seater eVITOL aircraft developed for civilian transport. We have so much talent in our nation in aviation field to meet our requirements. I wish to suggest that the Civil Aviation Ministry should actively encourage the promotion of start-ups in this sector.

Sir, I wish to suggest the hon. Minister, through you, to consider introducing a policy to permit concessional air travel for senior citizens travelling for medical purposes.

I wish to suggest providing opportunities to local artisans, farmers and craftsmen to promote and sell their products in the respective airports on similar lines of 'One Station, One Product' of the Railway Ministry.

Sir, with regard to the proposed second airport in Chennai, though land had been identified in the outskirts of Chennai, no further developments have taken place. Hence, I request the hon. Minister to kindly expedite the commencement of the airport without further delay, considering the ever-increasing passenger load on the existing Chennai Airport at Meenambakkam.

*** श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा):** मैं सबसे पहले एयर इण्डिया के निजीकरण के लिए सरकार को धन्यवाद देना चाहता हूँ। यह संस्थान पिछले कई वर्षों से घाटे में था और साल दर साल सरकार के ऊपर पब्लिक मनी को बोझ पड़ता जा रहा था। आशा है, टाटा एयरलाइन्स ग्रुप के पास इसका सफल परिचालन हो सकेगा। वैसे तो मेरा मानना है कि सरकार के अधीन भी एक विमानन सेवा कम्पनी होनी चाहिए। विकट परिस्थिति में सरकारी संस्थान द्वारा आम नागरिकों को सेवा प्रदान किया जा सकता है।

उड़ान योजना टियर-2 और टियर-3 शहरों में लोगों के यात्रा करने की सुगमता के मद्देनजर बनाया गया है। किन्तु जो कार्य होना चाहिए, नहीं हुआ है। इसी प्रकार पटना एयरपोर्ट का भी काम काफी धीमी गति से चल रहा है। वहाँ तेजी लाने की आवश्यकता है। साथ ही दरभंगा एयरपोर्ट पर जिस प्रकार यात्रियों की संख्या में बढ़ोत्तरी हुई है, विस्तार की आवश्यकता है। वहाँ यात्री सुविधा की काफी कमी हो रही है।

बिहार में कई रीजनल एयरपोर्ट्स की काफी आवश्यकता है। जैसे मुजफ्फरपुर एवं भागलपुर, वहाँ भी जल्द से जल्द हवाई सेवा प्रारंभ होना चाहिए। क्षेत्रीय विमानन सेवा प्रारंभ होने से मात्र वहाँ के आसपास के लोगों की हवाई यात्रा सुविधा ही नहीं मिलती है, स्थानीय स्तर पर लोगों को रोजगार के अवसर भी प्राप्त होते हैं। वहाँ के स्थानीय लोगों की आमदनी में बढ़ोत्तरी होती है। साथ सरकार को भी राजस्व प्राप्त होता है।

मेरे संसदीय क्षेत्र नालंदा का गौरवशाली ऐतिहासिक महत्व है। नालंदा, राजगीर, पावापुरी पर्यटक क्षेत्र सर्वधर्म सद्भावना की पावन भूमि, देश और विदेश के लाखों पर्यटकों को अपनी ओर आकर्षित करती है। राजगीर क्षेत्र में प्रत्येक तीन वर्ष में हिन्दुओं का पवित्र-पावन (पुरुषोत्तम) मलमास मेला होता है। पंच पहाड़ियों, हरी-भरी वादियों से घिरे राजगीर में गर्म-जल के झरनों, रामायण काल से महाभारत काल एवं मगध काल में जरासंध शक्तिशाली राजा का निवास यहीं था।

* Speech was laid on the Table.

आज भी जरासंध भीम का अखाड़ा विराजमान है। राजगीर की पंच पहाड़ी हिमालय पर्वत से भी पुरानी है, जिसे कहा जाता है कि करीब यह 400 करोड़ वर्ष पुरानी है। यहाँ स्वर्ण भण्डार गुफा, मनियार मठ, आजाद शत्रु किला, बौद्धकाल में भगवान बुद्ध राजगीर में गृद्धकुट पर तपस्या किए। वेणुवन में कई वर्षों तक वर्षावास किया। यह धरती भगवान महावीर की पावन नगरी है और जैन धर्म के 22 तीर्थाकर स्वामी सुव्रतनाथ स्वामी इसी राजगीर के हुए। भगवान महावीर की जन्मभूमि कुण्डलपुर, नालंदा में है और भगवान महावीर की निर्वाण स्थल पावापुरी यहीं पर अवस्थित है। मोहम्मद मखदूम साहब की तपोभूमि राजगृह रही है। नालंदा के राजगीर में विश्व का दूसरा ग्लास-ब्रिज और जू-सफारी सैलानियों के आकर्षण का केन्द्र है।

भारत सरकार के बौद्ध सर्किट परियोजना के तहत सभी अन्तर्राष्ट्रीय महत्व के बौद्ध सर्किट गया, कुशीनगर व सारनाथ को एयरपोर्ट की कनेक्टिविटी तो मिल गया है, परन्तु खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि इतनी सारी खूबियों के बावजूद मेरे संसदीय क्षेत्र नालंदा को अभी तक एयरपोर्ट की किसी भी कनेक्टिविटी परियोजना पर विचार नहीं हुआ है। इस संबंध में बिहार सरकार का प्रस्ताव भी केन्द्र सरकार के पास काफी समय से लम्बित है।

पूर्णिमा से घरेलू विमान सेवा बहाल करने की घोषणा मा. प्रधानमंत्री जी ने दिनांक 18 अगस्त, 2015 को खुद किया था। किन्तु जमीन अधिग्रहण में अदालती देरी हुई। अब वह भी साफ हो गया है और डी.एम. को आदेश है कि एक महीने के अन्दर जमीन एयरपोर्ट प्राधिकरण को सौंपे। इससे इस अड़चन की बाधा भी समाप्त हो चुकी है।

पूर्णिमा से नागरिक उड़ान सेवा प्रारंभ होने से पूर्णिमा प्रखण्ड, कोशी प्रखण्ड, कटिहार, भागलपुर प्रखण्ड एवं पड़ोसी राज्य बंगाल और पड़ोसी देश नेपाल के लोगों को सीधे लाभ होगा।

एक सुझाव है कि वर्तमान में पूर्णिमा में रक्षा मंत्रालय के वायु सेना हवाई अड्डे से फिलहाल अनुमति लेकर नागरिक विमानन सेवा प्रारंभ किया जाए। जब पूर्ण रूप से वहाँ व्यवस्था हो जायेगी तो हस्तांतरण कर दिया जायेगा।

मैं पुनः नालंदा में अन्तर्राष्ट्रीय एयरपोर्ट के विषय में सरकार से आग्रह करते हुए इस बजट एवं अनुदान माँगों का समर्थन करता हूँ।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, I rise to oppose the Demand for Grants of the Ministry of Civil Aviation for the financial year 2022-23 because the Budget proposals for 2022-23 are totally for the privatisation of the civil aviation sector.

Sir, indiscriminate and rampant privatisation is taking place in the entire civil aviation sector, namely, airlines, airports, cargo maintenance, repair, MRO, general aviation, aerospace manufacturing, skill development etc. Indiscriminate and rampant privatisation is taking place in almost all the areas of civil aviation sector. Therefore, I strongly oppose the policy of privatisation and hence, I oppose the Demand for Grants of the Ministry of Civil Aviation.

The National Civil Aviation Policy (NCAP) of 2016 mainly aims at rampant privatisation and 100 per cent FDI is also permitted in scheduled air transport service. So, the entire field of the civil aviation sector is now open to the private sector and even FDI is being allowed. In such a situation, the role of an independent Ministry like the Ministry of Civil Aviation is in question.

Sir, the next point I would like to focus on is with regard privatisation of Air India. If you examine, privatisation of Air India was very, very interesting. The Share Purchase Agreement was signed with Talace Private Limited, that is, TATA Company Limited on 25th October, 2021. The bid was won by Rs.18,000 crore as enterprises value.

Why was the prestigious national carrier sold out at a cheaper price? The privatisation of Air India was a deliberate and systematic scientific activity

done in a phased manner with ulterior motive with mala fide intention. It has killed Air India. Air India was running on profit and it was running in a good way. But a systematic and scientific killing was done and finally Air India was forcefully sold.

Now, a democratic country like India does not have a national carrier. It is not a very prestigious thing for us. How has Air India been killed? I would like to cite some examples. In violation of the bilateral agreements, traffic rights were given to foreign carriers which was one more reason for the downfall of Air India. Domestic route schedules were withdrawn or cancelled to pave way for the flights of private airlines. Interest on purchase of the aircraft was used to be nine per cent whereas now, the new company Tata Group got the same aircraft at a reduced rate of 4.5 per cent. That means, they got them at less than half of the original nine per cent.

Corrupt officials were protected and no steps were initiated to put an end to corruption in Air India. The majority of routes operating to Gulf countries were handed over to Air India Express. Air India Express is a low cost carrier. So, the executive class passengers and passengers preferring full service carriers, opted for other airlines. But the Government took no steps to control the mismanagement and corruption in Air India with the sole intention to sell the national carrier to a private airliner.

Sir, I would like to know from the hon. Minister what would be future of the employees of Air India after one year. That is the worry we are all concerned about. We know that Air India was forced for sale. Finally, it is sold.

Though, in principle, we are opposed to it, we would like to know what would be fate of the employees of the Air India.

My first point is this. Post-disinvestment, the Tata Group will be required to retain the employees of Air India in service for just one year. It is submitted that the denial of job security to the employees of Air India post-disinvestment, is contrary to the 'Service Regulations and Standing Orders', which is presently applicable to all the employees of Air India. As per the 'Service Regulations and Standing Orders', they are entitled to continue in service until the age of 58 years, which is the age of superannuation. When any airport was to be privatised, there was an option that its employees could go to other airports which come under the control of the Airports Authority of India. But here, as far as the Air India employees are concerned, they have no option. So, I would like to ask the hon. Minister, when such an option was available for the Airports Authority of India to go to any other airport, why he is not giving any chance of deployment of the employees of Air India to other public sector undertakings? By this, their job security could also be protected.

Let me come to my second point. As per the guidelines of the Department of Public Enterprises, the Central Public Sector companies are supposed to bring out a Voluntary Retirement Scheme prior to handing over the company to the new employer. Why in the case of Air India, has it not been done? No VRS had been announced before handing over Air India to a private airliner?

Now, let me come to my third point. The employees and retired employees are provided medical facilities as a condition of service. Will Tata Group continue to provide the medical facilities to the employees and the retired employees of Air India? It is quite unfortunate that nothing is being done so far in this regard. This point has to be made clear. So, I am seeking this clarification.

Sir, here, I would like to cite one example. You may be well aware that one honest officer of the Air India – I am not mentioning his name -- who was a whistle-blower, was harassed like anything by Air India employees at the Thiruvananthapuram Airport. Finally, criminal cases were registered against the Air India employees, that is, the person officiating as General Manager, Southern Region, and the Manager, Thiruvananthapuram as the seventh and ninth accused respectively for harassing the whistle-blower. They were booked for forging and foisting false complaint of sexual harassment. I would request that justice should be provided to the whistle-blower.

Sir, another point that I would like to make is regarding the Budget proposals. The Indian aviation sector is the third biggest domestic aviation market worldwide, and ninth largest international aviation market. But if you see the Budget Estimate for 2022-23, it is 85 per cent less than that of the Revised Estimate of 2021-22. The capital expenditure is just Rs. 76 crore while the revenue expenditure is Rs. 10,591 crore. So, the Budget Estimate of 2022-23 shows that an independent Ministry of Civil Aviation is not required

because its entire functions have already been transferred to the private sector.

Sir, my last point is about the user fees. The Cochin International Airport Limited is a joint venture company. It is running in profits and it is also giving dividends to its shareholders; and there is no user fees. But as far as the private airports at Delhi, Mumbai, Hyderabad and Bengaluru are concerned, a huge user fee is being imposed on the passengers. So, I would request the hon. Minister to kindly have some mechanism to regulate and monitor the user fee, which is being imposed upon the poor passengers.

So, in the end, I would oppose the privatisation policy of the Government. With these words, I conclude. Thank you very much.

श्रीमती नवनित रवि राणा (अमरावती): सभापति जी, मैं सबसे पहले माननीय प्रधान मंत्री और मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहूंगी कि यूक्रेन में वॉर के दौरान बच्चों के फोन से उनके पेरेंट्स चिंतित होकर हमारे पास आते थे, तब हमारी सरकार ने उन बच्चों को सेफली बिना कोई नुकसान पहुंचे अपने देश में वापस लाने का काम किया। हमारे जितने मंत्री वहां गए थे, मैं उन सभी का दिल से बहुत-बहुत अभिनंदन करना चाहूंगी। जिनके बच्चे मेडिकल पढ़ाई के लिए, जॉब्स के लिए या बिजनेस के लिए गए थे, वे सकुशल वापस आए। उनकी चिंता केवल वही जानते थे और यह सरकार जानती थी। यह अच्छा काम हुआ, लेकिन उसके बारे में हाउस में चर्चा नहीं हुई लेकिन यदि कोई मिसटेक हो जाती तो पूरे हाउस में बवाल खड़ा हो जाता। बच्चों की जान बचाने का काम सरकार ने 'मिशन गंगा' के तहत किया है, उसके लिए हम सरकार को धन्यवाद करते हैं। हम उन बच्चों के पेरेंट्स तो नहीं हैं, लेकिन अपने बच्चों के पेरेंट्स होने के नाते हम जानते हैं कि बच्चों को ऐसी स्थिति में सेफली अपने देश में लाना बहुत जरूरी था और यह काम सरकार ने किया है।

सभापति जी, अकोला हमारे विदर्भ की सबसे डेवलप्ड सिटी हुआ करती थी। विदर्भ में नागपुर के बाद अकोला की सबसे ज्यादा डेवलपमेंट थी और वहां जब हवाई अड्डा तीस साल पहले बना था, तब कुछ कारणों की वजह से उस हवाई अड्डे को बंद किया गया। उसे जो जगह दी गई थी, हमारे डॉक्टर पंजाबराव देशमुख एग्रीकल्चर यूनिवर्सिटी की लगभग साठ हेक्टेयर जमीन एयरपोर्ट को दी गई थी। कुछ कारण से वह एयरपोर्ट बंद किया गया। उसके रनवे की स्थिति इतनी खराब थी कि इमरजेंसी के दौरान उस रन वे पर इमरजेंसी लैंडिंग भी नहीं कर सके। मैं आपसे विनती करूंगी कि वर्ष 2014 के बाद महाराष्ट्र में जो नए एयरपोर्ट्स बने, उनके लिए तो सरकार एग्रीशिएबल है ही, लेकिन जो एयरपोर्ट्स बंद हुए हैं और आज यदि वे चल सकते हैं और अच्छा कवर कर सकते हैं, तो ऐसे एयरपोर्ट्स पर भी ध्यान देना जरूरी है। मैं विनती करूंगी कि अकोला एयरपोर्ट का रनवे डेवलप करके शुरू किया जाए। यदि ऐसा नहीं हो सकता है तो किसी प्राइवेट अथॉरिटी को देकर एटलीस्ट उस एयरपोर्ट की शुरूआत करके उस क्षेत्र के व्यापारियों को,

विद्यार्थियों को, सभी को ग्रोथ करने का मौका देना चाहिए। इमरजेंसी के लिए अमरावती में परतवाडा, आचलपुर है, जहां ट्राइबल क्षेत्र है। हाल ही में हमारे यहां से बहुत सारे लोगों ने आर्गन डोनेट किए। यदि हमें वहां हेलीपैड की इमरजेंसी लैंडिंग मिल जाए, तो अच्छा होगा। मैं आपको बताना चाहती हूं कि दो लोगों की मृत्यु हो गई, तो उनकी फैमलीज ने उनके आर्गन्स डोनेट किए लेकिन समय पर हम चेन्नई और पुणे उन आर्गन्स को पहुंचा नहीं सके और हम कई लोगों की जान नहीं बचा पाए। यदि हम परतवाडा, आचलपुर में एक छोटा हेलीपैड बना दें तो लोगों को सुविधा होगी। यह ट्राइबल क्षेत्र से लगी जगह है और यदि ऐसा हो जाए तो बहुत सारी जानों को बचाने का काम जो अमरावती जिले के लोग और डाक्टर्स कर रहे हैं, उन लोगों को थोड़ा-सा एप्रीशिएशन और सपोर्ट हो जाएगी। मुझे लगता है कि हम लोगों की जान बचा पाएंगे।

महोदय, हमारा हिल स्टेशन है। टूरिज्म के स्थान चिकलधारा, मेलघाट आदि फेमस हैं और वहां स्काई वॉक बन रहा है। देश का थर्ड रोप वे वहां बन रहा है। वहां आने वाले समय में सप्ताह के आखिरी दिनों में करीब 10 हजार से 15 हजार लोगों का आना जाना रहेगा। मुझे लगता है कि डिमांड थोड़ी ज्यादा है लेकिन केंद्र सरकार उसे पूर्ण करने की पूरी ताकत रखती है। क्षेत्र में पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए यदि हेलीपैड की आवश्यकता पूर्ण की जाए तो हमारे क्षेत्र के लिए अच्छा होगा। महाराष्ट्र में मंत्री जी ने वर्ष 2014 से वर्ष 2021 तक सात वर्षों में जलगांव, नांदेड़, नासिक, शिरडी, कोल्हापुर, सिंधदुर्गा और रिसेंटली गोंदिया जा कर एयरपोर्ट का उद्घाटन किया।

अमरावती के लोगों की बहुत बड़ी अपेक्षा है कि जिस काम के लिए आपने 75 करोड़ रुपये एयरपोर्ट को अलॉट किए हैं, उसमें से कुछ फंड ही हमारे राज्य को मिला है। यदि 31 मार्च होने से पहले वह पूरा फंड मिल जाए तो अच्छा होगा। मैंने कुछ दिन पहले वहां विजिट किया था और मैंने विभाग से कारण पूछा था। आज स्थिति वैसी की वैसी क्यों है? पिछले 1 साल से यह कारण बताया जा रहा था कि फंड नहीं है, लेकिन जब केन्द्र सरकार ने फंड दिया है तो इसका काम तेजी से क्यों नहीं शुरू किया गया? गोंदिया हो गया है, पर अमरावती का काम अभी भी उसी स्टेज पर है। मैं आपसे विनती करती हूं कि डिपार्टमेंट को आदेश दिया जाए ताकि जल्द से जल्द इसका

काम भी पूरा हो जाए और मंत्री महोदय के हाथों से हमारे अमरावती एयरपोर्ट का शुभारम्भ हो तथा हमारे अमरावतीकर भी फ्लाइट से उड़ान भरें। जैसे कि बोला जाता है कि हवाई चप्पल पहनने वाले भी हवाई यात्रा करें, वैसे ही हमारे अमरावतीकर भी फ्लाइट्स में ट्रैवेल करें। इतनी अपेक्षा मैं मंत्री महोदय और पूरे डिपार्टमेंट से रखती हूँ।

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

श्रीमती नवनित रवि राणा : सर, अभी एक भाई ने मुझे कहा कि दिल्ली एयरपोर्ट में ट्रैवेल करते समय जब अंदर से ट्रैवेलिंग करते हैं तो एयरपोर्ट अंदर से पूरा कॉमर्शियल बन गया है। हमें जिग-जैग होकर निकलना पड़ता है। एयरपोर्ट को पूरी तरह से कॉमर्शियल बना दिया गया है। इस हेतु भी कुछ किया जाए, इतनी विनती मैं डिपार्टमेंट से करना चाहती हूँ। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI V.K. SREEKANDAN (PALAKKAD): Respected Chairperson Sir, I thank you for allowing me to participate in the debate concerning the Ministry of Civil Aviation. The 'Ude Desh Ka Aam Nagrik' (UDAN) scheme was launched with much fanfare, including the slogan "*From Hawaii Chappal to Hawaii-Jahaz*", about five years back. Today, only one out of four routes under the said scheme have survived after completing the Government's subsidy period of three years and out of 94 routes that have completed three-years period, only 22 routes are in operation.

Sir, there are many reasons why this Scheme could not pick up. The Government needs to address them if it really wishes that *hawaii chappal wala* should be able to travel by flight.

Sir, the Government has been talking to make even *hawaii chappal wala* to be able to board flight. But today, the airfares are such that the *hawaii chappal wala* cannot even think of touching an aircraft. The airfares have shot

up by one-fourth of the prevailing prices. The Government has been talking about reducing the price of Aviation Turbine Fuel but nothing has happened so far. Instead, the price of ATF has only further increased, resulting in increase in airfares.

Further, the Government aims to make 200 airports functional by the year 2030 in many ways. It has also been reported that many airports will be established under the Gati Shakti Scheme. In this connection, I earnestly request the hon. Minister to look into the issue of establishing an airport at Palakkad. I have already made a representation to this effect before him.

Sir, Palakkad, which is my Parliamentary Constituency, is a centrally-placed district in the State of Kerala which is also adjoining Tamil Nadu. Palakkad is the second-largest industrial district in Kerala having all types of industries, including both Central and the State Public Sector Undertakings. The only IIT in the State of Kerala is at Palakkad. Palakkad is also the divisional headquarter of Southern Railways. The work of the industrial corridor between Coimbatore and Kochi via Palakkad is in progress. Palakkad is the gateway for supplying all materials to the State of Kerala from many parts of the country. Moreover, thousands of people from this district and its neighbouring districts are settled in many parts of the globe and are earning precious foreign exchange for the country. The proposed Coimbatore-Kochi Industrial Corridor is expecting a huge foreign investment. Hence, it is essential to have an airport at Palakkad to be able to travel there easily.

Therefore, it is requested that Palakkad may also be included in the Airport Expansion Plan of the Government.

Another important thing that I would like to mention here is about the shortage of Air Traffic Controllers. The sanctioned strength of Air Traffic Controllers in the country is 3,901, against which only 3,162 personnel are employed. There is a shortage of 19 per cent. This gap is only getting wider day by day. These Air Traffic Controllers are working without mandatory break even in the busiest airports. In some airports, they are made to work without a day off.

Sir, I am going to conclude. The demand for Air Traffic Controllers is increasing with the addition of new airports and introduction of new airlines. Therefore, the Government needs to fill up the vacancies of Air Traffic Controllers urgently as they are the ones who control the air traffic, and any negligence of that will invite a tragedy. Thank you, Sir.

*** SHRI P. R. NATARAJAN (COIMBATORE):** I would like to lay my speech on the Discussion and Voting on Demands for Grants under the Ministry of Civil Aviation 2022-23 on the Table of the House.

The Government has sold all assets at a very low price since the carrier had started making operative profits from 2015-16. This is in tune with the Government policy of selling national assets for private profit. A desperate exercise is going on for all-out privatisation of all national assets/PSUs. The National Monetisation Pipeline is tantamount to sale of India through transfer of vast infrastructural assets/machineries to private corporates, virtually free. The latest is the virtually free gift of Air India to Tatas.

This pathetic situation of panic privatisation has risen because of the Government's spectacular economic mismanagement. It is not able to raise enough through taxes to generate the resources needed to revive the economy. India's GDP growth continues to plummet into a "Government slump." Unable to meet disinvestment targets in a systematic manner, now the Government trying to give away the nation's silver even for small change.

The Central Government continues with its relentless destroying of India's national assets. The iconic national flag carrier, Air India, has been sold to the Tatas. This sale is tantamount to giving a free gift to the Tatas by the Central Government. This is daylight highway to big loss of national assets.

* Speech was laid on the Table.

Tata will inherit Rs. 15,300 crores of debt, which will surely be restructured, paying the Central Government a mere Rs. 2,700 crore for the national carrier, with all its core assets. The remaining debt of Rs. 46,262 crore will be the burden on the Government, which means the people will have to bear this.

श्री गोपाल शेटी (मुम्बई उत्तर): धन्यवाद सभापति महोदय । मैं वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी और सिविल एविएशन मंत्री श्री ज्योतिरादित्य सिंधिया जी का अभिनन्दन करता हूँ । बहुत ही अच्छा बजट प्रस्तुत किया गया है, जिसमें बहुत सारी सुविधाओं की व्यवस्था की गयी है । पिछले 8 सालों में सिविल एविएशन में काफी बदलाव देखने को मिले हैं । ऑफिसर्स के पास जब हम जाते हैं तो काफी अच्छा रिस्पाँस मिलता है और हमें काफी अच्छा लगता है । हम लोग जो भी काम बताते हैं, वह तुरंत हो जाता है, लेकिन इसके बावजूद कुछ इस प्रकार के बड़े-बड़े मुद्दे बाकी हैं, जिसमें पैसे लगने वाले नहीं हैं, लेकिन यदि केवल एडमिनिस्ट्रेटिव अप्रूवल हो तो बड़े पैमाने पर लोगों को राहत मिलेगी । इस प्रकार के कुछ छोटे-छोटे मुद्दे मैं रखना चाहता हूँ ।

महोदय, मैं मानता हूँ कि पूरे देश में एक समस्या होने वाली है, जिसमें मुंबई सबसे आगे रहेगा । मुंबई में मल्टीस्टोरी बिल्डिंग्स बड़े पैमाने पर बन रही हैं और हमारा जो सिग्नलिंग सिस्टम है, उसमें मल्टी स्टोरी बिल्डिंग बनने के बाद प्रॉब्लम्स आ रही हैं । उसे शिफ्ट करने का काम पिछले कई दिनों से सिविल एविएशन डिपार्टमेंट ने अपने हाथ में लिया हुआ है । फाली कमेटी की नियुक्ति की गयी और उसने रिकमेंड किया कि जो सारे सिग्नलिंग सिस्टम्स हैं, उनको सिटी से बाहर ले जाना चाहिए और जब तक हम इनको बाहर नहीं ले जाते तब तक किसी हाई राइज बिल्डिंग में इसे शिफ्ट करना चाहिए । यह बात कमेटी में कही गयी है । यह बात मुझे तब पता चली, जब सेक्रेट्री, सिविल एविएशन के पास मैं गया । उन्होंने एक नोट पहले ही बनाकर रखा था और उन्होंने मुझे वह नोट दिया । मैं एक ले-मैन के मुताबिक सोच रहा था कि जब बिल्डिंग छोटी थी तो सिग्नलिंग अच्छी हो रही थी । अब बिल्डिंग मल्टी स्टोरी हो गयी है तो सिग्नलिंग की प्रॉब्लम आ रही है । मैंने उनको कहा कि बिल्डिंग जब ऊपर बढ़ती जाती है तो 30-40 माले के ऊपर यदि हम लिफ्ट करते हैं तो without any cost यह प्रॉब्लम साल्व हो सकती है ।

सर, ऑफिसर्स मेरी बात मानते हैं, लेकिन कोई डिजीजन नहीं लिया जाता है । मैंने माननीय ज्योतिरादित्य सिंधिया जी को एक पत्र लिखा है । एक ज्वाइंट मीटिंग करके मुंबई कमिश्नर और संबंधित लोगों को यदि बुलाया जाए तो मुंबई की एक बहुत बड़ी प्रॉब्लम साल्व हो जाएगी,

अन्यथा एक बहुत बड़ी समस्या का निर्माण होने वाला है। मुंबई महानगर पालिका ने इन दिनों 16 हजार करोड़ प्रीमियम में कंसेशन देकर सारे डेवलपर्स से अपने पास ले लिया है। उसके बाद हाइट रेस्ट्रिक्शन की प्रॉब्लम हो गयी। सारे लोगों ने पैसे भरे हैं, लेकिन उनकी बिल्डिंग्स टूट गई हैं। हाइट की क्लीयरेंस अगर जल्दी नहीं मिलती है तो मुंबई शहर के लिए एक बड़ी प्रॉब्लम खड़ी हो सकती है। सिविल एविएशन डिपार्टमेंट ने स्टेट गवर्नमेंट को कहा है कि वह 474 करोड़ रुपये भरे और गोरेंग में राज्य सरकार का जो एक प्लॉट है, वहां पर वह इस सारे सिस्टम वह शिफ्ट करें, लेकिन राज्य सरकार और केन्द्र सरकार के अधिकारियों के मध्य जल्दी फैसला होता नहीं है, जिस वजह से यह मैटर पेंडिंग पड़ा हुआ है। मैं चाहूंगा कि आप इसे जल्दी से जल्दी सॉल्व करें तो एक बहुत बड़ा काम मुंबई शहर के लिए हो जाएगा, नहीं तो एक बड़ी समस्या का निर्माण होने वाला है।

सर, मैं प्रधान मंत्री जी और सिविल एविएशन मिनिस्टर को धन्यवाद देना चाहूंगा कि एयर इंडिया को हमने मर्ज कर दिया है और उसे टाटा को दे दिया है। टाटा ने इसे पहले भी मांगा था, लेकिन उस समय की सरकार ने टाटा को नहीं दिया और लाखों-करोड़ों रुपये का घाटा हमने अपने माथे ले लिया। हमारे वर्तमान प्रधान मंत्री जी ने तुरंत इस पर निर्णय लिया। टाटा को जब एयर इंडिया नहीं दी जा रही थी तो टाटा ने सिंगापुर जाकर उनके साथ टाइअप करके विस्तारा एयरलाइन्स को यहां पर लाने का काम किया। विस्तारा का कितना अच्छा स्टैबिलिजमेंट हो गया है। सारे लोग विस्तारा से यात्रा कर रहे हैं। उसके बाद अभी हमने एयर इंडिया भी उनको दिया है। उसमें बहुत सारे बदलाव आ रहे हैं। पहले एयर इंडिया में कोई जाने को तैयार नहीं था, लेकिन अब सभी लोग एयर इंडिया च्वाइस कर रहे हैं, क्योंकि अब उसमें बहुत सुधार हो रहा है।

सिगनलिंग के सिस्टम के संबंध में भी अगर टाटा को जवाबदारी दे देंगे, तो वे इसे अपने पैसे से करेंगे, क्योंकि टाटा के बारे में मैंने सुना है कि वे 30-33 पर्सेंट इनकम टैक्स भरते हैं और बचे हुए पैसे में से भी वे 60 पर्सेंट डोनेट करते हैं। He is serving the Nation. उनको यदि हम इस प्रकार के काम देते हैं और ब्यूरोक्रेट्स के हाथ से यह सारा निकल जाता है, तो वे तुरंत निर्णय

लेकर फटाफट यह सारा काम कर सकते हैं। इसके बारे में मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि आप इसे देखिए कि इसमें क्या और कैसे हो सकता है और इस संबंध में हमें जल्दी से जल्दी कोई नया काम करना चाहिए।

महोदय, एक छोटा सा मुद्दा है, मैं दो मिनट में अपनी बात समाप्त कर दूंगा। जो एयरपोर्ट में कर्मचारी हैं, जो टेम्परेरी बेसिस पर रखे हैं, कांट्रैक्टर लोग बड़े पैमाने पर पैसे लेते हैं और कर्मचारियों को बहुत कम सैलरी देते हैं। हमने एक बिल भी यहां पर लास्ट ईयर पास किया था, लेकिन उसके बावजूद भी 100 पर्सेंट न्याय नहीं मिल रहा है। मैं यह मानता हूं कि हम लोगों के बिल पास करने के बाद संबंधित डिपार्टमेंट के जो मंत्री और अधिकारी होते हैं, वह बिल इंप्लीमेंट हुआ है या कितना और कैसा हुआ है, उसके बारे में भी उनको चेक एंड बैलेंस का कोई एक सिस्टम बनाना चाहिए, ताकि पार्लियामेंट में जो हम बिल बनाते हैं, उसका लोगों को फायदा मिल सके।

हमारे मुंबई शहर में जुहू में एक एयरपोर्ट है, जो अभी यूज नहीं हो रहा है। छोटी-छोटी उड़ान, जैसे डोमेस्टिक एयरलाइंस प्रधान मंत्री जी ने शुरू की हैं, अगर वह वहां पर हम चालू करते हैं, तो बड़े एयरपोर्ट पर, मुंबई शहर पर जो बहुत बड़ा लोड आता है तो उससे एक बहुत बड़ा रिलीफ मिल सकता है। इसके बारे में मंत्री महोदय को सोचना चाहिए।

मेरा एक छोटा मुद्दा और है। मुंबई में एयरपोर्ट पर लैंड होने के बाद बाहर निकलने में आधा घंटा लगता है। कभी-कभी लास्ट स्टॉप पर प्लेन लैंड होता है, तो वहां से सीनियर सिटीजन लोगों को दो किलोमीटर चलकर आने में बहुत तकलीफ होती है। अगर हम बग्गी की व्यवस्था करते हैं तो इससे सीनियर सिटीजन लोगों को बहुत राहत मिलेगी, उनको न्याय मिलेगा। उनको ऐसा लगेगा कि उनके बारे में भी कोई सोचने वाला है।

मैं इसके बारे में भी मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि यह काम जल्दी कीजिए। नवीं मुम्बई के एयरपोर्ट के काम को वार फुटिंग पर आगे बढ़ाकर जितना जल्दी हो सके, उतनी जल्दी हमें यह चालू करना चाहिए ताकि मुम्बई शहर का लोड कम हो और नवीं मुम्बई में यह एयरपोर्ट चालू होने से एक बहुत बड़ा बदलाव हमारे सिस्टम में आएगा। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वे इसके

ऊपर ध्यान दें। खासकर मुम्बई का जो हाइट का, जो सिगनलिंग की वजह से प्रॉब्लम हुई है, मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूँगा कि वे इस पर अपनी टिप्पणी दें या फिर उसकी डिटेल लेकर एक ज्वाइंट मीटिंग बुलाकर, मुम्बई महानगर पालिका के कमिश्नर को बुलाकर, सारा खर्चा उनके ऊपर डाल दीजिए, मुझे कोई प्रॉब्लम नहीं है।

They have collected Rs.16,000 crore from the developers in Mumbai city. They can easily spend Rs.500 crore to solve this problem. So, I request the hon. Minister to have a joint meeting with them immediately before the end of this Session so the people of Mumbai get a big relief.

Thank you, Sir.

***श्री बिद्युत बरन महतो (जमशेदपुर):** सर्वप्रथम धन्यवाद कि मुझे वर्ष 2022-23 के लिए नागरिक उड्डयन मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदान की मांग पर चर्चा तथा मतदान पर अपनी बात रखने का अवसर मिला ।

हमारा देश हर नागरिक को मूलभूत सुविधाओं को देने के साथ साथ यह अहसास करवाने की और अग्रसर हो चला है की गरीब जनमानस भी हवाई जहाज से यात्रा कर सकता है । हमारे मा. प्रधानमंत्री जी किस प्रकार देश के आम जनमानस के जीवन स्तर को उच्चतम बनाए जाने के लिए निरंतर कार्यरत है इसको दर्शाता है । देश भर में सभी जिलों को हवाई उड़ान के साथ जोड़ा जा रहा है, यह भी सराहनीय है ।

मेरे संसदीय क्षेत्र से सम्बंधित एक मांग के सम्बन्ध में कहना है कि धालभूमगढ हवाई अड्डे के विकास के लिए भारतीय विमानपतन प्राधिकरण (AAI) एवं झारखण्ड सरकार के मध्य संयुक्त उद्यम समझौता (JV Agreement) एवं समझौता ज्ञापन (MoU) पर 24.01.2019 को हस्ताक्षर हुए थे । इस एयरपोर्ट के निर्माण के लिए केन्द्र सरकार ने लगभग 100 करोड़ रुपए का आवंटन किया है । प्रस्तावित स्थल की पर्यावरणीय स्वीकृति लिए पर्यावरण मूल्यांकन समिति (EAC) की 24.09.2020 की बैठक के सुझाव पर AAI ने झारखण्ड सरकार को मुख्य वन्य वार्डन के साथ समन्वय हेतु एक फारेस्ट क्लीयरेंस कंसलटेंट (FCC) नियुक्त करने की सलाह दी थी । झारखण्ड सरकार द्वारा नियुक्त सलाहकार ने वन विभाग के नोडल प्राधिकरण के कार्यालय में अपेक्षित दस्तावेज 25.11.2021 को जमा करा दिया था । इस संदर्भ में राज्य सरकार की प्रतिक्रिया प्रतीक्षित है ।

धालभूमगढ एयरपोर्ट का निर्माण इस तीनों पूर्वी राज्य झारखण्ड, 40 बंगाल एवं ओड़िसा के विकास के लिए एक महत्वपूर्ण कदम होगा । उल्लेखनीय है कि इस एयरपोर्ट से तीनों राज्यों के तीन बड़े औद्योगिक क्षेत्र को विकास की एक नई दिशा मिलेगी । झारखण्ड का जमशेदपुर एवं

* Speech was laid on the Table.

आदित्यपुर औद्योगिक क्षेत्र, पश्चिम बंगाल का पुरुलिया एवं खड़गपुर औद्योगिक क्षेत्र एवं ओडिशा का बालासोर (बालेश्वर) औद्योगिक क्षेत्र इस प्रस्तावित एयरपोर्ट से मात्र 50 से 100 किलोमीटर के भीतर स्थित हैं।

अतः माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि धालभूमगढ़ एयरपोर्ट के लिए वन मंजूरी दिलाने की कृपा करें ताकि राज्य सरकार से वन मंजूरी प्राप्त होने पर AAI द्वारा पर्यावरणीय मंजूरी प्राप्त करने के लिए नियुक्त पर्यावरण मूल्यांकन सलाहकार के माध्यम से पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय (MoEF&CC) के साथ अग्रेतर कार्रवाई की जाएगी। धन्यवाद।

श्री गिरीश चन्द्र (नगीना): महोदय, आपने मुझे नागर विमानन मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की माँगों पर हो रही चर्चा में भाग लेने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत आभार प्रकट करना चाहता हूँ।

महोदय, मैं संसदीय क्षेत्र नगीना जनपद बिजनौर से आता हूँ। मेरी लोक सभा नगीना से सटे विश्व प्रसिद्ध जनपद मुरादाबाद, जो पीतल व ब्रास के सजावटी बर्तन बनाने के लिए जाना जाता है, यहाँ के उत्पाद न केवल अपने देश बल्कि अंतर्राष्ट्रीय बाजारों में भी अपनी खास धमक रखने का काम करते हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान इस तरफ दिलाना चाहता हूँ कि वर्ष 2017 में प्रायोजित योजना (उड़ान) शुरू की गई थी, जिसका उद्देश्य “उड़े देश का आम नागरिक” रहा है। इसका मकसद रीजनल कनेक्टिविटी को बढ़ावा देना और आम नागरिक तक हवाई सेवा मुहैया कराना है। जनपद मुरादाबाद के ग्राम भदासना, ब्लाक मुण्डा पाण्डे में एक हवाई पट्टी का निर्माण वर्ष 2007 में ही तैयार कर लिया गया था, लेकिन उत्तर प्रदेश के अन्य शहरों, तीर्थस्थलों व पर्यटन स्थलों के लिए सरकार ने बढ़-चढ़कर उड़ान योजना के तहत कनेक्टिविटी को बनाया, लेकिन मुरादाबाद इससे अछूता रहा है। पिछले वर्ष 2021 में माननीय प्रधानमंत्री जी ने जब कुशीनगर अंतर्राष्ट्रीय एयरपोर्ट का उद्घाटन किया था तो उसमें भी रीजनल कनेक्टिविटी योजना के अंतर्गत अन्य नगरों सहित मुरादाबाद का नाम भी संबोधित किया गया था।

अतः आपके माध्यम से अनुरोध है कि उड़ान योजना के अंतर्गत यथाशीघ्र मुरादाबाद से भी हवाई सेवाएं शुरू की जाएं, जिससे न केवल इस क्षेत्र का आर्थिक विकास, बल्कि रोजगार के भी अन्य क्षेत्रों में अधिक से अधिक अवसर बन सकेंगे।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री के संज्ञान में लाना चाहता हूँ कि पश्चिमी उत्तर प्रदेश में कहीं भी पायलट ट्रेनिंग सेंटर नहीं है। मुरादाबाद इसके लिए एक उचित केंद्र भी हो सकता है। अतः माननीय मंत्री जी से मेरी माँग है कि मुरादाबाद को उड़ान योजना के तहत जोड़ते हुए यहाँ एक पायलट ट्रेनिंग सेंटर भी विकसित किया जाए, जिससे मेरी नगीना लोक सभा व अन्य जनपदों

के छात्रों को पायलट ट्रेनिंग का भी अवसर मिल सके। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI KESINENI SRINIVAS (VIJAYAWADA): Hon. Chairperson, Sir, I thank you for giving me the opportunity.

Firstly, I appreciate the efforts of our hon. Minister, Scindiaji, for Operation Ganga, evacuating nearly 18,000 students from Ukraine, which is a great move. It is very strongly supported across the country and also globally. Out of those 18,000 students, nearly 2,000 belong to Andhra Pradesh. I thank the Prime Minister, the Minister of Civil Aviation and also the Defence Minister because many students were evacuated through the Indian Air Force aircraft also.

The Government has also taken one more initiative recently of disinvestment of Air India which is a very good move. Air India was once a pride of this country, but slowly that pride had been reducing and deteriorating. It was also losing nearly Rs. 20 crore of hard-earned taxpayers' money. It has now been put in the safe hands of Tatas. Again, I think, the pride of Air India will now be regained, strengthened and go very high.

Coming to the budget allocated to the Ministry of Civil Aviation, it is just Rs. 10,000 crore which is very little because civil aviation sector is a growing sector in this world and also a priority sector. Out of Rs. 10,000 crore, almost Rs. 8,000 and odd crore are going to Air India's expenses and only just Rs. 1,400 crore are left over for meeting rest of the expenses. Out of that, how will the Ministry be able to improve the infrastructure and build new airports in this country? That is my question.

Sir, UDAN is a very good scheme which is connecting tier-2 and tier-3 cities of this country and even helping the common man to travel in the aircraft. For this scheme, the allocated funds are only Rs. 600 crore which is a very little amount. I think, more funds should be allocated to the UDAN scheme and more funds should be allocated for the purpose of improving infrastructure of the present airports and building new airports in tier-2 and tier-3 cities which are required. So, more funds should be allocated to the Ministry of Civil Aviation.

Coming to Andhra Pradesh, there are five operational airports in Andhra Pradesh at present after the bifurcation of the State. Out of these five airports, three are international airports at Tirupati, Vijayawada and Visakhapatnam. The airports at Kadapa and Rajahmundry are domestic airports.

Visakhapatnam airport is now operating from a Naval Base. So, for the last 10 to 15 years, it is becoming very congested. In addition, the facilities available there are very less. It is also difficult to carry out Naval operations. Before 2014, there was no night landing allowed for the civil or commercial flight operations at Visakhapatnam airport. Then, the then Chief Minister Shri Chandrababu Naidu thought of building a new airport at Bhogapuram. Nearly 2,700 acres of land has been acquired and only 35 acres of land has to be still handed over. Previously, Ashok Gajapathi Raju *garu* was the Civil Aviation Minister at that time and Chandrababu Naidu *garu* allotted that land. Also, NOCs were taken for handing over the land to the Airports Authority of India. After that, a concessionaire GMR was given the contract for constructing the

airport, but until today, the construction of airport has not been started because the NOC has not been renewed after this delay. So, I would request the hon. Minister to give immediately the NOC for the Bhogapuram airport.

In my constituency, Vijayawada airport was built by the Britishers during the World War II. Before 2014, it was like a small bus stand and there was no facility at all. After that, with the initiative of Chandrababu Naidu *garu*, our then Chief Minister and party leader, and the then Civil Aviation Minister, Shri Ashok Gajapathi Raju, we handed over 700 acres of land taken from the farmers to the airport. Previously, it was 550 acres and now it has become 250 acres. But after that, there was a change of Government. This land was taken through the Land Pooling Scheme, and an annuity should be paid to the farmers as per the agreement. The present Government is not able to pay the annuity. Also, a lot of cases are pending because the land is not allotted to the farmers in the Land Pooling Scheme. There are a lot of civil cases going on and the High Court stay is also there.

I request the hon. Minister to take initiative to clear all these cases, use his good office to request the State Government to clear the land issue, hand over the total land to the airport, and make the facilities available. Even though it is an international airport, at present it is not even having customs and immigration facilities.

So, I request the Minister to immediately hand over the total land to the airport and also make available facilities like immigration and food processing. It is an agri-rich zone. Therefore, facilities like food processing should be there. We are requesting that, that should be immediately done.

*** डॉ. मनोज राजोरिया (करौली-धौलपुर):** आज के इस युग में नागर विमानन मंत्रालय का बहुत बड़ा महत्व है। चाहे वह पर्यटन के क्षेत्र में हो, विकास के क्षेत्र में, उद्योग और व्यापारिक क्षेत्र में इन सब में इनका बहुत बड़ा महत्व है। पिछली सरकारों में इस क्षेत्र में पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया। हवाई यात्रा कुछ शहरों तक ही सीमित रहा।

हमारे प्रधानमंत्री जी, श्री नरेंद्र मोदी जी का सपना है कि इस देश का एक आम नागरिक भी हवाई यात्रा कर सके। यह एक आम नागरिक का सपना भी होता है। पहले एक आम नागरिक, आदमी सोचता था कि कभी हवाई यात्रा का हमें मौका पता नहीं मिलेगा या नहीं मिलेगा। यह एक आम नागरिक के मन के भाव होते थे। लेकिन हमारे प्रधानमंत्री जी की सोच एवं संकल्प के कारण आज हवाई चप्पल पहनने वाला हर नागरिक भी हवाई यात्रा करने की सोच सकता है और यात्रा कर भी रहा है। यह आम नागरिक का सपना साकार होता नजर आ रहा है। मैं माननीय प्रधानमंत्री जी की ऐसी सोच को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ और बधाई भी देता हूँ। आजादी के 70 वर्षों में और हमारी सरकार जब 2014 में बनी थी तो से पहले हमारे देश में मात्र 75 हवाई पट्टियाँ थीं। वर्ष 2014 के बाद जब हमारी सरकार बनी तो इन 7 वर्षों में यह संख्या 130 हो गई। एक ऐतिहासिक वृद्धि हुई है।

यह माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी की सरकार में संभव हुआ है। मैं माननीय नागरिक उड्डयन मंत्री श्री ज्योतिराज सिंधिया जी को धन्यवाद एवं बधाई देना चाहता हूँ को इस क्षेत्र को और बेहतरी की ओर ले जाने के लिए निरंतर प्रयासरत हैं।

पिछले 2 वर्षों के दौरान COVID-19 के कारण उपजी विपरीत परिस्थितियों के कारण उपजी विपरीत परिस्थितियों के बावजूद भी एविएशन क्षेत्र को नरेंद्र जी बढ़ाने का प्रयास कर रहे हैं।

* Speech was laid on the Table.

पिछले दिनों जब रूस और यूक्रेन के बीच भयंकर युद्ध चल रहा था और हमारे देश के लगभग 20-22 हजार विद्यार्थी वहां फंसे हुए थे, हर तरफ गोला बारूद बरस रहे थे, तो अपने देश के नागरिकों को वहां से निकालने के लिए भारत लाने के लिए ने प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में सरकार ने ऑपरेशन गंगा के तहत एक अभियान चलाया। उसकी जितनी प्रशंसा की जाए उतनी कम है। इस अभियान के तहत जिस तरीके से हवाई यात्राओं के माध्यम से सभी बच्चों को भारत लाया गया लाया गया उसकी भारत ही नहीं बल्कि पूरे विश्व में प्रशंसा हो रही है। यह भारत सरकार पर गर्व करने वाला है। यह मोदी जी हैं तो मुमकिन है यह एक बार फिर साबित हुआ है। मैं सभी एयरलाइंस एवं सभी उन कर्मचारियों को बहुत-बहुत बधाई देता हूं जो इस संकट के समय उन्होंने रात-दिन कार्य करके अपने भारतीय बच्चों नागरिकों को सुरक्षित भारत लाने का काम किया है।

हमारे देश में संकट छोटा हो, चाहे बड़ा हो, हमारे यशस्वी प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी हर संकट में 130 करोड़ भारतीयों के साथ कंधे से कंधा मिलाकर कार्य कर रहे हैं। यही हमारे प्रधानमंत्री जी की सोच एवं संकल्प है। इस अभियान ने हर भारतवासी के दिल में एक विश्वास पैदा किया है।

मेरा लोक सभा क्षेत्र उत्तर प्रदेश एवं मध्य प्रदेश राज्यों की सीमा से लगा हुआ है। इसमें उत्तर प्रदेश का आगरा शहर एवं मध्य प्रदेश का ग्वाविलियर शहर प्रमुख महानगर हैं। मेरे संसदीय क्षेत्र के दोनों जिले ही धार्मिक पर्यटन के हिसाब से काफी प्रसिद्ध हैं। इसमें करौली जिले में विश्व प्रसिद्ध मेहन्दीपुर, बालाजी, श्रीमहावीरजी, श्रीकैलादेवी जी एवं श्रीराधामदनमोहनजी तथा धौलपुर जिले में तीर्थों के भान्जे के नाम से प्रसिद्ध मचकुण्ड धाम स्थित हैं। इसके साथ ही करौली जिले से लगा हुआ सवाई माधोपुर जिला मुख्यालय पर स्थित विश्वप्रसिद्ध रणथम्भौर वन्यजीव अभ्यारण्य भी है। इन सभी प्रमुख पर्यटन स्थलों को देखते हुए मेरे संसदीय क्षेत्र में धौलपुर में हवाई अड्डे का विकास किया जाना उचित रहेगा। इससे आगरा सहित मेरे संसदीय क्षेत्र एवं आस-पास के क्षेत्र पर्यटन को काफी बढ़ावा मिलेगा।

***SHRI RAHUL RAMESH SHEWALE (MUMBAI SOUTH-CENTRAL):** Thanks for this opportunity to participate on the discussion on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Civil Aviation.

At the outset I would appreciate the efforts put up by Hon'ble Minister of Civil Aviation Shri Jyotiraditya Scindia ji for evacuation of Indian students and citizens from War stricken Ukraine under Ganga Operation successfully and also helped evacuating some citizens of our neighbouring countries.

I would like to highlight of an important issue of Height Clearance for building's heights near Airports for which I have been writing to the Civil Aviation Ministry for long in connection with the Mumbai Airport. I have been suggesting regarding amendments in GSR 751 (E) guidelines for conducting Aeronautical Study in approach funnel beyond 3000 meters (which extends to 15 Km from Runway Strip) is not permitted. I would suggest that since entire area included in approach funnel is very huge, a blanket rule of 'no Aeronautical study in approach funnel' may not be required. I would highlight paragraph from Annexure 14/ Volume 1, Page 38 regarding construction of new objects or extension of existing ones. 'New objects or extensions of existing objects should not be permitted above approach surface beyond 300 meters, the conical surface or inner horizontal surface except when, after aeronautical study it is determined that object would not adversely affect the safety of operations of aero planes'. The previous paragraph allows Airport

* Speech was laid on the Table.

Authority of India to initiate a new object lying beyond 3000 meters in Approach Surface with an Aeronautical study which would include PANS OPS. If necessary, they should be revised taking into account the increased FSI allotted by Municipal Corporation. The above information leads us to conclude that current set of rules to establish permissible heights in the approach funnel and in IHS are not stringently following ICAO rules and need to be revised. Since enhanced height is very critical for the re-development projects in Mumbai, it is my request to Civil Aviation Minister to consider conducting of an Aeronautical Study beyond 3000 meters in the Approach Funnel in the revised GSR 751 (E) Guidelines.

As per answer to a question, in Lok Sabha, it is understood that the Ministry of Aviation. vide order dated 17.02.2021 had constituted a Committee under the Chairmanship of Air Chief (Rtd.) Fali S Major to examine aerodromes safeguarding policy and regulations vis-a-vis development of cities around airports. The Committee submitted its report to the Ministry on 09.12.2021.

Most of the procedural changes suggested by the Committee to bring more accuracy in the process of issuance of the No Objection Certificate to the structures/ buildings around the airports have been accepted by the Ministry. When the Ministry has accepted the recommendation, by the procedural changes will be implemented recommended by the said committee and pave the way to issuance No Objection Certificate in this connection?

In Mumbai Sixty-CBC acres of Mumbai airport land will be used for in-situ rehabilitation of airport slum dwellers eligible for free housing under the state's slum rehabilitation scheme.

Sources said the 65 acres will be used to rehabilitate 30,000 of the 80,000 slum households that today live on the nearly 200 acres of Mumbai airport land. Of the 80,000 families, around 50% are eligible for free housing, the rest being unauthorised slum dwellers. The balance 10,000 eligible slum dwellers would be offered housing on the Premier plot at Vidyavihar where 17,000 tenements have already been constructed.

The land, spread over eight pockets between Agripada in Santa Cruz and the Cigarette factory in Chakala, Andheri East, was offered to Housing Development and Infrastructure Ltd., a real estate company that had constructed 17,000 tenements for Project Affected Persons (PAP) on the erstwhile Premier Automobile land at Vidyavihar. The land offered not for monetary benefits but as compensation for the PAP tenements. Slum from Kurla and Saki Naka which are closest to the place are to be rehabilitated here. These slums are in the aeronautical zone and have been identified as a high security risk.

However, the government will need to provide housing to all slum dwellers within 3 kms of their present dwelling as per a 2007 national policy on relief and rehabilitation.

Another most necessary need is to introduce air taxi services all over the international/national airports which will boost the economy of airline sector and help to control pollution spread by traffic on the roads.

The Air India is now privatized and sold to Tata company. In this connection, I would submit that the promotions and service interests of the employees of reserved categories, i.e., SC/ST/OBC are on the stake. The Tata company may not follow the reservation policy of Government of India. The Ministry should take up this matter with Tata to safeguard the reservations/promotional interests and other service benefits to be regulated as per erstwhile Air India/Government of India norms.

It is learnt that the Tata company has withdrew the medical facilities from the employees and retired persons which they were getting from erstwhile Air India. At least the retired and the present employees who are working from many years may be restored the medical facilities which they were getting previously. The Government should persuade this matter with Tata to restore medical facilities to all retired and present employees of Air India. They may frame new rules for future employees.

There are so many natural calamities, like cyclone, floods and other disasters occurred in the country. The most affected population is of coastal and hills areas. Thousands of people ruined with their houses and belongings. My suggestion in this regard is that the international/domestic air fare for those affected people may be awarded concession, so that they may afford to go their native places for safe living.

Therefore, I sum up with the request to Hon'ble Minister of Civil Aviation to consider my views and suggestions for the benefit of the common people.

Thank you so much.

SHRIMATI HEMAMALINI (MATHURA): First and foremost, I would like to congratulate our hon. Prime Minister and respected Civil Aviation Minister for successfully bringing back all the students from Ukraine. It is a great job done by the Government of India.

I would like to raise an issue which has been pending for a very long time. I would like to draw the attention of our respected Civil Aviation Minister towards undue delay in setting up and making greenfield air freight station operational. For easing the process and bringing efficiency in the air cargo industry, the air freight station policy was introduced by the Government of India on October 28th, 2014. The objective of setting up air freight station was to strengthen air cargo logistics infrastructure in the country and create an enabling environment for promoting international air cargo operations by reaching out to hinterland regions of the country, besides decongesting air cargo terminals. Air freight stations were supposed to be an extension of the airport or of terminal facility where all import facilities should be completed without hassles for cargo transport. But unfortunately, no air freight station is operational in the country till date, except the one in Chennai which was established before the policy was introduced in 2014.

Indian air cargo sector throws innumerable opportunities and may well play a significant role in Make in India mission, and also making India a USD 5 trillion economy. However, for ensuring smooth flow of air cargo and full growth of country's air cargo sector, it is critical to strengthen the value proposition of air cargo and driving efficiency through global standards where greenfield air

freight stations can be the game changer. Any further delay in resolving the issue of setting up and making greenfield air freight stations operational would be disastrous not only for country's air cargo sector but also dishearten Make in India mission and also making India a USD 5 trillion economy.

So, therefore, I request the Minister to look into the matter and do the needful for earliest implementation of the air freight station policy introduced some years ago.

SHRI M. K. RAGHAVAN (KOZHIKODE): Sir, at the outset, I wish to congratulate our hon. Minister of Civil Aviation, Shri Jyotiraditya Scindia and hon. Minister for State, Shri V. K. Singh for their hard efforts to bring back the students from Ukraine. The success of Operation Ganga largely owes to the efforts of effective coordination and dynamism exhibited by the hon. Ministers.

Secondly, I would like to mention about the intervention to resolve the issues regarding Kozhikode International Airport. The hon. Minister, Shri Jyotiraditya Scindia's prompt action has ensured that the length of runway at Kozhikode International Airport will not be curtailed. On behalf of the entire citizens of Kozhikode and people of Kerala, we thank you, Sir.

Airline sector in the country is expanding. After the air travel opened up, we have a large number of young pilots coming out of institutes. But we need more senior pilots for commanding the aircraft. At present, the pilots are to retire at 60 years of age. According to WHO, life span has increased. The Government has started increasing the retirement age in selected services. The Pilots being a specialised category, I think the Government should have a relook to increase the retirement age of Pilots from 60 years to 65 years.

The Government of India is selling all the properties to private players. The pride of the nation, Air India, has already been sold to a private player. I would like to know from the hon. Minister what is the future of Air India employees.

Since hon. Minister is here, I wish to make some humble requests. These are not very big requests, but very small ones that can be done with the stroke of a pen. First and the foremost is the landing of wide-bodied aircraft at Kozhikode International Airport. This is much needed for the people of the region considering the large number of commuters on a regular basis to Middle East countries. The permission for wide-bodied aircraft landing at Kozhikode has been pending for some time. This permission does not incur any expenditure from the Government of India, but the revenue this decision may generate is enormous. Considering the economic benefits of the decision, I request the Government to kindly give permission for the same.

My next request is for the extension of Runway End Safety Area and runway at Kozhikode international airport. I request you to allocate funds for the same. This runway should have 3,400 metre length to meet operational needs.

Thirdly, we request you to provide funds for development of aprons for parking. It is felt that sufficient land is needed for further development. The Ministry had held one meeting with the MPs and the Government of Kerala a few years back. The outcome is still unknown. I request that a fresh meeting may be organized under the Chairmanship of the hon. Minister to overcome the problem areas.

Lastly, we request you to create more connectivity to and from Kozhikode international airport to Far East countries, and also to bring our airport under the UDAN scheme of the Government.

Sir, we are not insisting upon a lion's share from the capital expenditure allotted for civil aviation sector, but very meagre amounts only. This will help us develop Kozhikode airport and restore its old glory. ... (*Interruptions*). I am concluding my speech in one minute.

Civil aviation sector is the backbone of the Indian economy. Everyday lakhs of Indians travel airborne, but one of the major issues concerning the flyers is the exorbitant increase in airfare at a short notice. Dynamic pricing formula does not benefit anyone except the airlines. Some reasonable restrictions have to be brought to control this.

By requesting action on all the points above, I conclude my speech.

***DR. D. RAVIKUMAR (VILUPPURAM):** Hon. Chairman Sir, Vanakkam.

In the first instance, I congratulate and thank the Hon. Chief Minister of Tamil Nadu who made special efforts to bring back the students stranded in Ukraine to Tamil Nadu as his efforts to hand over them safely back to their parents were so extraordinary in comparison with the efforts of other States of the country. I also congratulate and thank the Union Minister for Civil Aviation for his support in rescuing our students.

We have the National Civil Aviation Policy in India. This Government announced the objectives of the Civil Aviation policy which included encouraging air travel even in the routes which are not profitable and to make flying possible at affordable and reasonable prices. But these objectives have not been fulfilled till date. I urge that the Government should act in an efficient manner to achieve all the objectives of the National Civil Aviation Policy.

As regards Tamil Nadu, there are courses in colleges and universities to teach civil aviation. But there is no university to impart full-fledged education on this subject. The previous UPA Government created a National Civil Aviation University in Uttar Pradesh. I urge the Union Government to start a National Aviation University in Tamil Nadu.

I represent Viluppuram Parliamentary Constituency. A runway set up during World War-II at Ulundurpet in my constituency is still in good condition. I have requested time and again to set up an airport in this place. Even if it is not

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

commercially viable to start an airport at Ulundurpet, I urge upon this Government to at least set up a training centre by making use of this run way land has to be acquired from Tamil Nadu for the extension of the airport set up at Puducherry in the border of Viluppuram. The Puducherry Government has no funds to acquire land for the extension of the airport by paying a price to Tamil Nadu. The Union Government, as a special case, should allot funds for helping Puducherry to procure land for its airport extension.

The Auroville ashram in Puducherry is world famous. Puducherry is itself developing as a major tourist centre attracting tourists from all over the world. I therefore request for allocating funds for extension of Puducherry airport which will help in developing Puducherry as a major tourist destination attracting tourists from abroad to Auroville besides ensuring industrial development of that area.

Thank you.

SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAGH): Thank you, Sir, for giving me an opportunity to speak on the Demand for Grants of the Ministry of Civil Aviation.

सर, मैं अपनी बात रखने से पहले कुछ ऑब्जर्वेंशंस जो मैंने की हैं, उसे रखना चाहूंगी। जब मैंने इस मंत्रालय के बजट की तरफ ध्यान दिया तो मुझे यह लगा कि क्या असल में सिविल एविएशन नामक कोई मिनिस्ट्री है या नहीं, क्योंकि वर्ष 2021-22 में इस मंत्रालय को 3,224 करोड़ रुपये मिले, जिसमें से 2,268 करोड़ रुपये एयर इंडिया असेट्स होल्डिंग लिमिटेड को दिया गया। रिवाइज्ड एस्टीमेट 2021-22 में यह बढ़ कर 72,652 करोड़ रुपये हो गया और इसका मुख्य कारण है कि 4,500 करोड़ रुपये एयर इंडिया को लोन में दिए गए और 62,000 करोड़ रुपये इक्विटी इन्फ्यूजन इन एयर इंडिया असेट्स होल्डिंग लिमिटेड को दिया गया।

अगर हम बजट 2022-23 की बात करें तो 10,667 करोड़ रुपये मंत्रालय को दिए गए, जिसमें से 9,259.91 करोड़ रुपये फिर एयर इंडिया असेट्स होल्डिंग लिमिटेड को दिया गया। इसका मतलब कि इस मंत्रालय को 85 प्रतिशत दिया गया, जो बजट सिर्फ एयर इंडिया के लिए ही एलॉट किया गया। क्या यह ...* सरकार इस एयर इंडिया को ग्रेट इंडियन सेल में बेचने पर तुली हुई थी? हम इस प्राइवेटाइजेशन का घोर विरोध करते हैं।

There have been several demands on the taxation front by the aviation industry, which include introduction of measures targeted by augmenting the liquidity of airlines and airport operators, such as lowering of taxes on air turbine fuel and reduction of 18 per cent minimum alternate tax, and an increase in the threshold of the amount that can be spent by a passenger in duty-free shops. Expenditure on air turbine fuel accounts for approximately 25

* Not recorded.

to 40 per cent of the operational costs of the airlines, and therefore, a reduction or waiver of taxes is desirable.

In order to equip the stakeholders with adequate working capital, the Government could also consider announcing a reduction in the rate of interest on working capital lines being provided to airlines and airport operators or make necessary adjustments in the Emergency Credit Line Guarantee Scheme to ensure ready availability of working capital without jeopardising the exposures of the lending institutions.

Aero sport is one of the adventure sports which has gained popularity among the youth worldwide and in India as well. India with its breath-taking views of the mountains, sea beaches and the countryside, has a great potential for aero sport. It can act as a boost for adventure tourism in the country. But the Ministry has made a mere token allocation of Rs.1 crore for the development of aero sports. I would like to know from the Minister why has there been a lack of interest shown by the Ministry of Civil Aviation in this promising field.

Currently, cancellation charges are not regulated by the Government which has resulted in no uniformity in cancellation charges by different airlines, defying the logic that flights of different airlines on a particular sector have the same starting and destination points, and where the duration of the flight is also the same. I would request the Minister that there should be uniform cancellation charges across all airlines.

Lastly, I demand for an inquiry by the Directorate General of Civil Aviation on air turbulence encountered by plane carrying our hon. Chief Minister, Ms. Mamata Banerjee while returning from Varanasi. Had the route taken by the plane in which the Chief Minister returned to the city from Varanasi had been granted prior permission? Our Chief Minister got some back injury due to this turbulence and landing. Hence, I would request the Government that there should be a high-level probe by the DGCA covering all aspects from the aviation point of view. With these words, I conclude.

***श्रीमती गीताबेन वी. राठवा (छोटा उदयपुर):** उड़ान स्कीम से छोटे शहरों को वायु मार्ग जैसी सुविधा मिलने से आज सामान्य नागरिक भी अब हवाई यात्रा का लाभ ले पा रहे हैं और यह हम सबों के लिए खुशी की बात है कि आज हम विश्व का तीसरा सबसे बड़ा घरेलू विमानन बाजार बन चुके हैं।

आज हमारा देश माननीय मोदी जी के नेतृत्व में हर क्षेत्र में निरन्तर विकास की नई ऊँचाइयों को प्राप्त कर रहा है और जैसा कि हम सभी को पता है कि केवड़िया कॉलोनी में विश्व का सबसे ऊँचा सरदार वल्लभभाई पटेल की “स्टैच्यू ऑफ यूनिटी” का अनावरण सन् 2018 में किया गया था, जो हम सभी के लिए गौरव की बात है। इसके बनने से यह क्षेत्र बहुत बड़ा तथा प्रसिद्ध पर्यटन स्थल बन चुका है। यहाँ लगभग प्रतिदिन हजारों की संख्या में पूरे विश्व से लोग आते हैं। विश्व का सबसे बड़ा स्टैच्यू होने के कारण यह एक दर्शनीय स्थल बन चुका है।

लेकिन यहाँ अभी भी आवागमन की सुविधा के लिए हवाई सेवा उपलब्ध नहीं है, जिसके कारण आज भी हमारे क्षेत्र में स्थापित पर्यटक स्थल पर आने वाले पर्यटकों को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है।

मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करती हूँ कि यहाँ पर एक अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा बनाया जाए ताकि देश-विदेश से आने वाले लोग सीधे यहाँ आ सकें और उन्हें आवागमन की अच्छी सुविधा मिल सके। इसके साथ-साथ हमारे क्षेत्र के भाई-बहनों को भी हवाई यात्रा का लाभ मिल सकेगा और हमारे यशस्वी प्रधानमंत्री जी का जो सपना है कि हवाई चप्पल पहनने वाला भी हवाई यात्रा करे, वह सपना भी पूरा हो सकेगा।

* Speech was laid on the Table.

मैं माननीय मंत्री जी को बताना चाहती हूँ कि बड़ोदरा से दिल्ली आने के लिए सुबह के समय कोई विमान नहीं है, जिससे यात्रियों को आधे समय तक इंतजार करना पड़ता है। इसलिए माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि सुबह के समय बड़ोदरा से सीधे दिल्ली के लिए कोई विमान प्रारम्भ किया जाए। धन्यवाद।

SHRI LAVU SRIKRISHNA DEVARAYALU (NARASARAOPET): Sir, I thank the Minister on behalf of the students who have returned from Ukraine, safe and sound. It is a mammoth effort the Government has taken up.

I am here to make a very important intervention concerning Andhra Pradesh. I want the Civil Aviation Minister, through you, Sir, to take it up immediately. We have five airports in Andhra Pradesh; three of them being international airports – Tirupati, Vijayawada and Visakhapatnam. But this Government is all talking about UDAN Scheme and implementation of the same in the last few years. Unfortunately, from Andhra Pradesh, none of these three international airports – they are for namesake – is connected even to the major cities of the country. Every other State in this country, except the North Eastern States, is connected to all the other capital cities of different States but unfortunately only from Andhra Pradesh, there are no connecting flights. For example, Tirupati, a very important pilgrimage place; every day lakhs of people visit Tirupati but unfortunately there is not even a single direct flight from Delhi. It goes via Hyderabad.

HON. CHAIRPERSON : Are you demanding a direct flight?

SHRI LAVU SRIKRISHNA DEVARAYALU : Yes, Sir, but a direct flight not only to Delhi but also to other major cities like Mumbai and Kolkata. Same problem is there with the Visakhapatnam which is a major tourist place but it is not connected to all the capitals of this country. Vijayawada which is very much a business centre is still not connected to Mumbai. These are the three major airports. Even in the States which have less per capita income than that of us, leave out the North-eastern States, at least, one airport is connected to all the capital cities of the other States. But, unfortunately, in Andhra Pradesh, none of the airports is connected to any of the major capital cities in India. So, I want the Civil Aviation Ministry to look into it and make sure that this UDAN scheme is implemented properly so that the State is developed. The State will develop only when the road, rail and air connectivity are up to the mark.

*** ADV. DEAN KURIAKOSE (IDUKKI):** The aviation industry of India is going through an important phase. Not just the COVID-19, the policy induced recession, and misplaced regulatory environment has constrained the growth of aviation industry in the country.

Just a decade ago, the industry was looking up, with multiple players competing and driving down the prices. But now, most of them have folded down and the air travel remains elusive to the masses.

In many ways, the Civil Aviation Policy has spill over effects in the larger economy. As we see in the example of developed nations, seamless air connectivity improves economic growth as well as cultural integration of our people.

The failure to develop airports in remote areas as well as rural regions must be addressed by the Ministry. Also, I would like to raise the issues from Kerala with regard to civil aviation.

The Kozhikode airport was constructed with an aim to provide cheap connectivity to people from the Malabar region. This airport is suffering from neglect from the Government and is being tried to be sold off.

The failure to start a new airport in Sabarimala and the needless haste to privatize other airports is also a case in point.

* Speech was laid on the Table.

The loss of a national career was felt when we had to evacuate our students stranded in Ukraine. Hence, it all proves the failure of the Ministry.

On this account, I would like to move for a token cut to censure the Ministry and nudge it towards performing better.

***SHRI M. SELVARAJ (NAGAPATTINAM):** A Tamil song goes like this: “Looking at birds, man developed aircraft; hearing the echo, he invented radio.” I wish to state that Tamil Nadu, Tamil language and Tamil culture are glowing examples for the world to emulate.

When Indian students in Ukraine raised an alarm to save them, the hon. Chief Minister of Tamil Nadu Thalapathi Thiru M.K. Stalin had set up a war room which functioned round the clock. The hon. Chief Minister also wrote a letter to the Union Government to safely rescue Indian students from Ukraine. I should mention that Thalapathi Thiru M.K. Stalin was instrumental in making the Union Government act swiftly in this regard.

Even though you rescued our students through Operation Ganga, the Government of India now is not owning a single aircraft for public transport. This Government has sold Air India to a private player. This Government has therefore rolled out a red carpet to welcome private players in the aviation sector. I wish to condemn this act of privatisation by the Government. Earlier when Indians stranded in Afghanistan wanted help to return to India, they were rescued through Air India flights. To carry out the rescue operations in different situations, the Government of India needs a set-up which can help in such operations.

Thousands of students are studying in the Aeronautical Institute located in Bangalore. This House should be informed whether the students who study

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

in this Institute are getting placements in private companies. This House should be informed whether social justice is followed in such placements or not.

There is an international terminal at Trichy. Although we have direct flights from Trichy to Singapore and Dubai, there is no direct flight service from Trichy to Delhi. Several MPs met the Union Minister for Civil Aviation and demanded operating direct flights from Trichy to Delhi. This is still pending. I have also written to the hon. Minister for Civil Aviation.

In my Nagapattinam Parliamentary Constituency, there is a Central University at Tiruvarur. ONGC, CPCL and a Naval base are also situated in my constituency. They have to go to either Chennai or Trichy for air connectivity. I had already requested for an airport at Nagapattinam. I had written in this regard as well.

Setting up of an airport at Nagapattinam is very much necessary. I urge upon the Government to take steps for setting up an airport at Nagapattinam. The extension of the Puducherry airport is also a must for development of this area benefitting the people who live along the coastline. I urge that adequate funds should be allocated for making the second air terminal at Chennai operational.

Thank you for this opportunity.

18.00 hrs

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, if the House agrees, the time for discussion may be extended by one hour.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

*** DR. THOL THIRUMAAVALAVAN (CHIDAMBARAM):** Hon Chairman Sir, Vanakkam. Thank you for this opportunity to speak on Demands for Grants pertaining to Civil Aviation Ministry. It is a matter of solace and happiness that Indians students stranded in Ukraine have been rescued safely. In this regard I express my heartfelt thanks and wishes to the Union Government. But at the same time, the future of medical students, who left their studies in the middle and came to India, has become a big question mark. The Union Government of India should help these students in continuing their studies. I am duty bound to say that these students should be allowed to continue their studies without any break. I should say it is a complete betrayal that you have sold the national carrier to a private player by way of privatisation. You have betrayed the people of our country. Due to this, the Corporate companies are benefited as they earn profit in immeasurable quantities. Land acquisition and the extension activities of the airport are carried out by the Airports Authority of India. These are all done with the tax amount collected from general public. But who is benefited? The private players and the private air carriers. These activities are

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

carried out to benefit the private airline operators. The taxpayers money is utilized to build up infrastructure making these private players earn profit in crores. This is totally contradicting. Therefore the efforts for privatisation should be given up by this Government. I urge that the Air travel services given to the private company should be taken back by the Government. Like the road transport and waterways, air transport is also very much necessary for the development of a country. In order to strengthen the air services, people should travel in large numbers through this mode of transport. The general public should be able to fly at affordable price. The price should be fixed. There should be a criterion in fixing this price. The amount spent for travel to reach a particular distance is fixed in the road transport sector. But there is no price control in airline industry. You have to pay a particular price if you book two days prior to air travel. It is different when you book a day before. When you book for morning travel you have a different price. And if you travel during evening time, the price is completely different in the same flight. If you want to fly from Delhi to Chennai the cost of the ticket will be Rs 3000 on a particular day. The very next day it goes up to Rs 30000. What is the yardstick used for fixing this price of air travel? This should be clarified. As a result the air travel has become unimaginable for the ordinary civilians of the society. They can follow such a procedure in the Business as well as First Class. But a specific number of seats should be allocated for civilians as well. I urge that there should be an yardstick in fixing the price of air travel. Neyveli, with NLC as a PSU, is an important town in Cuddalore district. License has been issued for

setting up an airport in Neyveli. But the work in this regard has not yet started. I urge that this should be looked into. Towns away from Chennai beyond a distance of 200 kms should be linked with Chennai through air connectivity. I therefore request that airports should be set up in major towns like Nagappattinam, Kanniyakumari and Theni.

*** SHRI C.N. ANNADURAI (TIRUVANNAMALAI):** I wish to draw kind attention of hon. Minister of Civil Aviation towards the need for laying out Air Network in Tamil Nadu with state of art infrastructure and also facilitating increased frequency of national and international flights. There is an urgent need to establish an International Airport in Tiruvannmalai which is famous for Arunachaleshwar (Lord Shiva) Temple. Around 1-1.5 lakhs pilgrims visit the said temple every day. Further, 15 to 20 lakhs pilgrims from India and abroad congregate in Tiruvannmalai for Parikrama (Girivallam-14.5 Kms) around holy hill of Arunachaleshwar every full moon day. The Annual Kartikeyei Deepam Festival attracts more than 35 lakhs of pilgrims including NRIs and foreigners to this place. Therefore, Tiruvannmalai needs to be integrated on spoke and hub model air network, integrating national and international religious place to enable the pilgrims to move around global religious places. Needless to say, India, being a signatory to Chicago Convention, is required to ensure international standards of safety requirements for civil aviation. High Density TOF Camera sensor may be fitted with all aircrafts for smooth landing and take- off during foggy season. I would like to add words of caution to the Government to have a regulated Air Echo System to monitor the profit propensity & monopoly of the private airlines and to enable the common masses to avail the air means of transportation & communication. Thank you.

* Speech was laid on the Table.

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर): माननीय सभापति जी, आज सदन में नागर विमानन मंत्रालय की अनुदान की मांगों पर चर्चा हो रही है। सदन में माननीय सांसदों ने अपनी-अपनी बात रखी है।

महोदय, हाल में यूक्रेन और रशिया का युद्ध हो रहा है। इस दौरान एयर इंडिया द्वारा यूक्रेन से आने वाले छात्रों से दोगुना किराया वसूलने की बात शुरू करते हुए मैं माननीय मंत्री जी से मांग करूंगा कि इस मामले में कंपनी की जिम्मेदारी तय की जाए। एक तरफ सरकार कहती है कि हम संवेदनशीलता के साथ यूक्रेन में फंसे छात्रों को ला रहे हैं और दूसरी तरफ एयरलाइंस आपदा में फायदा उठा रही थी। एयरलाइंस ने किराया लौटा दिया, हम सबने मांग की थी। किस व्यक्ति के कहने से और किसके इशारे से दोगुना किराया फंसे हुए छात्रों से लिया गया? माननीय मंत्री जी इस मामले की जांच कराएं।

यह बात सही है कि हर स्तर पर प्रभावी संवाद की कमी, कंपनी प्रबंधन का अदूरदर्शितापूर्ण दृष्टिकोण, कुशल नेतृत्व का अभाव, कमजोर प्रबंधन, अपर्याप्त जोखिम प्रबंधन, प्रबंधकों में अनुभव व प्रशिक्षण की कमी, कर्मचारियों की उपेक्षा, यात्रियों की आवश्यकताओं की अनदेखी इत्यादि से भी विमान कंपनियों को सफलता नहीं मिल पाती है। इस पर भी माननीय मंत्री जी को ध्यान देना होगा।

महोदय, विमानन क्षेत्र को मजबूत बनाने के लिए सरकार को विमानन नीति में आमूलचूल बदलाव करने की जरूरत है। विमानन क्षेत्र में दीर्घकालीन ढांचागत सुधार किए बिना कुछ हासिल नहीं हो सकता है। इसके लिए सरकार द्वारा नागरिक उड्डयन मंत्रालय, बैंकों और डीजीसीए द्वारा ऐसे कदम उठाना आवश्यक है, जिनसे विमानन कंपनियां को घाटे के दुष्चक्र से बाहर निकाला जा सके।

महोदय, हवाई अड्डों के निजीकरण से देश के नागरिकों के मन में शंका रहती है कि नागर विमानन मंत्रालय में वर्तमान में सृजित पदों में कितनी कटौती होगी? हवाई क्षेत्र में भविष्य में इसका सरकारी नौकरियों पर क्या असर होगा? कितने पदों को कम किया जाएगा? इसका माननीय मंत्री जी जरूर स्पष्टीकरण दें।

महोदय, वर्ष 2012 से वर्ष 2019 तक घरेलू गंतव्य के लिए भारतीय अनुसूचित यात्री एयरलाइंस द्वारा कार्बन डाईऑक्साइड उत्सर्जन का आंकड़ा 6135 टन से बढ़कर 11843 टन हो गया और अंतर्राष्ट्रीय गंतव्य के लिए भारतीय अनुसूचित यात्री एयरलाइंस से कार्बन डाईऑक्साइड का आंकड़ा 5425 टन से बढ़कर 7057 टन हो गया। वर्ष 2020 में कोरोना के कारण उड़ानों की संख्या कम होने से यह आंकड़ा कम हो गया, लेकिन सरकार को इसके समाधान के लिए और कदम उठाने पड़ेंगे।

महोदय, यदि विमानन क्षेत्र को प्रतिस्पर्द्धी बनाने और अच्छी सेवाएं देने के लिए निजी क्षेत्र की कंपनियों को बढ़ावा देने की नीति है तो फिर विमानन कंपनियां घाटे में क्यों चली जाती हैं और क्यों बंद हो जाती हैं? मैं उम्मीद करता हूं कि माननीय मंत्री जी इसका जवाब देते हुए सरकार का पक्ष रखेंगे ताकि देश की जनता इसके बारे में जान सके।

महोदय, नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो बनाया हुआ है तो माननीय मंत्री जी इस बात को भी बताएं कि इसको कितना बजट पांच साल में दिया गया है? इस ब्यूरो में कितने रोजगार के अवसर सृजित किए गए हैं? क्या इस ब्यूरो द्वारा बड़ा कार्य मंत्रालय के लिए किया गया है? आज देश में एटीसी अफसरों की संख्या कम होना चिंता का विषय है। मेरा सुझाव है कि भारतीय वायु सेना से प्रत्येक वर्ष एटीसी से जुड़े अधिकारी रिटायर्ड होते हैं, उन्हें हम सिविल में लगाकर एटीसी अफसरों की कमी काफी हद तक कम कर सकते हैं।

महोदय, नागर विमानन मंत्रालय ने क्षेत्रीय हवाई संपर्कों को प्रोत्साहित करने और जनता के लिए हवाई यात्रा को किफायती बनाने के लिए दिनांक 21.10.2016 को क्षेत्रीय संपर्क योजना 'उड़ान' शुरू की थी। यह अच्छी बात है। मेरी मांग है कि किरायों में कमी लाई जाए ताकि देश के निर्धन से निर्धन व्यक्ति का हवाई यात्रा का सपना पूरा हो सके। आपकी यही बात रही है कि चप्पल पहनने वाला व्यक्ति हवाई जहाज में सफर करे।

महोदय, हवाई अड्डों पर खाद्य सामग्री की कीमतों को कम करने के लिए माननीय मंत्री जी कदम उठाएं। जयपुर से जोधपुर और जयपुर से बीकानेर जोड़ने के लिए हवाई सेवाएं नियमित रूप

से प्रारंभ की जाएं। जोधपुर और बीकानेर, दोनों धार्मिक दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थान हैं। दिल्ली से जोधपुर और बीकानेर के लिए मात्र एक या दो उड़ानें ही हैं, इस कारण किराये भी ज्यादा हैं। मेरी मांग है कि यहां से उड़ानों की संख्या बढ़ाई जाए।

महोदय, जिस तरह से चंडीगढ़ और मुम्बई में बहु कौशल विकास केंद्रों की स्थापना की गई है, मैं राजस्थान में उसी तर्ज पर केंद्रों की स्थापना करने की मांग करता हूं। नागौर जिला मुख्यालय पर हवाई सेवाएं प्रारंभ करने की दिशा में योजना बनाई जाए। बीकानेर तथा जोधपुर हवाई अड्डों से दिल्ली व देश के अन्य प्रमुख शहरों के लिए उड़ानों की संख्या बढ़ाई जाए। बीकानेर तथा जोधपुर के हवाई अड्डों से विदेशों के लिए भी उड़ानें शुरू हों। मैं जयपुर से भी विदेशी उड़ानों की संख्या बढ़ाने की तरफ मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा।

मैं आपके माध्यम से यह पूछना चाहता हूं कि निजीकरण किये जा चुके हवाई अड्डों पर कार्यरत कार्मिकों की सामाजिक व आर्थिक सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए सरकार ने कोई विशेष दिशा-निर्देश जारी किए हैं? इस बारे में मंत्री जी अपने जवाब में जरूर बताएं।

सभापति महोदय, कोरोना के कारण जयपुर से जिन अंतराष्ट्रीय उड़ानों को बंद कर दिया गया था, उन्हें फिर से शुरू करने की दिशा में कार्य किया जाए। अजमेर जिले के किशनगढ़ हवाई अड्डे से दिल्ली और देश के अन्य प्रमुख स्थानों के लिए हवाई सेवाओं का विस्तार किया जाए।

राजस्थान में भी एयर कार्गो और लॉजिस्टिक क्षेत्र का विकास करने की दिशा में समुचित कदम उठाया जाए। निजीकृत हवाई अड्डों के कर्मचारियों की सामाजिक सुरक्षा और कल्याण सुनिश्चित करने की दिशा में ठोस प्रावधान किया जाए। निजी विमानन कंपनियों में इंजीनियरों, एयर होस्टेस व अन्य कर्मचारियों के आर्थिक हितों का संरक्षण हो, उस दिशा में भी ध्यान दिया जाए।

सभापति महोदय, मेरी यह मांग रहेगी कि आम आदमी हर जगह, जैसे बाड़मेर में तेल का बहुत बड़ा भंडार मिला है और कई जगह अच्छे उद्योग भी हैं, लेकिन हवाई सेवाओं के अभाव में प्रत्येक व्यक्ति वहां तक नहीं पहुंचा पाता है।

सभापति महोदय, मैं एक निवेदन करना चाहता हूं। इस बारे में मैंने दिसम्बर-जनवरी माह में माननीय मंत्री जी से शिकायत भी की थी। एयर इंडिया की फ्लाइट जयपुर गई थी। उसके अंदर सरकार के मंत्री और मैं भी था। विमान रनवे पर आ गया और रनवे पर आने के बाद विमान 40 मिनट तक रनवे का चक्कर लगाता रहा। उसके बाद, अंदर से एनाउंस किया जाता है कि विमान अब जयपुर नहीं जाएगा। तब, मैंने मंत्री जी से बात की थी। लेकिन, मंत्री जी ने उस समय कहा था कि हमने एक्शन ले लिया है। उन्होंने क्या एक्शन लिया, उसके बारे में मुझे आज तक पता नहीं चला। जब विमान रनवे पर आता है, तो उससे पहले विमान को चेक किया जाता है। यह एक तरह की गंभीर भूल थी। उस विमान में सरकार के एक मंत्री हमारे साथ थे। हमें कई कार्यक्रमों में जाना था। हवाई जहाज का मतलब ही यही है कि आदमी सही समय पर पहुंचे। अगर, इसी तरह से चलता रहा, तो आदमी सही समय पर कैसे पहुंचेगा? क्योंकि, कभी-कभी आदमी को जीवन से जुड़ी जरूरी कामों के लिए भी जाना पड़ता है।

माननीय मंत्री जी जब जवाब दें तो एयर इंडिया की उस गलती के लिए किसको दोषी ठहराया और क्या जांच कराई, उस बारे में अपने जवाब में जरूर बताएं।

सभापति महोदय, मैं निशिकांत दुबे जी को बधाई दूंगा, जिन्होंने जैन सर्किट की मांग की है। इसकी मांग लगातार इस देश के अंदर चल रही है। इसकी मांग और भी सांसद कर रहे थे। इसकी घोषणा गडकरी जी ने कर दी है। मैं निशिकांत जी को, पूरे जैन समाज को और सब सांसदों को, जो जैन समाज के लिए जैन सर्किट बनाने को लेकर चिंतित थे, सभी को बधाई देता हूं। धन्यवाद।

*** श्री रामचरण बोहरा (जयपुर) :** जयपुर संसदीय क्षेत्र, जहां का मैं प्रतिनिधित्व कर रहा हूं, वहां वर्तमान में अंतर्राष्ट्रीय एयरपोर्ट है। इसका संचालन हाल ही में अडानी समूह द्वारा संभाला गया है। जयपुर एयरपोर्ट देश के फ्लाइट संचालन में वर्तमान में 12वें नंबर पर है। कोरोना काल के बाद एयर ट्रैफिक बढ़ रहा है। जिस तरह ट्रैफिक बढ़ रहा है, उसको देखते हुए हवाई सेवा के विस्तार के लिए जयपुर एयरपोर्ट छोटा है। नए एयरपोर्ट बनाए जाने की आवश्यकता है। इसके लिए जयपुर एवं जयपुर एनसीआर के लिए नए एयरपोर्ट बनाए जाने के लिए नई योजना बनाए जाने की मांग रखता हूं।

जयपुर प्रदेश की राजधानी होने के साथ पर्यटन स्थल भी है। यहां से देश के अन्य शहरों के साथ घरेलू विमान सेवा प्रारंभ, चालू किए जाने से अन्य शहरों के साथ संपर्क (कनेक्टिविटी) में वृद्धि होगी।

मैं जयपुर के वर्तमान एयरपोर्ट को ग्रीन टर्मिनल विकसित करने के साथ भारतीय संस्कृति को बढ़ावा दिए जाने के लिए आंतरिक एवं बाहरी दीवारों एवं प्रवेश द्वारों पर राजस्थानी संस्कृति को प्रदर्शित करती हुई कृतियों से सौंदर्यीकरण किए जाने की मांग रखता हूं।

धन्यवाद।

* Speech was laid on the Table.

डॉ. (प्रो.) किरिट प्रेमजीभाई सोलंकी (अहमदाबाद पश्चिम): सभापति महोदय, मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे आज वर्ष 2022-23 की सिविल एविएशन मंत्रालय की अनुदान की मांग पर बोलने के लिए समय दिया है।

मैं इसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं सबसे पहले विश्व के सबसे लोकप्रिय नेता और देश के यशस्वी प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र भाई मोदी जी तथा हमारे काबिल मंत्री श्री ज्योतिरादित्य सिंधिया जी और जनरल साहब को बधाई देता हूँ। जब यूक्रेन और रूस की वार शुरू हुई, तब करीबन 20,000 से ज्यादा विद्यार्थी यूक्रेन में फंसे हुए थे। वे अपने-आप को इन्सेक्योर महसूस कर रहे थे। नरेन्द्र भाई मोदी जी की भारत सरकार ने उनको सही सलामत वापस लाने का कार्य किया है। मैं विशेष बधाई इसलिए देता हूँ कि जब बड़े-बड़े देश भी अपने विद्यार्थियों और सिटीजन को अपने देश में नहीं ला रहे थे, उनको अपने हाल पर छोड़ दिया था, तब भारत सरकार के मंत्रालय ने उनको वहां से बाहर निकाला और यहां तक लाए। वहां मेडिकल स्टूडेंट ज्यादा थे। इसके लिए मैं भारत सरकार और आदरणीय प्रधान मंत्री जी को बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ।

जब कई देश बौखला गए थे, तब हमारे देश में प्रधान मंत्री जी की जो विदेश नीति है, प्रधान मंत्री जी के बड़े-बड़े नेताओं से, प्रेसिडेंट और प्राइम मिनिस्टर के साथ जो संबंध है, उस संबंध का उपयोग करके उन्होंने जो कार्य किया है, उसके लिए मैं पुनः पूरी सरकार को बहुत-बहुत बधाई देता हूँ।

मैं अहमदाबाद से सांसद हूँ। यह मेरा तीसरा टर्म है। अहमदाबाद इंटरनेशनल एयरपोर्ट सरदार वल्लभ भाई पटेल, जिन्होंने भारत की एकता के लिए बहुत बड़ा कार्य किया था। अहमदाबाद एयरपोर्ट का जिस प्रकार से विकास हुआ है, मैं उसके लिए माननीय नरेन्द्र मोदी जी की सरकार का विशेष आभारी हूँ। उसका बहुत ही अच्छी तरह से विकास हुआ है और वहां से बहुत से लोग आवाजाही करते हैं। मैं गुजराती हूँ और गुजरात के लोग पूरे विश्व में बसे हुए हैं। चाहे अमेरिका हो, कनाडा हो, न्यूजीलैंड हो, आस्ट्रेलिया हो या गल्फ कंट्रीज़ के देश हों, सभी जगहों पर

गुजराती रहते हैं। गुजराती लोग बहुत समय से व्यापार के लिए अलग-अलग देशों में गए थे। अहमदाबाद में जो इंटरनेशनल एयरपोर्ट बना है, उसकी वजह से गुजरातियों को बहुत ही फायदा मिला है। हमारे यहां चारोतर जो कि आनंद डिस्ट्रिक्ट में है, वहां हर घर में एक एनआरआई रहता है, तो ऐसे लोगों को आने-जाने में आसानी होती है।

मेरी बात पर माननीय नरेन्द्र मोदी जी की सरकार ने डायरेक्ट अहमदाबाद से लंदन के लिए फ्लाइट चलाई है, उसके लिए मैं उनका विशेष आभार प्रकट करता हूं। मगर वह फ्लाइट रोज नहीं चलती है, शायद वह अल्टरनेट दिन चलती है। अतः मेरी सरकार से यह मांग है कि उस फ्लाइट को डेली चलाया जाए। जहां तक अमेरिका का सवाल है, तो अमेरिका में बहुत सारे गुजराती लोग रहते हैं। गुजरात से अमेरिका के लिए कोई डायरेक्ट फ्लाइट नहीं है।

लोगों को अहमदाबाद से दिल्ली आना पड़ता है और दिल्ली से अहमदाबाद जाना पड़ता है। मेरी सरकार से मांग है कि अहमदाबाद से न्यूयॉर्क के लिए डेली फ्लाइट शुरू की जाए। मैं दावे के साथ कहता हूं कि उसमें वाइबिलिटी रहेगी। जैसे लंदन की फ्लाइट पूरी भर जाती है, उसी प्रकार से वहां के लिए भी एक फ्लाइट चालू करनी चाहिए।

‘उड़ान योजना’ के तहत अहमदाबाद से दीव की फ्लाइट है, अहमदाबाद से जैसलमेर, अहमदाबाद से शिरडी, अहमदाबाद से तिरुपति बालाजी, क्योंकि गुजरात से बहुत सारे लोग इन जगहों पर जाते हैं, तो उनको रेल या फिर रोड के माध्यम से जाना पड़ता है, इससे उनको बहुत सहूलियत मिल जाएगी। यह फ्लाइट पूरी तरह से वाइवल रहेगी। आज गुजरात के कई विद्यार्थी ऑस्ट्रेलिया में रहते हैं, इसलिए अहमदाबाद से मेलबर्न तक के लिए एक फ्लाइट चलनी चाहिए। आजकल गुजरात और भारत के कई सारे विद्यार्थी कनाडा जाते हैं। लोग वहां पीआर लेने के लिए जाते हैं, इसलिए गुजरात में उसका अहम रोल है। अतः मेरी आपके माध्यम से सरकार से गुहार है कि अहमदाबाद से टोरंटो (कनाडा) के लिए एक फ्लाइट चालू करनी चाहिए।

अहमदाबाद के पास सूरत शहर है, जब माननीय मंत्री श्री ज्योतिरादित्य सिंधिया जी आए थे, तो उन्होंने 'उड़ान योजना' के तहत फ्लाइटें शुरू की थीं और मुझे उसमें निमंत्रित किया था। इसके लिए मैं उनका विशेष अभिनंदन करता हूँ। सूरत बहुत ही विकसित शहर है, मैं माननीय मंत्री जी का विशेष आभार व्यक्त करता हूँ कि उन्होंने और भारत सरकार ने सूरत को कई कनेक्टिविटी फ्लाइट्स दी हैं। मुंबई इंटरनेशनल एयरपोर्ट बहुत ओवरलोड है। मेरी सरकार से यह मांग है कि अगर कुछ फ्लाइट्स को सूरत की ओर डायवर्ट किया जाता है, तो मुंबई एयरपोर्ट का लोड भी कम होगा और सूरत को एक बड़ी पहचान भी मिलेगी।

सर सयाजीराव गायकवाड़ जी ने बाबासाहब अंबेडकर जी को शिष्यवृत्ति देकर विदेश भेजा था, बाद में बाबासाहब अंबेडकर जी ने यहां आकर इस देश का संविधान बनाया था। वह एक ऐतिहासिक नगरी है, उसके एयरपोर्ट को इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनाना चाहिए और उस एयरपोर्ट का नाम सयाजीराव गायकवाड़ इंटरनेशनल एयरपोर्ट रखना चाहिए, ऐसी मैं मंत्री जी से मांग करता हूँ। वड़ोदरा से गल्फ कंट्री यानी दुबई के लिए डायरेक्ट फ्लाइट चालू की जाए, मैं उसकी भी मांग करता हूँ।

माननीय नरेन्द्र मोदी जी की सरकार 'उड़ान योजना' लेकर आई है। मुझे पता है कि जब पहले लोग हवाई जहाज से यात्रा करके आते थे, तो खासकर गरीब लोग उनको देखते थे कि कैसे हवाई जहाज से लोग यात्रा करते हैं। वे ऐसा सोचते थे। आज माननीय नरेन्द्र मोदी जी की सरकार ने जो 'उड़ान योजना' शुरू की है, उससे एक हवाई चप्पल पहनने वाला व्यक्ति भी चंद रुपयों में हवाई जहाज से यात्रा कर सकता है, इसके लिए मैं सरकार को बहुत-बहुत बधाई देता हूँ। मैं अहमदाबाद और गुजरात के अलग-अलग शहरों से फ्लाइट्स चालू करने के लिए भी आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूँ। मैं एक और बात कहकर अपना भाषण समाप्त करना चाहता हूँ।

भारत सरकार 25 हजार करोड़ रुपये की लागत से नए-नए एयरपोर्ट्स बना रही है और उन एयरपोर्ट्स को डेवलप कर रही है। उत्तर गुजरात में पाटन एक जगह है। मैं वहां से आता हूँ। मैं पाटन का नेटिव हूँ। मैंने मंत्री जी से गुहार की थी कि पाटन में एक एयरपोर्ट बनाया जाए। पाटन

एक ऐतिहासिक नगरी है। पाटन में रानी की वाव है। वीर मेघमाया ने, जहां 1000 साल पहले अपना बलिदान देकर पानी दिया था। वहां पर सहस्रलिंग तालाब है। वहां पर मोढेरा सूर्य मंदिर है। प्रधान मंत्री जी के गांव वड़नगर में एक तोरण है। वहां पर सिद्धपुर में रुद्र महालय मंदिर है। वहां अम्बाजी शक्ति पीठ है। वहां बहुचरा जी शक्तिपीठ है। शंखेश्वर जैन मंदिर है। इसलिए अगर पाटन में एयरपोर्ट बनता है तो वह बहुत उपयोग में आएगा। वहां बहुत बड़ा टूरिज्म सर्किट बनेगा। वह इंटरनेशनल बॉर्डर भारत-पाकिस्तान के नजदीक है। अगर किसी तरह का सेंसेटिव समय आता है तो यह एयरपोर्ट बहुत उपयोगी साबित होगा।

सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, उसके लिए मैं आपका हृदय से बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ।

***श्री निहाल चन्द चौहान (गंगानगर):** मैं नागर विमानन मंत्रालय की अनुदान माँगों का समर्थन करते हुए अपनी बात सदन में रखूँगा।

घरेलू एयरलाइन्स कंपनियों की बढ़ती प्रतियोगिता की वजह से भारत ने सबसे तेजी से बढ़ने वाले नागरिक उड्डयन बाजार का रुतबा लगातार चौथे साल बरकरार रखा है। इंटरनेशनल एयर ट्रांसपोर्ट एसोसिएशन (IATA) की ओर से जारी साल 2018 की रिपोर्ट में कहा गया है कि भारत के घरेलू उड्डयन बाजार ने लगातार चौथे साल 18.6 फीसदी की सबसे तेज वृद्धि दर हासिल की है।

IATA के मुताबिक भारत के बाद उड़ान के मामले में सर्वाधिक 11.7 फीसदी की वृद्धि दर हासिल करने वाला दूसरा देश चीन रहा है। IATA के मुताबिक दोनों ही देशों में घरेलू माँग बढ़ने की प्रमुख वजह बेहतर आर्थिक वृद्धि के साथ ही नए शहरों के बीच विमानन कंपनियों द्वारा उड़ान की संख्या में बढ़ोतरी रही है।

माननीय प्रधानमंत्री जी के कुशल नेतृत्व में आज भारत नागर विमानन क्षेत्र में तेजी से तरक्की कर रहा है। देश के छोटे-छोटे क्षेत्रों में आज एयरपोर्ट विकसित किये जा रहे हैं, हवाई चप्पल पहनने वाला आदमी आज हवाई सफर कर रहा है। हमारी केंद्र सरकार तेजी से इस दिशा में विकास की ओर अग्रसर है।

मैं, केन्द्रीय नागर विमानन मंत्री जी का अपने संसदीय क्षेत्र से जुड़ी समस्या की ओर ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा।

मेरा संसदीय क्षेत्र जिला श्रीगंगानगर एक सीमावर्ती जिला है, जिसको हवाई मार्ग से जोड़ा जाना अत्यंत ही आवश्यक है। देश व प्रदेश की राजधानी से यहाँ की दूरी लगभग 500 किलोमीटर है।

* Speech was laid on the Table.

श्रीगंगानगर के लालगढ़ में हवाई पट्टी मौजूद है, जहाँ पर पूर्व में हवाई सेवा प्रारम्भ की गई थी, जो कि यात्रियों की मूलभूत सुविधाओं के बिना ही शुरू कर दी गई थी और साथ ही हवाई पट्टी भी मानक स्तर की नहीं थी, इसलिए यहाँ से हवाई सेवा को बंद कर दिया गया था।

सीमावर्ती इस क्षेत्र में सुरक्षा की दृष्टि के मद्देनजर भी इस एयरपोर्ट का बहुत अधिक महत्व रहेगा। यहाँ पूर्व निर्मित हवाई पट्टी 1200 मीटर की है, जिसको बढ़ाए जाने की अति आवश्यकता है। इसके साथ ही अन्य संसाधनों को भी स्थापित करने की जरूरत है। 2300 मीटर की हवाई पट्टी बनाई जाए, राज्य ने हवाई पट्टी के लिए अनुशंसा की है।

अतः मेरा केंद्र सरकार से अनुरोध है कि उड़ान योजना के अंतर्गत मेरे संसदीय क्षेत्र श्रीगंगानगर को हवाई मार्ग से जोड़ने, एयरपोर्ट पर तकनीकी सुविधाओं, हवाई पट्टी और मानक मापदंडों समेत एयर ट्रैफिक कंट्रोल प्रणाली को स्थापित करते हुए हवाई सेवा शुरू करने का कष्ट करें।

SHRI B. MANICKAM TAGORE (VIRUDHUNAGAR): Hon. Chairperson, Sir, thank you for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Demands for Grants of the Ministry of Civil Aviation.

I stand here to oppose the sale of airports and Air India which directly would mean that no reservation policies will be followed in appointments in these two big erstwhile Public Sector Undertakings. The people belonging to the Scheduled Caste and Scheduled Tribe communities and the OBCs will not get jobs in these organisations which has been the agenda of the ...^{*} from the very beginning. In the name of monetisation of airports, airports are being gifted to our ...^{**} trusted friend, Shri Adani. I hope, that the hon. Minister, Shri Scindia ji will not follow the model of his predecessors of giving gifts to the Adani group of industries. All the six airports, so far, have been given to the Adani group. Twenty-five airports are in the pipeline for monetisation before 2024. The procedure followed in the privatisation of airports is questionable. I would like to know if the hon. Minister will assure this House that his Ministry will not allow the Adani group to have monopoly in the monetisation of airport programme. Reservation for candidates belonging to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes cannot be implemented if the airports are going to be privatised and if Airports Authority of India is sold to the Adani group. Creating a monopoly will be a huge problem to handle in future. We are hearing of a concept called 'Buy one, get one' in respect of airports, which means that if

^{*} Not recorded.

^{**} Expunged as ordered by the Chair.

one buys a profitable airport, then he will be getting another smaller airport as a gift. I would like the hon. Minister to clarify about the scheme that is being offered.

Sir, with regard to the Madurai airport, I met the hon. Minister. The Madurai airport has been a customs airport from the times of the UPA Government. We are waiting for an international status for that airport. It has been around nine years now that we have been waiting for the Madurai airport to get this status. I would like to request the hon. Minister to expedite the commencement of operation for Singapore – Madurai as well as Madurai – Kuala Lumpur routes. It needs speedy approval.

The night operations at the Madurai airport are affected because of shortage of CISF staff. I would like to request the hon. Minister to take up the matter with the hon. Home Minister and resolve the matter at the earliest. Lighting is a problem for landing of flights at night at the Thoothukudi airport. There is a delay on the part of the Airports Authority in installing the facilities at the airport for landing of aircraft at night. Therefore, I request the hon. Minister to look into this matter and resolve these issues at the Madurai and Thoothukudi airports at the earliest.

Thank you.

श्री श्रीनिवास दादासाहेब पाटिल (सतारा): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए मौका दिया, उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं सन् 1957 में महाविद्यालय की शिक्षा के लिए पुणे गया। तब पुणे की आबादी 3 लाख थी और अब उसकी आबादी 35 लाख है और जो नया शहर पिंपरी चिंचवड बसा है, उसकी आबादी 15 लाख हो गई है। वहां पर सन् 1957 में भी एक एयरपोर्ट था। वह एयरपोर्ट पुणे में तब बना था, लेकिन आज तक उसमें कोई बढ़ोतरी नहीं हुई है। पिंपरी चिंचवड एक औद्योगिक क्षेत्र है। यह लोकमान्य तिलक की नगरी है। महात्मा ज्योतिबा फुले की नगरी है। सावित्रीबाई फुले की नगरी है।

यह महाराष्ट्र और देश की एक सांस्कृतिक राजधानी है। इसमें एयरपोर्ट बनेगा, ऐसा हम सुनते आ रहे हैं। छत्रपति सम्भाजी महाराज के नाम से पुरंदर हवेली के आस-पास एक एयरपोर्ट बनता था। पहले तलेगांव चाकन एरिया में एक एयरपोर्ट बनने वाला था। अभी तक इतने सालों से हमारी जो एयरपोर्ट की एक छोटी सी भूमि है, जो मिलिटरी का एयरपोर्ट है, इसीलिए वहां बहुत बंधन होते हैं। वहां हवाई जहाज के आवागमन एवं प्रस्थान के लिए भी तकलीफ होती है। हालांकि आज मुझे प्रसन्नता हो रही है कि जिनका जन्म पुणे में हुआ है, ऐसे जनरल साहब और जिनकी पैतृक भूमि कन्हेरखेड़, कोरेगांव, सतारा है, ऐसे हमारे सिविल एविएशन मिनिस्टर साहब, दोनों मेरी यह विनती सुन रहे हैं। मैं यह सोच रहा हूँ कि मेरी यह विनती सुनकर, जो अभी महाराष्ट्र की ऑटो नगरी बन गयी है, आईटी नगरी हो गयी है, वहां सिविल एविएशन का एक बड़ा एयरपोर्ट बने। भारत में पुणे जैसा शहर, जहां आज 60 लाख के ऊपर जनसंख्या है, वहां तीन कैंटोनमेंट्स हैं – पुणे का कैंटोनमेंट है, देहू रोड कैंटोनमेंट और खडकी कैंटोनमेंट है। वहां दो महानगरपालिकाएं – पुणे और पिंपरी-चिंचवाड़ हैं और 11 नगरपालिकाएं हैं। यह क्षेत्र ज्ञानेश्वर महाराज और संत तुकाराम महाराज की जन्मभूमि है, जहां लोग आते हैं। मैं विनती करता हूँ कि पुणे में जो बात 23 सालों से चल रही थी कि एयरपोर्ट बनेगा, वह बन जाएगा और छत्रपति सम्भाजी महाराज, जिनका हुतात्म्य उस क्षेत्र में था, उनके नाम से अगर वह एयरपोर्ट बन जाएगा तो हम सभी लोगों को खुशी होगी। इसलिए मैं

चाहता हूँ कि मेरी यह विनती, यहां जो हमारे दोनों बुजुर्ग बैठे हैं, वे मान्य करेंगे और अगर जल्दी से एक नया एयरपोर्ट पुणे में बनेगा तो मैं आप दोनों के प्रति आभारी रहूंगा। धन्यवाद।

DR. RAJDEEP ROY (SILCHAR): Sir, I thank you for allowing me to speak on the Demands for Grants of the Ministry of Civil Aviation. Let me put the record straight right away.

I have heard a few Opposition Members speak since morning. I have been patiently waiting and listening to them. They have been blind sighted to the achievements of the Ministry for the last few years. They are not looking into what the Ministry has done in the last seven to eight years. So, let me put the record straight by appreciating both the Ministers who are present here, namely, Shri Scindia and Shri V.K. Singh and the entire official team of the Ministry who have done excellently well in Operation Ganga whereby you have evacuated 22500 medical students from Ukraine, that too, free of cost in a span of only 40 days.

चेयरमैन सर, जो वन्दे भारत प्रोग्राम हुआ था, उसमें करीब तीन मिलियन भारतवासियों को कोविड के टाइम में रिपेट्रिएट किया गया था, इसके लिए भी मैं अपनी शुभकामनाएं और शुभेच्छा मिनिस्ट्री के ऑफिशियल्स और मिनिस्टर्स के लिए व्यक्त करता हूँ। एक अन्य स्कीम थी – लाइफ लाइन उड़ान, जो सिविल एविएशन मिनिस्ट्री ने कोविड के टाइम में किया था। इसमें करीब पांच लाख किलोमीटर ट्रेवल करके, करीब 600 फ्लाइट्स के जरिए कोविड वैक्सीन्स पूरी दुनिया में इन लोगों ने पहुंचाई थी। इन तीन कार्यक्रमों, विशेषकर ऑपरेशन गंगा, वन्दे भारत और लाइफ लाइन उड़ान, के लिए मैं मिनिस्ट्री के ऑफिशियल्स और माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में काम करने वाली पूरी भारत सरकार को शाबासी देना चाहता हूँ कि इन लोगों ने इतना अच्छा काम किया।

Since morning, I have heard a word which has caught my attention, namely, gladiator. Our Prime Minister has been compared to a gladiator, जो एनशिअंट रोमन एम्पायर में होता था, जो तलवार लेकर नीचे उतर जाते थे लड़ाई करने के लिए। And it has been used in a very derogatory manner but let me tell that the whole country is proud of a gladiator like Shri Narendra Modi ji who takes up the sword in the interest of the nation.

जो अपने भारतवासियों को प्रोटेक्ट करने के लिए, 22 हजार 500 लोगों को बाहर से लाने के लिए, कोविड के समय में तीन मिलियन लोगों को घर वापस लाने के लिए और कोविड की वैकसीन्स जगह-जगह पहुंचाने के लिए उन्होंने ग्लैडिएटर की तरह काम किया, ऐसे प्रधानमंत्री जी के ऊपर हमें नाज़ है।

महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि सिविल एविएशन मिनिस्ट्री में वर्ष 2014 से पहले क्या था और वर्ष 2014 के बाद क्या है? वर्ष 2014 से पहले करीब 92 एयरपोर्ट्स थे। अभी आठ साल हुए हैं, we have made 62 new airports. All the airports are fully functional and we will be having 154 new airports in the coming four years out of which there will be 21 greenfield airports. महोदय, वर्ष 2014 से पहले 225 ऑपरेशनल एयरपोर्ट्स थे और, आज भारत में आठ सालों में सात गुना मल्टीप्लाई हो कर 1657 ऑपरेशनल एयरपोर्ट्स हैं।

महोदय, मैं एक चीज आपकी नजर में लाना चाहता हूं। From January, 2015 to December, 2015, the civil aviation sector recorded a growth of 20.03 per cent which is the highest ever-recorded growth in the entire world in a single financial year ... (*Interruptions*) ...(व्यवधान) मैंने अपनी बात अभी शुरू की है, मुझे दो मिनट बोलने के लिए समय दे दीजिए।

From January, 2016 to December, 2016, this growth went up to 25.13 per cent which is also a world record yet to be defeated till 2022. Unfortunately,

COVID-19 hit us. Despite this, we are seeing that there will be doubling of growth in every five years in the coming 15 years. Sir, we have the third largest domestic aviation industry in the whole world and the 9th largest international aviation industry in the whole world.

सभी लोगों ने उड़ान स्कीम के बारे में कहा है, मैं इसके बारे में एक चीज कहना चाहता हूँ, जिस पर किसी ने गौर नहीं किया है कि ढाई सौ किलोमीटर की दूरी 2500 रुपए में तय हो जाती है। अगर हम पार्लियमेंट से बाहर जाते हैं और एक टैक्सी हायर करते हैं, एक अच्छी इनोवा हायर करते हैं, तो 12 रु. से 15 रु. प्रति किलोमीटर भाड़ा होता है।...(व्यवधान) सर, मैं जो कहना चाहता हूँ, वह रिपीट नहीं हुआ है, मुझे थोड़ा प्रोटेक्शन दीजिए।

एक इनोवा का भाड़ा 12 रु. से 15 रु. प्रतिकिलोमीटर हो जाता है। आज के दिन if you travel by UDAN, it will be around five rupees per kilometre. Can you imagine a situation where UDAN is giving you a flight service in just five rupees per kilometre? It is unthinkable in our country.

महोदय, मैं एक चीज आपकी नजर में लाना चाहता हूँ कि जो नेशनल सिविल एविएशन पॉलिसी, 2016 है, it has done wonders. It has brought revolution in the civil aviation sector. What does it intend to do? It intends to take flying to the masses, increase the connectivity, increase the infrastructure, enhance the affordability for the flyers, promote the Ease of Doing Business, simplify the procedures and, of course increase the public and private sector investment ... (Interruptions) I have just two more points.

हमारे 21 ग्रीन फील्ड प्रोजेक्ट्स चार सालों में आने वाले हैं, उनमें 40 न्यू प्रोजेक्ट्स अंडर डेवलपमेंट हैं। Under the Vision of 2040 of the Ministry of Civil Aviation, 1 billion flyers हम लोगों का इरादा है। इसलिए जो मिनिस्ट्री काम कर रहा है, इसके लिए मैं उनको

शाबाशी देना चाहता हूँ। मैं अपने संसदीय क्षेत्र से संबंधित एक बात कह कर अपनी बात खत्म करूँगा। मैं माननीय मंत्री, सिंधिया जी के ऑफिस में दो बार गया था और उनके प्रेडेसेसर मंत्री, हरदीप सिंह पुरी जी के पास भी गया था।

Silchar happens to be located in the southern most tip of Assam. Silchar has got a very conducive environment. The existing airport is a domestic airport which was started during the time of the Second World War. It is catering to almost seven million people including the surrounding States. वहाँ पर हमारा लैंड का एक्विजिशन हो गया है। Just a few days back, the Assam Government has passed the budget for building a new airport. My request to the hon. Minister is to consider setting up of Silchar Greenfield Airport at the earliest, if possible in this financial year.

SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMTHITTA): Sir, as we are all aware, the number of air passengers is increasing every day in our country. So, there is demand for setting up of more airports.

The Government of Kerala has already given NOC for setting up a new airport at Erumeli and appointed an agency to conduct technical and feasibility studies. As per their advice, the Government of Kerala has submitted a proposal to the Director-General, Civil Aviation to accord approval for the implementation of the project and is awaiting the decision.

Sir, the proposed airport is near Sabarimala, which is one of the largest pilgrim centres in the country. The devotees of Sabarimala are now depending on the different airports to reach Sabarimala. I would like to inform this august House that the Pathanamthitta District has the largest NRI population in the country. If this project is implemented, the people of four Districts, namely, Kottayam, Idukki, Alappuzha and Pathanamthitta will be benefited.

Sir, 33 per cent of air passengers from Kerala are from nearby areas of the proposed airport. Therefore, I would request the Government to grant necessary permission to set up the above airport.

Sir, the airline operators are exploiting the Non-Resident Indians especially those from the Gulf region, by charging exorbitant prices for air tickets. The Gulf region has one of the highest number of passengers travelling from Kerala. Most of these passengers are common men and very poor workers from Kerala. During the COVID pandemic, several thousand people returned to their native places especially from the Gulf region. Now, those who

want to return to their workplace abroad are being charged even more than 10 times of the normal fares, by some airline operators.

18.37 hrs

(Shri Rajendra Agrawal *in the Chair*)

I would, therefore, request the Government to create a mechanism to control and fix the air fares so that the loot of airline operators can be stopped.

With these words, I conclude. Thank you.

*** श्री गणेश सिंह (सतना):** मैं नागर विमानन मंत्रालय की अनुदान मांगों के समर्थन में आप अपने शब्द रख रहा हूँ सबसे पहले मैं प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी मंत्री श्री ज्योतिरादित्य सिंधिया जी को बहुत-बहुत धन्यवाद दूंगा

यूक्रेन से 22500 भारतीय छात्रों को ऑपरेशन गंगा के तहत सुरक्षित वापसी कराने के लिए ऐतिहासिक कार्य किया है ऑपरेशन गंगा की सफलता के लिए मैं सरकार की प्रशंसा करता हूँ।

माननीय प्रधानमंत्री जी ने देशी हवाई उड़ान योजना में देश के 100 हवाई अड्डों को चिन्हित किया है उसी में मैहर सतना हवाई अड्डा भी है प्रधानमंत्री जी ने हवाई चप्पल वाले से हवाई जहाज में उड़ने का जो सपना दिखाया उसके लिए उनकी जितनी प्रशंसा की जाए उतनी कम है देश में कई बड़े अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डा का निर्माण हो रहा है हवाई अड्डा का विस्तार भी हो रहा है।

सतना एक औद्योगिक व पर्यटन जिला है यहां पर लाखों यहां पर लाखों यात्रियों का आना जाना लगा रहता है हवाई परिचालन लाना हवाई अड्डे से नहीं हो रहे हैं जबकि देसी हवाई उड़ानें सेवा में शामिल हैं हमारा हवाई अड्डा एयरपोर्ट आधारित का है मंत्री जी मैंने लगातार आपसे मिलकर हवाई परिचालन के लिए हवाई जहाज चलाने की मांग की है। सतना हवाई अड्डे की लंबाई 19 मीटर तथा चौड़ाई 45 मिनट 45 मीटर से अधिक है बाहरी क्षेत्र में बड़ी संख्या में अतिक्रमण है अतिक्रमण हटाने हेतु राज्य से निवेदन करने की जरूरत है। सतना हवाई अड्डा से प्राइवेट परिचालन होता रहता है नाइट लैंडिंग नहीं है कृपया उक्त सुविधा से सतना को जोड़ा जाना चाहिए।

* Speech was laid on the Table.

DR. UMESH G. JADAV (GULBARGA): Mr. Chairman, Sir, I rise in support of the discussion on Demand for Grants pertaining to the Ministry of Civil Aviation.

मैं सबसे पहले माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय मंत्री श्री ज्योतिरादित्य सिंधिया जी को बधाई देता हूँ और उनका धन्यवाद करता हूँ। हमारे एक-दो कलिग्स ने कहा कि आप टाइमली यूक्रेन से लोगों को नहीं ला सके। मैं मुख्यमंत्री श्री बासवराज बोम्मई जी का भी धन्यवाद करता हूँ। All 22,500 people were brought back to India. One dead body of a medical student was also brought from Ukraine yesterday, which was received by our Chief Minister of Karnataka. I wish to thank our hon. Chief Minister for this. The dead body was handed over to the parents. The parents after receiving the dead body, in turn donated it to the medical college because it was the desire of the medico to serve the people. He cannot serve the country because he is not alive, but this way he is serving the country even after his death उनका बॉडी एनाटॉमी डिपार्टमेंट को दिया गया है। मैं हमारे मंत्री जी और हमारे मुख्यमंत्री श्री बोम्मई साहब और हमारे मेडिकल एजुकेशन मिनिस्टर डॉ. के. सुधाकर का धन्यवाद करता हूँ for offering all help. कर्नाटक में हमारी सरकार, श्री बोम्मई जी की सरकार सबको फ्री एजुकेशन दिलाने के लिए कोशिश कर रही है। प्रत्येक कॉलेज को, 60 कॉलेजेज में दस-दस स्टूडेंट्स को फ्री एजुकेशन भी दिया जा रहा है।

यहाँ के हमारे एमपी डेलीगेट्स कल प्रधानमंत्री जी के पास इन लोगों को एजुकेशन में हेल्प के लिए भी गए थे, लेकिन हमारी सरकार ने यह कदम उठाया।

मैं कर्नाटक के कलबुर्गी-गुलबर्गा का एमपी हूँ। वर्ष 2019 के नवम्बर महीने में एयरपोर्ट का उद्घाटन हुआ, जो दस-पन्द्रह साल से पड़ा हुआ था। The Ministry of Civil Aviation supported us and we got about fifteen clearances – national and international,

within four months और गुलबर्गा का एयरपोर्ट शुरू हो गया। गुलबर्गा एयरपोर्ट का रनवे सबसे बड़ा है। कल्याण, कर्नाटक यानी हैदराबाद, कर्नाटक एक पिछड़ा हुआ एरिया है। It is a backward area. हम लोग बंगलुरु हेडक्वार्टर जाने के लिए 700 किलोमीटर 14 घंटे तक बस या कार में जाते थे, लेकिन अभी वहाँ से दो फ्लाइट्स उड़ान भर रहे हैं। एक एलायंस एयर की फ्लाइट है और दूसरा स्टार एलायंस की फ्लाइट है। इन दोनों फ्लाइट्स में 85 परसेंट ऑक्युपेंसी है। हमारे यहाँ की जनता की डिमांड है कि ये दोनों फ्लाइट्स, जो गुलबर्गा-बंगलुरु से हिंडन, दिल्ली एयरपोर्ट आ रही हैं, ये हर रोज हिंडन, दिल्ली आए। वहाँ की बहुत सी रिक्वायर्मेंट्स हैं। वहाँ नाइट-लैंडिंग के लिए हम लोग दो सालों से डिमांड कर रहे हैं, लेकिन नाइट-लैंडिंग नहीं हो रही है। वहाँ नाइट-लैंडिंग के लिए स्वीकृति देने के लिए मैं डिमांड करता हूँ। वहाँ कार्गो फैसिलिटी के लिए भी मेरी डिमांड है, वहाँ डोमेस्टिक और इंटरनेशनल कार्गो के लिए बहुत स्कोप है। इसलिए, वहाँ कार्गो फैसिलिटी भी होनी चाहिए। वहाँ कनेक्टिविटी के इश्यूज भी हैं। कलबुर्गी-मंगलूरु-मुंबई, कलबुर्गी-अहमदाबाद, कलबुर्गी-चेन्नई, कलबुर्गी-वाराणसी, कलबुर्गी-किशनगढ़ और कलबुर्गी-गोवा के लिए फ्लाइट्स की भी लोगों की डिमांड है।

गुलबर्ग के एक-दो सेंसेटिव इश्यूज हैं। मैं माननीय मंत्री जी से विनती करता हूँ कि जो एयरपोर्ट बना है, वहाँ 800 एकड़ लैंड शेड्यूल्ड कास्ट के लोगों ने सरकार को बहुत थ्रो-अवे प्राइस – चार या पांच लाख एकड़ पर दी है। आज उस लैंड की दो-तीन करोड़ रुपये की वैल्यू है। वहाँ जो एयरपोर्ट बना है, उससे वहाँ के वे लोग जिनका डिस्प्लेसमेंट हुआ, उनको वहाँ इंप्लॉयमेंट के लिए, कॉन्ट्रैक्ट बेसेस पर छोटी-छोटी नौकरियों, जॉब्स के लिए उनको प्रिफरेंस देना चाहिए।

वहाँ एयरपोर्ट के अंदर दो टैम्पल्स थे, जो सेवालाल महाराज और मरियम्मा देवी के थे, जो बंजारा समाज के थे। उन टैम्पल्स को इन्ॉग्रेशन से एक दिन पहले डिमॉलिश कर दिया गया, कोई फॉर्मैलिटी नहीं की गई। इससे लोग बहुत डिस्टर्ब्ड हैं। मैं कर्नाटक सरकार से मांग करता हूँ और गवर्नमेंट ऑफ इंडिया से भी मांग करता हूँ कि उनको एक अल्टरनेट जगह देकर टैम्पल्स बनाने का मौका दिया जाए। थैंक-यू।

माननीय सभापति : मेरा सभी माननीय सदस्यों से निवेदन है कि सब माननीय सदस्य दो मिनट में अपनी बात कहें।

***SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE (BARAMATI):** The contribution of the Civil Aviation Sector to our overall economic growth is truly commendable. From people to cargo, our airlines have made connecting and moving easier for all. To ensure that air travel comes as productive and accessible as possible, the schemes and budgetary allocation to the Civil Aviation Ministry are of prime importance.

On the topic of accessibility, one must look at the allocation vs the projected demand of the Ministry for the upcoming financial year. According "to the Standing Committee report, there is a shortfall of Rs. 516 crores. While it has been stated that certain reductions in allocation (such as that towards AIAHL) are justified, the reduction of Rs. 101 crores towards the RCS Scheme allocation is unfortunate. This is because the RCS Scheme has helped make air travel more accessible and must continue to do so with the help of budgetary support from the Government. Although progress has been made in this regard, there is still a significant amount of work that is yet to be done, and it is a request that the budgetary allocations match these aspirations.

On allocations and expenditures, it must be noted that nearly 87% of the entire allocation was towards the AIAHL SPV, leaving just over 13% for the rest of the heads under the Civil Aviation Ministry. Airlines, much like the

* Speech was laid on the Table.

rest of the country, struggled immensely for the last two years owing to COVID19. In order to facilitate even and sustained growth, it is necessary to increase the allocations towards the Ministry. On the side of the Ministry's responsibility, it must ensure that all funds provided are spent productively. The Standing Committee noted that the actual expenditure of the Ministry has always been lesser than the R.E. allocations from 2017-18 to 2020-21. Considering there is an immense number of schemes that the Ministry can utilize this money towards, it is a request that this is taken into consideration.

Research is one of the most important aspects of ensuring that schemes, policies, programmes and interventions come to fruition. Hence, the lack of any study or published blueprint regarding the advantages and disadvantages of Greenfield and Brownfield projects conducted by the Ministry is worrying. Even though the Ministry has notified a Greenfield Airport policy since 2008, the need for guidelines to expedite progress is of the utmost importance. As an example, though 21 airports had received "in-principle" approval of the Ministry, since notification of Greenfield Airport policy in 2008, only 8 airports have been operationalized. Releasing this blueprint, much like the NHAI did for Highways construction would greatly benefit the development of Greenfield and Brownfield Airports.

A majority of our Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) services are carried out abroad from countries like Singapore, Malaysia, the Middle East, EU and USA etc. Their services turnover amount to approximately 85%, which leaves only Rs.2300 crores, or 15% of India's civil MRO expense for the

Indian MRO industry. According to the standing committee, MRO organizations play a major role in the economy of airline operations, and the MRO expenditure is only expected to grow further with the growth in the civil aviation sector. As such, it is necessary to develop and avail of MRO services from the Indian industry, in order to make us more Atmanirbhar as a nation. Not only does India have a large technical manpower base, but a move such as this would create more jobs, and simultaneously reduce employment while also reducing the outgo of avoidable foreign exchange. Hence, it is a request that the growth of the Indian MRO Industry is focused on.

On the topic of jobs, the Standing Committee showed that there is a large backlog of 708 vacancies in the post of ATCOs, that there has been no post creation at any level for ATCOs since 2017, and that the proposal for the creation of 340 additional posts of 27 ATCOs has been taken with OPE only recently. With the growth of the aviation sector, the demand for ATCO's will also naturally grow, and hence, it is a request that the creation of necessary manpower be addressed to ensure that our future airports do not suffer a shortage of manpower. Another aspect of manpower that must be addressed is the growing requirement of skilled manpower, pilots, which according to the Ministry is an estimated 1000 pilots per annum. Apart from commercial pilots and aircraft engineers, there are also plenty of non-technical jobs that can be created to employ our youth. In that regard, it is necessary to look at not only job creation but also the setting up of training institutes.

Overall, the Civil Aviation sector holds immense potential for connectivity, for affordability, for job creation, and for overall economic growth. Additionally, I must bring attention to the issues that passengers at Pune Airport face. There is an urgent need for improving the infrastructure for international and domestic arrivals/departures at Pune Airport in order to offer better services and facilities for passengers. I plead the Ministry of Civil Aviation to take action in consultation with the Ministry of Defence.

Hence, I request that these suggestions be taken into consideration.

***DR. NISHIKANT DUBEY (GODDA):** Deoghar is an important cultural and tourist hub in eastern India with upwards of fifty million annual visitors, including more than ten million devotees during the month of Sawan. The district is home to a Shiv Shaktipeeth, one of the twelve *vyotirlingas*, a DRDO facility, and a geographically sound location with ease in connectivity to Bihar, West Bengal, and Odisha. The hon. Prime Minister had visited the pious city in the year 2018 to lay the foundation stone of the Deoghar Airport which began its construction with haste. The construction of the necessary infrastructure, including the construction of terminal building, the runway, and all roads and pathways has been completed. However, the airport remains to be inaugurated and thus, operational.

At a time of global instability, connectivity has become an important aspect of humanitarian aid and economic growth with connecting one region to the rest of the globe becoming a primary priority for the authorities in-charge. The current conflict in eastern Europe is an event which highlights the importance of improvement in aviation connectivity in non-metro regions of India, which would aid the direct transportation of students from the conflict zone to their homes, instead of undertaking an arduous journey from the metro cities to their hometowns and other underdeveloped cities.

The Deoghar Airport is going to be of extreme strategic importance in the future with increased connectivity to bordering cities and its proximity to

* Speech was laid on the Table.

India's neighbours, making the aviation hub of extreme importance for both the Civil Aviation sector of the nation and the Military. Ranchi, Bagdogra, Kolkata, and Patna are airports which surround Deoghar and the commencement of Baba Baidyanath Airport is going to improve connectivity among the four cities and provide a means of more efficient communication to the populace of the region. Deoghar, under the leadership of the hon. Prime Minister has experienced tremendous economic growth furthered by infrastructural development funded by both the State and private corporations. The Adani Power plant, AIIMS, Plastic Park, a Silk Hub with roots in inter-state trade between Jharkhand and Bihar, the proposed development of a Multi-Modal centre and a Manufacturing Hub, and the Kolkata-Amritsar Railway Corridor are also in the vicinity of the economically and socially backward region of Santhal Pargana. The region needs an improved infrastructure of commercial, civil, and military aviation to further the economic development and interests of the common populace. The Union Government, and the Multinational Corporation are responsible for providing employment in the region.

Deoghar is primarily known for its cultural and religious influence on India and the world at large with numerous important and religiously significant temples and pious places in its vicinity. Parasnath, Basukinath Temple, Baba Baidyanath Temple, Mandar Parbat, Champapuri, Sultanganj, Bateshwar Sthan, and Vikramshila, all are under-developed yet world renowned and significant areas of religious and cultural interest.

It is imperative that above-mentioned tourist and religious hubs are developed and adequate connectivity is provided to the devotees and tourists to further the employment and economic growth in the impoverished yet once glorious region.

The hon. Prime Minister had dreamt of making air travel accessible to all the sections of society, regardless of social and economic background, with a vision of man in '*chappals*' flying on an aeroplane. Deoghar's development into an economically vibrant city through a thriving aviation industry in the region is required for the larger growth of the tribal-dominated Santhal Pargana and Jharkhand at large. Thus, an ATS should be constructed at Deoghar Airport to aid civil and military communications. Additionally, the use of GST in air travel must be regularised and introduced in some cases to further reduce the cost of air travel and to ensure that all individuals regardless of caste, creed, and wealth can reap the benefits of our government's improved aviation industry. At the time the Deoghar Airport was proposed, the development of an Aero City was also listed in the proposal to further the employment in times of economic uncertainty and unstable inflation because of external factors, necessitating such infrastructural development for the substance of the common populace, especially in the socially-backward region.

श्री गुरजीत सिंह औजला (अमृतसर) : माननीय सभापति जी थैंक-यू। सभापति जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री, श्री ज्योतिरादित्य एम. सिंधिया से रिक्वेस्ट करना चाहता हूँ कि अमृतसर में श्री गुरु राम दास जी इंटरनेशनल एयरपोर्ट वर्ष 1930 का बना हुआ एयरपोर्ट है, यह वर्ष 1947 से पहले का बना एयरपोर्ट है। उसके बाद वर्ष 1960 में काबुल के लिए पहली फ्लाइट थी, जो यहां से शुरू हुई थी। वर्ष 1977 में इसको इंटरनेशनल एयरपोर्ट घोषित किया गया था। वर्ष 1982 में अमृतसर-बरमिंघम के लिए पहली फ्लाइट शुरू हुई थी। वह इंडिया की सक्सेसफुल फ्लाइट थी, लेकिन उसके बाद हालात खराब हो गए और वर्ष 1984 में सारी फ्लाइट्स बंद हो गईं। वर्ष 2000 के बाद फिर फ्लाइट्स शुरू हुईं। वहां से एयर इंडिया और जेट एयरवेज ने उज्बेकिस्तान एयरलाइंस, तुर्कमेनिस्तान एयरलाइंस सब फ्लाइट्स शुरू हुईं।

वहां से सबसे सक्सेसफुल फ्लाइट्स टोरेंटो और हीथ्रो एयरपोर्ट, लंदन को जाती थीं। वर्ष 2010 में जब जीएमआर ने नया एयरपोर्ट दिल्ली में बनाया, तो सारी फ्लाइट्स कैंसिल करके दिल्ली में ले आए और वहां सारी फ्लाइट्स कैंसिल हो गईं। पंजाबियों का सबसे बड़ा डायस्पोरा है, वे लंदन, यॉर्कशायर, अमेरिका, ऑस्ट्रेलिया और कनाडा में रहते हैं। वर्ष 2010 के बाद धीरे-धीरे एक-दो फ्लाइट्स चलना शुरू हुईं। वर्ष 2017 के बाद, जब मैं मंत्री ऑफ पार्लियामेंट बना, मैं हरदीप सिंह पुरी जी को भी आभार देना चाहता हूँ कि उन्होंने बरमिंघम के लिए फ्लाइट्स बढ़ाईं, हीथ्रो के लिए फ्लाइट्स दीं, वहां से एयर एशिया चलवाई, मलिनदो एयर और स्कूट शुरू करवाई। लास्ट उन्होंने हीथ्रो की फ्लाइट शुरू कराई है। स्टैनस्टैड के लिए भी फ्लाइट शुरू कराई, जहां इक ओमकार है, उसके लिए भी पुरी साहब से रिक्वेस्ट की थी, जिसके लिए उनका आभार है। लेकिन कोरोना के आने के बाद ये सारी फ्लाइट्स कैंसिल हो गईं।

मैं आपसे फिर से फ्लाइट्स शुरू करने की विनती करता हूँ। इसके साथ ही यह भी कहना चाहता हूँ कि बहुत सी एयरलाइंस की फ्लाइट्स यहां आना नहीं चाहती हैं। उन्हें क्या दिक्कत है? कुछ बायलेट्रल इश्यूज हैं, जो साइन होते हैं, उनमें सुधार करने की जरूरत है। कतर यहां आना चाहती है, इटली की फ्लाइट यहां आना चाहती है, फ्लाय दुबई आना चाहती है, एमिरेट्स आना

चाहती है, कतर अपनी सीट्स बढ़ाना चाहती है, लेकिन जब बायलेट्रल इश्यूज बीच में आते हैं, तो वे ऐसा नहीं कर पाते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से रिक्वेस्ट करना चाहता हूँ कि आप पॉइंट ऑफ कॉल दीजिए। एयर कनाडा ने वहां, पार्लियामेंट में बयान दिया है कि एयर कनाडा अमृतसर जाना चाहती है। प्लीज, अमृतसर को पॉइंट ऑफ कॉल दे दीजिए। अमृतसर ऐसी धरती है, जहां श्री हरमंदिर साहब है और लोग वहां नतमस्तक होना चाहते हैं। अभी गडकरी साहब ने बताया कि सरकार ने करतारपुर साहेब कॉरिडोर पर इतना पैसा लगाया है। कृपा करके आप पॉइंट ऑफ कॉल दीजिए, क्योंकि वहां के लिए जब फ्लाइट्स बढ़ेंगी, तो टूरिज्म को भी बढ़ावा मिलेगा।

सभापति जी, हमारी बार्डर स्टेट है। कोरोना की वजह से टूरिज्म को बहुत नुकसान हुआ है। आप भी हरमंदिर साहब जाते हैं। मैं आपसे रिक्वेस्ट करता हूँ कि वहां फ्लाइट बढ़ानी बहुत जरूरी है। एयरपोर्ट पर जो एयरफोर्स की जमीन है, वह एयरपोर्ट को ट्रांसफर की जाए, क्योंकि वहां पार्किंग की बहुत समस्या हो रही है। इसके अलावा एमआरओ अमृतसर में बने क्योंकि वहां 14 टैक्सी स्टैंड बन चुके हैं और दस अन्य बन रहे हैं। कुल 24 टैक्सी स्टैंड हो जाएंगे। वहां मेनटेनेंस का काम भी हो सकता है। एयर इंडिया की नांदेड और हजूर साहब की फ्लाइट को भी बढ़ाया जाए। सबसे बड़ी दिक्कत यह है कि कोरोना की वजह से लोगों के पास पैसा नहीं है। यहां से अमृतसर का 12 हजार रुपये किराया फ्लाइट्स द्वारा वसूल किया जा रहा है। यह बहुत ज्यादा किराया है। चंडीगढ़ का भी किराया 15 से 18 हजार रुपये है। इस किराये को निश्चित करना चाहिए।

मंत्री जी कृपया हमारे सभी मसलों पर गौर करें और हल करें।

श्री सुमेधानन्द सरस्वती (सीकर): सभापति जी, मुझे नागरिक विमानन मंत्रालय की अनुदान की मांगों पर बोलने का मौका दिया है, इसके लिए धन्यवाद। सभी माननीय सदस्यों ने अपनी-अपनी बात कही है। मैंने मंत्री जी से मिलकर भी अपने क्षेत्र की बातों का निवेदन किया था।... (व्यवधान)

माननीय सभापति: निशिकांत दुबे जी, आप बैठ जाएं। हनुमान बेनीवाल जी ने कहा है, आप बैठ जाएं। पीठ की सहायता करने के लिए बेनीवाल जी आपका धन्यवाद।

श्री सुमेधानन्द सरस्वती : सभापति जी, सीकर लोकसभा क्षेत्र ऐसा क्षेत्र है, जिसके आस-पास का इलाका टूरिज्म हब है। सीकर की हवेलियां, लक्ष्मणगढ़, नवलगढ़, फतेहपुर, झुंझनु तथा सीकर का जो बैल्ट है, यह एक ऐतिहासिक धरोहर है। इसके साथ में मुख्य रूप से सीकर में खाटू श्याम जी का मंदिर है। एक दिन में 20 लाख लोग खाटू श्याम जी के मुख्य मेले में आए हैं और हर शनिवार, रविवार को लाखों की संख्या में लोग आते हैं और रोजाना 20 से 30 हजार लोग आते हैं। सम्पूर्ण भारत और देश-विदेश से लोग यहां आते हैं। जयपुर से खाटू श्याम जी आने में ढाई से तीन घंटे का समय लग जाता है क्योंकि जयपुर एयरपोर्ट बिल्कुल दूसरी तरफ है। मेरा निवेदन है कि खाटू श्याम जी के मंदिर की महत्ता को देखते हुए मैंने हवाई पट्टी का निवेदन किया था, क्योंकि वहां ऐतिहासिक धरोहर को देखते हुए जीर्णमाता मंदिर, शाकम्भरी मंदिर, सालासर और खाटू श्याम जी का मंदिर है। यहां रोज कोई न कोई वीआईपी आते रहते हैं।

महोदय, मेरा दूसरा निवेदन है कि सीकर से एक हवाई पट्टी तारपुरा में है और सीकर से 20 किलोमीटर दूरी पर है। इसकी स्थिति बहुत खराब है। एक बार हमारे कुछ माननीय अतिथि चुनाव के समय गए थे। मैं स्वयं खड़ा था। फ्लाइट लैंड करने से दस मिनट पहले वहां से गाड़ी निकली क्योंकि बाउंडरी वॉल नहीं है। मेरा निवेदन है कि वहां की बाउंडरी वॉल ठीक होनी चाहिए और उसमें वेटिंग रूम भी होना चाहिए क्योंकि 2-3 घंटे पहले पहुंचने पर वेटिंग की कोई व्यवस्था नहीं है। मैं आशा करूंगा कि आप मेरी बातों पर गौर करेंगे। आपने यूक्रेन के समय जो काम किया, उसके लिए आपके हृदय से आभारी हैं क्योंकि मेरे स्वयं के क्षेत्र के 108 विद्यार्थी वहां पढ़ते थे। वे जब आए, तो मैं उन्हें लेने के लिए एयरपोर्ट पर गया। आप सब भी उन्हें लेने गए थे। आपने जो

बात कही, उसकी परिजनों ने भी सराहना की, वह उल्लेखनीय है। आपने कोरोना काल में जो काम किया, 'उड़ान योजना' में सस्ती फ्लाइट दी है, उसके लिए मैं माननीय प्रधान मंत्री जी और आप सभी का बहुत आभार व्यक्त करता हूँ।

श्री हाजी फजलुर रहमान (सहारनपुर): धन्यवाद सभापति महोदय । सहारनपुर में सरसावा एयरफोर्स का एयरपोर्ट मौजूद है । पिछली यूपी सरकार ने उसे सिविल एयरपोर्ट बनाने का प्रस्ताव केन्द्र सरकार को भेजा था, जो मंजूर भी हो चुका है । वहां पर 65 एकड़ जमीन एक्वायर करने के बाद बाउंड्री करा दी गयी, लेकिन रन-वे और दूसरे काम बहुत धीमी गति से चल रहे हैं, इसलिए मेरा अनुरोध है कि यहां पर मौजूद मंत्री महोदय इसका संज्ञान लें और कार्य में तेजी लाई जाए । उसका एक कारण यह है कि सहारनपुर में वुडेन एंड आयरन की बहुत बड़ी हैंडीक्राफ्ट इंडस्ट्री है और इसका तकरीबन 90 परसेंट पार्ट एक्सपोर्ट होता है । अतः बायर्स का आना-जाना लगा रहता है । फॉरेन के जो बायर्स आते हैं, वे अमूमन दिल्ली में ही रुक जाते हैं, क्योंकि आने-जाने की अच्छी सुविधा नहीं है । उसका नुकसान सहारनपुर की इंडस्ट्री के लोगों को होता है । मेरा आपसे अनुरोध है कि सिविल एयरपोर्ट का कार्य जल्दी कराया जाए, ताकि वहां जो इंडस्ट्रीज के लोग हैं, उनको ज्यादा फायदा पहुंच सके ।

आपका बहुत-बहुत धन्यवाद ।

श्रीमती संध्या राय (भिंड): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए धन्यवाद। मैं मांगों का समर्थन करते हुए माननीय प्रधान मंत्री जी, माननीय वित्त मंत्री जी तथा माननीय विमानन मंत्री जी को भी धन्यवाद देती हूँ। मैं विमानन मंत्री जी एवं उनकी पूरी टीम को भी हृदय से धन्यवाद देती हूँ, जिन्होंने यूक्रेन से भारत के 20 हजार से ज्यादा बच्चों को अपने परिवार के पास पहुंचाने का कार्य किया। 'उड़े देश का आम नागरिक' स्लोगन के तहत मैं अपने लोक सभा क्षेत्र के दतिया जिले, जिसे माननीय मंत्री जी जानते हैं, के बारे में बताना चाहती हूँ। वह मां पीताम्बरा की नगरी है। दतिया में माई के दर्शनों के लिए देश के कोने-कोने से श्रद्धालुओं का आना-जाना बना रहता है। यहां सती साधना का केन्द्र भी है। यहां पर श्रद्धालु पूजा-अर्चना की दृष्टि से महीनों भर 8 दिनों की पूजा, 15 दिनों की पूजा अपने परिवार के साथ करने आते हैं। यहां पर छात्र-छात्राएं संस्कृत की विद्या प्राप्त करने के लिए भी दूर-दूर से आते हैं। यहां रतनगढ़ की माता भी काफी प्रसिद्ध हैं। यहां पर प्राचीन स्थल संकुआ कुंड भी काफी प्रसिद्ध है। यहां बालाजी सूर्य मंदिर भी है। ये दतिया के प्रमुख तीर्थ स्थल एवं प्राचीन धरोहरें हैं।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहती हूँ कि उड़ान स्कीम के तहत इस जिले को जोड़ा जाए एवं धार्मिक स्थलों से कनेक्टिविटी की जाए, जिससे कि अन्य स्थलों से मां पीताम्बरा की नगरी, दतिया में लोग दर्शन के लिए आ सकें। माननीय मंत्री जी जानते हैं कि अभी तो वहां पर कुछ भी नहीं है। अतः वहां पर हवाई अड्डा खोला जाए और फ्लाइटें चालू की जाएं।

महोदय, दूसरा जिला भिंड है, जो कृषि के क्षेत्र में बहुत अच्छा है, लेकिन उसके बावजूद भी यह पिछड़ा हुआ है। व्यापारिक दृष्टि से भी यह बहुत अच्छा जिला है। वहां पर गोहद का किला विश्व धरोहर में आता है। इसके अलावा वहां अटेर का किला है, जो पर्यटन की दृष्टि से काफी महत्वपूर्ण है। वहां चम्बल सैक्युअरी, बोरेश्वर महादेव मंदिर और वनखण्डेश्वर मंदिर है। वहां दंदरौआ धाम मंदिर डॉक्टर हनुमान के नाम से जाना जाता है। मंत्री जी भली-भांति इन स्थानों से परिचित भी हैं। इन स्थानों पर बड़ी संख्या में लोगों का आना-जाना रहता है। भिंड में ऐसी धरोहरें हैं, जिन्हें देश के कोने-कोने से आने वाले लोगों को देखने का अवसर मिलता है। व्यापारिक दृष्टि से

भी लोगों का यहां पर आना-जाना लगातार बना रहता है। अतः मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहती हूं कि इसे भी उड़ान स्कीम के तहत जोड़ा जाना चाहिए। भिंड में तो कुछ भी नहीं है। एयरपोर्ट के लिए प्रशासन ने जगह भी ढूंढी है। मैंने इस बारे में बात भी की है। दो-तीन स्थानों का चयन करके रखा गया है। वहां पर हवाई अड्डा बनाया जाए और छोटी-छोटी हवाई यात्राएं शुरू की जाएं। इन शब्दों के साथ मैं पूरी टीम को बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूं।

SHRI RAJMOHAN UNNITHAN (KASARAGOD): Sir, first of all, I wish to congratulate the Civil Aviation Minister, Mr. Jyotiraditya Scindia, and the Minister of State, Shri V.K. Singh for the evacuation process of 'Operation Ganga'.

At the same time, I oppose the Demand for Grants under the control of the Ministry of Civil Aviation for the year 2022-23. Sir, when we buy a product, we give money and take the product; and when we sell a product, we give the product and collect the money. But the BJP Government sold Air India and also gave money to the buyers. Air India is sold but no money has come to the Government. Moreover, an amount of Rs.68,000 crore was also spent. Had we given this money to Air India, we could have retained Air India with the Government. The Government of India has favoured private people like Tatas. So, I strongly oppose the privatization of the Government assets.

Sir, I urge upon the Government to take immediate steps to save Kannur International Airport Limited (KIAL) by taking the following measures. The Government should grant the status of 'point of call' to the Kannur International Airport in order to permit international operations by foreign carriers from Kannur.

The hon. Minister for Civil Aviation, in response to an Unstarred Question No.715 dated 21/11/2019, denied its permission stating that KIAL is an interior point. However, KIAL is situated in a municipal town within the city limits of Kannur Corporation. The catchment area extends across North

Malabar region including Coorg, Mysore and Mangalore with about 30 per cent of non-resident Keralites. In other words, Kannur is not an interior area.

On the other hand, the revenue of KIAL has got affected drastically due to lack of international operations by foreign carriers. Without the status of 'point of call', the airport is finding it difficult to recover its investment, which includes a bank loan amounting to Rs.900 crores.

I also request the Government to increase the operations of 'wide-bodied aircraft'. During the COVID-19 pandemic, KIAL has proved its mettle with the successful operation of wide-bodied aircraft of both Indian and foreign carriers.

Unlike Calicut airport, the length of runway is conducive for the same. Apart from catering to the high demand, wide-bodied aircraft help to significantly increase the volume of cargo export from Kannur.

Sir, the highest number of Muslim pilgrims in Kerala come from North Malabar region. Unfortunately, there are no Haj Embarkation points in the region. Hence, I urge upon the Government to make Kannur airport a Haj Embarkation point.

I would request the Government to exempt KIAL from reimbursement payments for the Central Government services including Customs, immigration, meteorological and AAI until the airport is granted the 'point of call' status. Kannur airport is struggling to survive without the 'point of call' status. Until this status is granted by the Government, the airport should be exempted from making reimbursement payments for all Central Government services.

I would also urge the Government to post one Central Government officer for Plant Quarantine and a full-time APHO at Kannur International Airport.

Sir, the Government of Kerala has acquired around 18 acres of land for an airstrip at Periyar in Kasaragod district. I request the Government to take necessary steps to sanction the airstrip in Periyar. It is very close to the world-famous tourist icon Bekal Fort.

Thank you very much, Sir.

***श्रीमती जसकौर मीना (दौसा):** वर्ष 2022-23 केवीए विमानपत्तन परिवहन मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदान मांगों के समर्थन में अपना लिखित विचार प्रस्तुत करती हूँ। ऑपरेशन गंगा के सफल संचालन के लिए उड्डयन विभाग की प्रशंसा करती हूँ और इस हेतु माननीय प्रधानमंत्री जी का धन्यवाद देते हुए प्रशंसा करती हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र दौसा के विद्यार्थी सकुशल घर पहुंचे। उनके परिवारों ने हमारे प्रधानमंत्री को बधाई दी है। माननीय मंत्री जी दौसा, जयपुर ग्रामीण, सवाई माधोपुर राजस्थान के महत्वपूर्ण जिले हैं।

मैं सवाई माधोपुर के रणथम्बोर राष्ट्रीय बाघ अभ्यारण के पर्यटन स्थल को सुगम बनाने हेतु सवाई माधोपुर हवाई पट्टी का हमारी अटल जी के समय की सरकार ने 40 करोड़ का बजट देकर उन्नत की थी आज तक हवाई पट्टी पर सरकारी विमान की आवाजाही नहीं शुरू की गई है विश्व भर के पर्यटक रणथम्बोर अभ्यारण में लाखों की संख्या में आते हैं। प्राइवेट विमान आते रहते हैं। विश्व प्रसिद्ध रणथम्बोर बाघ परियोजना है हवाई पट्टी का विस्तार भी पूर्ण हो चुका है आपसे निवेदन है कि इस हवाई पट्टी का उपयोग करते हुए माननीय मंत्री जी आप रोजाना नहीं तो सप्ताह में दो बार हवाई सुविधा अवश्य उपलब्ध कराने की योजना इसी वित्तीय वर्ष में पूर्ण करके पर्यटन को बढ़ावा दें। माननीय मंत्री जी आप मध्य प्रदेश की हस्ती हैं रणथम्बोर के बारे में आप स्वयं भली प्रकार जानते हैं गति शक्ति जैसी महत्वपूर्ण कल्पना में आपको नागरिक उड्डयन विभाग की गति को शक्ति व सामर्थ प्रदान करने में सवाई माधोपुर रणथम्बोर अभ्यारण पूर्ण सहयोग मिलेगा।

आप के अधीन विभाग ने उड़ान के क्षेत्र में एवं यूक्रेन युद्ध के दौरान छात्रों व नागरिकों को भारत लाने में सफल गंगा अभियान के लिए बहुत-बहुत बधाई।

* Speech was laid on the Table.

SHRI KIRTI VARDHAN SINGH (GONDA): Thank you, Sir. I am very grateful to you for giving me this opportunity to speak on the Demand for Grants of the Ministry of Civil Aviation.

Sir, at the outset, I would like to thank the hon. Prime Minister and the hon. Civil Aviation Minister, Shri Scindia ji and the hon. Minister, Shri V.K. Singh ji for the safe evacuation of around 23,000 Indian nationals from the war-stricken country of Ukraine.

Had it not been for the towering personality of our Prime Minister and the country's growing influence in the world, the Operation Ganga for evacuating Indian nationals from Ukraine would not have been successful.

Sir, under the able guidance of our visionary Prime Minister, India is taking rapid strides towards being a part of the developed world, and modernizing the aviation sector is an important step towards that goal. The importance of this sector can be gauged from the fact that the air transport industry which includes airlines as its supply chain gives an estimated of 13 billion US Dollars to our GDP, and if you add another 22 billion US Dollars support to our Country's GDP from the spending by foreign tourists, the total contribution to our GDP comes to around 35 billion US Dollars, which is a significant sum.

Sir, India by 2024 is projected to be the third largest aviation market in the world overtaking the United Kingdom. The rapid rise in the number of air travellers is an ample proof of the successful policies of our Government that

has helped to increase the income of our large middle class, which is one of the major factors for the growth of the airline industry.

19.00 hrs

Sir, with a vision to enable people to have access to safe, secure, sustainable and affordable air services in world class civil aviation, our Government has taken important steps which have resulted in a rapid growth in air travel and which also reflects the pace of economic growth of our country.

In pursuit of these goals, the Government of India has announced major civil aviation reforms under Atmanirbhar Bharat Abhiyan. One of the major reforms is the regional connectivity scheme. Under RCS-UDAN scheme, the Government has achieved better connectivity to different regions of the country which were till now devoid of air travel. The issuance of Route Dispersal Guidelines has further ensured that even the remote areas falling under Category II and Category III are now being connected by air services.

To enhance air connectivity in the North-East region, a budgetary allocation of Rs 24 crore has been made. This will further ensure tourist inflow to these remote areas and create employment opportunities for the local people in these areas.

Under RCS-UDAN Scheme, approximately 34,74,000 passengers were flown and 335 routes were awarded during 2019, and 33 airports have been covered, out of which till now 20 airports were not served.

Sir, the decision to build international airports at Varanasi and Kushinagar and a small airport at Shrawasti is an important step.

माननीय सभापति: माननीय सदस्य, एक मिनट रुकिए।

सदन की सहमति हो तो आधा घंटा समय और बढ़ा दिया जाए।

अनेक माननीय सदस्य : महोदय, ठीक है।

माननीय सभापति : कृपया, सभी माननीय सदस्य थोड़ा कम-कम समय में बोलिए।

माननीय सदस्य, अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

SHRI KIRTI VARDHAN SINGH : It is an important step in promoting the Buddhist Circuit. It will also increase the inflow of foreign tourists from Sri Lanka, China and South-East Asian nations.

Sir, I would also request the hon. Minister to upgrade the airstrip in Shrawasti so that larger planes can operate from there.

Sir, the Airport Development Plan through the PPP model has led to world-class services being given to our passengers now. An additional investment of around Rs. 13,000 crore to be made by private players in 12 airports in the first and second rounds will also ensure better infrastructural facilities for us.

Sir, one of the most important decisions of our Government has been to establish a global hub for Maintenance, Repair and Overhaul, MRO, of aircraft. अभी तक यह होता था कि हमारे जो एयरलाइन्स के एरोप्लेन्स होते थे, मेन्टिनेंस और रिपेयर के लिए उन्हें बाहर भेजा जाता था। There is no doubt that it would result in a lot of expenditure for the airlines and also loss of foreign exchange. The establishment of an MRO hub in the country will not only save cost, but also

increase the liquidity of our airlines. The MRO service industry was in 2018 valued at USD 800 million, but it is now projected to reach USD 2.4 billion by 2028. The lower labour cost in our country will also attract foreign countries to have their aircraft serviced in India. This decision to converge civil MROs with the defence sector will have further long-term benefits for the airlines by bringing down maintenance cost and creating economies of scale. There is no doubt that it is going to create a lot of job opportunities for our people here.

Sir, the application of drones in day-to-day life is increasing all over the world and very soon, their services are going to be indispensable in the near future, especially in the areas of survey, defence and security, and delivery of critical medical supplies in remote areas of the country. The Central Government, under the leadership of hon. Prime Minister Shri Modiji, has approved the PLI Scheme for drones and drone components. This is a follow through of the liberalisation of Drone Rules which were released in August, 2021.

There is another very far-sighted reform of the Government. Over the span of next three years, the Government has targeted to attain an investment of Rs. 5,000 crore in this industry. This will create job opportunities for 10,000 people.

Some of the main challenges facing this sector continue to be infrastructural development, high fuel costs and skill deficit. Fuel cost as a percentage of operating charges amounts to almost 45 per cent to the airlines here while the global average is only 30 per cent. The prices of aviation fuels in

India are approximately 60 per cent higher than those in the ASEAN countries and the Middle-East countries. This is mainly due to the higher Central and State taxes. The taxation and pricing structure of ATF should be aligned to global benchmarks by considering to bring it under the ambit of GST. This will help to make our airlines globally competitive. This will also help in establishing international travel hubs in our country.

Regarding skill deficit, there is a significant shortage and gaps in the availability of industry recognised skills from airline pilots and crew to maintenance and ground handling persons. This can be overcome. There is a need to promote collaboration between equipment manufacturers, industry, and educational institutes to assimilate the latest technology and marginal practices in the aviation industry, and this will help to create further trained personnel that are required.

Sir, with your permission, I would like to make a few suggestions to the hon. Minister. The standards of service documents of the DGCA need to be adhered to. Right now, it is not being closely followed. This would help in timely issue of licences of trainees and pilots and non-compliances regarding these documents adversely affect the human resource side of the aviation industry. Another important issue is the levying of GST on aviation fuel. एविेशन फ्यूल ज्यादातर ट्रेनिंग एयरक्राफ्ट में यूज होता है, जो पिस्टन इंजन एयरक्राफ्ट होते हैं। जीएसटी की वजह से हम लोगों को केवल 5-7 करोड़ रुपये की अर्निंग होती है, लेकिन वर्ष 2020-21 में हमारे 358 स्टूडेंट्स ट्रेनिंग लेने के लिए बाहर गए। इनकी एवरेज कॉस्ट 50 लाख रुपये आती है। If you calculate that, it comes to foreign exchange loss of Rs. 179 crore. अगर 179

करोड़ रुपये को ऑफसेट करने के लिए 7-8 करोड़ रुपये का फायदा हो रहा है तो इसको एक बार देखना चाहिए।

सर, हर डिस्ट्रिक्ट में पुलिस लाइन में एक हेलीपैड होता है। This should be allowed to be used by helicopter operators free of cost. इससे हमारे डिस्ट्रिक्ट्स जो कनेक्टेड नहीं हैं और जो रिमोट एरियाज में हैं, वहां भी लोग एयर ट्रेवल कर सकेंगे, स्पेशली अगर कहीं मेडिकल इमरजेंसी हो। There is a policy which says that aircraft older than 15 years are not allowed to be imported. हमारी कंट्री का बहुत सारी कंट्रीज के साथ बायलेटरल एग्रीमेंट्स हैं। उनकी कंट्री, जो एक्सपोर्टर कंट्री है, अगर वह एयर वर्दीनैस सर्टिफिकेट दे दे, जिसे डीजीसीए रिकॉग्नाइज कर ले, तो हमारे तमाम ऑपरेटर्स को बहुत लॉ कॉस्ट पर एयरक्राफ्ट मिल जाएंगे। हमारे टू टियर और थ्री टियर एयरपोर्ट्स को... (व्यवधान)

माननीय सभापति: श्री सु. थिरुनवुककरासर।

SHRI SU. THIRUNAVUKKARASAR (TIRUCHIRAPPALLI): Mr. Chairman, Sir, thank you very much for giving me this opportunity to take part in the discussion on the Demand for Grants of the Ministry of Civil Aviation.

First of all, I congratulate the hon. Minister of Civil Aviation, the External Affairs Minister, the Government, and also the State Government of Tamil Nadu led by Mr. Stalin for making all efforts to bring back the students from Ukraine. It is said that more than 20,000 Indian students were there in Ukraine. In Tamil Nadu, around 2,000 people were studying there. Still there is a doubt that some more students may be there in Ukraine. I request the Government to take steps to bring back all the students who are still suffering there.

Even though this issue is not connected with the Ministry of Civil Aviation, I would like to mention that the studies of these students have

abruptly stopped. Some students are in the second year, third year or fourth year after spending a lot of money. They have spent huge money in three-four years in Ukraine. Their education has stopped abruptly. The Central Government should take proper steps for the completion of their studies either in India or in neighbouring countries of Ukraine where the universities are having the same syllabus which is there in Ukraine. The students should get the chance to complete their education. The Central Government should take proper steps in this regard.

Now, I will come to my constituency, Tiruchirappalli. Tamil Nadu is a populous State. A lot of tourist places are there. A lot of people from India as well as outside India come and visit Tiruchirappalli, Madurai, Rameswaram, Nagore, and Velankanni. There are a lot of holy places, tourist places, and important places. Tiruchirappalli should be connected with Tirupati. A direct flight should be available from Tiruchirappalli to Delhi and Tiruchirappalli to Mumbai. These are a few of my requests. Regarding Tiruchirappalli international airport, I would like to submit that it has exhausted its capacity due to increasing domestic and international traffic, particularly to Gulf countries and neighbouring countries like Sri Lanka, Malaysia and Singapore. A proposal for extension of the runway length to 12,500 feet was mooted. It was started and an amount of Rs. 950 was also allotted.

Nearly 700 acres of land is necessary, and out of that, about 350 acres of land belongs to the Defence. So, I request the hon. Minister to talk to the Defence Ministry to get the defence land for the expansion. The State

Government on their part has allotted nearly 350 acres of land. If you get the land, further extension of the runway can be done.

Apart from this, I would like to submit two or three things. I want to make a request to the hon. Minister that there should be some ceiling in the ticket fare. It is not for me only, but generally, I am telling you. I want to know whether the hon. Minister has any control over the ticket fare in the private airlines. Though the tickets of the MPs are paid by the Government, I want to say that the ticket price from Chennai to Delhi in the morning costs Rs. 20,000 and in the evening it goes up to Rs. 60,000. What is the logic in it? There should be some logic while fixing the fare for the tickets. It should be done according to the distance. At least the maximum price in ticket fare should be fixed. It should not be fixed as per the whims and fancies of the private airline owners. ... (*Interruptions*)

We oppose privatization. You are selling the aircraft and giving more money from Government fund to a private party to run it in a profitable way. When the private company can do that, why can the Government not do that? ... (*Interruptions*). I am about to conclude. Please give me one minute. We strongly oppose the privatization of Trichy airport and other airports.

I have already talked about the ceiling in the ticket fare. Again, I request you for more connectivity from Tiruchirappalli airport to other places.

श्री सी.पी. जोशी (चित्तौड़गढ़): सभापति महोदय, आपने मुझे नागरिक उड्डयन मंत्रालय की अनुदान मांग पर बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। सबसे पहले मैं देश के यशस्वी प्रधान मंत्री आदरणीय नरेंद्र मोदी जी का और आदरणीय मंत्री महोदय सिंधिया साहब का आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि देश में इस उड़ान योजना के माध्यम से आम आदमी भी हवाई यात्रा कर सके, इसके लिए न सिर्फ सपना, बल्कि उसको साक्षात होते हुए देख रहा है। देश भर में 402 नई उड़ानें, जिनमें 42 नए रूट राजस्थान को मिले हैं, इसके लिए भी मैं आपका आभार प्रकट करता हूँ, क्योंकि पीएम गतिशक्ति में सातवां इंजन हम लोग हवाई अड्डे को मानते हैं।

चूंकि आप घंटी नहीं बजाएं, उससे पहले ही मैं अपने क्षेत्र की बात करना शुरू कर देता हूँ। दक्षिणी राजस्थान में उदयपुर, उबोक एयरपोर्ट है, जो चित्तौड़गढ़ संसदीय क्षेत्र में आता है। वहां चाहे विश्व विरासत हो, चित्तौड़गढ़ का विश्व प्रसिद्ध किला हो, चाहे कुंभलगढ़ का किला हो, चाहे सांवरिया नदवारा, या चित्तौड़ में देखें तो केसरिया जी, बैणेश्वर धाम, और त्रिपुरासुंदरी तक बहुत बड़ा स्प्रिचुअल सर्किट भी हम लोग देख सकते हैं। वहां राजसमंद, जयसमंद और पिछौला ऐसी कई झीलें भी हैं, जिनको देश-दुनिया के लोग देखने आते हैं। वर्ल्ड वेडिंग डेस्टिनेशन के तौर पर पूरी दुनिया के लोग वहां आते हैं। चाहे हॉलिवुड हो, बॉलिवुड हो या बड़े बिज़नेस टाइकून हों, कई बड़े लोग वहां शादियों के लिए उदयपुर आते हैं। खाड़ी देशों में अनेक लोग, मेरे संसदीय क्षेत्र में ही नहीं, पूरे उदयपुर संभाग के लोग, हजारों की संख्या में काम करते हैं। मेरे वहां पास में, एयरपोर्ट के नज़दीक 50-60 किलोमीटर पर एक गांव मेणार है, वहां की अकेले साढ़े तीन-चार हजार की आबादी होगी, वहां के पांच सौ लड़के दुबई में काम करते हैं। इसी तरह, वहां के आसपास के हजारों लोग दुबई में और दुनिया में बिजनेस और काम के लिए फैले हुए हैं।

अगर हम देखें तो वहां पर सीता माता अभ्यारण्य, बस्सी अभ्यारण्य, भैंसरोडगढ़ अभ्यारण्य, रणकपुर अभ्यारण्य है, इसलिए हर दृष्टि से यह क्षेत्र प्रसिद्ध है। यह पर्यटन की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है। सीमेंट इंडस्ट्री की दृष्टि से भी बहुत बड़ा हब है, मार्बल एवं माइनिंग इंडस्ट्री की

दृष्टि से भी बहुत बड़ा हब है। शिक्षा और चिकित्सा की दृष्टि से भी कई लोग यहां से विदेश में जाते हैं।

अगर मैं केवल फरवरी माह की ही बात करूं तो फरवरी माह में उदयपुर एयरपोर्ट पर एक लाख का फुटफॉल और 900 से ज्यादा एयरक्राफ्ट्स का मूवमेंट हुआ है। वहां रन-वे और एप्रॉन का काम चल रहा है। इंटीग्रेटेड टर्मिनल का काम सैंक्शन हो गया, उसकी डिजाइन फाइनल स्टेज पर है। कस्टम विभाग को वहां पर स्थापित करने की आवश्यकता है। वहां की टीम विजिट करके चली गई।

मेरी आपसे इतनी ही गुजारिश है कि अगर हम देखें तो वहां पर ट्रैफिक और नॉन-ट्रैफिक रेवेन्यू में बड़ी मात्रा में वृद्धि हुई है। वहां कार्गो परिवहन की संभावनाओं को देखते हुए नए कार्गो टर्मिनल का प्रपोजल मुख्यालय में भेजा गया है। विमान परिचालन की सेफ्टी के लिए रन-वे री-कार्पेंटिंग का काम प्रारंभ हो गया है।

आपके आने के बाद वहां के वर्तमान टर्मिनल से तीन गुना बड़ा 40,000 वर्ग मीटर का नए टर्मिनल बिल्डिंग का काम सैंक्शन हो गया है। मेरे ख्याल से सॉयल टेस्टिंग होने के बाद उस पर बहुत जल्दी काम शुरू होगा।

वी.वी.आई.पी. बी-777 एयरक्राफ्ट के लैंडिंग के लिए वहां सारी सुविधाएं हो गई हैं। मेरी आपके माध्यम से सरकार से यही मांग है कि उस एयरपोर्ट को इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनाया जाए। अभी शुरुआत में गल्फ कंट्रीज के लिए फ्लाइट्स, जैसे दुबई, सिंगापुर इत्यादि शहरों के लिए, जिसके लिए ढाई-तीन घंटे की फ्लाइट्स होती हैं, अगर वे शुरू हो जाएंगी तो जिन लोगों को मुंबई या अहमदाबाद उतर कर वहां आना पड़ता है या वहां जाने के लिए मुंबई या अहमदाबाद जाना पड़ता है, ऐसे लोगों को बहुत सुविधा मिलेगी।

एमिग्रेशन के लिए वहां ऑफिस स्थापित हो गया है। आपके ग्वालियर स्टेट के भी बहुत गांव हमारे संसदीय क्षेत्र में हैं। एक जयपुर-उदयपुर फ्लाइट है, जो बहुत ही महत्वपूर्ण है। वह लम्बे समय से चल रही थी, लेकिन 28 तारीख को इंडिगो और स्पाइसजेट ने यह कहा कि हम 28

तारीख से उसे बंद कर देंगे। चंडीगढ़, सूरत, इन्दौर, जयपुर, कोलकाता, पुणे, गोवा इत्यादि शहरों के लिए अगर कुछ फ्लाइट्स शुरू हो जाएंगी तो पर्यटन की दृष्टि से निश्चित रूप से लाभ होगा।

जैसलमेर, जोधपुर, उदयपुर को अगर उड़ान योजना से कनेक्ट कर देंगे तो निश्चित रूप से लाभ होगा।

हमारे पास में एक हमीरगढ़ हवाई पट्टी है। वहां सारे संसाधन हैं। अगर उड़ान योजना में उसे ले लेंगे तो बहुत अच्छा रहेगा। भीलवाड़ा में टेक्सटाइल इंडस्ट्री बड़ी संख्या में हैं। उसे मैनचेस्टर भी कहते हैं। अगर उसे इस योजना में ले लेंगे तो बहुत ही अच्छा होगा।

मैं माननीय प्रधान मंत्री जी का और आपका विशेष रूप से धन्यवाद अर्पित करता हूं कि पूरे देश और विशेषकर, हमारे चित्तौड़गढ़ संसदीय क्षेत्र के कई बालकों को यूक्रेन से आपने वापस लाने का काम किया।... (व्यवधान)

माननीय सभापति: कृपया दो-तीन मिनट में अपनी बात कहें, जिससे सभी माननीय सदस्य अपनी बात रख सकें।

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Thank you, Chairman, Sir, for giving me an opportunity to participate in the discussion on the Demand for Grants of the Ministry of Civil Aviation for the year 2022-2023.

Firstly, I do appreciate hon. Civil Aviation Minister, External Affairs Minister and Defence Minister for taking the initiative to bring back our students from Ukraine. I also endorse the timely efforts taken by the Government in this regard to bring back 99 per cent of the students in a smooth manner.

I am not going into the details, but I have to mention some important points. I come from Kerala, and the hon. Minister is very much aware about it. He is my old friend, and now also he is my friend. What is the situation of majority of the people who work in the Gulf countries? The hon. Minister is very much aware about it. The income of NRIs, especially in the Middle-East is the backbone of Kerala. Most of the *pravasi* employees are not rich people. They are migrant workers just like our migrant workers who are working for meagre salaries.

But every year or during urgency when there is a death of a relative or an important function, they want to come to Kerala and go back but during the festival season also, the charges are fixed at Rs.20,000 and sometimes going up to Rs.80,000 or Rs.1 lakh. This is the case during festival period or Onam festival or Christmas or New Year. Deliberately airline companies are increasing the fares. This is the long-pending demand. It needs the intervention of the Government of India. Unnecessarily, airline companies are increasing the air fare during the peak seasons when people come from Gulf

countries to Kerala and go back. These people get very low-level salaries; they are not rich. There may be a few rich passengers but majority of the passengers who work in the Gulf countries are poor. I would like to request the hon. Minister to look into this matter. Why is this happening? What is the solution? It is a long pending demand.

Even in the Gulf countries, the pravasi organisations are also demanding this during the visit of our Ministers or MPs or MLAs. They submit representations and demand that a reasonable fare should be fixed for travel from Gulf countries to Kerala and back. This is a very important and burning issue. I am not going into the details. Whenever we visit Gulf countries, pravasi organisations and NRIs request us and say that we are not taking any action; airlines are looting them by charging big money. Scindia *ji* is very much aware of this problem. I would request the hon. Minister to find a way out to come up with a reasonable fare while travelling to Gulf countries and back.

***श्री देवजी पटेल (जालौर):** सबसे पहले मैं मोदी सरकार को और नागर विमानन मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। यह हमारे लिए गौरव की बात है कि 1 फरवरी से 11 मार्च, 2022 तक लगभग 22,500 भारतीय यूक्रेन से भारत लौटे हैं। ऑपरेशन गंगा के तहत 90 निकासी उड़ानों का संचालन किया गया। ऑपरेशन गंगा के तहत हवाई किराया पूरी तरह भारत सरकार द्वारा वहन किया गया है।

मैं भारत सरकार द्वारा बजट में पेश की गयी नागर विमानन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों के समर्थन के लिए खड़ा हुआ हूँ। हमारी मोदी सरकार ने विगत सात सालों में देश में नागर विमानन के आधारभूत ढांचे के विकास पर विशेष रूप से जोर दिया है, जिसके शुभ परिणाम अब नजर आने लगे हैं। सरकार ने इस साल के बजट में नागर विमानन मंत्रालय के लिए 10,667 करोड़ रुपये की भारी-भरकम रकम का प्रावधान किया है, जो देश में नागर विमानन विकास हेतु पर्याप्त प्रतीत होता है।

हमारी सरकार देश में लगातार देश के एयर नेटवर्क को मजबूत करने के लिए एयरपोर्ट की संख्या को बढ़ा रही है। जहां भारत में 2014 के पहले केवल 74 हवाई अड्डे थे, वे आज बढ़कर 140 हो गए हैं। 7 साल में 66 हवाई अड्डे बनाए गए हैं। यही नहीं छोटे एयरपोर्ट्स का विस्तार एवं आधुनिकीकरण किया जा रहा है।

आज उड़ान योजना के अन्तर्गत सिरौही स्थित मानपुर हवाई पट्टी से वायु सेवा शुरू करने की आवश्यकता है। सिरौही जिले में माउंट आबू और शक्ति पीठ अम्बा जी माता मंदिर, दो विश्व स्तरीय प्रसिद्ध पर्यटन स्थल हैं। ब्रह्माकुमारी समाज का अंतर्राष्ट्रीय मुख्यालय माउंट आबू है। माउंट आबू को राजस्थान का कश्मीर कहा जाता है। 50 नए टूरिस्ट सर्किट व गंतव्य स्थलों की सूची में माउंट आबू को सम्मिलित किया गया है। माउंट आबू में केन्द्रीय रिजर्व पुलिस बल का आफिसर ट्रेनिंग सेंटर है। सेना की दृष्टि से भी यह स्थान महत्वपूर्ण है। यहां प्रत्येक वर्ष लाखों की

* Speech was laid on the Table.

संख्या में विदेशी पर्यटक आते हैं। इन पर्यटकों को हवाई सफर के लिए 228 किलोमीटर जोधपुर या 231 किलोमीटर अहमदाबाद जाना पड़ता है। सिरौही जिले में जीरावल मंदिर जैन तीर्थ की श्रृंखला का अति प्राचीन मंदिर है। यह मंदिर जिले का प्रमुख पर्यटन स्थल है। जैन धर्म में इस मंदिर का महत्वपूर्ण स्थान है। इसकी संरचना और वास्तु वास्तुकला शैली की है। जालौर जिले के केन्द्र से 71 किलोमीटर दूर स्थित भीनमाल नगर में निर्मित देश का प्रथम 72 जिनालय भव्य मंदिर स्थित है। अब यह जैन धर्म अनुयायियों का प्रमुख केन्द्र है। यहां वर्ष भर में हजारों की संख्या में तीर्थ यात्री आते हैं। भीनमाल में सुंधा माताजी का मंदिर है। यह मंदिर लगभग 900 वर्ष पुराना है। जालौर का स्वर्णगिरि दुर्ग एक हजार साल का ऐतिहासिक वैभव समेटे हुए है। इस दुर्ग से स्थापत्य कला का सौन्दर्य झलकता है। यह दुर्ग राज्य सरकार के पुरातत्व विभाग की धरोहर है।

यह जिले के प्रमुख पर्यटन स्थल के रूप में विकसित हो रहा है। गुजरात स्थित अम्बाजी माता मंदिर मां शक्ति के 51 शक्तिपीठों में से एक प्रधान पीठ है। माना जाता है कि यह मंदिर 1200 वर्ष से अधिक प्राचीन है।

आबू रोड से यह मात्र 20 किलोमीटर पर स्थित है। बड़ी संख्या में देश-विदेश से श्रद्धालु यहां तीर्थ यात्रा करने वर्ष भर विशेष रूप से पूर्णिमा के दिन आते रहते हैं। भदर्वी पूर्णिमा के दिन यहां बड़ा मेला लगता है। इस दिन देश भर से लगभग 5 से 6 लाख की संख्या में भक्तगण मां की पूजा-अर्चना हेतु आते हैं। यहां 7 से औद्योगिक क्षेत्र आबू रोड, अम्बाजी, मंडार, स्वरूपगंज, शिवगंज, सिरौही और सिरौहीरोड हैं। बिनानी सीमेंट, लक्ष्मी सीमेंट, तिरुपति फाइबर, गुजरात केबल आदि 8 बड़े और 12 मध्यम 2982 लघु उद्योग स्थापित हैं।

71 किलोमीटर की दूरी पर राजस्थान की ग्रेनाइट नगरी के रूप में प्रसिद्ध जालौर जिला है, जिसमें जालौर, भीनमाल सांचौर, रानीवाडा सायला व आहोर सेटेलाइट शहर के रूप में विकसित है। जालौर का सबसे महत्वपूर्ण पहलू है ग्रेनाइट उद्योग। यहां 700 से अधिक ग्रेनाइट इकाइयां हैं। शहर से ग्रेनाइट पत्थर विदेशों में निर्यात होता है। मार्बल और ग्रेनाइट पूरे विश्व में निर्यात होता है। पिछले तीन दशक में यह औद्योगिक मानचित्र पर अपनी अलग पहचान बना चुका है। भीनमाल

शहर जूती उद्योग के लिए प्रसिद्ध है। यहां की कलात्मक जूतियां विदेशों में निर्यात की जाती हैं। दूसरी ओर तेजी से बढ़ते स्टील उद्योग ने सांचौर को विश्व मानचित्र में एक नई पहचान दी है। देश के सभी प्रमुख स्टील मार्केट में लगभग 90 प्रतिशत व्यापारी मूल निवासी हैं। 150 किलोमीटर की दूरी पर स्थित पाली जिला राजस्थान में कपड़ा उद्योग के लिए विश्वविख्यात है। यहां के 35 प्रतिशत लोग देश और विदेश में बसे हुए हैं, जो देश के प्रसिद्ध उद्योगपतियों में शामिल हैं। मानपुर हवाई पट्टी से अहमदाबाद, जयपुर, दिल्ली व देश के प्रमुख नगरों तथा महानगरों के लिए यात्री उड़ान सेवा शुरू की जा सकती है। धन्यवाद।

*** SHRI K. NAVASKANI (RAMANATHAPURAM):** Thank you for the opportunity to participate in the discussion on the Department of Civil Aviation demands for grants. Union Government claims that our country is the developing country on aviation at the world level. But I would like to highlight that this government has a major role in not owning a government Airlines by way of privatizing the entire sector. If a sector is underdeveloped and then the government should think about how to improve it and take it on the path of development rather than selling it and it's quite surprising how we claim that we're progressing on growth. On the one hand we claim proudly that aviation is growing and on the other hand you are selling Air India, the existing public sector company for the country. The effect of the absence of a public airline for the country could be seen recently when the students of our country were stranded in Ukraine.

* Speech was laid on the Table.

We know that even in times of crisis the airlines kept the price of the ticket very high and resulting in the difficulties faced by the students. I urge this government to show initiative and interest to protect the people similar to your interest shown on selling public sector companies. My constituency Ramanathapuram is a district that attracts a large number of tourists and devotees from outside the state and abroad. The district covers Rameshwaram, an important Hindu holy place. I have repeatedly tabled the proposal in this House to set up an Airport in my Ramanathapuram Constituency. It has also been a long-standing demand of the people. It is also a district with a large number of people doing business and working abroad.

In view of this importance of mine, I request the Government to take appropriate action to set up an airport at Ramanathapuram. Madurai Airport is the busiest airport in South Tamil Nadu. The most used airport for both business and business purposes. Our state's long-standing demand is to upgrade the airport in Madurai to an international airport standard. It is a reasonable request to ask for an international airport in addition to our Tamil Nadu, a state that pays more taxes than the total tax paid by twenty-one states and union territories in the country. We urge this government to make it happen. Chennai-Madurai air transport is the most used route by the people. This is a route that is mostly used by traders and the middle class.

But because fewer planes operate on this route, and larger aircraft such as airbuses do not operate. Air fares are much higher on normal days. Air fares have been raised beyond the reach of ordinary people. Therefore, in view

of the inconvenience to the people, I request the Government to instruct us to operate additional aircraft and large aircraft on the routes including Chennai and Madurai.

श्री नायब सिंह सैनी (कुरुक्षेत्र): सभापति महोदय, आपने मुझे नागर विमानन मंत्रालय के तहत वर्ष 2022-23 के अनुदान की मांग पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

महोदय, मैं देश के लोकप्रिय प्रधानमंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी, हमारे नागर विमानन मंत्रालय के मंत्री श्री ज्योतिरादित्य सिंधिया जी तथा वी.के. सिंह जी को भी धन्यवाद देना चाहता हूँ। अभी यूक्रेन के अंदर हमारे लगभग 22 हजार छात्र फंसे हुए थे, उनको सुरक्षित तरीके से निकालकर उनके माता-पिता के पास पहुंचाने का जो कार्य किया है, वह सराहनीय है। इसके लिए मैं आदरणीय प्रधानमंत्री जी का धन्यवाद करता हूँ।

सभापति महोदय, आज हम आजादी के 75वें वर्ष पर आजादी का अमृत महोत्सव मना रहे हैं। इस आजादी के अमृत महोत्सव पर मैं बताना चाहता हूँ कि आज तक देश के अंदर 64 हवाई अड्डे थे। पिछले सात वर्षों में देश के लोकप्रिय प्रधानमंत्री आदरणीय मोदी जी के नेतृत्व में 54 और नए हवाई अड्डे जोड़े गए हैं। मैं आपके माध्यम से अपने लोक सभा क्षेत्र कुरुक्षेत्र की बात भी रखना चाहूँगा। मेरा लोक सभा क्षेत्र भगवान श्रीकृष्ण की गीता स्थली है, जहाँ पर गीता का संदेश दिया गया था।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से आदरणीय विमानन मंत्री जी से आग्रह करना चाहूँगा, क्योंकि वहाँ पर हर वर्ष जब सूर्यग्रहण मेला होता है तो लाखों की संख्या में श्रद्धालु देश-विदेश से भी आते हैं। आदरणीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने जब कहा कि गीता के 5151 वर्ष पूरे हुए हैं। आज कुरुक्षेत्र में ही नहीं, बल्कि हर घर के अंदर गीता महोत्सव मनाया जा रहा है। इसके साथ ही अंतर्राष्ट्रीय गीता जयंती महोत्सव भी कुरुक्षेत्र के अंदर मनाया जाता है। इस बीच में

कोरोना का कार्यकाल आया, उसके अंदर थोड़ा-सा कम हुआ, परंतु इस वर्ष अंतर्राष्ट्रीय गीता महोत्सव में लगभग 30 लाख श्रद्धालु आए हैं।

मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहूँगा, क्योंकि आदरणीय प्रधान मंत्री जी कुरुक्षेत्र को अंतर्राष्ट्रीय मानचित्र के ऊपर लाने की बात कर रहे हैं, वहाँ पर एक हवाई अड्डे का निर्माण हो। मैं आपके माध्यम से दरखास्त करूँगा कि इस अनुदान माँग के अंदर जब आदरणीय मंत्री जी जवाब दें, तो वे कुरुक्षेत्र के अंदर हवाई अड्डे की सुविधा दें। ... (व्यवधान)

डॉ. अमर सिंह (फतेहगढ़ साहिब): महोदय, मैं एक मिनट का समय भी नहीं लूँगा। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी और राज्य मंत्री जी का एक बात के लिए ध्यान आकर्षण करना चाहता हूँ। मेरी पार्लियामेंट्री कांस्टीट्यूएंसी फतेहगढ़ साहिब है। एक विधान सभा क्षेत्र रायकोट है, जहाँ मैं रहता हूँ। उसमें इंडियन एयरफोर्स का हलवारा एयरपोर्ट है, वह ऑलरेडी अप्रूव्ड है। पंजाब गवर्नमेंट के पीछे लगकर मैंने जमीन, सारे फंड्स, सारा कुछ करा दिया, उसका टर्मिनल बिल्डिंग अब 60 हुआ है। उसको स्पीड अप करके मैं चाहता हूँ कि पहली फ्लाइट में मैं आपके साथ चलूँ। बस इतना है कि जितनी जल्दी हो सके, आप इसे शुरू कर दीजिए। बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय सभापति : इतनी संक्षेप में बात हो तो अच्छा है।

डॉ. जयसिद्धेश्वर जी।

डॉ. जयसिद्धेश्वर शिवाचार्य स्वामीजी (शोलापुर) : माननीय सभापति जी, मुझे नागर विमानन मंत्रालय की अनुदान की मांग के समर्थन पर बोलने का अवसर देने के लिए आपका धन्यवाद। देश के यशस्वी प्रधान मंत्री माननीय श्री नरेन्द्र मोदी जी एवं नागर विमानन उड़्डयन मंत्री मान्यवर श्री ज्योतिरादित्य सिंधिया जी का मैं हार्दिक अभिनन्दन करता हूँ, जो यूक्रेन में फंसे हुए विद्यार्थियों को सुरक्षित मातृ देश भारत वापस लाए। इनमें शोलापुर, उस्मानाबाद, सांगोला, सतारा, अन्यान्य महाराष्ट्र के कई क्षेत्रों के विद्यार्थी रहे, इसलिए मैं उनको साधुवाद देना चाहता हूँ।

मैं आपके माध्यम से माननीय नागर विमानन मंत्री, श्री ज्योतिरादित्य सिंधिया जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि मेरा निर्वाचन क्षेत्र शोलापुर न केवल देश में बल्कि विदेश में भी वस्त्रोद्योग हब के रूप में प्रसिद्ध है। माननीय मंत्री जी जानते हैं कि शोलापुर से चादर, बेडशीट्स, टॉवेल्स और स्कूल यूनिफार्म्स कई देशों में निर्यात की जाती हैं। शोलापुर में हवाई अड्डा है, लेकिन पिछले कुछ वर्षों से हवाई सेवा बंद है। इस हवाई अड्डे पर केवल निजी विमान का आवागमन होता है। शोलापुर से हवाई सेवा उपलब्ध न होने से शोलापुर के उद्योग और पर्यटन क्षेत्र पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है। उड़ान सेवाओं के अभाव में कई उद्योग शोलापुर से दूसरे राज्यों की ओर पलायन कर रहे हैं। भले ही शोलापुर में उद्योग के लिए अनुकूल वातावरण है, लेकिन उड़ान सेवा न होने के कारण शोलापुर में नये उद्योग आना पूरी तरह से बंद है। शोलापुर से हवाई सेवा की मांग सदन में मैं पिछले दो साल से कर रहा हूँ, लेकिन इसका कोई समाधान अभी तक नहीं निकला है। जन-भावनाओं को देखते हुए मैं माननीय मंत्री जी से विनम्र निवेदन करता हूँ कि जब तक बोरामणी एयरपोर्ट नहीं बनता, तब तक एलायंस एयर कंपनी द्वारा डोर्नियर 228 एयर क्राफ्ट जो 19 सीटों की है, उसके लिए एयरपोर्ट ऑफ इंडिया को निर्देश दें कि वह इसे एनालाइज करे। इसी के साथ एलायंस एयर कंपनी डोर्नियर, जो 228 एयर सर्विस जून या जुलाई में प्रारम्भ होने वाली है, उसको शोलापुर से ही शुरू करें। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ। आपने मुझे बोलने का अवसर प्रदान किया, इसके लिए धन्यवाद।

श्री दीपक बैज (बस्तर): महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं कोशिश करूँगा कि एक मिनट में अपनी बात रख दूँ।

महोदय, आपने मुझे नागर विमानन मंत्रालय की अनुदान माँग पर बोलने का अवसर दिया है। मेरा लोक सभा क्षेत्र बस्तर, रायपुर से जगदलपुर करीब 300 किलोमीटर से अधिक दूरी पर है और वहाँ पर एकमात्र सड़क मार्ग है। रेल मार्ग अभी बन रहा है, लगभग 15 वर्ष से अधिक का समय हो गया है, लेकिन वह अभी तक पूरा नहीं हो पाया है। पिछले एक वर्ष से जगदलपुर एयरपोर्ट में मां दंतेश्वरी एयरपोर्ट चालू हुआ है। वहाँ अभी 72 सीटर एयरलाइंस चालू हुई है। तकलीफ यह है कि वहाँ दो दिन पहले ही टिकट बुक हो जाते हैं। वहाँ टिकट ही नहीं मिल पाती है। वहाँ बहुत ज्यादा भीड़ है। बस्तर में लगातार विकास की सम्भावनाएं हैं।

मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूँगा, व्यापारिक, एजुकेशन और हैल्थ के दृष्टि से बस्तर, आंध्र प्रदेश, ओडिशा, तेलंगाना और महाराष्ट्र जुड़ा हुआ है। मैं चाहता हूँ कि वहाँ एयर कनेक्टिविटी बढ़नी चाहिए, जैसे कोलकाता-झारसुगुड़ा से जगदलपुर, बेंगलुरु-वाइजेक से जगदलपुर, भुवनेश्वर से जगदलपुर, नागपुर-जगदलपुर से वाइजेक, अगर यह कनेक्टिविटी बढ़ जाएगी तो निश्चित रूप से फायदा होगा।

सभापति महोदय, जगदलपुर बहुत पुराना एयरपोर्ट है। मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि अगर आप नया एयरपोर्ट बना देंगे, हमारे पास जगह भी है, सब चीज है। यह आपके बिना संभव नहीं है। यह बस्तर के लिए बहुत अच्छा होगा।

अंत में, वहाँ नाइट लैंडिंग की सुविधा नहीं है। यह नक्सल प्रभावित क्षेत्र है। पता नहीं कब कोई इन्जरड हो जाए, बहुत सारी स्थिति है। अगर नाइट लैंडिंग की सुविधा हो जाती है तो कहीं न कहीं बस्तर के लिए बहुत अच्छा होगा। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय सभापति: अभी तीन माननीय सांसद बोलने को शेष हैं। जब तक वह बोलें तब तक के लिए सदन का समय बढ़ाते हैं।

अनेक माननीय सदस्य: हां।

माननीय सभापति: श्री सनगन्ना अमरप्पा कारादी जी।

SHRI KARADI SANGANNA AMARAPPA (KOPPAL): Respected Chairman, Sir, first of all I would like to thank the hon. Prime Minister Narendra Modi ji and our young and dynamic Civil Aviation Minister Jyotiraditya Scindia ji.

Mr. Chairman, I would like to bring forth a very important matter pertaining to my Parliamentary Constituency Koppal and that is the establishment of a new airport there. My Constituency Koppal comes under 371(j). It is a backward District with over 18 large, six medium, over 100 small-scale industries. Apart from that, about 150 rice mills are operating in Koppal District. We are the major paddy exporters in Karnataka. More than 100 major quarries are operating in the district. In 2021, the Government approved a toys manufacturing cluster which is coming up in an area of over 400 acres of land. Lord Hanuman's birthplace Kishkindha is in Koppal. Recently, the Government of Karnataka announced Rs.100 crore for Kishkindha development. UNESCO World Heritage Site Hampi is located 40 km away from Koppal. Koppal is an Industrial hub. Tourist as well as pilgrimage places located in Koppal attract tourists and devotees from far and near in the country and even from abroad. The State Government has announced in this year's budget a project to study and submit a feasibility report. The IDD Department of the State Government has taken an initiative and sent a technical team to visit two sites – Kushtagi-

Koppal road and Hubli-Hospet road. As per the technical team report, the IDD Department was insisting on the District Administration to submit a greenfield airport proposal with the annexure. I, therefore, request that our dynamic Minister of Civil Aviation to take up the matter with utmost importance and establish a new airport at Koppal.

Thank you.

KUNWAR DANISH ALI (AMROHA): Thank you very much, Mr. Chairperson, for allowing me to speak on the Demand for Grant for the Ministry of Civil Aviation for 2022-23. I will make very specific suggestions to the hon. Minister.

जब हम दिल्ली एयरपोर्ट से उड़ान लेते हैं तो सिक्युरिटी चेक के बाद ऐसा लगता है, यह ठीक है कि आपने एयरपोर्ट को प्राइवेटाइज कर दिया है। लेकिन ऐसा नहीं होना चाहिए, चॉकलेट की दुकान और खिलौने की दुकान के बीच से घुस कर जाना बहुत बुरा लगता है। सरकार ने एयरपोर्ट को प्राइवेटाइज किया है, लेकिन जो स्पेसिफिकेशन है, ऑरिजनल एमओयू में जो एग्रीमेंट है। दिल्ली एयरपोर्ट पर जीएमआर प्राइवेट लोग कॉमर्शियल स्पेस बहुत ज्यादा यूज कर रहे हैं। आप इस पर ध्यान दीजिए।

जब जनरल पेसेंजर्स सिक्युरिटी चेक में जाता है। सीआईएसएफ के लोग एयरपोर्ट की सुरक्षा में लगे हुए हैं ताकि हमारी यात्रा सुरक्षित रहे, उनका बहुत बड़ा योगदान है। लेकिन होता क्या है, एयरपोर्ट दिल्ली के अंदर है। सब-इन्स्पेक्टर रैंक का ऑफिसर्स सिक्युरिटी चेक में होता है, एयरपोर्ट पालम में है, पता चलता है कि वह शाहदरा से आ रहा है।

मेरी आपके माध्यम से सरकार से मांग है कि सीआईएसएफ ऑफिसर्स के लिए देश भर में एयरपोर्ट के नजदीक ही उनके रहने का इंतजाम होना चाहिए। उनके लिए फैमिली क्वार्टर बनने चाहिए। कई सांसदों ने कहा कि क्या सरकार का प्राइस पर कंट्रोल है? हमने देखा कि यूक्रेन से सरकार सबको निकालकर लाई, माननीय मंत्री जी भी वहां गए थे। जब ये सब शुरू हुआ था, तब प्राइवेट एयरलाइंस ने 20,000 रुपये का टिकट 80,000 रुपये तक बेचा। इस पर कंट्रोल होना चाहिए।

अंत में, मैं यही बात कहना चाहता हूं कि प्राइवेटाइजेशन ऑफ एयरपोर्ट्स हो रहा है। एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया ने बड़ी मेहनत से एयरपोर्ट बनाए हैं, उनको प्राइवेट प्लेयर्स ले रहे हैं। आप इसमें एक क्लॉज डालिए कि मेट्रो के एयरपोर्ट्स या बड़े एयरपोर्ट्स, जहां पैसेंजर्स ज्यादा हैं, प्राफिटेबल हैं, अगर किसी प्राइवेट प्लेयर को एयरपोर्ट देते हैं तो तय कीजिए कि इन्टीरियर का

एयरपोर्ट भी बनाए। सिर्फ यह नहीं कि दिल्ली, जेवर या मुम्बई के एयरपोर्ट ले लें लेकिन इन्टीरियर में भी एयरपोर्ट बनाएं। धन्यवाद।

*** DR. DNV SENTHILKUMAR S. (DHARMAPURI):** The Ministry of Civil Aviation has been allocated Rs. 10,667 crore for the Budget year 2022-2023. This is 85 per cent decrease than the RE of 2021-2022 because of allocation to equity infusion in AIAHL of around Rs. 62,057 crore, which was not included in this year's Budget as the process of disinvestment of Air India is almost completed. At present, India has no national airline. However, the allocation to AIAHL (SPV) for the present Budget is around 86.80 per cent of the total allocation of the Ministry, which also comes under the revenue section. Only a meager portion of 13.2 per cent amounting to Rs. 1,407.09 crore is the allocation to rest of the heads. Such a low allocation over the years will seriously affect the growth of the civil aviation sector, which is already suffering from a downturn caused by the COVID-19 pandemic.

The allocation to RCS popularly known as UDAN for the year 2022-2023 has seen a 40 per cent reduction over the RE of 2021-2022. The Standing Committee has also raised a concern regarding this low allocation to RCS, which will hamper affordable connectivity. The Committee therefore recommends that the Ministry's request for additional funds for all schemes / heads including RCS at the RE 2022-2023 stage may be favourably considered by the Ministry of Finance.

* Speech was laid on the Table.

This is my short observation on the Demand for the Ministry of Civil Aviation.

***DR. PON GAUTHAM SIGAMANI (KALLAKURICHI):** Thank you for the opportunity to participate in the discussion on the Department of Civil Aviation demands for grants.

Union Government claims that Our country is the developing country on aviation at the world level. But I would like to highlight that this government has a major role in not owning a government Airlines by way of privatizing the entire sector.

If a sector is underdeveloped and then the government should think about how to improve it and take it on the path of development rather than selling it and it's quite surprising how we claim that we're progressing on growth.

On the one hand we claims proudly that aviation is growing and on the other hand you are selling Air India, the existing public sector company for the country. The effect of the absence of a public airline for the country could be seen recently when the students of our country were stranded in Ukraine.

We know that even in times of crisis the airlines kept the price of the ticket very high and resulting in the difficulties faced by the students.

I urge this government to show initiative and interest to protect the people similar to your interest shown on selling public sector companies.

* Speech was laid on the Table.

My constituency Ramanathapuram is a district that attracts a large number of tourists and devotees from outside the state and abroad. The district covers Rameshwaram, an important Hindu holy place. I have repeatedly tabled the proposal in this House to set up an Airport in my Ramanathapuram Constituency. It has also been a long standing demand of the people. It is also a district with a large number of people doing business and working abroad. In view of this importance of mine, I request the Government to take appropriate action to set up an airport at Ramanathapuram.

Madurai Airport is the busiest airport in South Tamil Nadu. The most used airport for both business and business purposes. Our state's long standing demand is to upgrade the airport in Madurai to an International Airport standards.

It is a reasonable request to ask for an international airport in addition to our Tamil Nadu, a state that pays more taxes than the total tax paid by twenty-one states and union territories in the country. We urge this government to make it happen.

Chennai - Madurai air transport is the most used route by the people. This is a route that is mostly used by traders and the middle class. But because fewer planes operate on this route, and larger aircraft such as airbuses do not operate. Air fares are much higher on normal days. Air fares have been raised beyond the reach of ordinary people.

I would also like to insist the Important issue in my constituency in Salem District. In Salem Airport flights are suspended for past two years. So, I urge to implement Immediately. Therefore, in view of the inconvenience to the people, I request the Government to instruct us to operate additional aircraft and large aircraft on the routes including Chennai and Madurai.

***SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR):** Sir, I am a representative of Bengal, so naturally when a brutal, frightening, horrific incident takes place in my state, I cannot remain silent. Today at dawn, 10 persons have been burnt alive of whom 8 were women and 2 were children. I am compelled to raise this issue here today because violence, murder, arson have taken monstrous shape in West Bengal. People of the entire country are really surprised to see the condition of the state and I condemn this incident from this forum. 8 women along with 2 children were thrown into fire. This kind of violent incidents are happening regularly. * ... (*Interruptions*)

माननीय सभापति: अधीर दा, इंटरप्रेटर नहीं है। Please speak either in English or Hindi.

***SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY :** I have no other option, I am compelled to flag this issue in this august House because this is the biggest panchayat of the country and someone must raise such matters here.... (*Interruptions*) दस महिला को आग के हवाले किया गया, सबकी मौत हो गई, दो बच्चे समेत। इस तरह की दहशतगर्दी की घटना बंगाल में चल रही है। ... (*Interruptions*) Sir, If I do not speak out here, where else do I speak?* ... (*Interruptions*)

माननीय सभापति: आप डिमांड पर बोलिए।

... (व्यवधान)

माननीय सभापति: आप टॉपिक पर बोलिए।

... (व्यवधान)

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

***SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY :** Sir, Today in West Bengal, there is reign of terror. Such barbaric, brutal incidents have become the order of the day. People of the state are witness to spine-chilling violent murders. Therefore, it is my duty to draw the attention of the august House to this significant issue. *... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: You are a very senior Member and the Leader of a Party too. आप विषय पर ही बोलिए।

... (व्यवधान)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY: Sir, I rise to intervene on the subject under discussion, which has already been vetted and examined by the concerned Standing Committee thoroughly. We have also revealed our own observation insofar as deficiencies and lacunae of this sector are concerned.

Sir, there is no doubt that the Government of India had embarked upon a massive evacuation effort so as to evacuate our stranded people, including students, from Ukraine. So, the Government, along with private airlines and Air Force, deserve to be applauded. In the same vein, I would like to flag the attention of this Government to the fact that the chaos and consternation with regard to the evacuation of stranded people could have been averted provided we had taken a little more proactive measures. I think, the situation was precarious. Given the intensity and the precarious situation prevailing over there, the Government could have been more proactive. However, there is no

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

doubt that it was a large-scale humanitarian approach taken together by the departments of Civil Aviation, Defence and External Affairs. It certainly deserves to be applauded. I would like to know from the hon. Minister क्या वहां और कोई बचे हैं, जिन्हें इवेक्यूट करना पड़ेगा। क्या ऑपरेशन गंगा खत्म हो चुका है या अभी भी चल रहा है? आप जानकारी देंगे तो अच्छा होगा।

Hon. Chairperson, Sir, I do not want to harp on the same issues but tangentially, I would like to touch upon two-three pertinent points akin to the concerns of my esteemed colleagues. Although the Budget Estimates – 2023 show an increase in the budgetary allocation from Budget Estimates – 2020, 86.81 per cent of the Budget has been allocated towards the single purpose of servicing loans passed on to the SPV for the disinvestment of Air India. This leaves only 13.2 per cent of the Budget or Rs. 1407.09 crore for the MOCA. The allocation for R.E. – 2022 rose to Rs. 72,652 crore, of which, Rs. 68,501 crore was kept aside for the Air India disinvestment process. It is not my personal opinion.

I have already stated that the Standing Committee -- which had scrutinised every nook and corner of the civil aviation sector -- had pointed out that this is the situation. As far as the UDAN Scheme is concerned, this Scheme is a great connectivity scheme. There is no doubt about it. लेकिन, एयर पोर्ट्स अथॉरिटी ऑफ इंडिया ने 948 रूट्स वैरियस बिड्स को दिए थे in its five-year term. Out of the 948 routes, only 405 of these routes are operational as of December, 2021. This includes, sixty-five airports, two water aerodrome, and eight heliports. It means that in five years, only 42.72 per cent of the objectives

of this flagship scheme have been met since its inception. Again, I would like to point out that one out of four UDAN routes has been succeeded without Government's subsidy pointing to glaring lapses in the scheme's effectiveness and viability.

Now, I come to lack of industrial enthusiasm. This has also been observed. The MOCA floated 106 direct tourism routes for bidding, however, as of February, 2022, bids for only 46 tourism routes have been received and only 31 have been operationalised. This lack of enthusiasm from the Ministry and industry is a reflection of a failure of the UDAN Scheme. So, I think, the Government will certainly pay its due attention to this issue because it is a great connectivity approach that I have already admitted.

Insofar as security of civil aviation sector is concerned, I would like to bring to the attention of this Government that the DGCA, DCA, and AAIB have been allocated below their projected demands. Now, I come to the Information and Credit Rating Agency (ICRA) – Determination of Indian Aviation Industry.

The ICRA has stated that the sector's recovery is likely to remain weak with the domestic aviation industry expected to lose as much as Rs. 25,000 crore to Rs. 26,000 crore in the financial year – 2022. The losses have been attributed to three things in particular, that is, the effects of the pandemic, suspended state of international flights, and the state of rising aviation turbine fuel costs. The domestic airlines are expected to incur a loss of Rs. 14,000 crore to Rs. 16,000 crore in the financial year – 2023. Considering these, it is estimated that the industry requires an additional funding of approximately Rs.

20,000 crore to Rs. 22,000 crore between the financial year – 2022 and the financial year 2024. The ICRA expects the Indian airline industry to hit a debt of Rs. 50,000 crore in the financial year – 2022. I do not know the exact situation. Therefore, I would like the hon. Minister to explain the observations made by ICRA.

Sir, there is no doubt of the fact that the aviation sector has been registering exponential growth which suggests there is a huge potentiality of this sector in our country. However, per capita availability of the aircraft is still poor. A number of issues are there that need to be rectified and amended. In this regard, I would like to draw the attention and also try to make some suggestion to the Ministry concerned that in India there is a wave of regulations that regulate various aspects of the aviation industry.

India is the world's fastest growing domestic aviation market. Therefore, it is expected that Indian carriers will need many new aircraft. India is, therefore, seen as an attractive market for aircraft manufacturers, financiers and lessors.

However, in the international aviation finance and lease practice, there exists uncertainty regarding the possibility to repossess, deregister and export an aircraft in case of default by an Indian airline or other operator. The Kingfisher episode reiterated this perception and sent a shockwave across the global finance and lease practice, bringing many negative reviews for India. This forced the financial world to take a more cautious approach towards Indian carriers. This has resulted in Indian airlines/operators being charged

higher lease rentals/security deposits to make up for this transaction risk. Although the manner in which the shutting down of Jet Airways has been managed by the Government is really commendable, there is still much work that needs to be done.

Now, I come to cut throat competition that is there in this field. Indian domestic aviation market is known as one of the most competitive and price sensitive markets. Indeed, it was recently pointed out by CAPA India that the competition dynamics of the Indian aviation market are not in line for long term viability of the sector. It is predicted by CAPA that India may witness consolidation of various domestic airlines into 2-3 groups or cartels, which may then come with its own legal complications from an anti-trust perspective.

There is a possibility of cartelisation in this sector which also need to be pre-empted and need to be addressed.

I will also suggest simplifying the regulatory structure. Various laws governing aviation be brought under one umbrella code that should have a non obstante clause, ensuring primacy of the specialized aviation code over other laws of the land.

Lastly, aviation industry in India is controlled and regulated by various regulators. For example, the Directorate General of Civil Aviation, the Airports Economic Regulatory Authority, Airports Authority of India, and the Bureau of Civil Aviation Security just for regulating one sector that is Aviation. The need of the hour is to amalgamate and merge all these regulators into one Civil Aviation Authority, which shall have the overall regulatory and superintendence

oversight over the aviation industry. This will not only reduce the regulatory fatigue, which is often experienced by the industry but shall also serve as a single window clearance authority, thereby reducing the operational costs for the industry.

महोदय, हम सभी जानते हैं कि जो एटीएफ 40 प्रतिशत ऑपरेशनल कॉस्ट के लिए माना जाता है, एटीएफ के चलते हमारे सिविल एविएशन की हालत खस्ता होती जा रही है। कम से कम एटीएफ को जीएसटी के दायरे में लाया जाए। हमारे बहुत सारे मेंबर्स ने भी मांग की है और मैं भी इसकी मांग कर रहा हूँ।

महोदय, दूसरी बात यह है कि हमारे देश में इस सेक्टर में जितनी तरक्की और वृद्धि होती है, उसके साथ हमें पायलेट्स, टेक्निशियन्स और स्किल्ड मैनपावर की जरूरत है, हम उसको नहीं दे पाते हैं। इसलिए 40 प्रतिशत कॉमर्शियल पायलेट का लाइसेंस हमें विदेशों से पढ़े हुए लोगों को देना पड़ता है। इसमें काफी पोटेंशियल्टी है, लेकिन हम लोग पोटेंशियल्टी को एक्सप्लॉइट नहीं कर सकते हैं। इसलिए हमें फ्लाइटिंग ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट बनाना चाहिए।

हमें ध्यान देना चाहिए कि हमारे देश में एयर ट्रैफिक कंट्रोलर की जरूरत है। एयर ट्रैफिक कंट्रोलर की कमी होने से असुविधा हो रही है। यहां पर बहुत सारे मेंबर्स ने फ्लाइट के किराये का मुद्दा उठाया है। मैं यह जरूर मानता हूँ कि अगर सिविल एविएशन यह कहे कि सर्विस के साथ पैसेंजर का एक कॉन्ट्रैक्टुअल एग्रीमेंट है। यह कॉन्ट्रैक्ट पर चलता है इसलिए हमें इसमें दखलअंदाजी करने की जरूरत नहीं है, लेकिन मैं यह मुनासिब नहीं समझता हूँ कि हमारे देश में सब कुछ कमर्शियल एन्टरप्राइज पर छोड़ दिया जाए। यह एक सर्विस है और इस सर्विस में हिन्दुस्तान का आम नागरिक हिस्सा लेता है। इसलिए हमारा भी यह फर्ज बनता है कि इस पर थोड़ा रेगुलेट किया जाए। In the name of commercialisation of service, we cannot allow those private players to fleece the common passengers of our country according to their own whims and fancies.

सर, मैं पश्चिम बंगाल से आता हूँ। वहां के दो-तीन मुद्दे हैं। बंगाल में कोलकाता में एयरपोर्ट है। आज की तारीख में कोलकाता की यह हालत है कि वह आने वाले दिनों में ज्यादा पैसेंजर्स को सर्विस नहीं दे पाएगा। इसलिए कोलकाता में एक नया एयरपोर्ट बनाना चाहिए।

दूसरी बात यह है कि पश्चिम बंगाल में बागडोगरा नाम से एक एयरपोर्ट है। बागडोगरा, भूटान, सिक्किम, नेपाल और नार्थ ईस्ट के साथ जुड़ता है। हमारे नार्थ बंगाल में जिन्हें चिकन नेक कहते हैं, वे बागडोगरा से निकलते हैं। बागडोगरा में डिफेंस मिनिस्ट्री ने नो फ्लाइटिंग जोन घोषित कर दिया है। हो सकता है कि उनकी कोई तकलीफ हो, लेकिन इसका कोई समाधान निकालना चाहिए, क्योंकि वहां पर नाइट में किसी तरह से फ्लाइट लैंडिंग की फैसिलिटी नहीं होती है। बंगाल में कूचबिहार से लेकर मालदा, बालूरघाट, ओन्डल, कलाईकुंडा जैसे बहुत सारे कनेक्टिविटी के लिए एयरपोर्ट्स बने हुए हैं, जिन्हें हम ब्राउनफील्ड एयरपोर्ट कहते हैं। मैं इस सरकार से यह दरखास्त करूंगा कि कूचबिहार, मालदा, बालूरघाट और अन्य जगहों पर जो ब्राउनफील्ड एयरपोर्ट्स हैं, उनका आप विकास करने की कोशिश कीजिए। मैं एक छोटा सा मुद्दा और रखना चाहता हूँ कि आप जानते हैं कि सारी दुनिया नई-नई टेक्नोलॉजी को अपनाती है। जैसे सारी दुनिया ने 5जी टेक्नोलॉजी को अपनाना शुरू कर दिया है। 5जी के चलते बीच में हमारी फ्लाइट को अमेरिका में जाने में रुकावट पैदा हुई थी। इस समस्या का समाधान हुआ है। हमें 5जी का आदि तो होना ही पड़ेगा। मैं यह जानना चाहता हूँ कि 5जी के चलते हमारी उड़ानों में कोई दिक्कत होती है या नहीं होती है? इस तरह मैं दो-तीन मुद्दे उठाना चाहता हूँ। मैं चाहता हूँ कि आईएलएस स्पेशियलिस्ट को और ज्यादा तवज्जो दी जाए। बहुत सारे एयरपोर्ट्स ऐसे हैं, जहां आईएलएस स्पेशियलिस्ट की कमी होने के चलते आवागमन में परेशानी होती है।

19.53 hrs

(Hon. Speaker in the Chair)

इसीलिए मैं चाहता हूँ कि सिविल एविएशन सेक्टर में वृद्धि की काफी संभावना है और सिविल एविएशन सेक्टर की जो पोटेंशियलिटी है, उसको तवज्जो देते हुए, सही ढंग से इस्तेमाल

करते हुए, हमारे देश के बेरोजगार नौजवानों को इसमें शामिल करके हम और आगे निकल सकते हैं। मैं इन्हीं बातों के साथ अपने भाषण पर विराम देता हूँ।

***SHRI VIJAYKUMAR ALIAS VIJAY VASANTH (KANYAKUMARI):** At the outset, I would like to thank you for giving me this opportunity to participate in the Demand for Grants in respect of the Ministry of Civil Aviation. Though Rs 10,667 crores have been allotted for civil aviation, only a mere 600 crores has been allotted for regional connectivity. A total of 9259 crores has been earmarked for financial restructuring of Air India. 92% of the allotted Budget has been allotted for Air India restructuring and I really wonder what is the role of Air India today. The Govt disinvested Air India and still we are pumping money for Air India and this reflects the shoddy deal the Govt has entered into. Unfortunately, we do not have a National carrier now and the recent developments in bringing back Indians from Ukraine exhibited how we are handicapped without an airline for us.

During the earlier mass evacuations from various war-torn countries, it was our pride Air India which safely carried home the stranded Indians. Let it be from Kuwait, Libya, and even Covid pandemic, it was the Air India which rendered its services to successfully evacuate people. We are still spending thousands of crores in the name of Air India which cannot be even used to bring back our young students from a war zone.

* Speech was laid on the Table.

Though we are busy in privatization of domestic airports, the infrastructure of the airports remain the same without any improvement. I often use Thiruvananthapuram airport which is close to my constituency. The airport was handed over to a private party for operations and the facilities and other developmental activities of the airport remain the same. I would like to know from the Govt about the mechanism in place to monitor the private players to whom the airports are handed over. A mere 600 crores have been allotted for UDAN scheme, the much proclaimed dream scheme. Airports play a major role in the economic growth of our Nation and improving regional connectivity helps in business and tourism. Unfortunately, this Budget failed to explain us on how the Govt is planning to better air connectivity, especially between small cities. Out of 94 RCS-UDAN routes, only 22 remain in operation after their three year government subsidy period ended on 30 November 2021. This effectively means that only one out of four UDAN routes succeed without government subsidy, pointing to poor success rate. It is suggested that the subsidy scheme may be extended by another two years.

The Instrument Landing Systems (ILS) currently available across airports are not of adequate standards, leading to frequent security lapses, risky night landing and risky landing during monsoon season, etc. There is an urgent need that ILS should be upgraded. Indian freighters have handled less than 40% of air cargo in the last five years which means that the majority is handled by international freighters. This is despite the fact that the AAI Cargo Logistics and Allied Services Company Limited (AAICLAS) which was

established in 2016 exclusively for business development of air cargo, logistics, and allied services at AAI airports. The Ministry is yet to introduce a seaplane policy, and the same is still under consultation with stakeholders. This is despite repeated recommendations of the Standing Committee on the need for such a policy in light of the vast network of rivers and lakes in India. Also today, passengers are forced to pay heavily for air tickets and one of the reasons for the same is rising aviation fuel costs. We were expecting that the Govt would cut the excise duty on aviation fuel which would help the common man.

The theft from personal baggage of passengers is being reported in large scale across airports. After loading the baggage in baggage carriers from the belt the route till the aircraft is left un noticed by security. This needs to be monitored strictly.

As regards my Kanyakumari District, Tamil Nadu is concerned, it is located at the originating point of the Indian subcontinent. This district is famous for the confluence of three seas viz. Arabian Sea, Indian Ocean and Bay of Bengal. It is visited by large number of people from within the country and abroad throughout the year for its historical and tourism importance. But lack of an airport in my constituency is forcing people to face hurdles by landing in nearby airports and then travel by train or roads to reach the destination. Regarding the proposal of setting up of Kanniyakumari Airport, I understand that a team of AAI experts had visited Samithoppe and two other locations and found those are unsuitable due to various reasons. Another

suitable site in the Samithoppe Village free from obstruction and limitation has been identified for development of the airport. Before pursuing the matter, the feasibility study of the site was conducted by private expert agencies and they found it suitable. I take this opportunity to request the hon'ble Minister to kindly depute an expert team of AAI to move forward the proposal. If this project comes to light, it will attract more domestic and foreign tourists through improved connectivity and promote more employment opportunities.

Another important issue I would like to submit is that the Kanyakumari District is prone to frequent natural calamities like heavy rain, flood, cyclone, etc., and it has always become challenging task to evacuate the people who struck in these calamities, and fishermen at sea are lost in sea due to nature's fury. Rescue operations are often hampered due to non availability of helicopters in time. Reason for this is mainly because of making helicopters available from nearby stations. A heliport will help in saving the lives of fishermen who lose their way at sea, there has been a long pending demand for construction of a Helipad in the District to lift the affected people. I take this opportunity that the demand for a Helipad in Kanyakumari District may kindly be considered on priority.

With these words, I conclude my speech. Thank you.

*** SHRI JAGDAMBIKA PAL (DOMARIYAGANJ):** I would like to lay my views on the General Discussion on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Ports, Shipping, and Waterways under the Union Budget of 2022-23, hence, I support the Union Budget of 2022-23 for Ministry of Ports, Shipping, and Waterways presented by the hon. Minister of Finance Smt. Nirmala Sitharaman on 1st February, 2022. It behoves me to mention that our beloved Prime Minister Shri Narendra Modi is the most popular global leader. Echoing the words of UK's PM Mr. Boris Johnson, I quote "there is one sun, there is one world, there is one Grid and there is one Narendra Modi. One man who has achieved absolutely extraordinary things for his country. Not only country, but for the world." Absolutely, Modi Ji is a global leader, a son of Bharat Mata who is born for Vishwakalyan'!

India has a long coastline of about 7,517 km, with about 212 ports (12 Major and 200 Minor ports). Approximately ninety-five per cent of the country's trade by volume, and sixty eight per cent by value, is moved through maritime transport. The total expenditure on the Ministry of Ports, Shipping, and Waterways for 2022-23 is estimated at Rs 1,710 crore. This is eight per cent higher than the revised estimates for 2021-22. In 2022-23, capital expenditure is estimated at Rs 574 crore (34 per cent) while revenue expenditure is estimated at Rs 1,135 crore (66 per cent). Between 2011-12 and 2020-21, the average share of capital expenditure was 17 per cent of the total allocation. In

* Speech was laid on the Table.

2021-22, 38 per cent of the Ministry's spending is estimated to be on capital expenditure.

The Prime Minister on March 02, 2021, inaugurated the 'Maritime India Summit 2021' and 486 MoUs were signed for Maritime India Summit 2021 by 22 Maritime Ports/Agencies/Authorities for INR 3.39 lakh crore across different subsectors. A compendium of 400 Investible Projects for INR 2.24 lakh crore for investment was released for the Summit. Maritime India Vision 2030 was formulated by the Ministry with the objective of propelling India to the fore-front of the Global Maritime Sector in the next decade. Detailed discussions involving 350+ stakeholders from all parts of the maritime sector viz. ports, shipyards, inland waterways, trade bodies & associations, ministries, legal experts, national and international industry experts were undertaken. Substantial deliberations and ideations running over More than 250 different brainstorming sessions, study of 100+, global benchmarks & best-in-class examples, and analysis of 50+ Acts and Laws (including state & environmental) have led to the development of MIV 2030. Over 150 initiatives covering 515 key activities across 10 themes encompassing all the facets of the maritime sector have been identified to form the building blocks for the future of the Indian Maritime Sector. MIV 2030 envisions an overall investment of INR 3,00,000 - 3,50,000 Crore across ports, shipping, and in-land waterways categories. This Investment amount excludes projects already under the implementation stage as part of the Sagarmala project. This vision roadmap is estimated to help unlock INR 20,000+ Crore worth of potential

annual revenue for Indian Ports. Further, it is expected to create an additional 20,00,000+ jobs (direct and non-direct) in the Indian maritime sector.

The Sagarmala programme is the flagship programme of the Ministry of Ports, Shipping, and Waterways to promote port-led development in the country through harnessing India's 7,500 km long coastline, 14,500 km of potentially navigable waterways and strategic location on key international maritime trade routes. The main vision of the Sagarmala Programme is to reduce logistics costs for EXIM and domestic trade with minimal infrastructure investment. As a part of the Sagarmala Programme, more than 800 projects at an estimated cost of around 5.54 lakh crore have been identified for implementation from 2015 to 2035. Sagarmala projects include projects from various categories such as modernization of existing ports and terminals, new ports, terminals, RoRo & tourism jetties, enhancement of port connectivity, inland waterways, lighthouse tourism, industrialization around the port, skill development, technology centres, etc. These projects are broadly classified into five pillars of Sagarmala. Implementation of the projects under Sagarmala is to be done by the Central Line Ministries, State Maritime Boards, Major Ports, and SPV preferably through the private sector and through Public private Partnership (PPP) wherever feasible.

Regulatory amendment through the Inland Vessels Act, 2021, replaced the over 100 years old Inland Vessels Act, 1917 (1 of 1917) and ushered in a new era in the inland water transport sector. The objective of the Act is to promote economical, safe transportation and trade through inland waters. It will

ensure transparency and accountability in the administration of inland water transportation and promote the ease of doing business. Augmentation in navigation capacity of National Waterway-1 (NW-1) is being implemented since 2018 through the Jal Marg Vikas Project from Varanasi to Haldia stretch of Ganga-Bhagirathi-Hooghly River System to enable large barge movements. Construction of multi-modal terminals at Varanasi and Sahib Ganj has been completed and that of the multimodal terminal at Haldia and the Navigational Lock at Farakka has achieved substantial progress. The other projects such as the comprehensive development of NW-2 and NW-16 and Indo-Bangladesh Protocol (IBP) route are proposed to be undertaken for a period of 5 years at a cost of Rs. 461 crores and Rs.145.29 crores respectively, from 2020-21 to 2024-25.

We are all citizens of India that is Bharat. India is on its way to be a Vishwaguru. We should have confidence in India's future. We should have faith in ourselves. We should have trust in our own hands and in our own brains. Let us fulfil our duty and contribute to nation-building. Come, let us together resolve today to build a united, strong, prosperous and caring India. Come, let us make 'Bharat Atmanirbhar'. Come, let us make 'Bharat Atmanirbhar'.

Jai Hind!

I, therefore, strongly support the Demands for Grants under the control of the Ministry of Ports, Shipping, and Waterways under the Union Budget of 2022-23.

माननीय अध्यक्ष : सभा की कार्यवाही, बुधवार, 23 मार्च, 2022 को प्रातः ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

19.54 hrs

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on
Wednesday, March 23, 2022/Chaitra 2, 1944 (Saka)*

INTERNET

The Original Version of Lok Sabha proceedings is available on Parliament of India Website and Lok Sabha Website at the following addresses:

<http://www.parliamentofindia.nic.in>

<http://www.loksabha.nic.in>

LIVE TELECAST OF PROCEEDINGS OF LOK SABHA

Lok Sabha proceedings are being telecast live on Sansad T.V. Channel. Live telecast begins at 11 A.M. everyday the Lok Sabha sits, till the adjourn of the House.