

SHRI B. K. DASCHOWDHURY : Are you agreeable to supply wagons to Cooch-Bihar ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : That will be dealt with separately, not in this where we are dealing with drought.

श्री मीठा लाल मीना : जैसा मंत्री महोदय ने बतलाया, राजस्थान सरकार ने 70 या 75 वॉगन प्रतिदिन मांगे हैं। सवाई माधोपुर स्टेशन के लिये, राजस्थान सरकार ने इतनी ही मांग की गई थी, लेकिन अब भी केवल 30-35 वॉगन दिये जा रहे हैं बजाय इसके कि 70-75 दिये जायें। गत 5 मार्च को पश्चिम रेलवे के जनरल मैनेजर ने कहा था कि वह व्यापारियों को वॉगन इस लिये नहीं दे रहे हैं कि राजस्थान सरकार ने 70-75 वॉगन की मांग की है। लेकिन उस के उपरान्त भी 30-35 वॉगन ही दिये जा रहे हैं। उस को बढ़ा कर 40 भी नहीं किया। इस लिये गंगापुर सिटी में चारा फड़ा हुआ है और सवाई माधोपुर में चारे की बरबादी हो रही है। मैं जानना चाहता हूँ कि राजस्थान सरकार ने जो मांग की है उस को रेलवे मंत्री पूरा करेगा ?

डा० राम सुभग सिंह : मैं मानता हूँ कि माननीय सदस्य वहाँ की स्थिति से पूरी तरह अवगत होंगे। वहाँ हम लोग पानी भी टैंक वॉगन से भेजते हैं, और बीकानेर, जंसलमेर आदि कई क्षेत्रों से हम मवेशियों को बैसी जगहों में ले जा रहे हैं जहाँ चारा है और पानी भी है। गंगापुर सिटी से सारे पशुओं को ले कर अगर हम बाड़मेर को ले जायें, जहाँ पानी भी नहीं है तो एकदम उल्टी बात हो जायेगी और आप जो सोच रहे हैं उस से भी परिस्थिति बिगड़ जायेगी। इस लिये चारा तो वहीं रखना होगा जहाँ पानी होगा और मवेशियों को वहाँ पहुंचाना होगा। बीकानेर और जोधपुर क्षेत्र में जहाँ जहाँ पानी है वहाँ हम को चारा ले जाना होगा, और इस को बहुत सीधे समझ कर

करना पड़ता है। ऐसा नहीं हो सकता है कि जो भी नारा कोई लगा दे, हम उस के अनुसार करने लग जायें।

Railway Accidents

+
*812. **SHRI HUKAM CHAND**

KACHWAI :

DR. SUSHILA NAYAR :

SHRI A. SREEDHARAN :

SHRI D. R. PARMAR :

SHRI P. N. SOLANKI :

SHRI DEVEN SEN :

SHRI KIKAR SINGH :

Will the Minister of RAILWAY be pleased to state :

(a) whether it is a fact that railway accidents are on the increase as compared to the last three years ;

(b) the number of accidents that occurred on each Railway during the last three years, year-wise ;

(c) the number of persons killed or injured in these accidents, year-wise; and

(d) the measures taken for minimising the accidents ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF RAILWAY (SHRI R. L. CHATURVEDI) : (a) No, Sir.

(b) and (c). A statement is laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT--579/69]

(d) As the largest single factor responsible for accidents is failure of railway staff, Safety Organisations set up on the railway have been engaged in inculcating safety-consciousness amongst staff connected with the running of trains and in ensuring that they have a proper understanding of the prescribed safety rules. Further, spot checks are made to see that staff do not violate the safety rules and indulge in short-cut methods. Inquiries are held into all accidents and those held responsible are given deterrent punishments. In addition, if an inquiry reveals any other short comings or

lapses, action is taken to see that they do not recur. Technological improvements in the shape of improved signalling and interlocking, track circuiting, etc. have also been made to the extent feasible. As a result of these measures the incidence of train accidents has been declining.

श्री हुकम चन्द कछवाय : मंत्री महोदय ने अपने उत्तर में बतलाया कि जो अधिकांश दुर्घटनायें हुईं वे कर्मचारियों की गलती से हुई हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार ने इस बात पर विचार किया है कि जो ड्राइवर 12 घंटे और 16 घण्टे लगातार काम करते हैं, उनके इतने काम करने का असर उनके स्वास्थ्य पर पड़ता है। क्या सरकार ने उन के काम के घंटे कम करने के प्रश्न पर विचार किया है। वैसे तो उन से आठ घंटे से भी कम काम लिया जाना चाहिये लेकिन क्या इस पर गम्भीरता से विचार किया गया है कि उन से आठ घंटे से ज्यादा काम न लिया जाये ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : यह प्रश्न बड़ा माकूल है क्योंकि थकावट के कारण भी इस तरह की दुर्घटनायें होती हैं। आज स्टाफ के फेल्योर से जो दुर्घटनायें होती हैं उनका परसेन्टेज 68.7 होता है। इस लिये कुंजरू कमेटी की रिपोर्ट में जो चार कदम उठाने की प्रधानतः सिफारिश की गई थी उन के अनुसार हम स्टाफ की थकावट का उपाय करने के बारे में कोशिश कर रहे हैं।

श्री हुकम चन्द कछवाय : मंत्री महोदय ने माना है कि कुंजरू कमेटी की जो रिपोर्ट है उस पर वह अमल कर रहे हैं। लेकिन अभी तक किसी रेलवे पर उस को लागू नहीं किया गया है। जिस को समाप्त करने के लिये आप विचार कर रहे हैं उस पर विचार करते बहुत समय लग जायेगा और दुर्घटनायें हो जायेंगी। मैं जानना चाहता हूँ कि इस चीज को कठोरता से लागू किया जाये सारी रेलवे के अन्दर इस के लिये मंत्री महोदय कौन सा कदम

उठा रहे हैं। क्या कोई समय निर्धारित किया गया है कि फलां समय तक आप इस को पूर्णतया लागू कर देंगे, और जहाँ अपसरों के कारण इसको लागू नहीं किया जायेगा, वहाँ उन के खिलाफ क्या कोई कठोर कार्रवाई की जायेगी ?

डा० राम सुभग सिंह : माननीय सदस्य की यह धारणा गलत है कि हम केवल विचार कर रहे हैं। पिछले वर्ष जस्टिस वांचू की अध्यक्षता में जो कमेटी बनी थी, उस ने उन की सारी शर्काओं को निर्मूल बतलाया है। वह भी ऐक्सिडेंट्स कमेटी थी और उस ने लिखा है कि :

This Committee has stated that there was a significant decrease during the five year period ending 1967-68 as compared to the six-year period ending 1962-63.

SHRI JYOTIRMOY BASU : All bogus.

DR. RAM SUBHAG SINGH : Just like you. They also said :

"It is clear that the recommendations of the Kunzru Committee did make an impact in promoting safety in train operations on the Indian Railways."

This Committee has made a specific point in saying that the Railways have done their best with a view to implementing the recommendations of the Kunzru Committee. Almost all recommendations have been implemented.

श्री देवेन सेन : जो किताब बांटी गई थी रेलवे मंत्री के बजट पेश करने के बाद, दुर्घटनाओं के बारे में उस में हम पाते हैं दुर्घटनाओं और हताहतों के आंकड़े केवल देवयोग पर निर्भर करते हैं। इस के लिये रेलवे मंत्री या रेलवे प्रशासन कोई जिम्मेदारी नहीं लेना चाहते। हम देखते हैं कि दुर्घटनाओं के कारण रेलवे सम्पत्ति का नुक्सान हुआ 1965-66

में 60 लाख का और 1967-68 में 1 करोड़ 17 लाख का। यह भी हम देखते हैं कि प्रति 10 लाख यात्रियों के हिसाब से हाताहतों की संख्या 1965-66 में 24 थी और 1967-68 में वह 27 हो गई। यानी बढ़ती जा रही है। हम यह भी देखते हैं कि एन्जिन की खराबी के कारण जो ऐक्सिडेंट हुए उनकी तादाद 1967-68 में 2042 रही। अगर इस की जिम्मेदारी दाययोग पर छोड़ दी जाये तो यह सरकार किस लिये है। रेलवे पर 4300 करोड़ रुपया लगा हुआ है, इस रुपये का किस ढंग से उपयोग होता है, मैं यह जानना चाहता हूँ।

डा० राम सुभग सिंह : माननीय सदस्य ने 1965-66 की संख्या .24 को कोट किया और 1967-68 की संख्या .27 को कोट किया। लेकिन इसी दम्यान रेलवे का माइलेज रेलों के विस्तार के कारण बढ़ा है या घटा है यह भी देखना चाहिये। फिर अगर वह 1966-67 की संख्या को कोट करते तो पाते हैं कि वह .44 थी। उस से घट कर अब .27 हो गई है। यहाँ पर सारी बातों को पूर्णतया रखना चाहिये न कि केवल वह जो उन के अनुकूल हो। लेकिन मैं प्रश्न का स्वागत करता हूँ और जहाँ पर भी कोई कमी हो, उस को हमें दूर करने की कोशिश करनी चाहिये, लेकिन कमी है नहीं आंकड़ों के अनुसार।

SHRI NARENDRA SINGH MAHIDA : Is it a fact that among the Indian Railways the number of accidents is less on the Western Railway; If so, may I know whether such standards can be applied to other Railways also? If the answer is in the affirmative, may I know why such standards are not applied to other Railways?

DR. RAM SUBHAG SINGH : Actually, the total number of train accidents on the Western Railway was 112 and during the same period of 1965-66 the total number of train accidents on the Eastern Railway was 77. But on certain other Railways the number was more. So it cannot

be unilaterally said that the number of accidents on the Western Railway was less because the Eastern Railway has surpassed the Western Railway.

SHRI D. N. PATODIA : May I know whether the recommendations made by the Railway Safety Commission in 1966-67 were mostly flouted by the Railway Board? Firstly, whereas the Commission recommended that in respect of certain diesel and electric locomotive engines the speed must not exceed 65 kilometres the Railway Board permitted a speed up to 100 kilometres. Secondly, one of their recommendations was for redesigning all locomotive cabins so that safety measures could be adopted. That redesigning has not been done. May I know why these recommendations have been flouted and what action has now been taken to act upon these recommendations?

DR. RAM SUBHAG SINGH : This point was made out during the debate also. It is not a fact that the Railway Board flouted their recommendations.

SHRI GEORGE FERNANDES : The Commission itself said so.

DR. RAM SUBHAG SINGH : Shri Fernandes himself had made out that point. The Commission did say so but the Railway Board also has got its responsibility. I can never accept that the Railway Board should get itself divested of its responsibilities. It must go on discharging its responsibilities. All the tracks are constantly being improved and wherever the track will be improved naturally the speed of trains in terms of kilometres per hour will go on increasing.

SHRI D. N. PATODIA : Sir I had put specific question whether the suggestion of the Commission was flouted. The suggestion of the Commission was that the speed should not exceed 65 kilometres in respect of certain types of engines whereas the Railway Board permitted 100 kilometres per hour. Is it correct or not?

DR. RAM SUBHAG SINGH : The Rajadhani Express is today going at a speed of over 100 kilometres. That particular

case will be examined. Before 1st March no train was moving from here to Howrah at a speed of over 100 miles.

SHRI D. N. PATODIA : The suggestion was in respect of a particular type of locomotives. The hon. Minister has given a generalised reply.

DR. RAM SUBHAG SINGH : How can we accept any generalisation that the speed should not go beyond 65 kilometres ?

SHRI P. G. SEN : Human failure was given as the main reason for accidents. So many reasons have been ascribed to human failure. May I know how far the Railways have gone into these reasons and solved them ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : The Inquiry Report has indicated that the percentage is 68.7. The Kunzru Committee recommended that we should pursue four methods—education, effective supervision, engineering aids and enforcement. Under 'education' and 'effective supervision' efforts are constantly being made to minimise accidents due to human failure. Also, as I said in reply to a question put by Shri Kachwai, it might be due to domestic reasons or due to too much work that the staff failed. I have very sympathy for the staff and we will go into the matter.

SHRI INDRAJIT GUPTA : I would like to know from the hon. Minister how many level crossings still remain unmanned and how many railway stations are there where overbridges are not yet provided for people to cross from one platform to the other ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : This does not exactly pertain to the main question. Subject to correction, I may say that there are about 36,000 level crossings... (laughter) I am not going to be guided by the laughter of Shri Tapuriah. I am trying to give the answer. Out of 1% additional Contribution to general revenues, the State Governments get any sum in excess of Rs. 16 crores for this purpose on behalf of the railways. With the growth of agriculture and more and more cities and bazars and also due to the doubling and trebling of track the demand for constru-

ction of level-crossings has increased beyond number. Out of these level-crossings only one-third are manned and most of the rest are unmanned. Then, more and more demands are being made for over-bridges and under-bridges. The rules laid down in this behalf are that the railways should construct the over-bridge or under-bridge on its track and the approaches will be constructed by the State Governments or local authorities. Subject to the provision, if the State Governments or local authorities come forward to share their responsibility, the railway would not have any hesitation in constructing an over-bridge or under-bridge or providing level-crossings.

SHRI LILADHAR KOTOKI : May I know whether it is not a fact that some of the major and severe railway accidents are due to acts of sabotage and hostile action by some elements, particularly in the North East Frontier Railways ? May I know whether adequate steps have since been taken in order to protect the lives of passengers and railway property against such activities, particularly between Siliguri and Alipur Duar and Lumding sections ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : As the House knows, it is a fact that accidents at Lumding and Diphu were due to this. The hon. Member is familiar with that area and he was with me when I went there. The State Government is quite keen to see that conditions are improved and we are working in co-operation with the State Government in that direction. I hope to go to that area and see how best to improve the position still further.

श्री सत्य नारायण सिंह : पुराने किम्म के जो इंजन थे उनको चलाने का अभ्यास और आदत ड्राइवर्ज को थी। उनकी जगह पर नए इंजन आ गए हैं जो बहुत ही तीव्र गति से चलते हैं। इन इंजनों में उनको अपना ध्यान ज्यादा सेंट्रलाइज करना पड़ता है, सावधानी बरतनी पड़ती है। ऐसी स्थिति में उनके लिए ज्यादा आराम की भी जरूरत पड़ती है। लेकिन अब भी उन से उतना ही समय तक काम लिया जाता है जितना कि पुराने इंजनों पर काम

करने के वक्त में लिया जाता था। इस बात पर गौर करके उन्हें ज्यादा आराम दिया जाएगा ताकि वे कैंस्ट्रेट करके काम कर सकें और एक्सीडेंट्स न हो सकें।

डा० राम सुभग सिंह : जो कायदा है उम कायदे के अनुसार अभी काम होता है। कायदे को बराबर देखा जाता है।

SHRI SRADHAKAR SUPAKAR : It is only natural that the demand for increasing the speed of trains should be favourably considered at the same time, in advanced countries the element of human error is being eliminated by the use of electronic devices by which the train automatically comes to stop when there is any chance of danger. After the introduction of Rajdhani Express and other speedier trains may I know whether those electronic device will be adopted in the Indian railways also ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : Yes, Sir. As the House knows, we are providing engineering devices ranging from rudimentary inter-locking to automatic train control and, depending on density of traffic and availability of resources we are going to introduce more and more devices in future.

श्री प्रकाशद्वीर शास्त्री : क्या यह सत्य है कि पहले रेल दुर्घटनाओं की कमी का एक बहुत बड़ा कारण यह था कि रेल कर्मचारियों की संतानों को सर्विस में प्राथमिकता दी जाती थी और इससे वे अपनी ड्यूटी के प्रति सतर्क भी रहते थे और अपनी जिम्मेदारी भी निभाते थे और जब से यह परम्परा समाप्त हुई है तब से उनकी सतर्कता और कर्तव्य के प्रति जागरूकता, दोनों ही समाप्त हो गए हैं ? क्या रेल मंत्रालय इस बात पर भी कुछ विचार कर रहा है कि सर्विस में उतना न सही लेकिन कुछ हिस्सा, कुछ प्रतिशत उनको दिया जाए ताकि वे अधिक जागरूक रह सकें ?

डा० राम सुभग सिंह : जहां तक दुर्घटनाओं का सम्बन्ध है, मैं पहले बता चुका हूँ कि

पहले की अपेक्षा इधर दुर्घटनायें कम हुई हैं। लेकिन जहां तक रेलवे कर्मचारियों की संतानों का सवाल है कि उन को रेलवे की सेवा में अवसर प्रदान किया जाय-यह सवाल तो जायज़ है, लेकिन हमारे संविधान में

श्री कवर लाल गुप्त : मिनिस्टर की संतान मिनिस्टर बन सकती है तो उनको क्यों नहीं बनाते हैं ?

डा० राम सुभग सिंह : कवर लाल गुप्त को मिनिस्टरों की हालत मालूम नहीं हैं। शायद उन के अपने दल के मन्त्रियों की हालत की उन को ज्यादा जानकारी होगी और यह भी जानकारी होगी कि उन के लड़के पार्लियामेंट के मेम्बर हो सकेंगे या नहीं, हो जाय तो अच्छा होगा।

जहां तक सवाल का सम्बन्ध है-हमारे यहां संविधान के अनुसार सारी बातें होती हैं, रेलवे पब्लिक सर्विस कमीशन उसी के अनुसार चलता है, फिर भी हम लोग उन के साथ सहानुभूति रखते हैं।

श्री विश्व नाथ पाण्डेय : अभी मन्त्री महोदय ने बताया है कि पहले दुर्घटनायें ज्यादा होती थीं, अब उस से कम हुई हैं। मैं समझता हूँ कि इन के पास जो दुर्घटनाओं की तालिका है, वह साफ नहीं है, सही नहीं है। मैं इस के सदर्भ में जानना चाहता हूँ कि क्या जो दुर्घटनायें हो रही हैं, वे रेलवे के कर्मचारियों-स्वाइन्ड्स मेन से लेकर ड्राइवर तक और रेलवे के स्टेशन-मास्टरों की असावधानी के कारण हो रही हैं ? जिन रेलवे कर्मचारियों की असावधानी के कारण दुर्घटनायें हो रही हैं, क्या मन्त्री महोदय उन के खिलाफ कोई सक्रिय कदम उठावेंगे जिस से ये दुर्घटनायें कम हों ?

डा० राम सुभग सिंह : जहां तक विवरण का सवाल है, यह विवरण बिलकुल साफ है,

इतने स्पष्ट ढंग से लिखा हुआ है कि पढ़ने के बाद आप उस से सहमत हो जायेंगे। जहां तक कदम उठाने का सवाल है मैं बता चुका हूँ कि उन को प्रशिक्षित करने, उन को नये नये कोर्स देने, उन की भलीभांति निगरानी करने का सारा कार्य हो रहा है। केवल यही नहीं है कि प्वाइन्ट्समैन या खलासी का ही सारा दोष हो, इस में हमारा दोष भी है, इस लिये हम सब को मिलजुल कर इसे दूर करने की कोशिश करनी होगी।

श्री बलराज मधोक : इस समय हमारी रेलवे में तीन प्रकार की गाड़ियां चलती हैं—इलैक्ट्रिक इन्जिन से, डीजल इन्जिन से और कोयले के इन्जिन से—क्या इस प्रकार की कोई जांच की गई है कि किस प्रकार के इन्जिनों से एक्सीडेंट्स कम होते हैं? अगर हुई है तो उस का परिणाम क्या निकला है? जो एक्सीडेंट्स होते हैं, उन में स्पीड का फॅक्टर कितना है, ज्यादा स्पीड से गाड़ी चलाने से ज्यादा एक्सीडेंट्स होते हैं या कम स्पीड से चलाने से ज्यादा होते हैं?

डा० राम सुभग सिंह : प्रश्न के पहले भाग के उत्तर को मैं कलैक्ट कर के सदन की टेबल पर रख दूंगा। जहां तक दूसरे भाग का सम्बन्ध है—गाड़ी अगर तेज चल रही है, चाहे डीजल इन्जिन से चल रही हो या इलैक्ट्रिफाइड ट्रॅक पर चल रही हो, अगर कोई फिथ-प्लेट गुम हो जाय तो उस से बहुत भीषण दुर्घटना हो सकती है...

श्री हुकम चन्द कछवाय : राजधानी एक्स-प्रेस की भी यही दशा होने वाली है।

डा० राम सुभग सिंह : कछवाय जी अब तक कोरमाचार्य थे, अब ज्योतिषी भी हो गये हैं। लेकिन उन की भविष्यवाणी सत्य नहीं होगी। मैं इस बात का भी पूरा विवरण सदन के टेबल पर रख दूंगा।

श्री शशि मूषण : इन्दोर से रतलाम बहुत पुराना ब्रिटिश जमाने का ट्रॅक रेलवे स्थान है। हमारे यहां के ड्राइवर बहुत फूँक-फूँक कर कदम रखते हैं, एक-एक, दो-दो घन्टे गाड़ी को लेट लाते हैं, उसके बावजूद भी वहां पर गाड़ी सबसे ज्यादा पटरी से उतरती हैं—क्या मन्त्री महोदय इस पर ध्यान देंगे।

दूसरे—जिन रेलवे कर्मचारियों से भोवर टाइम के साथ साथ भी ज्यादा से ज्यादा काम करवाया जाता है, क्या उनको अधिक सुविधायें और विश्राम अच्छे विश्राम देने के बारे में भी आप विचार करेंगे?

डा० राम सुभग सिंह : इन्दोर-रतलाम ट्रॅक के बारे में पता लगा कर उस को इम्प्रूव कराने की कोशिश करेंगे। यदि कोई भोवर-टाइम करता है, तो उसको रेक्रियेशन भी मिलना ही चाहिये, विश्राम मिलने की व्यवस्था भी होनी चाहिये।

श्री अर्जुन सिंह भवोरिया : राजधानी एक्सप्रेस दिल्ली से जाने के बाद कानपुर रुकती है, लेकिन उस में यात्रियों को नहीं लिया जाता क्या मन्त्री महोदय घाटे को पूरा करने के लिये कानपुर से भी यात्रियों को लेने की सुविधा प्रदान करेंगे?

SHRI S. M. BANERJEE : I support, Sir.

डा० राम सुभग सिंह : श्रीमान्, वह गाड़ी इटावा होते हुए भी जाती है। पता नहीं कहां तक इस बात को माननीय प्रश्नकर्ता महोदय निश्चित बना देंगे कि वह गाड़ी कानपुर से पहले इटावा भी रुके?

श्री अर्जुन सिंह भवोरिया : इटावा में नहीं चाहेंगा, कानपुर में रुकनी चाहिये।

श्री शिव नारायण : आपने एक्सीडेंट्स के बारे में जो इत्तिला दी है, मैं जानना चाहता

हैं कि ईस्टन रेलवे में, जिसको आप वे इनाम दिया है, कितने परसेन्ट एक्सीडेन्ट्स हुए हैं ? मैं यह भी चाहता हूँ कि जहाँ जहाँ से ओवर ब्रिज की मांग आपके पास आई है, खास तौर से शहरों में, उनको ओवर ब्रिज जल्द से जल्द जरूर दिये जायें।

डा० राम सुभग सिंह : बस्ती से मांग आई थी, उस के लिये मैं जरूर देखूंगा।

श्री सरजू पाण्डेय : अध्यक्ष सहोदय, मेरा ब्यवस्था का प्रश्न है। मैं पहली बार से खड़ा हो रहा हूँ.....

MR. SPEAKER : No *vyavastha* during the question hour.

श्री सरजू पाण्डेय : आप एक-एक दल के दो-दो मेम्बरों को बुला चुके हैं। मैं शुरू से बार बार खड़ा हुआ हूँ, लेकिन अब तक आपने मुझे मौका नहीं दिया।

MR. SPEAKER : Order, order. I have called Shri Srinibas Misra. He has caught my eye.

SHRI SRINIBAS MISRA : It is reported that a foolproof device of automatic control at the level-crossing has been found out which will not necessitate any guard at the level-crossing. Is the Government considering to introduce the system in the Railways ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : It has been reported in the press. I also came across that news item. We will find out.

MR. SPEAKER : The questions are getting repeated. I have called a number of friends for twenty minutes on this question. Next Question.

Export Consortium of Machine
Tool Manufacturers

*813. SHRI SITARAM KESRI :
SHRI P. M. SAYEED :
SHRI MANIBHAI J. PATEL :

Will the Minister of INDUSTRIAL

DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Indian Machine Tool Manufacturers Association has planned to form an export consortium of machine tool manufacturers;

(b) if so, whether the representatives of the Public Sector are also to be included in the said consortium;

(c) whether Government have agreed to the proposal of the said Association; and

(d) if not, the reasons therefor ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI BHANU PRAKASH SINGH) : (a) to (d). A statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) and (b) . No proposal has been received by Government from the Indian Machine Tool Manufacturers Association for the formation of a Consortium for the export of Machine Tools. However, the Association has reported that it has not planned any consortium, as such, for export but has been recommending and advising various manufacturers to form viable groups in non-competing lines of manufacture, so that they could operate economically and efficiently in the export market. One such company is reported to have been formed at the initiative of one of the members of the Association but details regarding its membership etc. are still being worked out. The question of public sector units joining any such export group is primarily a matter for the concerned public sector units to decide. No proposals from any public sector units for joining any such export group have so far been received in the Ministry of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs.

(c) and (d) . Do not arise.