

It would be observed from the above table that the share of foreign companies in the total production of finished formulations in the country during 1976-77 was 41.7 per cent as against 53.5 per cent during 1975-76.

(b) Prices of drugs are statutorily Controlled under Drugs (Price Control) Order, 1970. Prices once fixed under the said order cannot be increased by the manufacturers without prior approval of the Government. Through the operation of the Order, it has been possible to keep the activities of the drug firms within reasonable parameters.

(c) and (d). The Hathi Committee on Drugs and Pharmaceutical Industry have made certain recommendations as to the manner in which activities of foreign drug manufacturing firms should be treated. These are under consideration of Government and a decision is likely to be taken thereon soon.

However, in accordance with the selective policy adopted by the Government to regulate expansion of the foreign companies, the following measures are being taken:—

(i) An indicative categorization of drugs has been drawn up whereby certain drugs shall be reserved for exclusive manufacture by the Public/Indian Sectors alone;

(ii) The Indian Sector of the Industry is given preference in approval of manufacturing schemes;

(iii) Manufacture of increasing number of bulk drugs through public sector undertakings;

(iv) Industrial Licences are usually not issued to foreign firms for producing formulations unless linked with the production of bulk drugs; whereas Indian Firms are allowed additional formulation capacity, unconnected with manufacture of Bulk Drugs, within certain parameters;

(v) Foreign firms are asked to take up production of bulk drugs from more basic stages and to make

available a suitable portion of their bulk drugs production to non-associated formulators in the country as a condition for permitting expansion in capacity or taking up new activity. Appropriate export obligations are also imposed where considered necessary.

रामपुर से हल्द्वानी तक बड़ी लाइन

3623. श्री भारत भूषण : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रामपुर से हल्द्वानी तक बड़ी लाइन बिछाने तथा मुरादाबाद-रामपुर रेलवे लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए मूल प्राक्कालन कितनी धनराशि का है और वर्ष 1976-77 तक उक्त योजना पर कितनी धनराशि व्यय हो चुकी है,

(ख) उक्त दोनों रेल लाइनों के निर्माण कार्य में हुई प्रगति का व्यौरा क्या है ;

(ग) उक्त दोनों रेल लाइनों पर निर्माण कार्य पूरा हो जाने के बाद हल्द्वानी तथा रामपुर का किन-किन स्थानों से सीधा रेल सम्बन्ध हो जायेगा, और

(घ) उक्त दोनों लाइनों पर निर्माण कार्य कब तक पूरा हो जायेगा ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री शिव नारायण) : (क) और (ख). उत्तर प्रदेश के पहाड़ी क्षेत्रों तक सीधे सम्पर्क की व्यवस्था करने के प्रयोजन से मुरादाबाद और रामपुर से रामनगर और काठगोदाम तक बड़ी लाइन की व्यवस्था करने के लिए 15 करोड़ रुपये की लागत वाली परियोजना को 1974-75 के बजट में शामिल किया गया था। मार्च 1977 के अन्त तक इस परियोजना पर 11.90 लाख रुपये खर्च किये जा चुके हैं। नवीनतम अनुमान के अनुसार मुरादाबाद-रामनगर लाइन के आमान परिवर्तन पर जो कि इस योजना का एक चरण है, 7.34 करोड़ रुपये लागत

आने तथा रामपुर से हल्द्वानी तक एक नई लाइन के निर्माण पर 14.42 करोड़ रुपये लागत आने का अनुमान है।

(ग) रामपुर-हल्द्वानी लाइन पर प्रस्तावित स्टेशन चमरौआ, केमरी, बिलासपुर, कोसलगंज, खद्रपुर, टांडा, लालकुंआ और हल्द्वानी हैं। मुरादाबाद-रामनगर लाइन के वर्तमान स्टेशन आमान-परिवर्तन के बाद भी बरकरार बने रहेंगे।

(घ) संसाधनों की कमी के कारण इस परियोजना के पूरा होने की कोई तिथि निर्धारित नहीं की गई है।

#### अबुदुल्लागंज और जबलपुर के बीच रेल लाइन

3624. श्री राधवजी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे प्रशासन को मध्य प्रदेश में अबुदुल्लागंज और जबलपुर के बीच रेल लाइन विछाने के बारे में मांग प्राप्त हुई है;

(ख) यदि हां, तो उक्त मांग के बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ;

(ग) क्या उक्त प्रस्तावित मार्ग पर सर्वेक्षण किया जायेगा ; और

(घ) क्या पहले भी उक्त मार्ग पर कोई सर्वेक्षण किया गया था, यदि हां, तो कब और उसके क्या परिणाम निकले ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री शिव नारायण) (क) से (घ) : जी नहीं। नरसिंहपुर और इटारसी के रास्ते जबलपुर पहले ही बड़ी लाइन द्वारा श्रीबंदुल्लागंज से जुड़ा हुआ है। जबलपुर और श्रीबंदुल्लागंज के बीच नई रेल लाइन बनाने के सम्बन्ध में सर्वेक्षण करने के प्रस्ताव पर विन्यास विचार करना सम्भव नहीं होगा क्योंकि संसाधनों की अत्यन्त कमी है।

#### Licensed Porters at Allahabad

3625. SHRI ISWAR CHAUDHRY: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) the details of memoranda received from Members of Parliament and others for taking over Licensed Porters working at Allahabad Railway Station over Northern Railway under decasualisation scheme;

(b) whether orders were issued by the Divisional Superintendent, Allahabad, to absorb Licensed Porters under decasualisation schemes but the Secretary of the Society brought pressure on the Railway Board to issue instructions to maintain *status quo*;

(c) whether the Secretary of the Society has been successful with the help of certain officers to allow the scheme of decasualisation to be inoperative as far as Allahabad Station is concerned as was done during the period when M/s. Ballabhadas Agrawal were holding the contract; and

(d) the date from which Government are going to introduce the scheme at Allahabad?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI SHEO NARAIN): (a) to (d). 'The 'decaualisation scheme' of licensed porters was implemented on all the railway stations with an exception of Allahabad railway station where the contract for supply of porters was given to M/s. Railway Station Porters Co-operative Labour Contract Society Ltd. Allahabad, a Co-operative Society of porters working at this station, from 1st April, 1960 and was extended from time to time up to 31st December, 1976. The Divisional Superintendent, Allahabad issued order for introduction of 'decasualisation scheme' at Allahabad on 26th April, 1977 and also served a notice upon the society to this effect. On the representation from the society and the porters against the implementation of the 'decasualisation scheme' at