

at a sizeable demand which could be made use of as a bargaining counter in world markets to secure advantageous prices and concessional terms of supply

(ii) to regulate the import/instruction of newer sophisticated drugs in such umanner as not to disturb the indigenous production of drugs of similar therapeutic value

(iii) to protect the indigenous production of drugs especially when the production is inadequate to meet the internal demand

(iv) to ensure the equitable supply of raw materials at uniform prices eliminating the middleman's profit so that the formulations based on such raw materials are priced at a particular and uniform level and

(v) to help the small scale (SSI) sector of the industry whose requirements are small thereby rendering import by individual firms uneconomic and impracticable in some cases Drug manufacturing units are in the process of registering their requirements of the above-mentioned drugs with the canalising/distributing agencies and the final picture about releases to be made to individual firms has yet to emerge

(c) and (d) Information is being collected and will be laid on the Table of the House

**उर्बरकों की खपत और उर्बरक कारखानों की अधिकांशतापित क्षमता**

9788 श्री अमल राम बायसबाब : क्या कैबिनेट, रसायन और उर्बरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या यह सही है कि प्रमुख अन्न उत्पादक देशों की तुलना में भारत में प्रति हेक्टर उर्बरकों की खपत कम है और देश में उर्बरक कारखाने अधिकांशतापित क्षमता के अनुरूप कार्य नहीं कर रहे हैं ,

(ख) यदि हा, तो किन उर्बरक कारखानों ने 15 अप्रैल, 1978 तक अपनी अधिकांशतापित क्षमता के अनुसार काम नहीं किया और प्रत्येक कारखाने में उर्बरकों का वास्तविक उत्पादन अधिकांशतापित क्षमता से कितने प्रतिशत कम रहा, और

(ग) प्रत्येक कारखाने में अधिकांशतापित क्षमता से कम उत्पादन होने के क्या कारण हैं और क्या सरकार ने उनको दूर करने के लिए कोई कार्यवाही की है और यदि हाँ, तो उनका ब्यौरा क्या है ।

वेदोलियम तथा रसायन और उर्बरक राज्य मंत्री ( श्री जनेश्वर मिश्र ) :  
(क) स (ग) भारत में उर्बरक की खपत 1950-51 में प्रति हेक्टर 0.5 कि० ग्रा० के औसत में वर्ष 1976-77 में प्रति हेक्टर 20 कि० ग्रा० के औसत तक पहुँच गई है । यह खपत कुछ प्रमुख खाद्य निर्यात देशों जैसे कि यू० एम० ए०, मैक्सिको, चीन, फ्रांस, फेडरल रिपब्लिक ऑफ जर्मनी और य० के० से कम है ।

1977-78 के लिए भारत में उर्बरक उद्योग में पूरी क्षमता का उपयोग 68.9 प्रतिशत नाइट्रोजन और 79.8 प्रतिशत पी 2 और 5 हुआ है जो अच्छा माना गया है तथापि कुछ एकक विभिन्न कारणों जैसे कि पुराने उपकरण, बिजली की कमी, डिजाइन की कमी और अन्य प्रौद्योगिकी कठिनाइयों आदि के कारण क्षमता का उपयोग सतुषोजनक प्राप्त नहीं कर सके हैं । 1977-78 के दौरान एकक बार क्षमता, उत्पादन और क्षमता का उपयोग दर्शाने वाला विवरण I

पर दिया गया है। जो सभा पटल पर रखा गया है। [सन्ध्यालय में रखा गया। देखिए संख्या एल०डी०—2294/78]। 1977-78 के दौरान विभिन्न एककों में उत्पादन में कमी के कारण विवरण II में दर्शाये गये हैं। जो सभा पटल पर रखा गया है। [सन्ध्यालय में रखा गया। देखिए संख्या एल०डी०—2294/78]। विभिन्न एककों में स्थापित क्षमता के इष्टतम उपयोग के लिए ह्रास में ली गई योजनाओं को दर्शाने वाला विस्तृत विवरण-पत्र परिशिष्ट-III में दिया गया है।

**वातानुकूलित तथा प्रथम श्रेणी के डिब्बों पर प्रति यात्री खर्च**

9789. श्री अनन्त राम जाबलवाल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल गाड़ियों में वातानुकूलित तथा प्रथम श्रेणी के डिब्बों पर प्रति यात्री खर्च द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में प्रति यात्री खर्च से अधिक है ;

(ख) यदि हां, तो वातानुकूलित प्रथम श्रेणी तथा द्वितीय श्रेणी के डिब्बों पर यह खर्च अलग-अलग कितना है ;

(ग) वित्त वर्ष 1977-78 के दौरान वातानुकूलित प्रथम श्रेणी और द्वितीय श्रेणी में अलग-अलग बैठने की क्षमता और वास्तविक बैठने वालों की संख्या का परस्पर अनुपात क्या है ; और

(घ) क्या सरकार वर्ष 1978-79 के दौरान द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में यात्रियों की भारी भीड़ को कम करने तथा यात्रियों को और अधिक सुविधाएँ देने के किसी प्रस्ताव पर विचार कर रही है, और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी शरीर क्या है और 10 अप्रैल, 1978 तक किन गाड़ियों में उक्त सुविधाएँ लागू हो गई हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री शिव नारायण) : (क) वातानुकूल पहला दर्जे और दूसरे दर्जे की बोगियों पर होने वाले वास्तविक खर्च के प्राकट्य उपलब्ध नहीं हैं क्योंकि यात्रा के विभिन्न दर्जों के लिए अलग से लेखा नहीं रखा जाता और इसीलिए तुलना करना संभव नहीं है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) अखिल भारतीय माध्यम पर दर्जेवार स्थान के उपयोग के प्राकट्य नहीं रखे जाते।

(घ) अतिरिक्त गाड़ियाँ चलाने और वर्तमान गाड़ियों का चालन-अंत बढ़ाने की व्यवस्था सुलभ साधनों के भीतर ही की जाती है। अब यह विनिश्चय किया गया है कि लंबी दूरी की सभी नई गाड़ियों में केवल दूसरे दर्जे की व्यवस्था रहेगी। अप्रैल, 78 से लागू समय सारिणी में 26 नई गाड़ियाँ चलायी गई हैं और 19 गाड़ियों का चालन-अंत बढ़ाया गया है।

इसके अलावा यह भी विनिश्चय किया गया है कि विभिन्न चरणों में महत्वपूर्ण गाड़ियों में पहले दर्जे के दो बोगियों को बदलकर उनके बदले एक वातानुकूल शयन-यान और एक दूसरे दर्जे का साधारण शयन-यान लगाने की व्यवस्था की जाये।

**Recruitment through U.P.S.C.**

9790. SHRI SARAT KAR: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that number of ad-hoc appointments were made in the North-Eastern and Northern Railway during the years 1975-76 and 1976-77; and

(b) if so, what are the reasons for not adopting the normal procedure of recruitment through the Railway Service Commission?