

16.02 hrs.

DISCUSSION UNDER RULE 193

**Need to improve the infrastructure
at airports in view of increase in
passenger and cargo traffic**

MR. CHAIRMAN : We are now taking up item No. 34: "Discussion regarding need to improve the infrastructure at airports in view of increase in passenger and cargo traffic". I give the floor to Shri Kharabela Swain to start the discussion.

SHRI KHARABELA SWAIN (BALASORE): With your permission, can I speak from this seat? If you so wish, I can go to my seat and speak from there.

MR. CHAIRMAN: It is okay.

SHRI KHARABELA SWAIN: Sir, in the last Monsoon Session of Parliament, I had given a 'Half-an-Hour' Notice on this particular subject, which was admitted by the hon. Speaker, but it could not be taken up, and I was asked to take up this matter by way of a discussion under Rule 193 in the next Session, that is, this Session. I wish to express my gratitude to the hon. Speaker for bringing in such a topic for full discussion here. The hon. Speaker, on many occasions, has admitted here that 'civil aviation' has become the most popular Ministry because each and every hon. Member wants to raise a question pertaining to that Ministry.

When I rise to raise these problems with regard to improvement of infrastructure in airports, I am not going to criticise the Government or the Civil Aviation Minister because I know that he has done an excellent job and I must congratulate him that within a very short span of one-and-a-half years, he has risen to the occasion and he has seen to it that India, on the way of becoming a super power, creates the infrastructure it needs. I again congratulate you, Mr. Minister, for your excellent job.

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION (SHRI PRAFUL PATEL): Thank you very much.

SHRI KHARABELA SWAIN : The only thing is, I will bring in some of the inadequacies which you have already mentioned on several occasions by way of answering the questions relating to Calling Attention notices and other things. Still, in a consolidated way, in a comprehensive way, I will bring in some of these problems to your kind notice and on which most of the Members of this House and I would like to have a reply from you.

Sir, air travel has never been a mass mode of transport in India; it has always been the railway sector or the road sector. However, the overall situation in the world is forcing India to be so, that means, air travel is going to be the mass mode of transport in the days to come.

The other day, in the Commonwealth Parliamentary Association, which was held last weekend in Delhi itself, the Pakistani delegation very grudgingly admitted that economically India is becoming another China. They admitted this very grudgingly. Economically, India is also going to be a super power. The Government desperately wants to attract FDI to attain eight per cent GDP growth rate annually. The Government also desires that India should become a hot destination for foreign tourists who would bring in a flow of foreign currency. To attract foreign tourists, the aviation sector must grow. Of course, it is growing but it must be opened up sufficiently for all.

I had visited Thailand recently and I was very surprised to find that the Thai Government removed all quotas on incoming flights to Bangkok. Thai Government issued orders that any foreign aircraft can come in any time and bring in any number of passengers to Thailand. We too opened up our aviation sector. We opened up the sector to a great extent in the last couple of years. But, do we have the infrastructure that is required to manage this ever-growing sector of civil aviation?

Previously, the Indian Airlines had the monopoly in this sector. Now, there are many other private airlines in business like Jet Airways, Sahara Air, Air Deccan, Kingfisher, Spice Jet, etc. I hear that many other airlines like Indigo, Paramount, Music, and so many others are going to come. In the last year's Air Show in Paris, it was the private airlines from India that have placed the orders for the highest number of aircraft. They ordered for more than 300 aircraft. One single private airlines of India, the Indigo Airlines, ordered 100 aircraft. When we are going to have so many airlines operating in the country, with so many aircraft around, how do we accommodate all of them in our airports?

In 1990s, for the first time when we opened up our civil aviation sector, when we opened our skies, it was done without adequate preparation. Now also, India is not a matured market. India has some 180 aircraft only whereas the United States of America has about seven thousand aircrafts and the Western European countries have about five thousand aircrafts. Indian aviation sector is not mature, it is trying to mature and it is going to mature. The cheap air fares being offered by the 'no-frills airlines' like Air Deccan and others, have seen to it that Indian aviation sector will grow at an annual average of 25 per cent over the next five years.

There are 80 operational airports in India. Most of them do not have adequate infrastructure. You will be surprised to know that most of these 80 airports do not even have the basic navigational aids. Except the runway, there is hardly anything available. In some of the airports, minor tasks like acquisition of 50 acres of land are pending for years together.

World-wide, the aviation turbine fuel accounts for 15 per cent of the operating cost. In India, it accounts for 30 per cent. You reduce the cost of aviation turbine fuel, and you will find that it will be compensated by the growth in the number of the aircraft, number of the passengers and cargo coming in. Because of the higher consumption, the Government will also not lose its duty.

We have two major airports in the country - one at Mumbai and the other in Delhi - which account for more than 60 per cent of the total cargo and air passenger traffic in the country. But they do not have the required infrastructure. I will give you one example. They require rapid exit-transit ways and taxiways.

They require advanced air traffic management, upgraded software, and new parking space. All these things are required. Another problem is that most of the airlines want to park their aircraft only in Delhi and Mumbai, which is creating further more congestion in these two major international airports of the country. Everybody knows that because of heavy traffic before landing, aircraft takes a *chakkar* for about 15 or 30 minutes. It hovers over the airport for that long. You would be sitting, and just waiting for the aircraft to land. Somebody said that in the dead of night, he had to wait for one and a half hours for his aircraft to just land in the Delhi airport.

Aviation turbine fuel is consumed at the rate of Rs.15,00 per minute. That means, just for landing, an aircraft has to spend more than Rs.30,000.

Mumbai airport handles 30 per cent of all the arrivals and departures but in Mumbai you will find that at one point of time there would be only one landing or one take off. As I have perceived in some other airports in the West like Frankfurt or Heathrow, many aircraft land and take off at the same time. In our country, we have not come to that standard. I feel very sad and depressed when I return from abroad to our international airports like Mumbai and Delhi. Even Bangkok and Kuala Lumpur have built state of art airport. I feel ashamed. We are wanting to become a Superpower and we are wanting to become a permanent Member of the Securing Council but we are not able to build an airport even of the standard of Kuala Lumpur and Bangkok. Take the example of these airports and compare it with our airports of Mumbai and Delhi.

Delhi and Mumbai airports have the second runway. But one of these runways is hardly used for 10 per cent of the time. What is the reason? The reason is that because of their faulty alignment does not suit wind direction

required for take off and landing 90 per cent of the time. Though there is a second run way in Delhi and Mumbai, they remain unutilised. There are not enough security check areas; there are not enough baggage carousels they do not have any high speed taxi ways; and most of the time, aircraft block the runways for a longer time.

Even some months before, in Mumbai, when one Air India flight was about to land, a stray dog crossed the runway resulting in the delay of 20 minutes for that landing of that aircraft. Moreover, it had a cascading effect for other flights which were to land. In Mumbai, you will find that merely one-third of the airport is overrun by slums.

Take the example of Kolkata airport, each aircraft in Kolkata spends two minutes for backtracking on the runways because its expansion has been stalled by a mosque at the end. Aircrafts coming to land in Kolkata Airport will have to double the distance between themselves. In all other cases, it is ten miles between them but in Kolkata, it is 20 miles because of these reasons.

In Bangalore Airport, the incoming aircrafts will have to wait up to ten minutes for an aircraft in one of the nine parking bays to move out because when an aircraft is coming, the other aircrafts will have to wait for ten minutes. Unless and until the other aircraft lands, this aircraft cannot go. This is the problem in Bangalore Airport. In Delhi Airport, there are 440 landing and taking offs that take place in a day. But it has got only five conveyor belts for clearance of baggage and one security holding area for the private airlines. If we go by the Jet Airways, it is totally jammed during the peak hours. If we could have a new runway in Delhi and Mumbai, it will increase the size of the airport four times..

(Interruptions)

MR. CHAIRMAN : Kindly be brief.

SHRI KHARABELA SWAIN : I am the first speaker. . *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: The time of your Party is limited and there are other speakers also from your Party. I know the rules also. Please be brief.

. (*Interruptions*)

SHRI KHARABELA SWAIN : The main thing in an airport is the fast clearance of passengers. The faster you clear the passengers, more the money you earn. But here it is not the case because of lack of infrastructure. The Airports Authority of India is having a shortage of manpower. Till some months ago, they did not have the Member (Operations). I do not know whether they are having one now. The maintenance of the airports is done by the Member (Operations). Till two to three months back, they did not have the Member (Operations).

Most of the airlines want to have their hubs in Mumbai. I would request the hon. Minister that he should see to it that airlines shift their hubs to other places like Chennai, Kolkata and Ahmedabad. Only Sahara Airlines has agreed to shift its base to Hyderabad. Everybody wants to start the operation from Mumbai. I would just like to put one question to the hon. Minister about the parking lots which they are going to build. When will it be operational? When will it be completed?

Another thing I want to say is that Delhi and Mumbai airports are built to cater to 1.5 times of the current load. It is more the inefficiency than the inadequacy that is posing a lot of problem for the passengers and the cargo. I would request the Minister to see that passenger take-in and take-off can be improved with the existing infrastructure through better management. So, will the hon. Minister see to it that there is better management so that the take-in and take-off time can be improved. It should be done with very effective utilisation of the existing resources. According to the International Civil Aviation guidelines, Delhi and Mumbai should handle 45-50 take offs and landing per hour. But actually, they are handling only 24-30 aircrafts per hour. The Frankfurt Airport handles 20 times more traffic than Delhi and Mumbai with three to four time more infrastructure. Their infrastructure is being maintained. It is being managed most efficiently. In Terminal 1B of Delhi Airport, it has a capacity of 600 passengers per hour but during the peak hours, it has around 1800 passengers. But the Terminal 1A can accommodate 1200 passengers but during the peak hours you

will find 800 passengers. So, I would like to know from the hon. Minister if he is going to add more terminals to the existing strength.

So, I would like to know from the hon. Minister if he is going to have more terminals.

While I am going to conclude in two to three minutes, I would ask the hon. Minister about the question of shortage of pilots. In India, that is why, a lot of poaching is going on. One airline is trying to lure away the pilots from the other airlines. It is going on. Airlines have even gone to the court to file cases against their own pilots. In June last, 12 passengers were stranded in Lakshadweep's Agathi Airport because all of a sudden, the pilot of the Indian Airlines left the Indian Airlines and joined some other airlines. That is why there was no pilot to fly back the aircraft to the mainland.

Sir, India needs 3,000 pilots, double the existing numbers of what we are having, and now we have borrowed some of the pilots from the foreign countries, which cannot be a permanent solution. We are only having one pilot training institute, which is in Amethi. I would put a question to the hon. Minister. What is he going to do about pilots because when we are just going to have 300 more aircraft in the very near future, which would require 10 pilots per aircraft, we would be requiring about 3,000 pilots? What is he going to do about it? Should we just simply go on importing them from foreign airlines? Therefore, I would appeal to the hon. Minister that he should see to it.

Then, what about the airports which he is going to develop in the States? In my own State, in the western Orissa, there are so many steel plants which are just coming up. From the Second World War period, we are having one airport at Jharsuguda. Runway is available there. Similarly, in Rourkela also, another runway is available. So, will the hon. Minister see to it that at least in the western Orissa another airport, the green field airport comes up?

May I draw the attention of the hon. Minister of Civil Aviation?
(Interruptions)

SHRI PRAFUL PATEL : I am writing everything. You said about Orissa, Rourkela. I am noting down everything. (*Interruptions*)

SHRI KHARABELA SWAIN : It is the most important thing which I am raising. It is about Orissa. There is only one Indian Airlines' flight, which goes to Orissa. It is from Delhi to Bhubaneshwar. It lands there at 3 o' clock. That means, in the noon, you waste the entire day, when you go from Bhubaneshwar to Delhi or Delhi to Bhubaneshwar. So, Mr. Minister, can it not be possible that you can introduce a morning or evening flight to Bhubaneshwar so that at least we would not waste the entire day?

Last but not the least, Mr. Minister, we have been hearing for the last five years that during foggy days you have the landing instrument there and by utilising it, even during foggy period the aircraft can land. But all the time you are replying that the pilots have not been trained. What has happened to that? If no other Civil Aviation Minister in the past has taken it up, would you also not do it? You are such an excellent Minister. You have done excellent job, and I hope that you would train the pilots who -- just like Heathrow Airport, Western airports and American airports -- should also be able to land their aircraft even through the densest of the foggy situation.

I hope and I expect from you, Mr. Minister, some return for Orissa because I am praising you very much.

With these words, I conclude my speech.

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर) : सर, अभी मेरे भाई खारबेल स्वाई जी ने जो चर्चा उठाई है और डिटेल में उन्होंने बात की है, मैं भी इसके बारे में अपने सुझाव देना चाहूंगा। इन्होंने पूरे हिंदुस्तान के एयरपोर्ट्स दिखा दिये, केवल जम्मू-कश्मीर के रह गये हैं। मैं सबसे पहले माननीय मंत्री जी को अपने दिल की गहराइयों से धन्यवाद देता हूँ कि इनके आने के काफी सुधार देश के एयरपोर्ट्स में हुआ है और वे इसके

लिए बधाई के पात्र हैं। हमारे जम्मू-कश्मीर में सुबह जो आपके दो जहाज चलते हैं डेकन और एक दूसरा है उसमें मेरा कहना है कि सुबह सात बजे से लेकर बारह बजे तक आपकी दो-चार फ्लाइट्स चलनी चाहिए, तभी वहां के लोगों को फायदा होगा।

16.26 hrs.

(Shri Varkala Radha Krishnan *in the chair*)

हमारा स्टेट एक टूरिस्ट स्टेट है। अगर आप केवल मां वैष्णों देवी के मंदिर में जाने वालों को ही लें तो वहां करीब 70 लाख लोग हर वर्ष जाते हैं लेकिन जहाज वाले यात्रियों को उसका फायदा नहीं मिलता है क्योंकि आपकी बुकिंग फुल रहती है और वहां के लिए आपके केवल दो जहाज ही चलते हैं। आपका टाइम-टेबल ऐसा है कि उसी दिन, न आगे जाने के लिए और न पीछे आने के लिए ही लोगों के पास समय बचता है। उससे बैटर तो ट्रेनें जाती हैं। आजकल जहाज के किराये में कमी आई है और एक मिडिल-क्लॉस का आदमी भी जहाज में सफर कर रहा है जो पहले जहाज में चढ़ने की सोच भी नहीं सकता था। आप मेहरबानी करके कुछ फैसिलिटीज वहां बढ़ाइये। आपके जहाज दिल्ली से सीधे श्रीनगर जाते हैं लेकिन ज्यादातर सवारियां जम्मू की होती हैं। इसलिए कश्मीर के लिए जो जहाज जाता है वह जम्मू में रुकना चाहिए यानी वाया जम्मू जाना चाहिए। इससे आपको भी फायदा होगा और जम्मू के लोगों को भी फायदा होगा।

आपने एक बहुत ही पुराना काम किया है जिसमें चेंज की, बदलाव की जरूरत है। आपने श्रीनगर को कंसेशनल रेट दिया है लेकिन लद्दाख को नहीं। उनका वहां जाना मुश्किल है, उनके रास्ते इस समय सारे बंद हैं। एक जहाज

उनके लिए बचता है और उस जहाज का फायदा उस एरिया को मिलना चाहिए, जो एरिया बहुत अर्से से इसकी डिमांड करता रहा है और उन्हें उसकी जरूरत भी है। किसी भी आदमी को लदाख जाने के लिए बुकिंग करानी पड़ती है। जम्मू-कश्मीर के एम्प्लाएज को जाना है तो उनके लिए कुछ कोटा फिक्स किया होता है। उनके लिए कोटा फिक्स है लेकिन मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट के लिए नहीं है, वहां के विधायक के लिए नहीं है। जनता को समय नहीं मिलता है, इसलिए वह सबसे सेफ एरिया है। वहां एलाउंस मिलता है, बाकी उनको कंसेशन नहीं मिलता है जिसकी उन्हें जरूरत है। जम्मू-कश्मीर के एयरपोर्ट का रनवे आप देखें तो एरिया बहुत कम है। जहाज जब उतरता है तो कितनी जबरदस्त ब्रेक लगानी पड़ती है। अगर बैल्ट न बांधी हो तो आदमी शीशे के पार निकल जाए। काफी दिनों से, इस सरकार के समय में और इसके पहले जो सरकार आयी, उन्होंने हमेशा जगह लेने की बात कही, लेकिन जगह नहीं ले पाए। फौज वाले जगह नहीं देते, लेकिन यह फौज भी हमारी है, जहाज भी हमारे हैं, देश भी हमारा है, आपका आपसी तालमेल न होने के कारण ऐसा नहीं हो पा रहा है। आपने वहां एयरपोर्ट क्यों बना दिए, जहां आपका रनवे नहीं था। या तो आप इसको अलग कर दीजिए या मेहबानी करके वहां रनवे बना दीजिए, इसमें बड़ा रिस्क है। आजकल डक्कन चला है, छोटे-छोटे जो जहाज चलाए गए, कुछ फौजी लोगों ने प्लान किया, मैं उनको मुबारकबाद देना चाहता हूं। उन्होंने बहुत बढ़िया काम किया है। आम आदमी को जहाज के माध्यम से फायदा दिया है, इसलिए वे बधाई के पात्र हैं। एक जगह किश्तवाड़ा है, वहां पर काफी दिनों से तय किया गया है कि हम वहां पर एयरपोर्ट

बनाएंगे और जगह भी ली। बहुत बड़ी जगह है। आपने देखा भी है, वह प्लान में भी है। डक्कन वालों ने भी प्लान बनाया था। इसमें आपका कोई खर्च नहीं होने वाला है, थोड़े से खर्च से काम हो जाएगा। हमारे आर्मी वाले वहां हैं। वहां हमारे दो बड़े-बड़े प्रोजेक्ट चल रहे हैं - बगलीहार चल रहा है, दुलहस्ती चल रहा है और उसके बाद गुडसल चलने वाला है। मैं कह सकता हूं कि इतना लंबा रास्ता गाड़ी चलाने के लिए बहुत मुश्किल है। आजाद साहब भी जब सिविल एविएशन मंत्री रहे थे, तो उन्होंने भी ट्राई किया था। मुझे अफसोस है कि आज तक वह काम नहीं हुआ। उन्होंने कहा भी है कि इसके लिए फिर दोबारा कोशिश करने की जरूरत है। वैष्णों माता के यात्रियों को अगर फायदा देना है, तो आपको जहाज ऊधमपुर में उतारना चाहिए, जहां आपकी ट्रेन पहुंचने लगी है। ऊधमपुर में आपका एयरपोर्ट बने, लोगों को इस चीज का फायदा हो। वहां छोटे-मोटे जहाज तो आ-जा सकते हैं। आज इसकी जरूरत है, आज जमाना बदल गया है, ग्लोबलाइजेशन हो गया है। जितना कनेक्टिंग और कन्वीनिएस आपके विभाग की तरफ से मिल सकता था, जितना फायदा, आम आदमी का कीमती समय आप के जरिए बच सकता था, शायद कहीं नहीं बच सकता। मैं कहना चाहूंगा कि इसके जो बनेफिट्स हैं और जितने मिलने चाहिए, वे अभी नहीं मिल रहे हैं। मैं रिक्वेस्ट करूंगा कि दो-चार फ्लाइट्स रात में भी चालू की जाएं। हमारे यहां फॉग रहता है, धुंध रहती है, इसके कारण आप की ज्यादातर फ्लाइट्स मिस रहती हैं। मेहरबानी करके, कृपया आप खासकर सर्दियों में, जो तरीका आप निकाल रहे हैं और जैसे कि हमने आपकी बात सुनी थी कि रात को भी जहाज चला करेगा, साथ

ही मैं यह कहना चाहूंगा कि इसके बनने से आपके नजदीक का एरिया पठानकोट, जो कि बहुत बड़ा एरिया है, पंजाब में चंडीगढ़ जहां जहाज उतारता है, वहां से चंडीगढ़ कोई 50-100 किलोमीटर का एरिया है, इससे पूरा पंजाब रह जाता है, साथ ही मैं कहना चाहता हूं कि पठानकोट में आर्मी के जहाज उतरते हैं, एयरपोर्ट भी बना है, उसको भी इसमें रखें। इससे हिमाचल प्रदेश को, पंजाब को और जम्मू-कश्मीर के भी कुछ क्षेत्र को फायदा होगा।

अंत में मैं एक बात कहना चाहूंगा कि कुछ फ्लाइट्स आपको उन देशों से जोड़नी पड़ेंगी, जो टूरिस्ट देश हैं, हमारे नजदीक के देश हैं - मारीशस है, मलेशिया है, हांगकांग है, इन सब को ही जम्मू-कश्मीर के साथ कनेक्ट करना चाहिए और इसको इंटरनेशनल एयरपोर्ट का दर्जा दिया जाना चाहिए।

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल) : माननीय सभापति जी, श्री खारबेल सवाई द्वारा कारगो और यातायत में वृद्धि के कारण देश में तमाम विमानपत्तनों की संरचना में सुधार के विषय पर चर्चा में भाग लेने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत धन्यवाद करता हूं। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इलाहाबाद, उत्तर प्रदेश की तरफ आकर्षित करना चाहता हूं। इलाहाबाद आजादी की लड़ाई का केन्द्र बिन्दु रहा है। जहां पर संगम के अलावा ऐतिहासिक आनंद भवन आजादी की लड़ाई का केन्द्र बिन्दु रहा है, इसके अलावा यह स्थान प्रदेश का हाईकोर्ट और केन्द्र, राज्यों के तमाम हैडऑफिस होने के कारण महत्वपूर्ण है। इसके बगल में ही कौशाम्बी

जनपद बसा हुआ है जहां महात्मा बुद्ध ने नौ वर्ष तक वास किया था। इसके साथ ही जैन धर्म का भी धार्मिक स्थल है जिसके कारण वहां पर विदेशी पर्यटकों, सैलानियों के अलावा व्यापारी, वकील आदि का आवागमन रहता है। यहां 14 जनवरी से माघ मेला शुरू होने जा रहा है जिसमें विदेशों से लोग आते हैं। खास तौर से बौद्ध और जैन स्थल होने के कारण चीन, इंडोनेशिया, जापान, तिब्बत और नेपाल से तमाम जगहों पर विदेशी सैलानी आते हैं।

इससे पहले भी कई बार आपके माध्यम से हम माननीय मंत्री जी से निवेदन कर चुके हैं कि यहां पर एयरफोर्स का एयरपोर्ट है जिसके कारण खास तौर से प्राइवेट यात्रियों को बड़ी दिक्कत होती है। जब वी.आई.पी. मूवमेंट होता है तो उनका स्वागत नहीं कर पाते हैं। एयरफोर्स एयरपोर्ट होने के कारण गहन जांच होती है जिसके कारण यात्रियों को काफी असुविधा होती है और बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। सहारा एयरलाइन्स ने अपना एक छोटा विमान पचास, पैंसठ सीटों का चलाया है, जब हम लोगों को वहां जाना होता है तो पता चलता है कि फ्लाइट में जगह नहीं है। इसलिए जरूरत इस बात की है कि ऐसी ऐतिहासिक और महत्वपूर्ण जगह पर इंडियन एयरलाइन्स की बहुत दिनों से डिमांड रही है, पहले यह चलती थी लेकिन बीच में बंद हो गई। यह उस समय चली थी जब श्री अमिताभ बच्चन इसी सदन के एम.पी. थे, उन्होंने अपने प्रयास से इसे चलाया था और बहुत अच्छा चल रही थी। लेकिन जब वे हटे, उसके बाद सब सुविधाएं बंद हो गईं। इसलिए मैं आपसे निवेदन करूंगा कि अगर आपने वहां एयरपोर्ट का विस्तार करना है तो बनरौली एयरपोर्ट के बगल में बहुत सारी जमीन खाली है

और वार के समय वहां एमरजेंसी लैंडिंग एयरलाइन की व्यवस्था थी। अगर वहां पर जगह की व्यवस्था करना चाहें तो वहां प्राइवेट टर्मिनल बना सकते हैं जिससे स्वदेशी और विदेशी सैलानियों को सुविधाएं मिल सकती हैं।

जहां तक एमरजेंसी एयरपोर्ट की बात है, वहां फाफामऊ एक जगह है, जहां पर सी.आर.पी.एफ का कार्यालय बन गया है। वहां एमरजेंसी एयरपोर्ट बना हुआ है, उसका विस्तार करके यात्री एयरपोर्ट का स्वरूप दिया जा सकता है इससे वहां के यात्रियों को सुविधा मिल सकती है। यह स्थान इसलिए भी महत्वपूर्ण है कि यहां पर सी.ए.टी.सी. भी है। जैसा कि सुना गया है सी.ए.टी.सी. से हिन्दुस्तान का पहला जहाज इलाहाबाद उड़ा था। ऐसा सुनने में आता है। वहां ट्रेनीज़ पायलट्स को ट्रेनिंग दी जाती है, इस कारण इस स्थान का महत्व बहुत ज्यादा है। मैंने बराबर आपसे मांग की थी और मैं चाहता हूं कि इस चर्चा में इस विषय को आप गंभीरता से लें। मैं आपके माध्यम से पुनः माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि एमरजेंसी में अलग से एयरपोर्ट तो नहीं बना सकते हैं, उसी एयरफोर्स टर्मिनल पर सहारा की फ्लाइट उतरती हैं, वहां पर इंडियन एयरलाइन्स की फ्लाइट को नये साल की सौगात के रूप में दे दें तो बहुत अच्छा होगा। इलाहाबाद अपने आप में बहुत महत्वपूर्ण है इसके लिए मैंने पहले ही आपको विस्तार से बताया है, उसमें दोहराने की बात नहीं है।

इन्हीं शब्दों को साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर) : सभापति महोदय, हमारे साथी श्री स्वाई ने बहुत कुछ बातें अपने भाषण में कही हैं । जब हम हवाई अड्डों के विकास की बात यात्री सुविधाओं की दृष्टि से या एअर कार्गो करते हैं तो यह देश के विकास में कहीं न कहीं सहायक होती हैं। देश के विकास का इनफ्रास्ट्रक्चर वहीं से तैयार

होता है। एक यातायात के साधन के रूप में सड़कों और रेलों में सुधार की बात होती रही है लेकिन अब वह पुरानी बात नहीं चल सकती है कि हवाई यात्रा एक परिकल्पना की चीज है, यह बड़े लोगों के लिये है, इससे परे होकर सोचना होगा। माननीय श्री स्वाई जी ने अपनी बात बहुत ही अच्छे ढंग से कही कि हम हिन्दुस्तान को बहुत ऊंचे स्थान पर ले जाने की बात करते हैं तो उसके लिये एक इनफ्रास्ट्रक्चर की आवश्यकता है। अब केवल दिल्ली और मुम्बई तक के दो स्थानों के लिये हमने अपनी बात केन्द्रित कर दी है। माननीय मंत्री जी का जो स्टेटमेंट था कि अब मिलियन्स में यातायात बढ़ रहा है और यह बढ़ेगा। एक समय अभी आया कि दिल्ली का टर्मिनल अपनी पूरी क्षमता पर चल रहा है लेकिन मुम्बई में वह स्थिति तुरंत आने वाली है। ऐसे समय में जो आवश्यकता है, वह है एक्सट्रा पार्किंग की। मैंने अभी कुछ समय पहले पढ़ा कि मुम्बई में कई हैंगर्स पर हवाई जहाज रखे गये हैं जो डम्प किये गये हैं। जब ऐसी स्थिति है तो नए हवाई जहाज कहां रखे जायेंगे यानी उनके लिये नये हैंगर्स कहां उपलब्ध होंगे? इस बात को ध्यान में रखना पड़ेगा।

सभापति महोदय, दिल्ली-मुम्बई के अलावा जहां ऐसे गैर-मैट्रो सिटीज हैं, उनके लिये पौलिसी बनाई है लेकिन इन स्थानों पर एक्सट्रा टरमैक पार्किंग कैसे बने, एक्सट्रा हैंगर्स की सुविधा वहां आवश्यक है। वहां नाईट पार्किंग के लिये इनफ्रास्ट्रक्चर बने, इन सब बातों का ध्यान आसपास के गैर-मैट्रो स्थानों पर कहीं न कहीं ऐसी योजना हाथ में ली है लेकिन इसके बाद भी निर्णय लेने में देरी हो जाती है। मैंने रेल मंत्रालय की मांगों पर बोलते हुये कहा था कि योजना बनने के

बाद अगर निर्णय लेने के काम में देरी हो जाती है तो तब तक उसकी कॉस्ट दस गुना बढ़ जाती है। अगर आप यह सोचते हों कि दिल्ली मुम्बई की योजना में पांच हजार करोड़ रुपये की आवश्यकता है, जिसकी वहां से बचत हो जाये और वह बचत फिर दूसरे हवाई अड्डों में लगायें, तो यह कैसे होगा जब निर्णय लेने में देरी होगी?

सभापति महोदय, सरकार द्वारा जो 25 हवाई अड्डे विकास के लिये सिलैक्ट किये गये हैं, जिसके लिये आपने ठीक सोचा कि कोई ऐसा निजी निवेशक वाणिज्य विकास के लिये बाहर से आ जाये तो वह कैसे आयेगा, जब तक आप उसे कुछ सुविधायें देकर वहां के विकास में मदद न करे? जब एक एअरपोर्ट विकसित होता है , उसके बाद आसपास अगर कार्गो सुविधा मिल गई तो जब इंडस्ट्रियल डेवलेपमेंट शुरू होता है या जो अभी से है तो अपना इंडस्ट्रियल डेवलेपमेंट और बढ़ जाता है। जैसे बड़े बड़े स्थान हैं। महाराष्ट्र में मुम्बई में बहुत ज्यादा लोड हो गया है, उसका कैसे विकास करेंगे। जब तक उसके आसपास में नागपुर, औरंगाबाद, कोल्हापुर या ऐसे किसी अन्य स्थान का विकास नहीं करेंगे, वहां इंडस्ट्रियलिस्ट्स क्यों जाना चाहेंगे? अगर उसे सुविधा मिलती है तो अच्छी बात है। ऐसी हर स्टेट की बात हो सकती है लेकिन होता क्या है? हम सुविधायें शुरू करने में देरी कर देते हैं।

सभापति महोदय, मैं लम्बी बात नहीं करूंगी क्योंकि हमारे साथियों ने बहुत सी बातें कही हैं लेकिन मैं इन्दौर के बारे में कहना चाहूंगी। पहले तो मैं माननीय मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूंगी कि इन्दौर के लिये उन्होंने एअरबस

चलाई है। अब एअरबस चलाने के बाद कहीं न कहीं कार्गो की भी गुंजाइश रहती है। अब इंदौर से एयर कारगो अच्छे तरीके से शुरू हो सकता है, वहां इसकी कैपेसिटी है। हमारे केवल दो इंडस्ट्रीज - रैनबैकसी और टाटा इंटरनेशनल की करीब-करीब साढ़े तीन सौ टन पर मंथ की एयर कारगो की कैपेसिटी है। हम आपसे कह रहे हैं कि आप शुरू तो करें। बहुत छोटी सी बात है।

सभापति महोदय, एक पत्र चीफ कमिश्नर ऑफ कस्टम का आता है। उनका कहना है कि आपके एयरपोर्ट का अधिकारी पांच करोड़ का एक पेपर बॉन्ड लिखकर दे, फिर शर्त आती है कि वहां जो स्टाफ रहेगा, उसकी सैलरी कौन देगा - ये सब छोटी-छोटी बातें हैं, इन पर बातचीत हो सकती है। लेकिन वह पेपर बांड देने में देरी कर रहे हैं। यदि आज वह कारगो शुरू हो जाता है तो क्या आपकी भी इंकम वहां शुरू नहीं हो जाएगी। यदि यह कारगो वहां शुरू हो जायेगा तो क्या दोनों इंडस्ट्रीज को एक्सपोर्ट करने के लिए साधन नहीं मिल जायेंगे, क्या उनका इंटरैस्ट आपके हवाई अड्डे के विकास में नहीं होगा? क्या वे उसके लिए आगे नहीं आयेंगे कि चलो बाहर की व्यवस्था में पार्किंग स्टैन्ड का विकास करना है, जमीन ली हुई है तो उसके लिए अपनी तरफ से हम कुछ न कुछ लगायें। लेकिन आपको हमें कहीं न कहीं सुविधा देनी पड़ेगी। हम जो निर्णय लेते हैं, उस निर्णय को लेने में हमें देरी नहीं करनी चाहिए। यदि निर्णय लेने में हम देरी करते हैं तो आगे हमारा विकास रुक जाता है।

एक छोटी सी बात है कि इंदौर में साढ़े सात हजार फीट एयरस्ट्रिप बन गई है, इसे बढ़ाकर दस हजार फीट करना है, क्योंकि आपको सुविधाएं बढ़ानी हैं। मैं

बार-बार इंदौर इसलिए कह रही हूं कि पूरे मध्य प्रदेश में एक ही सिटी इंडस्ट्रियली डैवलप्ड है। उसे यदि आप सुविधाएं नहीं देंगे, निर्णय लेने में देरी करेंगे तो उसका विकास कैसे होगा। लैन्ड एक्वायर करने की घोषणा सरकार ने कर दी है। सब कुछ शुरू हो गया, लेकिन आपकी तरफ से निर्णय होना है। वहां यह निर्णय तुरंत होना चाहिए। मैं एक सुझाव और देना चाहती हूं कि आपने जो 25 एयरपोर्ट्स की सूची बनाई है, जिनमें आप सुधार करना चाहते हैं, वहां आगे चलकर बड़ी-बड़ी सुविधाएं आप देंगे, एयरबस या एयर कारगो की सुविधा आप वहां देंगे, लेकिन वहां नियम पालन उसके अनुसार होता है या नहीं, जैसे यदि आप वहां इंटरनेशनल एयरपोर्ट या अच्छे स्तर का एयरपोर्ट बनाना चाहते हैं तो उसकी पांच से दस किलोमीटर की परिधि में कोई हाईराइज बिल्डिंग नहीं बननी चाहिए। यह एक छोटी सी बात है। लेकिन यदि आप यह निर्णय वहां के प्रशासन को नहीं बतायेंगे कि हम यह करने जा रहे हैं और आगे जाकर आपको यह करना पड़ेगा। लेकिन ऐसा न करने पर कल को हो सकता है कि अब हमारे हवाई अड्डे का विकास न हो, क्योंकि यहां हाईराइज बिल्डिंग्स आड़े आ रही हैं। जिसके कारण कोई एक्सीडेंट या गड़बड़ी हो सकती है। यह बाद में नहीं हो सकता है। यह छोटी सी बात है, इसलिए जब किसी भी हवाई अड्डे के विकास का काम आप अपने हाथ में लेते हैं, योजना बनाते हैं तो इन चीजों का ध्यान रखें।

मैं केवल उदाहरण के लिए कह रही हूं कि ये छोटी-छोटी बातें हैं। वहां प्रशासनिक निर्णय कन्वे होना भी जरूरी है। उसका पालन होता है या नहीं, वह भी देखना जरूरी है। जिन 25 या 30 एयरपोर्ट्स का आप विकास करने वाले हैं, वहां

आज की तारीख में जमीन की उपलब्धता क्या है। यह कार्यक्रम आज से शुरू होना चाहिए, आज से उस पर निर्णय होना चाहिए। कहीं न कहीं जल्दी निर्णय लेना, तुरंत निर्णय लेना और उस निर्णय को अमल में लाना, यदि आप यह करेंगे तो बहुत अच्छा होगा।

दूसरी बात जो बिल्कुल सही बात कही गई है कि आज हम सोच रहे हैं कि फैसिलिटीज बढ़ायेंगे, इतने हवाई अड्डे ज्यादा आयेंगे तो फिर उनकी सर्विसेज भी ज्यादा हो जायेंगी। लेकिन उन्हें चलाने वाला कौन होगा, क्या हम ट्रेनिंग फैसिलिटीज बढ़ाने के बारे में भी सोच रहे हैं। इस बारे में भी हमें अपना कार्यक्रम तय करने की जरूरत है। मेरा इतना निवेदन है कि जो भी आगे के विकास में आवश्यक है, यदि हम एयर कारगो बढ़ाते हैं तो कहीं न कहीं हम देश के उत्पादन में मदद करते हैं, देश की इंडस्ट्रीज को बढ़ाने में मदद करते हैं, देश के विकास में मदद करते हैं, इसलिए इस दृष्टि से सरकार को एयर कारगो पर ज्यादा ध्यान देना चाहिए। यात्रियों पर आप ध्यान दे ही रहे हैं, लेकिन जो निर्णय आप ले रहे हैं, उन छोटे-छोटे डिसीजन्स में देरी न हो जाए। यदि इन सब बातों का मंत्री जी ध्यान रखेंगे तो मुझे पूरा विश्वास है कि आप जिस तरीके से प्रशासन चला रहे हैं, निर्णय ले रहे हैं, मैंने अनुभव किया है और मुझे पूर्ण विश्वास है कि अपने नेतृत्व में आप जो 25 से 30 एयरपोर्ट्स अपने हाथ में ले रहे हैं, इनके विकास का काम जल्दी से जल्दी से पूरा होगा, ऐसी मुझे आशा है।

MR. CHAIRMAN : I am calling Shri Tathagata Satpathy to speak. He may please conclude within five minutes.

SHRI TATHAGATA SATPATHY (DHENKANAL): Mr. Chairman, thank you very much for giving me short time to speak on this issue. I have noticed a very interesting thing. Most of the MPs would have travelled abroad. We have noticed that in the case of all other cities, whether it is Singapore, Hong Kong, New York or Washington, the airports are situated near a water body. They are situated near a sea or a big river. But there is always a water body. I, as a flier who still holds a valid PPL, have noticed that this has a particular effect. It has a utility. What happens is that when an aircraft is in distress, when it is nearing landing or taking off or if there is an engine failure, the water body nearby always helps the pilots to make emergency landing. In today's modern aircraft, mostly they have systems where if the aircraft lands in water, most of the passengers would survive. Many a time, if the aircraft falls in water, it can be repaired at a minimal cost. But unfortunately, whether it is the IGI Airport at Delhi or the slum-encircled airport at Mumbai or it is the small airport at Bhubaneswar, we see that there is no water body in these places. Somehow nobody, in the past as well as today, took this simple thing into account. I am unable to understand why none of our planners thought of it what everybody else in every other country could think of. What is the reason?

The issue being discussed today is the 'upgradation of airports'. It is not only the small example of toilets being very dirty or very unhygienic even at our international airports that we are concerned about. We are also concerned about the visible lengthening of landing time in most of our major airports because we do not have the facilities, we do not have the requisite runways. Even our Air Traffic Control is not fully equipped. So, we are unable to grow along with demand. It is said that international air passenger traffic in India has grown by 17.41 per cent during the period from April to June 2005. Whereas in the corresponding period, international traffic has grown by 14.5 per cent.

I would like to repeat what Shri Kharabela Swain stated while starting the debate. That is, today the air traffic, especially the passenger traffic, is not

exclusively limited to the rich and the wealthy only. I should thank the hon. Minister because he has, very recently, introduced apex fares to Orissa for the first time. As with NIS and many other issues, Orissa has got used to being deprived of and being kept aside. But thanks to the hon. Minister because he has been very kind enough to do this for Orissa. If the growth of air traffic in India is even 10 per cent annually, in seven years' time it will not grow by 70 per cent. But it will nearly double. When it doubles, do we have the ability and the capability to handle that kind of traffic? We do not have runways. We do not have even simple things like aero bridges, which even the small countries have. If it rains, passengers who get down have to get wet to reach a bus or to walk across to the tarmac building. We lack in very basic infrastructure also which needs immediate attention.

Sir, first of all, with aircraft hanging around for long time before landing, we are using up much fuel which eventually is a drain on the economy of the nation. I remember a news, a few years ago, when a child was killed on an escalator at the IGI Airport. This underlines the need to make airports not only modern but extremely safe for people who do not know how to use modern gadgets. It is because if you go to Indira Gandhi Airport at night when there are many international flights, the kind of passengers leaving India it has to be seen to be believed. They are extremely poor and also rustic. When the Airport is modernized, it has to be kept in mind that we are dealing with the public which is probably not used to Aero-bridges and things like that. But that does not mean that you make them climb staircases and you make them run across the runways to reach the aircraft. You have to keep in mind their safety also which is not being done at the moment.

Sir, there is a need to segregate air traffic like where you have jumbo landings. On the same runways, you have 4-seater and 6-seater aircraft landing. There is no segregation, which eventually is going to clog the traffic even more as more and more aircraft come into play.

Sir, we have the Director General of Civil Aviation. It is the single body which regulates air traffic and safety. It not only certifies air-worthiness of aircraft but also handles the traffic. DGCA needs to have urgently one branch in Kerala, say, Thiruvanthapuram, one in Bhubaneswar, one branch in the hon. Minister's Constituency, or, Mumbai or Pune - wherever he thinks fit - and, of course, one in Delhi. This is necessary because that is the only Authority. (*Interruptions*) Sir, within two minutes, I will finish. That is only Authority which will take care of the growing demands of air traffic. As far as I know, they delay everything there. Even after a minor air crash, to get a report out of DGCA, it takes years together. So, they need to have more manpower because with the Open Sky Policy, and the air traffic revolution taking place, matching sustained organisational response and changes need to be immediately taken care of on the ground.

Sir, I would like just to mention that there is a need to have an air regulatory authority on the lines of TRAI. I am a member of IT Committee. We deal with the Department of Telecom. If you remember, the Department of Telecom earlier was not only a regulatory body or a service provider but also the adjudicator for any issue that arose in that sector. But with the opening up of the telecom sector, the Government also saw that with so many players coming into field, it is necessary to have a *quasi*-independent body as TRAI.

Similarly, I feel that dumping everything on the Airports Authority of India (AAI) is not a correct move. The Government has to have a separate body which will formulate policy and will adjudicate. The Airports Authority of India could be kept exclusively for providing services because they should not be doing everything together.

Sir, the last point is that Mr. Giovanni Bisignani, Director General and CEO of IATA was in India last October. He was reported in the *Financial Express* on 21 October 2005 as saying that India is facing an emergency situation.

"India is facing an emergency situation. The Government has to act quickly in upgrading its civil aviation facilities immediately."

17.00 hrs.

He has repeated that. I would like to know from the hon. Minister what action has been taken since then. This gentleman Mr. Giovanni Basignani is the Chief of the IATA. He is considered as the head of the International Air Traffic Authority all over the world. His word should be the last word. If India cannot respond to the comments of a man of his stature, it is indeed very sad for the nation.

Now, I make my last two points quickly. First is the growth in air cargo. I would like to mention here that the Bhubaneswar Airport is very strategically located. If you look at the map geographically, you will see that flights coming in from Malaysia, Thailand, Myanmar as also from all other countries, they over-fly Bhubaneswar. So, that Airport needs the hon. Minister's immediate attention. Money has been given for the lengthening and expansion of the runway. Not only the runway but also the tarmac, the night landing facilities, air traffic control and all these have to be modernised.

Coming to the Instrument Landing System, there is a huge difference between yesteryears and today. India needs to modernise that at all the airports, especially at the State Capitals which should necessarily and mandatorily be made of international quality. In fact, Bhubaneswar especially needs immediate attention because that has the facility for receiving more air cargo. As we have seen, air cargo is estimated to grow at a compounded annual rate of 6.2 per cent for the next twenty years as against the annual 4.8 per cent growth in passenger traffic in the corresponding period. Therefore, Bhubaneswar is the right target. Of course Thiruvananthapuram - I am sorry I missed out your constituency - is another target. These two places need immediate attention of the hon. Minister.

At the end, I would like to thank you for giving me this opportunity to speak on this subject today.

मोहम्मद सलीम (कलकत्ता-उत्तर पूर्व) : थैंक्यू सर। इतनी देर बाद, मुझे बोलने का अवसर मिला है, इसलिए मैं ज्यादा नहीं बोलूंगा। पिछले दिनों ही दिल्ली और मुम्बई एयरपोर्ट के मॉडर्नाइजेशन से जुड़े हुए विषय पर बात हुई और मंत्री जी उन्हें लेकर परेशान हैं।

महोदय, मैं इस बिल को लाने के लिए सरकार को बधाई देना चाहता हूं। हमें सामान्य तौर पर अपने एयरपोर्ट्स के आधुनिकीकरण की जरूरत है और उसे पूरा करने के लिए जो कोशिश है, उस पर तवज्जह देने के लिए यह बिल लाया गया है।

महोदय, हमारे यहां रेल का बजट अलग से पास होता है। सारी रात मैम्बर अपनी-अपनी कांस्टीट्यूंसी में रेल और रेलवे स्टेशन के बारे में मांग करते हैं। आज जिस तरह से एयर ट्रैफिक मूवमेंट हो रहा है और जिस तरह से ग्रोथ हो रही है, उससे इनके विकास की बहुत जरूरत है, लेकिन सिविल एविंएशन का हमारे यहां अलग से बजट पास नहीं होता। इसलिए इस विषय पर सदन में चर्चा नहीं होती है, लेकिन चर्चा की जरूरत है, चर्चा होनी चाहिए। डिमांड है, लेकिन सप्लाई वीक है।

महोदय, मैं एयरलाइन्स के बारे में इस समय नहीं कहूंगा, लेकिन एयरपोर्ट्स के बारे में जरूर कहना चाहता हूं। पहली बात तो यह है कि देश की आजादी के इतने वर्षों के बाद भी, आज तक हम एयरपोर्ट्स के महत्व को नहीं समझे और न हमने समझने की कोशिश की। हम इसे अभी भी गवर्नमेंट बिल्डिंग

की तरह ही समझते हैं और यही कारण है कि आजादी के इतने वर्षों के बाद, पिछले दशक तक, एयरपोर्ट अथारिटी भी नहीं बनी।

महोदय, जैसे सी.पी.डब्ल्यू.डी. की विंग होती है, वैसे ही हम एयरपोर्ट को एक विंग मानते थे। जैसे सी.पी.डब्ल्यू.डी. दूसरी बिल्डिंग्स को मैनटेन करती है, उसी प्रकार से अभी पिछले दिनों तक सरकार एयरपोर्ट को भी एक रीयल ऐस्टेट की तरह देखती रही। अब जब कि दुनिया के दूसरे मुल्कों में, जहां एयर ट्रैफिक ज्यादा है, जहां एयर कार्गो ज्यादा है, वहां एयरपोर्ट्स का इतना मॉडर्नाइजेशन हो चुका है, इतने मॉडर्न इक्विपमेंट आ गए हैं और इतना विकास हो चुका है, उसे देखते हुए हमारे यहां अब तक कुछ नहीं हुआ है।

17.04 hrs.

(Shri Giridhar Gamang in the Chair)

महोदय, हम एयरपोर्ट के नाम से अभी भी केवल ताजमहल ही बनाते हैं। केवल एक अच्छी बिल्डिंग बनाने का ही काम करते हैं, जबकि एयरपोर्ट पर सेफ्टी के बारे में, अन्य फेसिलिटीज के बारे में, सिगनल्स के बारे में, हवाई जहाजों के उतरने एवं उड़ान भरने के बारे में, एयर स्पेस के बारे में सोचा जाना चाहिए और जो बेयर मिनीमम फेसिलिटीज हैं, वे होनी चाहिए। यदि वहां पैसेंजर उतरें, तो उनके उतरने के लिए स्पेस होना चाहिए। यदि वहां कार्गो फ्लाइट आएँ, सामान ढोएं, तो उसके लिए जितने स्पेस की जरूरत हो, वह होना चाहिए, लेकिन वे हमारे यहां नहीं हैं। अगर आप देखेंगे, तो पाएंगे कि एयरपोर्ट के नाम पर हम आज भी बड़ी-बड़ी बिल्डिंग्स बना रहे हैं। पिछले 10 सालों में जिन एयरपोर्ट्स की बिल्डिंग

बनी हैं, वे पैसेंजर की जरूरतों को ध्यान में रखते हुए नहीं बनीं कि कैसे पैसेंजर्स का स्मूथली डिस्पोजल होगा, पैसेंजर कैसे जाएंगे, कंजूमर फ्रेंडली, पैसेंजर फ्रेंडली बिल्डिंगों की जरूरत है, वैसी नहीं बनाई गई। उस तरफ सोचा भी नहीं जाता है। एक बड़ी गुम्बद सी बना देते हैं, एक अच्छी सी शकल, ताजमहल जैसी या किसी मीनार जैसी, शकल दे देते हैं। इस बात को ध्यान में रखने की जरूरत है कि आज जिस तरह से हमारे डोमेस्टिक एयर ट्रेफिक के अंदर, छोटे-छोटे शहरों और मीडियम साइज़ के शहरों में ग्रोथ हो रही है, वहां एयरपोर्ट के लिए हम कोई ताजमहल नहीं मांग रहे, एयर कनेक्शन और कनेक्टिविटी मांग रहे हैं। हम जो एक्सपोर्ट बढ़ा रहे हैं या जो इम्पोर्ट बढ़ रहा है, खास करके हमारी ज्यादा वोल्यूम नहीं है, लेकिन ज्यादा प्राइस वाले जो कारगो मूव होते हैं, जो टाइम सेंसिटिव हैं, प्राइस सेंसिटिव हैं, उसकी मूवमेंट के लिए आपको और भी ज्यादा इस तरफ तवज्जह देना पड़ेगा। एयरपोर्ट अथोरिटी ऑफ इंडिया जब सिविल एविएशन से आ गई तो हम पहले आईएडी और एनएडी, दो अलग बनाएं - नेशनल एयरपोर्ट आथोरिटी और इंटरनेशनल एयरपोर्ट अथोरिटी- बाद में जब एआई बनी, जब कानून बने, मर्जर हुआ और कार्पोरेशन की बात हुई, तो इसी बात को ध्यान में रखते हुए यह कहा गया कि हम इसे क्यों करें, चूंकि बदलते हुए हालात और बढ़ती हुई जरूरत को पूरा करने के लिए एआई सही ढंग से इसकी जिम्मेदारी को पूरा कर सकें, लेकिन आज हम देख रहे हैं कि हमारे यहां लोप साइडेड डेवलपमेंट हुआ है, पूरे देश की इकोनोमी जैसे विकसित हुई है, वैसे ही हमारे सिविल एविएशन इंडस्ट्री भी एयरपोर्ट के मामले में बढ़ी। सब एयरपोर्ट प्रोफिटेबल नहीं हैं, केवल कुछ

एयरपोर्ट प्रोफिटेबल हैं, ऐसा हो सकता है, चूंकि जो प्रोफिट मूवमेंट्स होते हैं तो आप ग्रास सब्सिडाइज़ कर सकते हैं, लेकिन आपने जो तर्क लिए हैं कि हम सारे बड़े एयरपोर्ट्स को बेच दें या ज्वाइंट वेंचर में दे दें, तभी हम उस पैसे से छोटे एयरपोर्ट को, सब को बदलेंगे, यह बहुत फेरोशियस आर्गुमेंट है, इसलिए हम इसे नहीं मानते हैं। अगर इंटीग्रेटेड डेवलपमेंट ऑफ प्लान नहीं होगा तो फिर हमारे देश में भी दो सिस्टम हो जाएंगे और वही होने जा रहा है।

इसलिए मैं समझता हूं कि इस देश के एयरपोर्ट्स का जो इन्फ्रास्ट्रक्चर है, उसमें सबसे बड़ी हानि आज मुंबई या दिल्ली एयरपोर्ट में आप देखेंगे तो हमारे हवाईजहाज उतरने से पहले जो कीमती एयर टरबाइन फ्यूल है, वे आधा घंटा, 40 मिनट ऊपर घूमते रहते हैं, जो कंजेशन है और वह कंजेशन आप दूर नहीं कर पाए। पिछले कई साल से आपने हुकूमत को आर्डर देकर भी कहा कि इसे हमें प्राइवेटाइज़ करना है, इसलिए आप यहां कोई सर्च मत करें। जब इंडस्ट्रीज़ की ग्रोथ हो रही है, ट्रेफिक और कारगो की ग्रोथ हो रही है तो उस वक्त अगर आप उसकी जरूरत को पूरा नहीं करेंगे तो वहां कंजेशन होगा। आज आप दूसरे को क्यों बदनाम कर रहे हैं और खास करके हमारे यहां जो लोप साइडेड डेवलपमेंट है, आप जो सिविल एविएशन में प्लान करते हैं, डीजीसीए से लेकर, आप जो बाइ-लेटरल प्लान करते हैं, आपको एयर ट्रेफिक के बारे में पूरा प्लान सही ढंग से करना पड़ेगा। आप बायस्ड हैं, जिन्हें जयपुर में घूमने के लिए आना है, आप जयपुर एयरपोर्ट को इंटरनेशनल नहीं करके, उन्हें आप दिल्ली आने के लिए बाध्य करते हैं। जिन्हें आगरा जाना है, उन्हें आप एक दिन ओवर नाइट स्टे होटलियर्स, दिल्ली

में कराएंगे और फिर यहां से ओरिजनेट करेंगे। जिन्हें अलग-अलग जगह पर जाना है, तो आपको दिल्ली की कंजेशन को ठीक करने के लिए, नजदीक वाले जो एयरपोर्ट्स हैं, उन्हें इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनाना पड़ेगा। आप अगर बागडोगरा को इंटरनेशनल नहीं करते हैं तो जो दार्जिलिंग, नार्थ-ईस्ट, सिक्किम और नेपाल से लगे हुए इलाके में जाना चाहते हैं, उन्हें आप दूसरी जगह जाने के लिए क्यों बाध्य करते हैं। हमारे यहां अंडमान, पोर्ट-ब्लेयर जैसी जगह हैं, लेकिन आप उसे इंटरनेशनल एयरपोर्ट नहीं बनाएंगे। टूरिज़्म में इतना ग्रोथ हो गया, लेकिन आप कहेंगे कि वे पहले मेनलैंड में आए, हम पहले उन्हें सर्च कर दें, कस्टम चैक करके इमीग्रेशन कर दें, उसके बाद वे अंडमान में जाएंगे - ऐसा क्यों करें, यह तो ज्यादाती है। आप नार्थ-ईस्ट की बात करते हैं, आपको अगर साउथ ईस्ट एशिया से ट्रेफिक लेना है तो आपको नजदीक ही देखना पड़ेगा। मैं भुवनेश्वर की बात करता हूं, उड़ीसा के मेम्बर हाउस से चले गए हैं। अगर आप एरिया डिस्टेंस देखेंगे तो साउथ ईस्ट एशिया के बहुत से स्टेशंस हैं, भुवनेश्वर बहुत नजदीक है, लेकिन आप ऐसा बंदोबस्त कर रहे हैं कि उन्हें पहले बंगलौर, चेन्नई, मुंबई में आना पड़े - आप ऐसा क्यों कर रहे हैं? हमारा इतना बड़ा मुल्क है, छोटा सा मुल्क नहीं है।

It is not Mumbai-centric or Delhi-centric. हमारे देश में सिविल एविएशन के लिए एडवांटेज है, आपको डिस्टेंस वाइज़, टाइम वाइज़, अगर ईस्ट से किसी को आना है तो आपको हब से ईस्ट में आना पड़ेगा और अगर वेस्ट से आना है तो वेस्ट में हब बनाना पड़ेगा, उसके बाद गारंटेड कनेक्टिविटी देनी पड़ेगी, वहां से वह प्रोपरली डिस्पर्सल होगा, फिर वे सब जगह पर जा पाएंगे। तभी कंजेशन दूर होगा। आप

अगर सोचेंगे कि हम इसे जखीरे की तरह मुंबई और दिल्ली में पकड़ कर रखेंगे तो न तो उसकी ग्रोथ सही ढंग से हो रही है, न अच्छा एयरपोर्ट बन रहा है और न ही हमारी इकोनोमी के ऊपर उसकी तस्वीर सही ढंग से आ रही है।

मैं मंत्री जी से कहूंगा कि अगर आप आज का बिज़नेस टूडे देखें, जो पहली जनवरी, वर्ष 2000 का पहला नम्बर निकला है, उसमें भी आप देखेंगे कि किस तरह से तोड़-मरोड़ करके बिडिंग प्रोसेस हो रहा है। यह सही दिशा में नहीं जा रहा है। अगर आपको वर्ल्ड क्लास एयरपोर्ट बनाना है तो आप पहले यह कहें कि टेंडर की शर्त यह है कि एक से दस नम्बर रैंकिंग के पूरी दुनिया के जो एयरपोर्ट हैं, वे अगर हमारे कन्सलटेंट या स्ट्रेटेजिक पार्टनर की हैसियत से नहीं आते हैं तो हम नहीं देने वाले हैं, तभी हम समझेंगे, क्योंकि लोग एयरपोर्ट 50 साल के लिए बनाते हैं। एक चीज और भी है कि अगर आप एयरपोर्ट की बिल्डिंग भी देखें तो हमारी सब बिल्डिंग्स स्ट्रक्चर्ड हो रहे हैं। दुनिया में कई जगह, कहीं स्टील, आपके लोकल रिसोर्सेज हैं, अलग-अलग आपको बनाना चाहिए। लोग स्टील स्ट्रक्चर्स बनाते हैं, क्योंकि आज यहां पर जरूरत है, कल को नहीं है। दिल्ली में यही प्रॉब्लम है कि अगर हम सिविल कंस्ट्रक्शन कर देते हैं तो फिर उसको तोड़ते रहते हैं। सबसे बड़ी शिकायत एयरपोर्ट एथारिटी ऑफ इंडिया के साथ और सिविल एविएशन मिनिस्ट्री के साथ है कि जो एयर ट्राफिक है, जो पैसेंजर्स हैं, आप भी देखेंगे, कोई भी एयरपोर्ट हो, वहां सारा साल काम चलता रहता है, टेंडर सारे साल होते रहते हैं, कंस्ट्रक्शन सारा साल होता रहता है, लेकिन काम कभी मुकम्मल नहीं होते हैं।

इसलिए लोगों को, पैसेंजर्स को अगर आप सर्विस देंगे, आप तो बराबर इनकन्विनिअंस बोल देंगे, तो काम नहीं चलता।

मैं कलकत्ता से आता हूँ। कलकत्ता में डोमेस्टिक टर्मिनल अच्छा बना था, लेकिन हमने टर्मिनल को 20 साल, 40 साल के लिए सोचकर नहीं बनाया, उस वक्त की जरूरत को पूरा किया। पहले तो हम इफ्रास्ट्रक्चर बनाते हैं, ऐसा सिविल एविएशन में ही नहीं, सब मामलों में है। पहले हम 10-15 साल प्राब्लम झेल लेते हैं, झेलने के बाद उसे असैस करते हैं कि क्या प्राब्लम है, फिर उस पाइंट पर आकर हम सोल्यूशन निकालते हैं। फिर उसको इम्प्लीमेंट करने में 4-5 साल लगते हैं तो हमारा बैकलॉग हो जाता है और फिर नई प्राब्लम शुरू हो जाती है। अगर आप एयरपोर्ट की प्लानिंग करें तो 50 साल की प्लानिंग करें। यह आप तभी कर पाएंगे, जब हमारे जो वर्ल्ड क्लास एयरपोर्ट्स हैं, मैं फिर कह रहा हूँ कि एशिया में दुनिया के सात एयरपोर्ट्स के अन्दर इस साल की जो रैंकिंग है, स्काईट्रैक एयरपोर्ट ऑफ दि ईयर सर्वे, 2005 का जो हुआ है, उसमें सात में से 6 एयरपोर्ट्स एशिया में हैं। आप उनसे तजुर्बा हासिल कीजिए और आप ग्रीनफील्ड एयरपोर्ट बनाइये। जैसे शंघाई में है, पुडल में बना रहे हैं, ऐसा सब शहरों में हो रहा है तो दिल्ली में भी हो, मुम्बई में भी हो।

एयरपोर्ट एथारिटी ऑफ इंडिया के हाथ में एयरपोर्ट्स को आप छोड़ दें। अगर आप उसमें ज्यादा मुदाखलत करेंगे तो वह एक्सपर्टीज़ आपके अन्दर नहीं है। आप बाइलेटरल करते हो तो ठीक है, आप अगर फ्लाइट इनोगरेशन करते हो तो ठीक है, लेकिन जिसके अन्दर जिस चीज की एक्सपर्टीज़ है, इस मुल्क में

चूंकि मोनोपली थी, एयरपोर्ट एथारिटी ऑफ इंडिया की ही इसमें एक्सपर्टीज़ है। बाकी किसी की शोरूम बनाने का एक्सपीरिएंस है तो किसी को पेट्रोल-पम्प बनाने का एक्सपीरिएंस है, एयरपोर्ट बनाने का एक्सपीरिएंस किसी के पास नहीं है। इसलिए जिसके पास एक्सपीरिएंस है, आप उसे ही काम करने दो। आप कहते हैं कि फंड्स कहां से आएंगे, आप आज चूंकि खुद कह रहे हैं कि ग्रोथ हो रही है, सिविल एविएशन में ग्रोथ हो रही है, एयरपोर्ट्स की डिमांड बढ़ रही है तो इन्वेस्टेबल फंड्स भी फ्लो करने के लिए तैयार हैं। लेकिन आपको क्रेडेबल तरीके से करना पड़ेगा, बैंकों के ऊपर प्रोजैक्ट बनाना पड़ेगा। हमारे यहां कालीकट में हमने देखा है कि किस तरह से एयरपोर्ट बना है। पार्टीसिपेशन किस तरह से हुआ है, पब्लिक पार्टीसिपेशन, स्टेट गवर्नमेंट पार्टीसिपेशन, एयरपोर्ट एथारिटी का पार्टीसिपेशन, एन.आर.आईज़. का पार्टीसिपेशन वहां हुआ। एन.आर.आईज़. यहां पर पैसा डालने के लिए तैयार हैं, लेकिन आपको वह रास्ता अख्तियार करना पड़ेगा और यह दिखाना पड़ेगा कि हां, हम डैवलपमेंट चाहते हैं, हां, हम इफ्रास्ट्रक्चर बनाना चाहते हैं, हम इनको दो, उनको दो, इस चक्कर में नहीं पड़ रहे हैं, सारा काम ट्रंसपेरेण्ट है और हम वर्ल्ड क्लास एयरपोर्ट बनाने जा रहे हैं। हमारी जो एजेंसीज़ हैं, उनको हमने असिस्टिड बनाया है, वहां भी कुछ ऐसा नहीं है, जो टेक्नोक्रेट्स हैं, जो वाकई जानते हैं, जो प्रोफेशनल्स हैं, उनके ऊपर तवज्जो देनी पड़ेगी। वहां पर किसी ग्रुप को ऊपर से बैठा दो तो भी ठीक नहीं होगा, यह भी मैं मानता हूं। लेकिन यही तरीका है, We are having best managers, best professionals and best technocrats. हमारे पास बैस्ट आर्गनाइजेशन भी है, लेकिन

उसमें अगर आप मदाखलत कम करेंगे तो मैं समझता हूं, सिर्फ एक-दो नहीं, हमारे देश में 20-30 एयरपोर्ट्स वर्ल्ड क्लास ढंग से बन सकते हैं, कम से कम एशियन स्टैंडर्ड के तो बना ही सकते हैं।

श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद, महाराष्ट्र) : सभापति महोदय, आपको धन्यवाद कि आपने मुझे श्री खारबेल स्वाई की नियम 193 के ऊपर जो उन्होंने यहां चर्चा उपस्थित की है, उस पर बोलने के लिए अनुमति दी।

मैं आपके माध्यम से मेरे क्षेत्र, जो महाराष्ट्र के मराठवाड़ा क्षेत्र में बहुत बड़ा पर्यटनस्थल है, अजन्ता, एलोरा के पास में हमारा चिकलथाना एयरपोर्ट सम्भाजीनगर औरंगाबाद एयरपोर्ट के बारे में मैं कहूंगा। मंत्री ही हमारे महाराष्ट्र के हैं, इसलिए उनको सारी जानकारी है। उनसे मेरी चर्चा भी हुई है। उन्होंने मान्य भी किया है, लेकिन पार्लियामेंट के रिकार्ड में लाने के लिए मैं यहां खड़ा हूं, तभी वे मान्य करेंगे, नहीं तो जैसे मराठी में बोलते हैं, करो-करो, वैसा हो जायेगा। मंत्री जी बड़े डायनेमिक हैं और उन्होंने हाल ही में पूना से दुबई का एयरक्राफ्ट चालू किया है, प्लेन चालू किया है और पूना को अन्तर्राष्ट्रीय एयरपोर्ट का दर्जा भी दिया है। उसके लिए मैं आपको धन्यवाद दूंगा। नागपुर के लिए भी आप ऐसा ही कर रहे हैं। मुम्बई एयरपोर्ट को बड़ा करने की बात हो रही है। मुम्बई एयरपोर्ट में बहुत ज्यादा क्राउड होता है। जब हम सिक्योरिटी में जाते हैं तो सब लोग ऐसे बैठे होते हैं, जैसे बस स्टैंड पर बैठे हों। मैं आपसे विनती करूंगा कि आप सिक्योरिटी हेतु उचित स्थान बनाकर बैठने की सुविधा उपलब्ध करवाइए।

महोदय, मेरे चुनाव क्षेत्र में जो चिकलथाना एयरपोर्ट आता है, अब मैं उसके बारे में कहना चाहता हूं। मेरा चुनाव क्षेत्र सम्भाजी नगर और औरंगाबाद एक पर्यटक स्थल है। वहां जो एयरपोर्ट है, वह काफी छोटा है। अजन्ता-एलोरा के लिए जो प्लानिंग की गई थी, उसमें जेबीआईसी के तहत जापान सरकार से मदद मिलने वाली थी, उसका काम बहुत स्लो चल रहा है। उसके लिए पैसा मंजूर हो चुका है, लेकिन अभी तक वहां कुछ नहीं हुआ है। उसमें 60 करोड़ रुपये जेबीआईसी के और 13 करोड़ रुपये एयरपोर्ट अथॉरिटी ने दिए थे। इसके तहत एयरपोर्ट को अपग्रेड करने की बात हुई थी। जितने भी तत्कालीन मंत्री थे, उनसे मैंने बात की थी। माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के करकमलों से उसके शिलान्यास की बात भी हुई थी। श्री जगमोहन जी ने इसकी अनुमति भी दी थी, लेकिन उस पर आगे कुछ भी नहीं हुआ। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से, जो महाराष्ट्र से हैं, अपने करकमलों से इसका शिलान्यास करेंगे, ऐसी उम्मीद मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से करूंगा।

मैं कहना चाहता हूं कि हमारी चिकलथाना एयरपोर्ट की लम्बाई केवल साढ़े सात हजार फीट है, जो हमें नौ हजार फीट तक चाहिए। यदि यह नौ हजार फीट लम्बी हो गई तो यहां पर बड़े-बड़े एयरक्राफ्ट आ सकते हैं। अभी तो सिर्फ छोटे-मोटे एयरक्राफ्ट और एयरबस ही आती है। आज की स्थिति यह है कि वहां कोई बड़ा एयरक्राफ्ट रुकता नहीं है। एयरपोर्ट अथॉरिटी के सीएमडी और ईडी के साथ मीटिंग में उन्होंने बताया कि चार एयरबस एक ही जगह पार्किंग होंगे। मैं कहना चाहूंगा कि यह एयरपोर्ट, सिंगापुर एयरपोर्ट की तरह हमारी धरती पर होना चाहिए

क्योंकि अजंता-एलोरा देखने के लिए सिंगापुर से लोग डायरेक्ट यहां आएंगे। जापान सरकार ने यह पैसा बुद्धिस्ट देशों को इसलिए दिया था क्योंकि उनके एयरक्राफ्ट डायरेक्ट उन जगहों पर लैण्ड हो सकें, उन्हें इधर-उधर न जाना पड़े। वे यहां जाएं और वहीं से वापस आ सकें। जितने भी बुद्धिस्ट देश हैं, यहां पर मिनी इंटरनेशनल एयरपोर्ट्स बनने जा रहे हैं, वे बनने भी चाहिए, हमारे यहां भी जल्दी से जल्दी बनने चाहिए, यह मेरी मांग है। यदि हमें यहां पर एक्सपंक्शन की जरूरत है तो आस-पास की जमीन को अधिग्रहीत कर लेना चाहिए। मैंने पीछे डिविज़नल कमिश्नर से बात की थी कि आस-पास की जमीन एयरपोर्ट बनाने के लिए मिलनी चाहिए तो उन्होंने बताया कि एयरपोर्ट बनाने के लिए हम जमीन का अधिग्रहण भी करेंगे और नगरपालिका की जमीन भी दिलाएंगे। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि हमारे यहां जो इंडस्ट्रियलिस्ट हैं, जैसे विडियोकॉन ग्रुप, बजाज, गरवारे, स्कौडा, रिलायंस, रैमण्डस इत्यादि के अपने एयरक्राफ्ट्स हैं। इन्हें मुम्बई में कभी-कभी जगह नहीं मिलती है तो पूना में उन्हें लैण्ड करना पड़ता है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मांग करूंगा कि हमारे यहां जो उद्योगपति हैं, उनका एयरक्राफ्ट आता है, उसकी लैण्डिंग के लिए हमारे यहां जगह होनी चाहिए। उनके लिए अलग से टैक्सी-वे होना चाहिए। यहां पर अराइवल और डिपार्चर-वे भी अलग-अलग होने चाहिए। हमारे यहां वीआईपी काफी संख्या में आते हैं।(व्यवधान) थोड़ा समय और दीजिए क्योंकि मैं अपने यहां के एयरपोर्ट के अपग्रेडेशन के लिए काफी समय से कोशिश कर रहा हूँ।

सभापति महोदय : अभी 11 सदस्यों को भी बोलना है। आप जल्दी खत्म कीजिए।

श्री चंद्रकांत खैरे : मैं पांच-छ मिनट में खत्म कर दूंगा।

मराठवाड़ा की कैपिटल औरंगाबाद है। वहां के एयरपोर्ट में काफी भीड़ होती है। वहां बाला साहेब आए तो रश था, शरद जी, उद्धव जी आए तो रश था और सोनिया जी आईं तब भी रश था। मैं कहना चाहता हूं कि वीआईपीज़ के लिए अलग से रास्ता निकालना चाहिए ताकि उन्हें कोई परेशानी न हो।

पिछले दिनों जगतगुरु नरेन्द्राचार्य महाराज के धर्मदंड के बारे में लखनऊ एयरपोर्ट में कांड हुआ। उन्हें धर्मदंड लेकर नहीं जाने दिया गया। मैंने पुराना जीआर निकालकर देखा जिसमें यह था कि जगतगुरु धर्मदंड लेकर जा सकते हैं। मैं मांग करता हूं कि जगतगुरु को धर्मदंड लेकर जाने की इजाजत दी जाए।

नागपुर में संतरे का उत्पादन बहुत होता है। वहां कारगो सेवा चालू है। मराठवाड़ा में केशर अम्बा बहुत होता है, बनाना और अंगूर इतने अच्छे होते हैं कि उन्हें विदेश भेजा जाता है। वहां सीताफल, मौसमी और भाजी, तरकारी भी बहुत होती है। मैं कहना चाहता हूं कि वहां भी हफ्ते में एक दिन कारगो सेवा होनी चाहिए। उसके लिए पर्यटक भी इनके यहां घेरा डालते हैं। दिल्ली, जयपुर, उदयपुर, औरंगाबाद, मुम्बई और गोवा तक किंगफिशर, जैट, सहारा या इंडियन एयरलाइन्स की सर्विस जल्दी से जल्दी शुरू होनी चाहिए। पहले इंडियन एयरलाइन्स की आईसी 491 और आईसी 492 सेवा चलती थी। अभी जो आईसी 887, आईसी 888 चल रही है, उसे रखिए, क्योंकि वह पर्यटकों के लिए बहुत महत्वपूर्ण है। आप

जनवरी में वहां शिलान्यास करने के लिए जाएंगे, मैं कहना चाहता हूं कि तब आप उसकी ओपनिंग भी करें।

एयरपोर्ट एडवाइजरी कमेटी का चेयरमैन एमपी होता है। उस कमेटी का फार्मेशन करना चाहिए।

नागपुर एयरपोर्ट का नाम डा. अम्बेडकर एयरपोर्ट रखा गया है। मुम्बई एयरपोर्ट का नाम श्री अनंत कुमार और प्रमोद जी के समय छत्रपति शिवाजी एयरपोर्ट हुआ। मैंने तत्कालीन राज्य मंत्री श्री राम नाईक और श्री हुसैन को पत्र लिखा था और उन्होंने मान्य किया था। म्युनीसिपल कार्पोरेशन ने भी उसका ठहराव पास किया था। मैंने एक बार आपको भी बताया था। मैं कहना चाहता हूं कि चिकलथाना एयरपोर्ट का नाम राजे संभाजी भोंसले हवाई अड्डा रखा जाए। मैं आशा करता हूं कि मंत्री जी इसे मान्य करेंगे। राजे संभाजी भोंसले एयरपोर्ट की ओपनिंग किसी से भी करवाएं, लेकिन जल्दी से जल्दी करवाएं, ऐसी मेरी विनती है।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद करता हूं।

SHRI ARUNA KUMAR VUNDAVALLI (RAJAHMUNDRY): Mr. Chairman, Sir, before I start, I would like to know whether I can speak in Telugu.

सभापति महोदय : अगर आप पहले नोट देते, तो व्यवस्था हो जाती।

SHRI ARUNA KUMAR VUNDAVALLI : There is no translator. What is to be done? That is why I have asked the Chairman in Telugu..(व्यवधान) मैंने नोट दिया है। पहले इंटरप्रिटर मई में रिटायर हो गए। उसके बाद इंटरप्रिटर के लिए

इंटरव्यू हुआ, लेकिन एप्वाइंटमेंट नहीं हुई। आंध्र प्रदेश बहुत बड़ा स्टेट है।(व्यवधान)

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): That is true in case of Malayalam also. There is no interpreter of Malayalam. They should appoint more interpreters.

SHRI A. KRISHNASWAMY (SRIPERUMBUDUR): One more Interpreter is required.. (*Interruptions*)

सभापति महोदय : आप बोलिये। इसे स्पीकर साहब देखेंगे।

...(व्यवधान)

श्री अरुण कुमार वुण्डावल्ली : सभापति महोदय, मैं राजामुन्दरी से आया हूँ, गोदावरी के किनारे से आया हूँ। मैंने सुना है कि मुम्बई, पुणे, नागपुर के एयरपोर्ट्स का बहुत अच्छा इम्प्रूवमेंट हो रहा है। गोदावरी भी महाराष्ट्र से होकर आंध्र प्रदेश में आती है। मैं गोदावरी के किनारे से आया हूँ इसलिए मेरी मंत्री महोदय से रिक्वेस्ट है कि वे राजामुन्दरी के एयरपोर्ट को भी इम्प्रूव करें क्योंकि the importance of Rajahmundry is growing like anything because of the ONGC wells. We are finding very big reserves of natural gas and petroleum. Recently, people from Gujarat have found petroleum reserves. The Reliance company has found petroleum reserve. The ONGC has found petroleum reserve. The first question that all the industrialists, when they want to go there, ask is whether there is air connectivity or not. Unfortunately, in spite of having an airport there, somehow for the last 18 years after the Vayudoot was suspended, there has been no air connectivity. We have already brought this to the notice of the hon. Minister. He has promised us that from December, perhaps, they are going to provide air connectivity or fly aircraft to Rajahmundry and also to Cuddapah which is equally an important district in Andhra Pradesh.

Using this opportunity, मैं अंत में यही कहना चाहता हूँ कि मंत्री महोदय, हमें भी महाराष्ट्र का एक भाग समझें और हमारे यहां के एयरपोर्ट को इम्प्रूव करें।

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Sir, I must thank you as this subject is already admitted for discussion. On the other day, during Calling Attention the Minister had kindly replied to so many aspects. I am not going to repeat all those things.

Sir, what is our expectation? The expectation of our country is that our airports should achieve world standards or Asian standards. But so far as the

performance is concerned, it is not adequate. On the other day I was inspired when the hon. Minister in course of his reply had told that his Ministry was contemplating to launch airports in most of the important districts and towns. This is very good. But the present infrastructure is insufficient, which is admitted from all corners.

When I am coming to, particularly West Bengal, the Minister is aware of the fact that the Kolkata Airport is not sufficient. A second terminal is required. But the problem is with the place. I do not know whether any such place has been found for launching the second terminal in Kolkata. In that case, he may choose the other place which is nearer to Kolkata for having a second terminal, particularly for cargo traffic. So, I take this opportunity, liberty to bring this point to his notice.

Kalaikunda is very much known to all of you, especially to the hon. Minister. It is the strongest airbase of the Defence. It is a very good airport. I had written to the Defence Minister about this. In his reply, he had mentioned that the proposal was not negatived. He had sought a firm proposal for that. He requested me to have consultation with the Civil Aviation Department. Kalaikunda is located in the heart of the agricultural area. That can be used for agricultural cargo traffic operations.

Then, on the other day, the hon. Minister replied before us that small planes could be used for connecting the different districts of the country.

So, civil airport and the civil aircraft can be used in that area also. I must thank him for this. I am thankful to the hon. Minister that a new airport is going to be launched in Coch Bihar and the work is in progress. But our suggestion from West Bengal is that another airport in the district of Maldah can be launched and the work would be done there.

My point is about the concrete proposal about which the Minister has stated on another day. This is about the new airports. He has stated that he is

contemplating for launching several airports in important towns and districts all over the country. My another question is very much pertinent to the modernization of the airports. Many things have been discussed on the other day about this. This is very much relevant today. This is about the policy of privatization. We are not against the privatization in all respects. But are you going to privatize the milking cow? Or are you going to save the milking cow even if it is partially? Other than the four metro airports - Kolkata, Delhi, Chennai and Mumbai - there are so many small airports. Their development in all respects is very much needed. If you want to do something even if it is partly privatization, think over it. You please think over these airports which are outside these metro airports. It will be helpful for us. Again, I am drawing the attention of the hon. Minister to the Kalaikunda. Nearly two national highways are there. Golden quadrilateral is there. Not far from this place, Haldia Port is there. Some industrial units are also coming up there. IIT is there. So, he can use this Kalaikunda airport for passengers and cargo. I hope that the hon. Minister will think over it and will kindly satisfy us. You also tell us about the other airports that you are contemplating to launch. With these words, I thank you very much.

SHRI A. KRISHNASWAMY : Sir, it is a very important discussion. I would like to say that although I did not want to speak on this important subject before and I had not prepared anything for this yet after hearing so many speakers, I just want to remind the hon. Minister about my State, particularly Chennai. Hon. Minister is a dynamic Minister. Under his leadership, our airports are growing very fast. I want to cite one incident. At international airport in Chennai, there was one scanning machine that was 20 years old. For the last 20 years, that was the only scanning machine there. Once our IT Minister while going to foreign country, noticed about this and complained to the officials. And he immediately informed this telephonically to the hon. Minister. Within 10 days, another scanning machine was placed there. That is why, everybody is praising our hon. Minister. I thank him for this. When you go to the four Metros - Chennai, Mumbai, Delhi and

Kolkata - big airports are there. But when you go to airports other than these Metro airports, infrastructure is very less there. When you go to Myanmar or Singapore and compare our airports with theirs, automatically we feel the difference that our airports are not good like in foreign countries. But under the leadership of hon. Minister, development of Mumbai and Delhi airports has started with the private participation.

I agree with that and I am thankful that it would be handled by the Airports Authority of India. Wherever the work of modernisation of airports is privatised, the Airports Authority of India should have a share of more than 51 per cent; then only hon. Members of Parliament and our citizens would feel that these are our own airports. So, it is in the national interest.

We are privatising in many sectors and foreign direct investments are coming into India, with companies like Hyundai, Saint-Gobain and others making huge investments here. But we feel that our labourers do not get that much privileges as they would get in domestic funded companies.

In Chennai airport, during the recent four or five spells of rains, aircraft were unable to take off on time. The entire airport was flooded. It was not only the runway that was affected but the floods also entered into the airport building. Even the VIP lounge was flooded. In such a big metro, there is no facility to drain the water. So, everywhere, it was flooded for two days. The VIP lounge was not cleared even today.

There is one more lounge which has been under renovation for the past one-and-a-half years. I want to remind the hon. Minister about this renovation work because there is no place for VIPs to sit in the airport. Normally, the VIP lounges in airports are very neat and clean. So, I request the hon. Minister that the VIP lounge which has been flooded should be cleared for occupancy soon and also that the renovation of the other lounge should be completed expeditiously.

Now, they are expanding the infrastructure at airports but the construction is very slow. They have put up tiles in the airports which are slippery. When we

walk on them, we would fall down. I do not know why they are putting up such type of tiles. I do not know how our engineers and architects selected such tiles at the cost of crores of rupees.

There is also need for other infrastructure like accommodation or room availability. For transit passengers, there is no availability of adequate number of rooms. The number of rooms available is minimal. When businessmen or politicians come from places like Madurai or Tiruchirappalli to Chennai and if they need to stay overnight, they do not get rooms in the airport. It is very difficult for them to go out and stay in star hotels in big cities like Chennai and Mumbai. So, this aspect should be taken care of.

Several hon. Members spoke about aerobridges. In foreign countries, we get to see a number of aerobridges. We get to see about 45 to 50 of them in their terminals. While passing through aerobridges, we get a happy feeling. In our country, we have only four or five aerobridges. While flying private airlines, we are deprived of using even these few aerobridges. These are provided only for passengers flying public airlines. When we fly private airlines, they take us in buses and the condition of the buses is not good.

I have another humble submission to the hon. Minister. When I met him with my Leader, Thiru C. Kuppusami, we had given him a memorandum regarding prepaid taxis in Chennai. It is not only infrastructure that has to be developed; but we also have to develop 'extra structure'. The prepaid taxi service in Delhi is very good. So, we have requested to have a prepaid taxi service in Chennai as well. Till date, the hon. Minister has not taken any steps in this regard. So, I am taking this opportunity to remind him of the need for a prepaid taxi service in Chennai.

In Chennai, there is a proposal to expand the airport. I would like to know when the expansion would be completed. I represent the Sriperumbudur Parliamentary constituency. In Sriperumbudur, companies like Nokia have set up their factories. If the hon. Minister cannot get land in Chennai, we could have an

international airport at Sriperumbudur which is near Chennai. There is plenty of land available in Sriperumbudur. The State Government has to acquire land in Chennai and hand it over to the Central Government. There is some delay in this process, I understand, because people who own land are approaching Courts and pleading not to take over their land. So, if there is a delay in acquiring land in Chennai for expansion of the international airport, there is enough land in Sriperumbudur. It is a well known place where our late Prime Minister Rajiv Gandhi was assassinated. The hon. Minister could select a site in Sriperumbudur.

Since I have already said about Chennai, I would like to bring to your notice that Madurai, Trichy and Coimbatore are second rung cities of Tamil Nadu. These places should also be taken into consideration for development of airports. Madurai is the temple city; Coimbatore is the business city; and Trichy is in the Centre of Tamil Nadu. You have to promote those cities and if you develop the infrastructure at airports there, it will be very good.

At Tuticorin, Sethusamudram Project has been implemented by the Government of India now. There was an airport ten years before. Now, there is no airport. If you construct a new airport at Tuticorin, it will be very viable as Tuticorin port is already there and Sethusamudram project has also been taken up there.

I would request the hon. Minister to look into all these things. I hope that when he replies to the debate, he will give some favourable answer.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN (CHIRAYINKIL): Sir, I rise to point out the deplorable condition of Thiruvananthapuram international airport. Nearly about two decades ago, when Shri V.P. Singh was the Prime Minister, he was kind enough to declare Trivandrum airport as international airport. At that time, there were only four international airports in the four metropolitan cities of India. Trivandrum airport was the fifth international airport declared by the Government of India. Now, its condition is deplorable.

The airport is situated in a location highly suitable for an international airport. British Airways and other Airways going to the Far East fly over Trivandrum. If there is fuelling facility, we can earn foreign exchange of any amount, but no such facility is there. A large number of flights to the Far East are flying over Trivandrum, but our airport is not enabled to provide them fuelling facility. That is the condition of Thiruvananthapuram airport.

I personally met the Minister because there was a declaration by the Government of India that a second international airport would be inaugurated soon. I had gone to him to invite him for the inaugural ceremony of the second international terminal. Nothing was done, in spite of our repeated requests, repeated prayers and repeated kneeling down, not by this gentleman, but by the previous Minister. . (*Interruptions*) I have good relations with him. They were giving deaf ear to our requests for improvement of Thiruvananthapuram international airport. It is the international airport which is really in need. There is no infrastructure developed so far. Only a few things have been done.

There is no flight in the night. Even when I asked for a direct morning flight to Trivandrum, he has replied that it is not feasible, on the basis of a report. That is the situation.

MR. CHAIRMAN : What about Calicut?

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : He has given me a reply telling his inability to introduce a flight to Trivandrum.

Sir, I must tell you that this is the most earning airport in India. Thousands of people fly over to the Middle East - Dubai, Abu Dhabi, Sharjah and Doha - from this airport everyday, but there is no facility at Trivandrum airport. I am very much worried that no infrastructure has been developed and nothing has been done there, but the airport is there. Now due to private companies coming into the field, most of the flights have been shifted to Kochi or some other places.

The number of flights from Thiruvananthapuram has also been considerably reduced for no fault of ours. It is due to the inaction, and negligence on the part of the Central Government in developing the international airport.

I must also mention about the Hyderabad and Bangalore airports. .
(*Interruptions*)

SHRI C.K. CHANDRAPPAN (TRICHUR): Will you speak about Cannanore also?

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : The international airports at Bangalore and Hyderabad have developed to international standards, but no improvement is there for the so-called fifth international airport. Nothing has been done for it, but earnings are there from it. There is no improvement in the airport for the poor Kerala workers, who fly everyday to the Gulf countries thousands in number. It is neglected, and there is nobody to look after it.

On the other hand, recently, they have promised the aircraft maintenance facility, but it has also not taken place. I will not say much about it because I am very ashamed to mention about the aero-bridge.

The buses are also not provided to the passengers. There is not sufficient number of busses available for passengers at the airport where they land. I do not know what has happened in this case. What is the reason for this colossal arrangement or neglect -- if I may put it like this -- towards the Thiruvananthapuram airport?

I think that the hon. Minister will, at least, do something to improve the situation here. We are coming here as MPs like you do, but you do not care about our grievances. I would like to mention that you are not concerned about the flights for ordinary people also.

SHRI PRAFUL PATEL: I am sure that you would not have to worry about it after you listen to the answer given by me.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : Now, many things have been sanctioned, but not implemented; many improvements have been sanctioned, but not implemented. My friend from Tamil Nadu was talking about higher facilities

at the airport, but I cannot even dream about it. 'Transit passengers' is a facility that I cannot even dream about.

The airport is located in a geographical place, which is ideal for landing and taking off purposes. This airport is very conveniently located as it is in the Southernmost part of India near the sea, and it is very easy for take off and landing purposes. So, it is one of the best airports that could be developed into international airport standard considering its location also, but these people do not care. Perhaps, the reason is that it is located in the small State of Kerala. Therefore, it is not taken care sufficiently. This is the position with regard to this airport. . (*Interruptions*)

SHRIMATI P. SATHEEDEVI (BADAGARA): It has poor infrastructure.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : It is not a case of poor infrastructure, but I would like to say that -- if I could say -- there is no infrastructure in the airport. I would not use the word 'infrastructure' as there is no structure. If there is structure, then only the issue of infrastructure will come. In the Thiruvananthapuram airport there is no structure. It is more or less -- if I may put it -- like a boat jetty or something like it. This is the position with regard to the Thiruvananthapuram airport.

Now, not only that, . (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please conclude your speech.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : I must mention about the Kozhikode airport also. . (*Interruptions*) It is also neglected. Fortunately, a registered company and a co-operative company has come forward for participation with the Kerala Government, and the Cochin airport is developing. . (*Interruptions*) It is not developing as a Government business, but as a private sector enterprise, but there is nobody to take care of the Thiruvananthapuram airport, and the Kozhikode airport. This is happening even as hundreds of people are flying to the Middle-East from these two airports, namely, Thiruvananthapuram and Kozhikode airports.

As regards the charges levied, I need not say much because they charge airfare equivalent to the flight to proceed to New York . (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Thank you. There are 10 more hon. Members, who have to speak on this issue. Therefore, please conclude.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : Such exorbitant amount is being levied or collected from these poor employees for a flight from Thiruvananthapuram to Dubai.

It is only killing the poor employees, and no facility has been provided there. That is the situation. In your reply, please give me the details. I will have to tell the people that we have a very good Civil Aviation Minister, who is kind enough to consider the needs of Kerala, especially Trivandrum and Kozhikode.

MR. CHAIRMAN : Please conclude now because I have a list of ten speakers and the time of all the parties is over.

SHRI VARKALA RADHAKRISHNAN : I have to mention one more thing.

MR. CHAIRMAN: I cannot give you any more time because I have a list of ten speakers and the time of all the parties is over. If the House agrees, can I call the hon. Minister to give his reply or else will the hon. Members complete their speeches within two minutes time? Whatever you like, you can decide.

SHRI KINJARAPU YERRANNAIDU (SRIKAKULAM): Sir, kindly allow us to speak for at least two minutes because nobody from my Party has spoken on this very important subject.

MR. CHAIRMAN: I will call the hon. Members, but since there are ten Members who want to speak on this subject, each one of them will have to complete his speech in two minutes time. Otherwise, the House will have to agree for an extension.

SHRI KHARABELA SWAIN : Sir, it is a very important subject and it was decided that we would discuss this whole day.

MR. CHAIRMAN: The hon. Members can take two minutes each and complete their speeches.

SHRI KHARABELA SWAIN : Sir, everybody should be allowed to speak at least for five minutes. It is a very important subject and you should allow everybody to speak.

श्री श्रीपाद येसो नाईक (पणजी) : महोदय, खारबेला स्वैन जी ने नियम 193 के तहत जो चर्चा शुरू की, इस पर आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। महोदय, गत दशक, दस सालों में जो विमान में प्रवास करने की संख्या, कई गुना बढ़ गयी है। इसकी वजह से एयरक्राफ्ट्स भी बढ़ गए हैं। पहले मेरे ख्याल से हमारे देश में इंडियन एयरलाइंस को छोड़कर एक-दो छोटी-बड़ी एयरलाइंस थीं, लेकिन आज मैं देख रहा हूँ कि इंडियन एयरलाइंस को छोड़कर जेट एयरवेज, सहारा एयरवेज, डक्कन एयरवेज, स्पाई एयरवेज, किंगफिशर आदि कंपनियां यहां चल रही हैं और इनकी बहुत सी फ्लाइट्स हैं। इंटरनेशनल और हमारे देश के बाहर जाने वाली जो फ्लाइट्स हैं, हमारी एयर इंडिया है और जो बाहर की इंटरनेशनल कंपनियां भी हमारे रूट से हमारे देश में आती हैं, यह सब इतने गुना बढ़ गयी हैं कि जो हमारा इन्फ्रास्ट्रक्चर है, वह उसके लिए पूरा नहीं है। यहां बहुत सी असुविधाएं हैं और इसलिए जो इन्फ्रास्ट्रक्चर अनसफिसिएंट है, उसे बढ़ाने की जरूरत है।

मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने बड़े एयरपोर्ट जैसे - मुंबई और दिल्ली का इन्फ्रास्ट्रक्चर एक्सटेंड करने का काम शुरू किया है। मैं समझता हूँ कि यह काम जल्दी से जल्दी होना चाहिए। मुझे एक बात और कहनी है। कई टर्मिनल्स पर जिसको हम फ्लाईओवर बोलते हैं, यह एरोब्रिज कई

टर्मिनल्स पर नहीं हैं, लेकिन मुंबई और दिल्ली में उसकी बहुत आवश्यकता है, क्योंकि हजारों प्रवासी उसमें से आते हैं - चाहे प्राइवेट टर्मिनल हो, या इंडियन एयरलाइंस का हो या और किसी का हो, यहां सभी टर्मिनल्स पर इसकी जरूरत है। इसे लगाने की विनती मैं माननीय मंत्री जी से करता हूं। आज बहुत सारी एयरलाइंस होने के नाते, हमारी कठिनाइयां सब जानते हैं। दिल्ली और मुंबई के लिए कम से कम दो रनवेज तो जरूर चाहिए। दोनों एयरपोर्ट में जहां दो रनवे चाहिए, यहां एक रनवे काम नहीं कर रहा है। मेरे पूर्व वक्ताओं ने बोला कि वहां रश और कंजशन होने के कारण आधे-आधे घंटे विमान हवा में उड़ता रहता है, जिससे पेट्रोल कितना व्यय होता है, यह मैं नहीं बता सकता हूं। पिछले दिनों माननीय मंत्री जी ने उत्तर दिया था कि पायलट फॉग के कारण लैंडिंग नहीं करता, कैट - 3 बी के बारे में जो ट्रेनिंग पायलट को करनी है, वह पर्याप्त नहीं है। माननीय मंत्री जी ने कहा था कि पायलट ट्रेनिंग देने के लिए कम से ढाई लाख रूपए लगते हैं। मैं कहना चाहता हूं कि आधे-आधे घंटे खड़े रहने की वजह से जो फतयूल व्यय होती है, उसकी कीमत बहुत ज्यादा होती है। यदि हम इसके लिए रास्ता निकालेंगे, तो ज्यादा पायलट्स को ट्रेड करने की जरूरत है।

बहुत से राज्यों में ऐसे एयरपोर्ट्स हैं। छोटे राज्यों में विमान सेवाएं चलाने से वहां के लोगों को सुविधा मिलती है। मैं बेलगांव, हुबली, कोल्हापुर का भी जिक्र भी करना चाहता हूं। अभी मेरे मित्र ने इलाहाबाद का जिक्र किया है और नार्थ ईस्टर्न रीजन में ऐसे कई एयरपोर्ट्स हैं। अगर यहां छोटे विमान की कनेक्टिविटी अच्छे

और बड़े एयरपोर्ट्स पर उपलब्ध कराएं तो मेरे ख्याल से प्रवासियों को सुविधाएं मिलेंगी और उनकी संख्या और बढ़ जाएगी।

एयरलाइन्स के बारे में एक माननीय सदस्य ने यह भी बताया है कि एयरलाइन एयरवेज़ के पायलट्स की जगह फॉरेन पायलट्स को काम पर लगाया गया है। इस बारे में भी ध्यान दिया जाना चाहिए क्योंकि इस पर भी ज्यादा खर्च आता है।

गोवा में एक और समस्या पैदा हुई है और माननीय मंत्री महोदय भी उसके बारे में जानते हैं। यह समस्या बहुत सालों से है। गोवा में जो एयरपोर्ट है, वह इंटरनेशनल एयरपोर्ट है लेकिन इंटरनेशनल एयरपोर्ट में जो सुविधाएं होनी चाहिए, वे वहां नहीं हैं। जब मुझे एम.ओ.एस के तौर पर सिविल एविएशन मिनिस्ट्री में काम करने का मौका मिला तो हमने इफ्रास्ट्रक्चर बढ़ाने की कोशिश की थी और वहां की बिल्डिंग का एक्सटेंशन भी किया था। वहां एक महीने में सौ चार्टर फ्लाइट्स आती हैं और इमीग्रेशन के संबंध में जो फॉरेन टूरिस्ट्स यूरोप आदि देशों से आते हैं, उन्हें धूप में खड़े रहना पड़ता है। इसलिए वहां एक टर्मिनल बिल्डिंग बनाने का प्रपोजल रखा गया था। वह एयरपोर्ट नेवी के कब्जे में है। उनके एन.ओ.सी को भी दो साल हो गए हैं लेकिन एन.ओ.सी. दिया या नहीं, इसका पता नहीं है। वहां फ्लाइट्स आने को तैयार हैं, लेकिन हम उन्हें रिसीव करने की स्थिति में नहीं हैं।

इसके साथ ही एक नए एयरपोर्ट का भी प्रोजेक्ट है, गोवा नार्थ गोवा में मोपा गांव में एक जगह है। वहां पर इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनाना तय हुआ था। उसके लिए सब फार्मलिटीज़ भी पूरी हो गई हैं।

17.57 hrs.

(Shri Varkala Radha Krishnan in the chair)

प्रोजेक्ट तो पूरा हो गया है, टेक्नो फिजीबिलिटी रिपोर्ट भी मिल गई है और वह भी पोजिटिव है अतः स्टेट गवर्नमेंट 'बिड' करके किसी कंपनी को बुलाकर एयरपोर्ट का काम शुरू करवा सकती है। गोवा वर्ल्ड टूरिस्ट डेस्टिनेशन है। यहां लाखों टूरिस्ट बाहर से आते हैं, जिससे वहां के लोगों को जॉब मिलती है, इम्प्लायमेंट मिलता है। आप जल्दी से जल्दी वहां एयरपोर्ट बनवाएं क्योंकि यह गोवा को ही नहीं बल्कि आपकी स्टेट के सिद्धदुर्ग जिले को भी फैसिलिटेट करेगा। इसलिए आप मोपुआ एयरपोर्ट का काम जल्दी शुरू करें, मैं आपसे यही विनती करता हूं।

MR. CHAIRMAN : Kunwar Manvendra Singh, please put forward your views within two minutes. The approved list of speakers is already exhausted. We have a lot of additional hon. Members who want to take part in the debate.

SHRI PRAFUL PATEL: Sir, since this subject has come after a long time, I have no problem if it takes more time to complete the discussion.

MR. CHAIRMAN: I agree to that because you are liberal. The hon. Member may please conclude early so that others may get a chance to speak.

कुँवर मानवेन्द्र सिंह (मथुरा) : मैं आपका बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे श्री स्वाई और श्री बसुदेव आचार्य द्वारा नियम 193 के तहत उठाई गई महत्वपूर्ण चर्चा "the need to improve the infrastructure at airports in view of increase in

passenger and cargo traffic". मैं भाग लेने का मौका दिया। सबसे पहले मैं माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ और अपनी सरकार की तरफ से उन्हें बधाई देना चाहता हूँ। उनके मंत्री बनने के बाद एयरपोर्ट्स में ट्रैफिक की सुविधाओं में और ट्रैफिकिंग में जो परिवर्तन हुए हैं, वे सराहनीय हैं। माननीय मंत्री जी इसके लिए बधाई के पात्र हैं।

18.00 hrs.

सभापति जी, 1984 में मैं सिविल एविएशन की कंसल्टेटिव कमेटी का सदस्य था जिसके अध्यक्ष तत्कालीन प्रधान मंत्री स्व. राजीव गांधी थे। कोलकाता से बैंकाक और सिंगापुर के लिये पहली फ्लाइट इंडियन एअरलाइन्स की चली थी। उस समेटी में मैं भी गया था। आज से 20 साल पहले जब उस एअरपोर्ट को देखा तो मैं चकित रह गया था। वहां इतनी सुन्दर सुविधा एअरपोर्ट पर थी कि प्लेन से एअरपोर्ट बिल्डिंग तक आने के लिये ए.सी. बसें थीं। वहां इतना नीट एंड क्लीन, हॉस्पिटैलिटी, खाने-पीने की सुविधा और बैठने की जगह इतनी सुसज्जित थी कि देखने वाली बात थी। मुझे वह वक्त याद है जब हम अपने एअरपोर्ट से होकर गुजरे थे। वहां जगह-जगह बाल्टियां रखी हुई थीं।(व्यवधान)

18.02 hrs.

(Mr. Speaker in the Chair)

MR. SPEAKER: Can take your seat?

KUNWAR MANVENDRA SINGH : Yes, Sir.

18.02 hrs.

ANNOUNCEMENT BY THE SPEAKER

Constitution of inquiry committee to probe into alleged improper conduct of some members in implementation of MPLADS Scheme

MR. SPEAKER: Hon. Members, as you are aware in the morning, I expressed my concern about a news-item on Star News telecast yesterday relating to five Members of the House, namely, Shri Alemao Churchil, Shri Faggan Singh Kulaste, Shri Ramswaroop Koli, Shri Paras Nath Yadav and Shri Chandra Pratap Singh, allegedly indulging in improper conduct in the matter of implementation of MPLAD Scheme. I discussed the matter with the leaders of different political parties in Lok Sabha today, and decided to constitute an inquiry to probe the matter. I have requested the Members concerned not to attend the Session of the House until the matter is looked into and a decision is taken.

The statements/explanations given by the Members, which may be submitted on or before 2.1.2006, will be placed before the Inquiry Committee consisting of the following hon. Members, Shri Pawan Kumar Bansal-Chairman, Prof. Vijay Kumar Malhotra, Mohd. Salim, Prof. Ram Gopal Yadav, Shri C. Kuppusami, Shri Prasanna Acharya, and Shri Devendra Prasad Yadav.

The Committee is requested to give its report to the Speaker by 31st January, 2006. The Committee is authorised to follow its own procedure and a report will be presented before the House for its consideration.

. (*Interruptions*)

18.04 hrs.

DISCUSSION UNDER RULE 193

**Need to improve infrastructure at
airports in view of increase in passenger
and cargo traffic - contd.**

MR. SPEAKER: Let this discussion be over. I believe, not many Members are left. You wanted this important discussion.

. (*Interruptions*)

18.04 ? hrs.

(Shri Varkala Radhakrishnan *in the Chair*)

MR. CHAIRMAN: I leave it to the House - either we take 'Zero Hour' or we should continue with the discussion.

. (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: We should complete this discussion.

Hon. Members, if you are kind enough to be precise and brief, I think, I shall manage. If you make lengthy speeches, it will not be possible. All the Members, who are participating, are requested to speak to the point and be brief and complete the speech within two minutes. Only then, I assure you that all the items will be taken up.

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION (SHRI PRAFUL PATEL): I want to make a point. If the hon. Members speak about their local issues - because on a wider level, most issues have been raised by various Members - and if they restrict to the local issues or their own interest in a particular airport or region, then, it will be easy for the Members to complete and easier for me to respond.

MR. CHAIRMAN : Now, if you confine your remarks to the point about the needs of the local airports with one or two suggestions, we can complete this discussion.

I have to make one more announcement. The time allotted for the discussion is over. Is it the pleasure of the House to extend the time for this discussion?

SOME HON. MEMBERS: Yes.

कुँवर मानवेन्द्र सिंह (मथुरा) : मैं कह रहा था कि वहाँ एयरपोर्ट पर कुछ बाल्टियाँ रखी थीं। मैंने पूछा.(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: After this discussion is over, I will take up Special Mentions.

. (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please be precise and only to the point. Shri Manvendra Singh to continue.

कुँवर मानवेन्द्र सिंह : जब मैंने उनके बारे में पूछा तो मुझे बताया गया कि यहां एयरपोर्ट की छत टपकती है, ऊपर से पानी गिरता है। मुझे दोबारा ताइवान और बैंकाक जाने का मौका मिला। पिछले बीस सालों के अंतराल में जो बैंकाक का एयरपोर्ट था, उसमें जमीन-आसमान का परिवर्तन आ गया है, मुझे यह बताने की आवश्यकता नहीं है, माननीय मंत्री जी जानते हैं। किंतु अगर इन बीस सालों में हम अपने यहां देखें तो चाहे दिल्ली हो, मुम्बई हो, चेन्नई हो या बंगलौर एयरपोर्ट हो, हम उससे बहुत पीछे हैं। आज आवश्यकता है कि हम अपने एयरपोर्ट्स की सुविधाएं बढ़ायें। यहां पूरी दुनिया से पैसेन्जर्स आते हैं। हमारे यहां डोमैस्टिक एयरपोर्ट्स की हालत बहुत बुरी है। इसलिए आज इस बात की नितान्त आवश्यकता है कि हम एयरपोर्ट्स को दी जा रही सुविधाएं बढ़ायें। वहां लाउंज को सुविधाजनक करें, सफाई पर पूरा ध्यान दें, वहां टॉयलेट्स बहुत गंदे रहते हैं, पार्किंग की बहुत दिक्कतें हैं। जैसा माननीय सदस्यों ने कहा कि यहां प्लेन को उतरने से पहले आधा घंटे ऊपर घूमना पड़ता है, तब उसे क्लियरेंस मिलती है।

सभापति महोदय, बहुत दिनों से यह बात सुन रहे हैं कि हम चार प्रमुख एयरपोर्ट्स को नेशनल इंटरपोर्ट बनाने जा रहे हैं, जिनमें दिल्ली, चेन्नई, मुम्बई और बंगलौर प्रमुख हैं। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि ग्लोबल टेन्डर करके वहां अच्छी सुविधाएं प्रदान की जानी चाहिए।

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

कुँवर मानवेन्द्र सिंह : समय कम है, इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से एक बात कहना चाहूंगा कि मथुरा जो भगवान राधा-कृष्ण की जन्मस्थली है। वहां देश और

विदेश से तीन से चार करोड़ यात्री प्रति वर्ष आते हैं। उसके पास आगरा है, जो ताजमहल की वजह से एक टूरिस्ट हैरिटेज सैन्टर है, जहां पूरी दुनिया से करोड़ों देशी और विदेशी यात्री आते हैं। यहां से 35 किलोमीटर दूर भरतपुर में घाना बर्ड सैंक्युअरी है, जिसे देखने के लिए लाखों फॉरेनर्स और देशी यात्री आते हैं। इनके अलावा मथुरा में कोर हैडक्वार्टर है, रिफाइनरी है। यहां राजस्थान, मध्य प्रदेश और हरियाणा राज्यों की सीमाएं लगती हैं। यहां से नजदीक फिरोजाबाद है, जहां एक बहुत बड़ा इंडस्ट्रियल टाउन है। वहां अलीगढ़ मुस्लिम यूनिवर्सिटी है, जहां तमाम विदेशी छात्र और छात्राएं पढ़ने आते हैं। इसलिए नितान्त आवश्यक है कि हम वहां एक इंटरनेशनल एयरपोर्ट स्थापित करें। मैंने माननीय मंत्री जी से मिलकर आग्रह किया है . (Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

(Interruptions) . *

कुँवर मानवेन्द्र सिंह : वहां मुख्य मंत्री जी भी ताज महोत्सव में आये थे। इसलिए वहां इंटरनेशनल एयरपोर्ट की बहुत आवश्यकता है।

MR. CHAIRMAN: Shri Ram Kripal Yadav to speak.

कुँवर मानवेन्द्र सिंह : सर, यहां राम कृपाल जी नहीं हैं, इसलिए मुझे बोलने का समय दे दिया जाए। आप मथुरा और आगरा के बीच में एक अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे की स्थापना करें जिससे वहां के लोगों को सुविधा मिल सके।

MR. CHAIRMAN : Shri Ram Kripal Yadav. You have to be very brief, because you are also like him.

. (Interruptions)

SHRI RAM KRIPAL YADAV (PATNA): Sir, I would try to speak pointedly.

MR. CHAIRMAN: You can speak about your State airport because all other things have already been covered by other speakers.

*NotRecorded

श्री राम कृपाल यादव : सभापति जी, मैं माननीय सदस्य स्वाई जी और बसुदेव आचार्य जी के प्रति आभार प्रकट करता हूं कि इतने महत्वपूर्ण विषय को नियम 193 के अधीन चर्चा के माध्यम से उठाकर उन्होंने सदन का ध्यान आकृष्ट कराया। मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री जी निश्चित तौर पर माननीय सदस्यों की बात को रखते हुए यथासंभव प्रयास करेंगे कि देश के हर एयरपोर्ट का किस प्रकार से कारगर ढंग से विकास हो सकता है, और किस प्रकार से कार्गो में वृद्धि हो सकती है।

महोदय, मैं आपके द्वारा माननीय मंत्री जी का ध्यान बिहार के पटना एयरपोर्ट और बोध गया की ओर दिलाना चाहता हूं। बोध गया में दुनिया के अनेक भागों से बौद्ध यात्री दर्शन करने के लिए आते हैं। बोध गया में इंटरनेशनल एयरपोर्ट की जो ऑनगोइंग स्कीम है, वह पता नहीं क्यों पेंडिंग पड़ी है। माननीय मंत्री जी उस पर विशेष ध्यान दें और बोध गया में जो अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा बनाने की बात चल रही है, उसके लिए कारगर उपाय करें। यदि यहां दुनिया के हर कोने से जहाज़ आएं, बौद्ध यात्री आएं तो बिहार की आर्थिक विपन्नता भी दूर हो सकती है और हमारे देश की एयरपोर्ट्स अथारिटी को भी लाभ होगा।

(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

. (Interruptions)

SHRI RAM KRIPAL YADAV : Did you say anything, Sir?

MR. CHAIRMAN: Yes, you have covered your point, and now please conclude.

SHRI RAM KRIPAL YADAV : I am going to finish my speech just now.

महोदय, मैं कह रहा था कि पटना एयरपोर्ट पर माननीय मंत्री जी ने अभी तक कृपा नहीं दिखाई है। कृपा इस मायने में दिखाई है कि कुछ विशेष हवाई सेवा तो शुरू कर दी है जिसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद जापित करता हूँ, मगर उस सेवा को और सुधारने की आवश्यकता है।

सभापति महोदय, मैं एक निवेदन और करूंगा। माननीय मंत्री जी इतने यंग, एनर्जेटिक और काम करने वाले हैं तो फिर क्या वजह है कि अपने महकमे के माध्यम से जो जहाज़ चला रहे हैं, उस पर लोगों का ध्यान कम जाता है? आपके विमानों से लोग कम यात्रा करते हैं और प्राइवेट हवाई सेवाओं - जैट, सहारा और किंगफिशर आदि की तरफ लोगों का ध्यान अधिक जा रहा है। अगर आप अपनी हवाई सेवाओं को सक्षम बनाएंगे तो लोग दूसरी तरफ क्यों जाएंगे? आप काम करने में बहुत माहिर हैं, तो फिर क्यों पीछे हटते हैं? आप एयरपोर्ट्स अथारिटी और अपनी एयरलाइन्स को इतना सक्षम बनाइए कि लोग दूसरी जगह नहीं जाकर आपकी तरफ आएंगे। आपके सारे पायलट्स भागे जा रहे हैं। आप इतने रुपये उन पर खर्च कर रहे हैं, मगर वे प्राइवेट एयरलाइन्स में जा रहे हैं जिससे आपको बहुत घाटा हो रहा है। आप उचित व्यवस्था करके और प्रयास करके इस घाटे को मुनाफे में बदलने का प्रयत्न करें। आप एयरपोर्ट्स अथारिटी को सक्षम बनाइए।

महोदय, बिहार में दरभंगा ऐसा इलाका है जहां एयरपोर्ट है। अगर वहां आप कार्गो को ठीक से विकसित करने का काम करेंगे तो बड़े पैमाने पर आवश्यक फल-सब्जियों को विदेशों में ले जाया जा सकता है। मैं पुनः निवेदन करना चाहूंगा कि आप पटना, बोध गया और दरभंगा एयरपोर्ट को इंप्रूव कीजिए। एक महत्वपूर्ण एयरपोर्ट पूर्णिया में है। बिहार में काफी स्कोप है और वहां काफी संख्या में हवाई यात्री हैं। मुझे विश्वास है कि जब मंत्री जी जवाब देंगे तो निश्चित तौर पर पटना को अंतर्राष्ट्रीय एयरपोर्ट बनाने की बात कहेंगे ताकि विदेशों से यात्री वहां आ सकें।

(व्यवधान)

पाटलिपुत्र एक ऐतिहासिक शहर है। मैं निवेदन करूंगा कि आने वाले समय में आप कम से कम बोध गया को जरूर इंप्रूव करेंगे क्योंकि विदेश से यात्रियों के आने का वहां बड़े पैमाने पर स्कोप है। आप निश्चित रूप से इस बात का ध्यान रखेंगे और यात्रियों के लिए आवश्यक सुविधाएँ मुहैया कराएंगे जिससे देश की अर्थव्यवस्था और प्रदेश की अर्थव्यवस्था संपन्न हो सके।

18.16 hrs

(Mr. Deputy Speaker in the chair)

श्री सुनील कुमार महतो (जमशेदपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि किसी भी राज्य और देश की उन्नति तथा समृद्धि के लिए रोड, वायु और जल इंफ्रास्ट्रक्चर को सबसे महत्वपूर्ण आधार माना जाता है। झारखंड नया राज्य बना है। झारखंड

में संसाधनों का अपार भंडार है। इस लौह नगरी में टाटा, टेल्को आदि पूर्ण इंडस्ट्रीज़ हैं तथा एशिया महाद्वीप का सबसे बड़ा इंडस्ट्रीयल एरिया है और अन्य छोटी-बड़ी इकाइयां मिला कर छह सौ इंडस्ट्रीज हैं। इन सारी इंडस्ट्रीज में 25 परसेंट स्माल स्केल 150 मान्यता प्राप्त इंडस्ट्रीज हैं, जिनको आईएसआई मान्यता प्राप्त है। आज ये सारी इंडस्ट्रीज किसी भी देश के साथ गुणवत्ता के साथ मुकाबला कर सकती हैं। इसके बावजूद भी यहां एयरपोर्ट की सुविधा नहीं है।

दुख इस बात का है कि राज्य बनने के बाद एयरपोर्ट के मामले में सबसे ज्यादा अगर किसी के साथ छल हुआ है, तो झारखंड राज्य के साथ हुआ है, क्योंकि झारखंड में जमशेदपुर एक ऐसा शहर है, जो सबसे ज्यादा साफ-सुथरा और अच्छे शहरों में गिना जाता है। आज करोड़ों रुपयों का राजस्व इस शहर से प्राप्त होता है। लेकिन दुख की बात यह है कि आज तक कोई भी ऐसा एयरपोर्ट झारखंड में नहीं है, जिससे राष्ट्रीय और अंतरराष्ट्रीय स्तर पर आवागमन किया जा सके। मेरा माननीय मंत्री जी आग्रह है कि जमशेदपुर में एक एयरपोर्ट का निर्माण हो। अंग्रेज शासन के समय भी दो-दो एयरपोर्ट जमशेदपुर के जिला चकुलिया और दूसरा दल भुगड़ में था। उस क्षेत्र के विकास के लिए, जैसा कि आपको खबर है, कम से कम 50 हजार करोड़ रुपयों का एमओयू साईन हुआ है। बड़ी-बड़ी मल्टी नेशनल कम्पनीज़ और बड़े-बड़े व्यवसायी झारखंड में आना चाहते हैं, लेकिन दुख की बात है कि कोलकाता में उतरते हैं और ट्रेन में धक्के खा कर जमशेदपुर पहुंचते हैं और बाद में वापिस नहीं आते। एक बार मैंने माननीय मंत्री जी को

चिट्ठी लिखी कि जमशेदपुर में एयरपोर्ट का निर्माण हो। उन्होंने कहा कि हम करेंगे। इसके बाद चिट्ठी आई कि फिलहाल यह संभव नहीं है।

जमशेदपुर के साथ-साथ धनबाद और देवगढ़ इंटरनेशनल सिटी है। विदेशों से लोग बाबा धाम आते हैं। रांची को इंटरनेशनल एयरपोर्ट की मान्यता दी जाए। पिछली बार झारखंड के विधान सभा चुनावों में प्रधानमंत्री जी आए थे। जब उनसे यहां के लोगों ने रिक्वेस्ट की तो उन्होंने कहा कि जमशेदपुर में निश्चित रूप से एयरपोर्ट बनना चाहिए। हमारी केंद्र सरकार द्वारा सब इकनोमिक जोन की मान्यता दी गई है, इसके लिए मैं केंद्र सरकार को धन्यवाद देना चाहता हूं, लेकिन इसके साथ ही यह भी निवेदन करना चाहता हूं कि इकनोमिक जोन बनाने के साथ इस क्षेत्र की और तरक्की तथा समृद्धि हो, उसके लिए एयरपोर्ट की आवश्यकता है। आप जमशेदपुर में एयरपोर्ट बनाने की कृपा करें।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं माननीय नागर विमानन मंत्री जी से रिक्वेस्ट करूंगा कि उनके पास लुधियाना के पास लाडोवाल की प्रपोजल है। मैं चाहूंगा कि वे उसका ध्यान रखें।

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आज्ञा से मंत्री महोदय से प्रार्थना करूंगा कि अजमेर का भी वे ध्यान रखें।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रो. रासा सिंह रावत जी, आपकी पार्टी के तो अभी बहुत मैम्बर बोलने वाले हैं। वे इस बारे में बोल देंगे।

SHRI KINJARAPU YERRANNAIDU (SRIKAKULAM): Mr. Deputy-Speaker, Sir, developing infrastructure at airports is the key to economic progress. Our country needs to have world standard airports. There is not a single airport comparable to the world class airport. In Hyderabad and Bangalore we are now getting green field airports of world standard. Most of the other airports, even at Delhi and Mumbai, are being run with one runway, which is shameful for our country. The Ministry is doing hard work. I think the Government should take quick policy decision in this regard otherwise it would become a difficult task. After reaching even Delhi or Mumbai, the plane takes about 40-45 minutes to land due to congestion. I would therefore, request that we have to develop airport infrastructure at both metro and non-metro cities.

The hon. Minister had once made a statement that the Government is thinking of having joint ventures or private participation in this regard and even had called for bids for Mumbai and Delhi airports in which so many people had participated also. Just as the Government has made Delhi and Mumbai airports open for bids and joint venture, we have to concentrate on joint ventures and private participation at other airports also. Andhra Pradesh is getting a lot of investment from different places. It is getting FDIs also. Visakhapatnam is getting a new port, ONGC terminal and other big industries but we have no airport there. Three years back we did start work on one airport but it is going very slow. My humble request, through you, to the hon. Minister is to complete the Visakhapatnam airport, including the terminal, as early as possible. We put a lot of pressure on the previous Government to develop airports at Rajahmundry, Vijayawada and Tirupati. There is no air traffic, no flight to Tirupati, Rajahmundry or Vijayawada. Recently one Indian Airlines flight on alternate day was started for Tirupati. We spent Rs.18 crore for the development of Tirupati Airport, Rs. 10 crore for Vijayawada and Rs.8 crore for Rajahmundry airports but all these airports are lying idle because of lack of aircraft movement. Around Rajahmundry area Reliance and some other people are coming to explore gas and oil reserves. I would request

the Minister, through you, to develop these important places of Tirupati, Vijaywada, Rajahmundry and Vizag should be developed. One aircraft should fly from Hyderabad to all these place. This has been our long-pending demand and for the last three years we have been continuously putting pressure on the Government in this regard but we have not yet got Indian Airlines flights reaching there. I would request the Minister to convince other airlines also to operate flight from Hyderabad to Tirupati, Rajahmundry and Vijayawada. This is my request.

SHRI SURESH PRABHAKAR PRABHU (RAJAPUR): Sir, we are discussing the problems of airport and I think that is because of the Minister. The Minister himself has created a problem by having a policy framework in which so many new airlines have come to India. They are flying all the time and so there is a problem of landing. Today, the Minister himself should be blamed for creating a policy framework in which new air traffic has brought down the prices. Consumers are complaining that they will discontinue flying by Indian Airlines because they have to pay so little in other airlines, less than the railway or even road freight. Therefore, the Government has to now deal with the problem of airport, which I am sure the Minister is working on.

Looking at the sentiments expressed in this House, almost all the Members from all sides have asked to renew or modernise the airports. Probably one could do that if one has to run the race. We cannot run the race with the ideology 'tied around the legs'. So, probably if we could all resolve unanimously that all the airports would be modernised, it would happen.

Sir, the quality of airports is extremely important. Therefore, whenever you are creating a new airport or modernising it, you set quality standards and all these airports only should conform to new quality standards. Secondly, we should not fall into this temptation of declaring international airports and trying international flights unless the airport is upgraded to that level. If we do like this, all restaurants in India would be called as five-star hotels. That will not really serve the purpose. Therefore, this really needs to be done. Looking at the plight of the airports today,

I think probably that is the reason why in all airports you will find a slogan saying that no photography is allowed at airport. We do not allow photography because what is seen at the airport they do not want that to be photographed. So, probably the Minister will take right step of removing that.

SHRI PRAFUL PATEL: That has already been removed.

SHRI SURESH PRABHAKAR PRABHU : As regards training of personnel, it is extremely important. Therefore, good training should be given. The Marhaba Services which are started in several airports like Dubai should be started here also. I am making a request that many of the Members of Parliament find it difficult to have a hair-cut because they are all the time travelling somewhere or the other. So, even in airports such facilities should be provided which will provide employment and customer services while waiting. Probably, we can think of providing other such amenities to the passengers. The small towns should also have airports. The fares have dropped so much that probably you can travel between Delhi and Mumbai by spending only Rs.800 if you are so lucky to get a ticket on the internet. Therefore, if you look at it, the climate is ripe but airport is the only one which really needs upgradation. Probably, we should move away from the ideological work.

Lastly, when we are discussing airports, it is not an isolated island. Once you come out of the airport, the Airport Authority ceases to have a control. So, for that area also, we should try to think about a legislative process whereby probably an area which comes under two or five kilometres radius should be under the management of the Airports Authority. There are so many taxis and auto-rickshaw stand outside. The people who come out of the airport land into a real problem. Therefore, I think that also needs to be tackled. Touts should be removed.

SHRI VINOD KHANNA (GURDASPUR): Sir, I thank you for allowing me to take part in this very important discussion. Since we have limited time, I will not

repeat all issues that have been raised by most of the hon. Members. But some issues have been left out which I will point out when I would put forth my demands.

In Pathankot, about three years ago, the Airport Authority of India had done a survey to see if an airport and landing facilities would be feasible over there. After taking into account the required standards and all other aspects, they came to the conclusion that this area is feasible for an airport and landing facilities. Therefore, they built the most beautiful airport. Pathankot is the gateway to both Himachal Pradesh and Jammu and Kashmir. Himachal Pradesh does not have an airfield. The next airfield to Pathankot is Amritsar on the one side.

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL (CHANDIGARH): I dispute the claim. Gagal is there. Chandigarh is also the gateway.

SHRI VINOD KHANNA : I know Gagal but Gagal is not an airfield and Chandigarh is 400 miles away from Pathankot. So what has happened is that airport is built by spending Rs.30 crore. It is a very beautiful airport. They acquired so much of land from Punjab. The Government of Himachal Pradesh gave them land. There is a 40-foot wide access road. The airport has all the facilities of parking. It has a beautiful environment inside. All it requires is a flight. I have requested the hon. Minister. I know he has got a lot of demands but this is a ready airport. We are not asking for the new airport. We are only asking for flight. Why are we asking for a flight? There are five to six cantonments over there. The Army people need a flight. We need a flight to feed Himachal Pradesh. There is a whole tourist traffic going to Dharamshala, Dalhousie and SEZ area of Katua, Jammu and Kashmir which is 30 kilometres away. So, all these people require air facilities to access their industry that is coming over there. The Government of India has made an Industrial Growth Centre in Pathankot itself by spending Rs.35 crore.

Four hundred acres of land has been acquired for development of an Industrial Growth Centre. No industry is coming up in that area because the place

is not connected by air. Industrialists do not come to a place for investment where there is no connectivity by air. There are a number of sports stadia all around that place, we have all kinds of facilities, but no events are taking place because of lack of air connectivity. I would like to appeal to the hon. Minister, I have been appealing to him for some time now - he is a very wise Minister and I know he has got a lot of pressure from all parts of the country for starting airlines - to consider starting a flight from that place. I must commend him for all the initiative that he has taken to develop the required infrastructure in that area for starting a flight.

Sir, another point that I would like to make is about having a flight from Amritsar to Lahore. If people from Amritsar has to travel to Pakistan, then they would first have to come to Delhi. We have an international airport in Amritsar and now I would like to request the hon. Minister to look into this aspect of starting a direct flight from Amritsar to Pakistan very seriously so that all people from Punjab can fly directly to Lahore or Islamabad from Amritsar. There are international flights going to every other country from this place except for Pakistan. We would definitely like that a flight be started from Amritsar to Pakistan so that people of that area is able to go to Pakistan directly from Punjab.

Sir, since the disaster management policy is in place, I think, we must have airports all over the country so that the entire country is well connected and we are able to reach relief to any place, anywhere in the country, particularly to those places which are inaccessible.

Our area is very vital. It has a fault line and anything can happen anytime. God forbid, nothing happens. Keeping in view emergency requirements and for the sake of disaster management, this airport at Pathankot assumes crucial importance. I would like to request you to see that this airport is made operational.

I would also like to mention one thing here and that is about night landing facility. This airport is now equipped with night landing facilities. There are night landing facilities in this airport. Every other arrangement has been made to make this airport operational except for putting staff there and starting a flight.

I would like to bring to the notice of the hon. Minister a fact that most of the airlines are not providing life jackets to the economy class passengers. Maybe, you are aware of this fact. Very reputed airlines are not providing life jackets to economy class passengers. I thought this aspect should be brought to your notice. You should make it mandatory for all airlines to provide life jackets to the economy class passengers.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You may please conclude now.

SHRI VINOD KHANNA : Sir, this is an important issue. Nobody has raised this point.

One last thing that I would like to mention is that there is no training provided to staff at the airport for emergency landing. There are fire brigades posted at the airport. But no training is given to the staff on an all India basis in all the airports. Training for emergency landing and rescue operations should be provided to the staff at the airports. I think, we must have separate facilities somewhere where the Government could arrange for training of airport personnel from all the airports about emergency landing.

I hope, the hon. Minister while replying to the debate would make a commitment for starting a flight from Pathankot at the earliest.

डॉ. तुषार अमर सिंह चौधरी (मांडवी) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं मांडवी संसदीय क्षेत्र गुजरात का प्रतिनिधित्व करता हूँ। मांडवी संसदीय क्षेत्र सूरत डिस्ट्रिक्ट में आता है।

मैं सूरत शहर की बात करना चाहता हूँ। सन् 2001 की ऑल इंडिया सेंसस में सूरत शहर को one of the richest city in country से नवाजा गया है। यही सूरत शहर है, जिसमें डायमंड कटिंग और पॉलिशिंग का सबसे बड़ा सैण्टर एशिया में है, इसकी वजह से वह डायमंड सिटी के नाम से भी जाना जाता है। मैनमेड फैब्रिक,

जिसे पोलिएस्टर बोलते हैं, उसके उत्पादन में सूरत शहर पूरे हिन्दुस्तान में नम्बर वन है, इसलिए उसे सिल्क सिटी के नाम से भी जाना जाता है और वहां पर जायंट इण्डस्ट्रीज़ लाइक रिलायंस, गेल, सेल इंडिया, कृभको, एस्सार, एल. एण्ड टी., ओ.एन.जी.सी., एन.टी.पी.सी. जैसे उद्योगगृह हैं। उनका निवेश करीब 20 बिलियन डालर्स का है, जो सूरत शहर में किया गया है। इतना सब होने के बावजूद हमारे यहां एयरपोर्ट की सुविधा नहीं है। एयरपोर्ट है, लेकिन नाम का है। वहां न तो कोई फ्लाइट आती है और न जाती है। वहां पर फ्लाइट लैण्डिंग की सुविधा भी नहीं है। वहां की हवाईपट्टी की लम्बाई भी पर्याप्त नहीं है, जिसकी वजह से बड़े हवाईजहाज लेण्ड नहीं कर पाते हैं। सूरत शहर सालाना 25 हजार करोड़ रुपये एक्साइज़ ड्यूटी, इन्कम टैक्स ओर एक्सपोर्ट रैवन्यू के रूप में केन्द्र सरकार को देता है। इतना सब देने के बावजूद भी सूरत शहर में एयरपोर्ट की सुविधा नहीं है। यह हमारे लिए बहुत शर्म की बात है। मंत्री महोदय ने तीस करोड़ रुपये सूरत के एयरपोर्ट का विकास करने के लिए सैंक्शन किए हैं। मैं मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि आपको जिस तरह की रिपोर्ट्स आती हैं, उस तरह का काम वहां पर नहीं हो रहा है। वहां बहुत बड़ा डिस्प्यूट मैनेजमेंट और कांट्रैक्टर के बीच में चल रहा है। वहां फीज़िकल काम नहीं हो रहा है। इसलिए मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि एक समिति का गठन किया जाए, जिसमें स्थानीय संसद सदस्य एवं चैम्बर ऑफ कामर्स के प्रतिनिधियों और एयरपोर्ट अथॉरिटी के अधिकारी जो कि हेडऑफिस दिल्ली से मनोनीत किए हों, को शामिल करके मंथली रिव्यू लिया जाए, ताकि इस एयरपोर्ट का कार्य जल्द से जल्द पूरा हो सके। मैं

आपको एक उदाहरण देना चाहता हूँ कि मुम्बई से जो राजधानी चलती है, उसका स्टॉपेज पहले सूरत को नहीं मिला था, लेकिन कुछ महीने के लिए इसका स्टॉपेज सूरत को मिला। रेलवे मंत्रालय का नियम है कि चार महीने में आमदनी होगी, तभी वह फाइनल स्टॉपेज बनाया जाएगा। लेकिन एक महीने में ही रेलवे को चार महीने का रैवेन्यू मिला है। उसमें इतने मुसाफिरों ने सफर किया है। वहां से दिल्ली आने वाले काफी मुसाफिर हैं। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि सूरत एयरपोर्ट को शीघ्र कार्यान्वित किया जाए।

MR. DEPUTY-SPEAKER: Hon. Members, I have names of more than 15 Members who are yet to take part in this discussion. So, I will request you to take only two minutes each.

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI): Sir, if any Member wants to lay their suggestions or speech in writing on the table, they may do so and they may be treated as part of the proceedings of the House.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Yes, those will form part of the proceedings of the House.

Prof. Ramadass may speak now.

PROF. M. RAMADASS (PONDICHERRY): Sir, let me very specific. Through you, I would like to appeal to the hon. Minister for Civil Aviation on a few points. The Union Territory of Pondicherry does not have an airport right now. You know that Pondicherry is the Capital of the Union Territory of Pondicherry. It is not well connected either by railways or airways. It is also an international city. French connections are there in this city. French people are coming there from France and the people of Pondicherry are going to France from there. Thus, international connections are developing there. Pondicherry, being the abode of

Aurobindo, has become a tourist spot and is developing very fast into a tourist city. Educationists and industrialists are coming there. So, there is a greater demand for the development of an airport there. We have a small airstrip there but it has become non-functional. The only problem is that we have to acquire a small area adjacent to Tamil Nadu. If that area is acquired, then we can resume airport services there and it will definitely benefit the development of Pondicherry.

Another region is there which is 160 kilometres away from the Pondicherry called Karaikal. There is a famous temple called the Saneeswaran Temple where five lakh tourists are attracted every year. Due to the absence of air facility there, people are unable to come from the North to Karaikal or Pondicherry. So, I would request the hon. Minister to pay attention towards these aspects.

SHRI MANORANJAN BHAKTA (ANDAMAN & NICOBAR ISLANDS): Sir, I am grateful that you have given me this opportunity to speak a few words. I am also grateful to the Minister for Civil Aviation and the Indian Airlines because they have done a wonderful job by way of relief and rehabilitation during the Tsunami.

At the same time, we are facing another problem. Livelihood is our problem now. Though we have the potential of tourism, we are not able to develop it. For that purpose, we seek the assistance of the hon. Minister. Until and unless the Ministry of Civil Aviation helps us, we will not be in a position to develop tourism.

Sir, I would be brief. I would request the hon. Minister to visit Port Blair, Andaman and Nicobar Islands with his officers in order to see whether the airport at Port Blair can be declared as an international airport. I would also request him to see whether direct flights can be operated from Port Blair to Bangkok. If the Government does that, it will attract a lot of tourists. If that is done, then our

unemployment problem can be solved to a certain extent. Otherwise, we will be in a very bad shape and health.

Even after one year of tsunami, we are not able to provide permanent shelters to the affected people. There are many problems like the problem of logistics.

I would request the Minister to look into this matter and decide what can be done.

SHRI SURAVARAM SUDHAKAR REDDY (NALGONDA): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I seek your permission to speak from here.

MR. DEPUTY-SPEAKER: All right.

SHRI SURAVARAM SUDHAKAR REDDY : I agree with many of my hon. colleagues who spoke about the necessity of modernising and expanding the airports to international standards as air passengers have increased in a very big number in recent years. But in the name of expansion and modernisation, FDI should not be allowed to take over these airports. If there is a will, that too a political will, it is possible for the Government of India to raise enough money to do this without even privatising all these airports.

Today, we are discussing about various airports. Regarding Hyderabad Airport, I would like to bring to the notice of the hon. Minister an important thing. An international airport is being planned there. A company, named GMR, has been given the contract to construct the new airport at Shamshabad. A lot of help has been given for this, including interest-free loans, allotment of lands and grant-in-aid, by the State Government. Thirteen per cent of the share will be given by the State Government. Another thirteen per cent of the share will be given by the Airports Authority of India. I think it is too small.

Let the international airport come there. But the biggest worry is that, the biggest problem is that even the national carriers are going to be shifted to the far off airport, which is almost 30 or 35 kms. away from the city. The present airport is in the heart of the city. The Hyderabad airport is very convenient for the

passengers. Let the national carriers have their destinations in the present airport. Let the new airport be meant only for the international flights. I was told that there is an agreement by the Airports Authority of India already to the effect that national flights will also be shifted as having only international flights is not economically viable for that Company. In the interest of one company, it is not necessary to create this type of problems for thousands of passengers of Hyderabad and other cities of Andhra Pradesh.

The second worrying thing is that more than 1,500 staff are going to be retrenched as soon as this airport becomes operational. It is not acceptable. There is a big agitation and concern among the employees and passengers. I fully agree with Shri K. Yerrannaidu to improve the airport at Tirupati. There is a possibility to increase the frequency of flights from Mumbai to Tirupati, from Hyderabad to Tirupati, and from Chennai to Tirupati. That would be beneficial economically also. Visakhapatnam is an important port city. Recently this airport was continuously under rain water. There is a necessity to improve it urgently.

My last point is about competitiveness of the Indian Airlines vis-a-vis private airlines. The Indian Airlines has signed an agreement with American Express Bank Cards. According to this agreement, ten per cent discount will be given to all those who book the tickets through the American Express cards. But these American Express cards are available only to millionaires. It is available only to those who earn Rs. 8 or Rs. 9 lakh per year. I am asking the hon. Minister to think about the possibility of giving this concession to the passengers directly. You can reduce the charges. Why do you give it to the American Express card holders?

Why are you giving this facility to an international American company instead of giving to any nationalised bank card like this? This should be taken into consideration.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri P. Karunakaran.

It is my humble request to please conclude within 2 minutes.

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): Sir, I fully agree with the views expressed by Shri Varkala Radhakrishnan with regard to the development of infrastructure at the Trivandrum Airport. It is the Capital city of our State.

I want to place before the Minister two other points. One is about the problems being faced at the Calicut Airport. In recent times, there were even struggles from the side of the passengers and the runways. There are about 11,500 Haj Pilgrims every year. They are going through Calicut Airport. The destination of thousands of workers, who are engaged in Gulf countries, is Calicut Airport, especially the northern Malabar area. I would like to request the Minister to see the seriousness of the issues because the number of passengers is increasing day by day. At the same time, infrastructure is not at all adequate to meet the demands. So, the Calicut Airport, especially in the Malabar area, is very important. I think, the Minister may give a positive reply with regard to the Cannanore Airport, the northern part of Kerala. It is a very long pending demand of the people of northern part. The Azhimala Naval Academy is the prestigious Defence Unit of our country, and also the Bakkal tourist centre. So, we all are demanding - all the political parties in the Government - and the Government is ready to give all support.

As regards Cannanore Airport, I think, it is under serious consideration of the Government and it may take a very speedy action on this.

***श्री वीरेन्द्र कुमार (सागर) :** महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र सागर (मध्य प्रदेश) में हवाई पट्टी है, किंतु कोई विमान आता जाता नहीं है। राज्य के विमान तथा सेना के विमान कभी-कभी आते हैं, क्योंकि सागर आर्मी का बड़ा सेंटर है, परंतु रात्रि में विमान उतरने की सुविधा नहीं है। भोपाल मध्य प्रदेश की राजधानी है, किंतु यहां से मुंबई एवं दिल्ली के अतिरिक्त बड़े नगरों को विमान सेवाएं नहीं हैं। अतः

भोपाल से बेंगलौर, चेन्नई, हैदराबाद, कोलकाता के लिए तथा इन्दौर से अहमदाबाद, जयपुर, पूना हेतु विमान सेवाएं आरंभ होनी चाहिए। खजुराहो पर्यटक केंद्र के एयरपोर्ट को अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा बनाया जाना चाहिए। यहां विश्व के अनेक देशों से पर्यटक आते हैं। इसी तरह जबलपुर में भी विमान सेवाएं बढ़ायी जानी चाहिए।

*Speech was laid on the Table.

SHRI SURESH ANGADI (BELGAUM): Sir, Belgaum Airport was started before the British regime. Now, this Airport is operated only by the Deccan Aviation. I would request the Minister to direct the concerned authorities to start other airlines also like the Jet, Sahara, and Indian Airlines, etc. This will be useful for the Belgaum people who will be connected to the different cities from Bangalore and Mumbai. We also require Belgaum-Bangalore route and Bangalore-Belgaum-Goa route and vice-versa. If the same Belgaum-Mumbai-Bangalore route is started, there is a KLE hospital of international standard and also Marathwada Light Infantry Station is there. That will be useful for the Belgaum people.

Belgaum district is called a sugar district. We are growing more sugar. We require, at least, weekly cargo because of floriculture, vegetables, mangoes, grapes and industrial products. If the cargo is given, at least, twice in a week, the floriculture can be brought to other big cities like Delhi, Mumbai and other places. Belgaum is a very centrally located place. This place is compared to Mumbai and Bangalore. If the international airport is started at Belgaum, the hopping charges, whatever we are paying in Mumbai and other places, will not be there. Sawantwadi, Kholapur, Karwar, Belgaum and Hubli will be the central places. If the international airport is started, the employment generation will be more in this

area. I would like to tell that cost-wise, if that region is developed, when compared to Mumbai and Bangalore it is cheaper. Big cities are suffocating. So, I would request the Minister to consider international airport for Belgaum in the near future.

Our hon. Rashtrapatiji, Dr. A.P.J. Abdul Kalam, has seen the vision of India. For the developmental activities, we are having the technical universities in Karnataka.. (*Interruptions*) prestigious University in Belgaum which can teach the engineers in the field of information technology. The foreigners are interested to come over here but because of the problem of air connectivity, most of them are not coming to Belgaum. . (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Your point has come on record.

Now, Shri P.K. Bansal.

SHRI SURESH ANGADI : I would request the Minister to consider an international airport for Belgaum.. (*Interruptions*)

The name should be kept as Rani Chennamma International Airport for Belgaum District which is a most important place. She fought against the British during 1850.

With these words, I conclude.

***श्री मुंशी राम (बिजनौर) :** सभापति महोदय, नियम 193 के अधीन चर्चा में भाग लेते हुए, जो यात्री और कारगो यातायात में वृद्धि के संदर्भ में है, उस पर मैं बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। इस सदन के माध्यम से, मैं यह अनुरोध करना चाहूंगा कि दिल्ली हवाई अड्डों पर काफी ट्रैफिक है। उ.प्र. के पश्चिम भाग बरेली, मुरादाबाद, बिजनौर, मेरठ आदि दिल्ली से 200 कि.मी. की सड़क दूरी के अंदर आते हैं, जबकि मुरादाबाद से पीतल एवं हैंडीक्राफ्ट का करोड़ों रुपये का निर्यात होता है।

इससे करोड़ों रुपये का राजस्व सरकार को प्राप्त होता है। हमारा कहना है कि उस ओर का पूरा ट्रैफिक दिल्ली के माध्यम से होता है। इस क्षेत्र में निर्यातकर्ताओं को सुविधा देने एवं दिल्ली का ट्रैफिक कम करने के उद्देश्य से एक इंटरनेशनल एयरपोर्ट होना चाहिए।

*Speech was laid on the Table .

SHRI PAWAN KUMAR BANSAL (CHANDIGARH): Mr. Deputy-Speaker, Sir, first of all, I must really compliment the hon. Minister for taking major strides in developing civil aviation in the country. The anxiety of all of us to participate in this discussion by itself shows what concern we have for the development of our airports, for the introduction of flights to most important cities of this country.

You know the importance of Chandigarh. Particularly, after the starting of the Rajiv Gandhi IT Park there, Chandigarh has come on the world IT map as well. It is a major tourist attraction. It is the Capital of the two States of Punjab and Haryana besides being the headquarters of the Union Territory. There has been some increase in the flights also in the recent past, but the airport continues to be in the old, archaic condition. I would urge upon the hon. Minister to take steps to upgrade the Chandigarh Airport. I know there may be a difficulty because it is not really their property. It is that of the Air Force authorities. But more land is available. Only what is needed is the determination, the desire to upgrade the Airport quite in tune with what the city is.

A large number of people are coming today to Chandigarh for various reasons. It is an excellent city in terms of education, medical facilities and the potential that the city has. I would only urge upon the hon. Minister to take a little more personal care for the development of Chandigarh because Chandigarh is situated north of Delhi. That is the place which needs special care. I would agree

with what Shri Khanna has already said. The cities in Punjab do need upgradation. When I said Chandigarh also is the gateway to Himachal Pradesh, I did not want to minimise the importance of any other place. But I would certainly say that Chandigarh does need extra care.

With these words, I conclude.

SHRI C.K. CHANDRAPPAN (TRICHUR): Sir, the Airports in Kerala like the Thiruvananthapuram Airport, Kochi Airport and the Calicut Airport need upgradation. I think there is no dispute about it. It may be rather strange that there is no aero-bridge though there are many international flights coming to these Airports. When we see the Chennai, Mumbai and all the important Airports, we feel a little jealous about it. Many other improvements are required.

As a Minister, when he came to Thiruvananthapuram, he promised the immediate starting of the Kannur Airport. I would like to know from the hon. Minister the stage in which the consideration of the Kannur Airport stands today.

My last point is that apart from the upgradation and the starting of new Airports, all over the country if airstrips are provided in important tourism centres as also pilgrim centres - not having big Airports but airstrips - smaller aircraft can be operated. Smaller aircraft should be allowed to connect these airstrips that will provide better facilities at another level to people. It will cater to the needs of the pilgrims and tourism centres. I cite one example here. If Moonar is connected - in Kerala it is a hot-spot for the tourists today - it will go a long way. It is now a hazardous journey to reach there. So, having an airstrip there will be very good. If Sabarimala is connected with an airstrip, if Guruvayoor is connected with an airstrip, it would be very much beneficial to pilgrims. Smaller aircraft having a capacity of 15 or 20 people will help. I do not want the Airports Authority to start it. Even the private agencies will come forward to run the service. The Government can float joint venture projects too. It can adopt any method by which

it can mobilise money. This may be considered. I would like the hon. Minister to say something on this.

With these words, I conclude.

श्री अविनाश राय खन्ना (होशियारपुर) : महोदय, मेरी छोटी सी प्वाइंटेड डिमाण्ड है। आदमपुर में एक एयरबेस है। जब VIPs पंजाब जाते हैं, तो आदमपुर एयरबेस का युटिलाइजेशन किया जाता है लेकिन जालंधर और होशियारपुर में बहुत सी इण्डस्ट्रीज हैं। जब कभी भी वहां के इण्डस्ट्रियलिस्ट्स को विदेश से आने वाले डेलीगेशन से मिलना होता है तो वह डेलीगेशन वहां न जाकर, दिल्ली आता है और उनको वहां आकर मिलना पड़ता है, क्योंकि वहां पर एयर कनेक्टिविटी नहीं है। अगर आदमपुर के एयरबेस में एयर कनेक्टिविटी हो जाए, जैसे आपकी इण्डियन एयरलाइंस आदि की वहां से फ्लाइट की जाए तो यह इकोनोमिकली और इण्डस्ट्रियली काफी फायदेमंद हो सकता है। वहां धार्मिक स्थान, जैसे माता चिन्तपुर्णि एवं ज्वालादेवी हैं, वहां जाने के लिए भी यह काफी फायदे वाला होगा। इसलिए मेरा अनुरोध है कि आदमपुर एयरबेस को एयर कनेक्टिविटी के साथ जोड़ दिया जाए।

SHRI P.C. THOMAS (MUVATTUPUZHA): To save the time, without elaborating I support the views of the learned Members from Kerala regarding upgradation of Trivandrum, Calicut and Kochi airports and also regarding the establishment of Kannur airport in which we all are interested.

Secondly, Kochi airport is one venture which has come out from the side of the people and private people also. I mean not actually FDI but from the support

of the public as well as the Government of Kerala. So, in the same way the same airport as well as the Government with the people's support is asking for a new Kerala airlines. They have asked for permission to fly abroad also. They were told that they do not have enough aircraft and enough experience. Of course, I think, that may not stand in the way if we consider the case of other airlines like Air India express. They do not have much experience. So, I would submit that Kerala airlines may be granted permission to go abroad also, to fly abroad.

Lastly, they have been trying for the hangar facility in Kochi airport. I think that must be allowed and Kochi will be a hub for repair of aircraft also.

DR. CHINTA MOHAN (TIRUPATI): Sir, Tirupati is a very important place. About 50,000 people from all over the world come here every day. You were also kind enough to visit that place.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I have gone there.

DR. CHINTA MOHAN (TIRUPATI): We have a good airport but we are not getting aircraft regularly. The Minister for Civil Aviation was kind enough to give us the regular aircraft and it started coming to Tirupati daily. Since, long time I am requesting the Government to see that the airport is strengthened and also that the airstrip is also lengthened a little more because we all like mangoes and 25 per cent of the mangoes are produced in Tirupati. In the entire world we have mangoes. Out of that 25 per cent of mangoes are produced in Tirupati. The mango in Tirupati is sold for Rs. 3 but when it goes to Dubai it is sold for Rs. 100. The poor farmer is not able to take the advantage. The middlemen are taking the advantage. I would request the Government to see that the airstrip is lengthened so that the poor farmers of that area and the pilgrims also will get the benefit.

With these words I conclude.

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि हाल ही में जब आप मेयो कॉलेज के उत्सव में अजमेर पधारे थे, उस समय आपने अपने मुखारविन्द से अजमेर के बारे में,

जयपुर के बारे में और भीलवाड़ा के बारे में राजस्थान के सिविल एविएशन को देखते हुए काफी बातें कही थीं। अब मैं सूर्य को दीपक क्या दिखाऊं, आप स्वयं सारी स्थिति से अवगत हैं। आपके माध्यम से मैं यह कहना चाहता हूँ कि वर्ष 1989 से इस सवाल को मैं उठाता रहा हूँ। अजमेर जहां दरगाह शरीफ है, लाखों लोग प्रतिवर्ष आते हैं, इसके पास में ही पुष्कर है जहां लाखों हिन्दु जाते हैं, नसीराबाद कैण्ट आदि स्थान हैं, जहां पाकिस्तान से, बांग्लादेश से और हिन्दुस्तान के कोने-कोने से लोग आते हैं।

19.00 hrs.

पुष्कर के अंदर विदेशी पर्यटक बहुत बड़ी संख्या में आते हैं। अजमेर में इंटरनेशनल एयरपोर्ट देने के लिए सब सरकारें आश्वस्त करती आई हैं, जगह भी देख ली है। अगर उस जगह को सही नहीं मानते, तो किशनगढ़ और अजमेर के बीच काफी जमीन खाली पड़ी है, उसे विकसित कर दें, वहां पहले से एयरपोर्ट बना है। एशिया में सबसे बड़ी मार्बल की मंडी किशनगढ़ में है इसलिए उसे चौड़ा करके, विकसित करके और विशाल रूप देकर अजमेर को कनेक्टीविटी प्रदान कर सकते हैं। इससे वहां पर्यटकों की संख्या भी बढ़ेगी और आर्थिक दृष्टि से भी फायदा होगा। माया को माया मिले कर-कर लम्बे हाथ। दिल्ली, मुम्बई जैसे बड़े-बड़े नगरों बड़े-बड़े एयरपोर्ट्स की तो सब बात करते हैं। लेकिन अजमेर, जहां राष्ट्रपति जी, प्रधान मंत्री जी और अन्य बड़े-बड़े लोग आते हैं, उन्हें वहां आने में तकलीफ होती है। अगर वहां यह सुविधा हो जाएगी, तो आप भी जब वहां पधारेंगे तो जहां जाना चाहेंगे, वहां जा सकेंगे।

***श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन) :** महोदय, मैं माननीय सदस्य स्वेन जी द्वारा उठाई गई नियम 193 के अंतर्गत हो रही चर्चा में बोलना चाहता हूँ। माननीय सभी सांसदों ने एयरपोर्ट पर सुविधाएं बढ़ाने की बात कही है। मान्यवर, मैं मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि मेरे लोकसभा क्षेत्र से दिल्ली आना होता है, तो पहले लखनऊ 200 किलोमीटर जाना पड़ता है, तब कहीं हवाई यात्रा से दिल्ली जाया जा सकता है, जितना समय ट्रेन द्वारा लगता है, उससे कहीं ज्यादा समय हवाई यात्रा में लगता है। मान्यवर, मेरे लोकसभा क्षेत्र में झांसी एक ऐसी जगह है, जहां पर विदेशी पर्यटक झांसी, ओरक्षा, देवगढ़, सोनगिरि, दतिया आते हैं। यह सभी पर्यटक स्थल हैं। कहीं जैन मंदिर है, तो कहीं पुराना किला तथा राम मंदिर है। झांसी बुंदेलखंड की धरती पर है, जहां से आजादी की पहली लड़ाई वीरांगना लक्ष्मीबाई के नेतृत्व में लड़ी गयी थी। झांसी वह स्थान है, जहां स्वर्णिम चतुर्भुज प्रधानमंत्री सड़क योजना के अंतर्गत चारों दिशाओं से चलकर झांसी में सभी सड़कों का चौराहा बनने जा रहा है। माननीय मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि अभी झांसी में मिलेट्री का एयरोड्रम है, जहां पर स्टेट प्लेन उतरता है। कृपया झांसी में एयर पोर्ट बना दिया जाय, तो विभाग को अच्छी आमदनी मिलेगी तथा बुंदेलखंडवासियों को देश के किसी कोने में जाने की सुविधा प्राप्त हो जाएगी।

पुनः माननीय मंत्री से मेरी मांग है कि झांसी में एयरपोर्ट बनवाने का कष्ट करें।

*Speech was laid on the Table.

श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, आदरणीय जसवंत सिंह जी जब वित्त मंत्री थे तो जहां मंत्री जी इस समय विराजमान हैं, वहीं बैठे हुए उन्होंने अपनी बजट स्पीच में जयपुर को इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनाने की घोषणा की थी। मैं समझता हूं इसे क्रियान्वत करने की बात रह गई है। जयपुर एयरपोर्ट की अथोरिटी बनी हुई है और मैं उसका चेयरमैन हूं। जसवंत सिंह जी घोषणा कर चुके हैं। आप वहां पर इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनाने के लिए जो भी सुविधा चाहते हैं, वह मौजूद है। केवल आपको मंत्रिमंडल में इस प्रस्ताव को ले जाकर पास कराना है। यह जसवंत सिंह जी का और आपका दिया हुआ वचन है। वहां पर इंटरनेशनल फ्लाइट्स चालू हो गई हैं। जयपुर जौहरियों का गढ़ है। वहां पर डायमंड्स का काम बहुत बड़ी तादाद में होता है। इसके अलावा जयपुर रेडीमेड गारमेंट्स और मूर्ति वालों का घर है। इसलिए आप इसे पास कराएंगे तो आपकी बहुत बड़ी कृपा होगी।

आपने वहां के लिए 94 करोड़ रुपए मंजूर किए हैं। टेंडर भी निकल गया है। हम वहां पर प्रगति करने के लिए अग्रसर हैं। आप अजमेर को भी करें, नहीं तो मेरे साथी नाराज हो जाएंगे, उसके साथ ही जयपुर को भी एयरोड्रोम बनाने की घोषणा करें, तो बड़ी कृपा होगी।

महाराजा मानसिंह जी जयपुर शहर के ऐसे व्यक्ति रहे हैं, जिन्होंने जयपुर में एयरपोर्ट की स्थापना की थी। मेरा आपसे अनुरोध है कि जयपुर एयरपोर्ट का नाम स्वर्गीय महाराजा मानसिंह के नाम पर महाराजा मानसिंह इंटरनेशनल एयरपोर्ट होना चाहिए। मैंने इस सम्बन्ध में बहन वसुंधरा जी के नाम से आपको

पत्र भी लिखाया है। आप इसे कंसिडर करें। इतना ही कहकर मैं अपनी बात को विराम देता हूँ।

***श्री हंसराज जी. अहीर (चन्द्रपुर) :** माननीय उपाध्यक्ष जी, नियम 193 के अधीन, श्री खारबेल स्वाई द्वारा कारगो और यातायात की वृद्धि विषय के तहत उठाई गई महत्वपूर्ण चर्चा में भाग लेने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। देश में राष्ट्रीय बागवानी मिशन व अन्य कार्यक्रमों द्वारा दूसरी कृषि क्रान्ति की बातें हो रही हैं। देश के कृषक फल व फूलों के उत्पादन में निश्चित ही बढ़ोत्तरी की ओर चल रहे हैं। इन उत्पादों को बड़े महानगरों व विदेशों में विपणन की सुविधा के लिए कारगो यातायात की विमान सेवा उपयोगी सिद्ध हो सकेगी। लेकिन किसानों को वायुसेना द्वारा अपने उत्पाद गंतव्य तक पहुंचाने की सस्ती वायु सेवा तथा विमान पत्तन के स्थानों पर कोल्ड स्टोरेज (शिलागार) की सुविधा अनेक स्थानों पर उपलब्ध कराने के साथ, कृषि क्षेत्रों को इसकी जानकारी उपलब्ध कराने की जरूरत के साथ मैं, महाराष्ट्र के मेरे निर्वाचन क्षेत्र चंद्रपुर में विद्यमान विमानतल जो राज्य सरकार का है, उसका केन्द्र सरकार के नागर विमानन मंत्रालय द्वारा विकास करने की मांग करता हूँ। चंद्रपुर जिला औद्योगिक क्षेत्र है, जहां सीमेंट के बड़े-बड़े उद्योग, माणिकगढ़ सीमेंट, मराठा अम्बुजा सीमेंट, ए.सी.सी. सीमेन्ट, एल एंड टी सीमेंट के साथ ओ.एफ. रक्षा मंत्रालय, कोयला खानें, 2340 मैगावॉट का उत्पादन करने वाला थर्मल पावर स्टेशन, पेपर मिल्स (बिल्ट)

के अतिरिक्त अन्य इस्पात के उद्योग भी हैं। यहां भारी संख्या में उद्योगपति, व्यापारियों और अधिकारियों का आना-जाना, प्रवास होता है।

चंद्रपुर एयरपोर्ट को अपग्रेड करने की जरूरत को समझकर, माननीय मंत्री महोदय महाराष्ट्र सरकार से बात करें तथा इस औद्योगिक व आदिवासी-बहुल्य क्षेत्र को विमान सेवा प्रदान करने पर प्राथमिकता से विचार करें। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

*Speech was laid on the Table .

*SHRI CHANDRA SEKHAR SAHU (BERHAMPUR - ORISSA): Thanks for allowing to lay my speech. Sir, Practically speaking Orissa is having only one Airport that is at Bhubaneswar. There are other air fields but it is not operational. Air field at near Rourkela, near sambalpur and Kalahandi are not developed. Sir if you talk of South Orrisa there is an air field near Berhampur that is in Rangailunde near Gopalpur which is a tourist spot and having a very good sea shore. There is also Army Cantonment near this. Now about more than five thousand people shall be added in this cantonment for which work is going on. Near Gopalpur, port, Industrial activities, special Economic Zone, are coming. Reliance Company is going to have gas production also very soon. So keeping in view of all this the Rangailunde air field which was a very old air field since the British Raj can be developed and flights can start from New Delhi to Vishakapatnam via Bhubaneswar and Berhampur (Rangailunde). At the same time Bhubaneshwar air port also should be very soon converted as international airport by contributing the run way which is under construction. Western Orissa also requires equal

attention for developing the existing air port. With this, I request the hon'ble Minister through you sir to give special attention to Orissa as it is coming very fast in respect of industrialisation and tourist point of view.

*Speech was laid on the Table.

श्री पी.एस.गढ़वी (कच्छ) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं सिविल एविएशन मिनिस्टर साहब को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने भुज में एक अच्छा एयरपोर्ट दिया है। भुज में एयरपोर्ट का नाम पंडित श्यामजी कृष्णजी वर्मा महाराज के नाम पर करने का निर्णय एनडीए की सरकार ने लिया था। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि पंडित श्याम जी कृष्ण जी वर्मा महाराज के नाम से भुज एयरपोर्ट का नाम किया जाए, क्योंकि वह एक महान क्रांतिकारी थे। इसके अलावा हमारे जितने भी एयरपोर्ट एयरफोर्स के पास हैं, वहां नाइट लैंडिंग की सुविधा नहीं है। अगर आप डिफेंस मिनिस्टर जी से बात करके सात बजे या आठ बजे तक नाईट लैंडिंग की सुविधा उपलब्ध करायेंगे तो ही इस एयरपोर्ट का उपयोग होगा, वरना नहीं होगा। मेरी एक रिक्वेस्ट और है कि वहां पर आप इंटरनेशनल फ्लाइट्स भी शुरू कराएं। इसके अलावा इंडियन एयरलाइंस की फ्लाइट्स जो डिसकंटीन्यु की गई हैं, उन्हें दोबारा शुरू कराएं, तो हम आपके बहुत-बहुत आभारी रहेंगे।

*I may be allowed to put my submission in writing, as under on the discussion on item no. 34 of revised List of Business dated 20.12.2005.

I convey my congratulation to Hon'ble Member Shri Kharabela Swain and Shri Basudeb Achariaya for raising very important issue regarding "Need to improve the infrastructure at Airport in view of increase in passenger and cargo".

I associate myself with all members who have made valid suggestion for improvement of infrastructure at Airports of the Country. So I do not want to repeat the same.

I would like to restrict myself in making submission to Airports of Gujarat and increase of facilities on these Airports.

1. Sir, I thank Government of India for giving good infrastructure facilities at BHUJ - Airport, but making of full utilization of this Airport it is very much essential and increase the frequencies of Air Flights from Mumbai to Bhuj.

Restore the Indian Airlines Air Service on this route i.e. Mumbai - Bhuj, which was discontinued without any rhyme or reason.

*This part of the speech was laid on the Table.

2. To have direct flight from Delhi to Bhuj as there is very high demand for this Flight. As very large number of Industries have come-up in Kutch after earth quake in January 2001.
3. Bhuj Airport may be given status of International Airport as there is high demand by the people of Kutch settled in almost all parts of world particularly Middle East.
4. Name of Bhuj Airport may please be given in the memory of 'KRANTIVIR and KRANTIGURU PANDIT SHYAMJI KRISHNA VERMA. This is the demand of the people of Kutch, and in principle this demand was accepted by the then NDA Government.
5. As Bhuj and Jamnagar Airports are under control of Air Force hence for night landing permission is not granted to Civil Air Flights, but civil Air Flights must be given permission for night landing at least upto 7 p.m. to 8 p.m.
6. Infrastructural facilities of International Airport Standard requires to be provided at RAJKOT Airport.

उपाध्यक्ष महोदय : मैंने पंजाब के बारे में रिक्वेस्ट की है।

SHRI PRAFUL PATEL : Mr. Deputy-Speaker, Sir, I thank hon. Members for participating in an enlightening discussion on this subject of upgradation and modernisation of airports and the overall improvement and expansion of the civil aviation sector in our country. After seeing this debate, I am reminded of the day when I first came to this House in 1991. At that time, I used to try to snatch at least a minute or two of the attention to speak on Railways. Now, the scenario is changing fast and even the hon. Speaker and yourself have observed that from the demands of stoppage of trains at some stations and improvement of railway facilities, I think the aspirations of the people of our country have now moved one step forward which itself is a significant change. I think it reflects changing times in our country and as we, in the Government or all of us, as representatives of the people, will have to respond to this growing need and the changing scenario of our country.

Sir, I would like to thank my good friend, Shri Kharabela Swain because he has initiated this debate. I think, what he started of with and the points he made are very illustrative of the overall civil aviation scenario in our country and what ails it and how we have to take this meaningfully forward.

I must admit that everything is not perfect and we never claimed ever that everything is perfect, everything is in shape. We have a long way to go if we really want to meet the aspirations of the people. All of you, in one way or the other, are not speaking for yourselves, but you are speaking for the development of your region, your city and your people. That is how, I think, the overall growth of the country will be achieved.

India is achieving a super-power status. India is progressing on all fronts and in today's age, we cannot expect connectivity in our country to be achieved unless it is by air, which is the shortest and fastest possible way. Because of

internet, because of mobile phone, and as the way we communicate with people have reduced the distances of people in the country and have made the people of our country feel closer to each other. I think, today, the only other way to integrate and bring the country closer and make everybody feel that we are participating in the progress of the nation. I think, air services have this role now to play in the coming decade or decades of the future.

Sir, I would like to admit one thing that airport infrastructure is the single biggest challenge, which we now face in trying to reach the air connectivity to our masses. Whatever has been done so far, a foundation for infrastructure in the country, has been laid. But that infrastructure far from adequate. It has serious issues which need to be addressed. I am not saying that there is no criticism of the past. Whoever has been doing work in the past has done reasonably well to be giving a footprint because no matter what we talk about airports all across the world. We may talk of Bangkok Airport, we may talk of Singapore Airport, but remember those countries have probably one or two airports to develop, whereas in our country, the Airports Authority is running approximately 80 airports. All may not be operational, but even then, there are about 80 and odd airports which are run by the Airports Authority and a couple of more which are not being operational, but are owned by the Airports Authority.

So, to say that our Airports Authority and our country's infrastructure have been completely neglected would be a wrong statement to make. However, if we have to achieve the growth figure which we are now talking, we will have to seriously look at this aspect with the maximum concentration and all resources at our command.

Sir, why are we talking of infrastructure only in airports? We have seen that in all areas of infrastructure -- we have seen in power, we have seen in roads, we have seen in sea ports, we have seen in telecom or any other area of infrastructure -- a public-private partnership has brought about a change in the way the entire sector has moved. The same thing has happened even in civil aviation.

Ever since this sector has been deregulated when the private players were allowed in 1992-93 onwards, this sector has also seen a sea-change in growth. We must not be standing in the fixated mould saying that everything which is done outside of Government is good or bad. We must look at it holistically as to how we will be able to achieve the targets which we set before ourselves.

Therefore, I, with due respect - some Members are not here, some Members who may have some reservations are also sitting here - and with all humility would like to say that the airport infrastructure in our country, in the long run, cannot be met entirely by the Government and its own resources. That model has been very well demonstrated in the State of Kerala, where, in Kochi, you have an airport which is probably India's first green-field airport, which is now demonstrating to the entire country and to the world what a private sector participation can also bring a world-class product, good service and good convenience to the people who use those airports.

Therefore, I am fully in agreement that, yes, we have to build the Airports. We have to not only build the existing Airports but also we have to build many more new airports, and many closed Airports have to be made operational. These are serious challenges for which, I think, we have to now prepare a broad Master Plan, a roadmap on the basis of which we will move forward.

Shri Kharabela Swain referred to many areas. I do not want to go into each one of them. We are talking of 25 per cent growth compounded at least for the next five years. That is absolutely happening and will happen no matter what, but the fact is this. Are we going to give convenience to our passengers? Are we going to give comfort to our passengers? If we have to achieve this growth and not invest adequately in infrastructure, the answer is: 'No'. Therefore, we will have to look at investing the right amount of money in infrastructure. We have plans to develop Mumbai and Delhi in a special way. A joint venture exercise through a public-private partnership for a limited period of time has been envisaged. The process is under way. I am not saying that anything is complete.

Some issues about the propriety of the process or certain issues about the process have been raised, even four days ago in a Calling Attention. I assured the House then. I repeat that no decision has yet been taken. All issues which have been raised by hon. Members, and even by some people outside the process, have been adequately given the right forum to address those issues. Only whatever would be in the best interest of the nation, in the best interest of the Airports Authority and be in a transparent manner, only then will any decision be taken. I would like to assure the House on those issues. However, lastly, I will come to the issue of Mumbai and Delhi because Mumbai and Delhi have been primarily the focus of civil aviation in India. As some Members rightly pointed out, almost 50 or 60 per cent of the entire India's civil aviation was in Mumbai-Delhi. Now the figure has come down because the growth is more widespread. But at one point of time 60 per cent of the entire India's civil aviation was in Mumbai-Delhi. How can that be a sustainable situation? We are a large country. We have a population of about 110 crore people, and in size we are almost like a Continent. In spite of that, we have very few number of planes. If you look at the size of Airlines - you mentioned about 180 aircraft, now that figure is around 200 - 200 aircraft for a population of 110 crore people is virtually insignificant when you compare it with international standards. I would like to tell you about the approximate number of people who fly by plane, maybe once a year or maybe ten times a year, like some of us fly more frequently. The number of people who fly actually by air - out of 110 crore people - is less than one crore. The base of flyers is less than one crore people. In fact, I think, it is around 70 lakh or 80 lakh people. In a country where our middle-class is growing by the day, and disposable incomes are rising, we will have to see that we cater to the needs and aspirations of at least 10 crore people. If this figure from under one crore has to go up even to 10 crore, and if our current aircraft strength is only about 200 aircraft in the whole country, that number can go to 2000 aircraft. Only it is a matter of, I would say, a few years. Therefore, the challenge is not to take it from 200 aircraft to 2000 aircraft; the real challenge is as

to how do we use our infrastructure to be able to handle this kind of traffic. If with less than 200 aircraft we are having this kind of difficulty what we are facing today, if hon. Members are all experiencing it at least over Mumbai or Delhi or Chennai or Kolkata or Hyderabad or Bangalore, which are major Airports, then what will happen if tomorrow from 200 aircraft and 400 aircraft, if we go in for more aircraft? They are not talking of 2,000 aircraft. So, I think, the single largest challenge before the Ministry of Civil Aviation and the Government of India is to build up infrastructure of world-class standards in the shortest possible time. Simultaneously, infrastructure also needs to go hand in hand with regulatory issues because, after all, safety and security of the people who use the airlines is also of paramount importance to us.

The Directorate-General of Civil Aviation, which is the governing regulatory authority, needs to be strengthened. We have appointed a Committee to give us suggestions as to how we give them the new technology, how we give them new procedures, how to increase their manpower and how to give them new ways. There are, you know, regulatory issues which are tackled by countries like America.

I was in the United States. For the first time the United States has agreed to open a Federal Aviation Authority Advisory Office in Delhi and that will help us learn some of the procedures which they have. I would just like to tell you that I was in the office of the United States' Secretary of Transportation, my counterpart, in Washington. I went to his office and he showed me on a computer screen all the dots that were there in the map of the United States. Each and every aircraft, which was flying in the skies of the United States of America, whether it was a private plane or an airline, was reflected in those dots. It was updated every 12 seconds to show where the aircraft was moving. He could go to any dot and click and find out what the airline number, where from it is coming, at what altitude it is flying and a host of other issues.

So, all I am trying to say is that the challenge is not only in building a good airport in terms of a terminal or a runway but also the challenge is to see that all our technology, whether our CNSATM technology or our other technology in terms of regulatory issues, is upgraded to standards which will meet the challenges of the coming tomorrow.

Simultaneously, issues were raised about not only the regulatory issues of the DGCA but also about the other economic issues. Therefore, on the lines of TRAI for the telecom and as there is an Authority for power, there is a proposal to bring in a regulatory authority. The Airport Economic Regulatory Authority is also going to be set up very soon. We are going to the Cabinet and then introduce a Bill later on in Parliament. It will, of course, come up for consideration of this august House.

However, I would like to say that Mumbai and Delhi airports are not our focus alone. That is why, first we identified about 25 airports as select non-metro airports to be given treatment of world class airport standards. Not only these airports would be looking just like the world class airports but they should really meaningfully able to be the airports of the future, and airports which can be international airports in future also.

From the list of 25, we have realised that 25 were not enough for the country as big as ours. We thought we take tentatively around the number of 35 and we have not just restricted that number. It can go up also depending on how we feel that the aviation growth is there. So, we have called these 35 airports as the non-metro airports. We have divided them according to the regions of our country. We do not want to just have 35 airports only where it matters. We have given it a geographical colour so that every region of the country is well represented. Whether they are places of tourism, religious tourism or places of commercial importance, all are given their fair share so that there is equitable growth of the country; and the growth of the country is on a very equitable basis.

I can assure you that whatever we are planning is not just for tomorrow. Some Members did mention that we had only planned airports for today or as of yesterday. I am looking at civil aviation as what it would be 50 years from now. आपने पटना की बात कही, गया की बात कही - यहां हम इसलिए रुके हुए हैं क्योंकि कहीं-कहीं जमीन कम पड़ती है, उदाहरण के तौर पर औरंगाबाद में एयरपोर्ट के लिए जमीन बढ़ानी है। हर जगह पर 25 या 50 एकड़ के लिए एकसपेन्शन रुका हुआ है क्योंकि हमने पचास साल के लिए सोचा नहीं है, उसके लिए प्रोवाइड नहीं किया है। लेकिन अब हम जो भी करें, कम से कम उस हिसाब से तो सोचें और अगर नए एयरपोर्ट्स भी बनें तो निश्चित तौर पर उसी हिसाब से बनने चाहिए। इन सब बातों को ध्यान में रखकर हम ब्रॉड सिविल एविएशन पॉलिसी बनाने जा रहे हैं जिसे आपके सामने जरूर पेश करेंगे। हर एक मान्यवर सदस्य ने जो भी मुद्दे रखे हैं, यहां करीब 31 सदस्यों ने जो बातें रखी हैं, उनके संबंध में कई सदस्यों से मुझे स्वयं बात करने का मौका भी मिला है। इसलिए मैं आपको आश्वस्त करना चाहता हूँ कि सिविल एविएशन में आगे का भविष्य देखते हुए जो कुछ भी कार्य होने हैं, हम उन्हें करने की कोशिश कर रहे हैं।

आज हमारे देश में सिविल एविएशन की अचानक ही ग्रोथ हुई है। इससे हर आम आदमी की इच्छा जाग्रत हुई है कि वह भी हवाई जहाज में बैठकर सफर करे। सही मायने में देखा जाये तो हवाई जहाज में कुछ सस्ते दामों पर टिकटें मिलती हैं और कुछ टिकट ऊंचे दामों पर भी मिलती हैं। अगर किसी सामान्य व्यक्ति की पहले ही से तैयारी हो कि उसे फलां दिन हवाई जहाज से जाना है तो

वह उसका फायदा उठा सकता है। यह केवल स्पर्द्धा की दृष्टि से हुआ है, ज्यादा चॉयस, ज्यादा कम्पीटीशन और ज्यादा कैपेसिटी से हुआ है।

उपाध्यक्ष जी, इंडियन एअरलाइन्स और एअर इंडिया हमारे राष्ट्रीय कैरियर्स हैं। उनकी तरफ जितना ध्यान दिया जाना चाहिये था, उतना इतने सालों में नहीं दिया गया। यह दुर्भाग्यपूर्ण बात रही क्योंकि जैसा श्री राम कृपाल यादव ने कहा कि यदि इन दोनों की तरफ ज्यादा ध्यान दिया गया होता तो शायद यह स्थिति न होती। लोग दूसरी एअरलाइन्स में जाते हैं, तो हम क्या करें? इतने वर्षों से न इनकी संख्या बढ़ी, न नये हवाई जहाज ही आये लेकिन इंडियन एअरलाइन्स और एअर इंडिया को राष्ट्रीय दायित्व भी पूरे करने पड़ते हैं, जैसे सुनामी में हवाई जहाज भेजे, भूकम्प आ गया तो भेजने पड़े, यहां तक कि हज यात्रियों के लिये भी हवाई जहाज भेजने पड़े। इन राष्ट्रीय दायित्वों के रहते हुए, हमारे राष्ट्रीय कैरियर्स काम करते आये हैं। दूसरी ओर हमने उन्हें क्षमता और ताकत नहीं दी। उन्हें कहा गया कि कुश्ती के मैदान में उतर कर पहलवानी करो। मैं इतना ही कहना चाहूंगा कि इतनी आपत्तियों के बाद भी उन्होंने हमारे देश का झंडा रोशन करने का काम किया है, इसके लिये मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्यों के प्रति मैं अपनी सहमति व्यक्त करना चाहता हूं कि इस देश में पिछले 16 वर्षों से देश में हवाई जहाज लेने की प्रक्रिया नहीं हो रही थी। इस बारे में कई बार बातें होती रहीं लेकिन काम रुक जाता था। कम से कम हमारी सरकार ने इतना बड़ा फैसला लेने का काम किया।

में सही मायने में प्रधान मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं जिनके सहयोग से यह काम हुआ है।

उपाध्यक्ष जी, माननीय सदस्यों ने एअरपोर्ट्स के बारे में अपने विचार रखे हैं। मेरा भी यह मानना है कि इस तरफ ज्यादा से ज्यादा ध्यान रखना होगा। अगर मैं केवल एक एअरपोर्ट के बारे में कहना शुरू करूं तो आप लोग परेशान हो जायेंगे। इसलिये मैं शार्ट में बताना चाहता हूं।(व्यवधान)

श्री हरिभाऊ राठौड़ (यवतमाल) : लेकिन आपने तो 25 हवाई अड्डों की बात कही है।

श्री प्रफुल पटेल : अभी हमने तय नहीं किया है लेकिन मैं सब माननीय सदस्यों की भावनाओं का आदर करते हुये माननीया सुमित्रा महाजन का आदर करूंगा कि वह पहले महाराष्ट्र से हैं । इन्दौर का नाम नॉन-मैट्रो हवाई अड्डे की सूची में समावेश किया हुआ है। मैं इन्दौर के बारे में उन्हें आश्वस्त करना चाहूंगा कि उसके विकास का कार्य उनके अनुरूप करने के लिए तैयार हैं। जहां तक जयपुर हवाई अड्डे को अंतर्राष्ट्रीय स्तर का हवाई अड्डा घोषित करने का प्रश्न है, उसकी प्रक्रिया कैबिनेट के सामने है। मुझे आशा है कि वर्ष 2006 में जयपुर को आप अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे के रूप में निश्चित रूप से देखेंगे। जहां तक उदयपुर हवाई अड्डे का सवाल है, उसे नॉन-मैट्रो की सूची में चन्द महीने में शामिल करने की इच्छा है क्योंकि राजस्थान केवल उनका विषय ही नहीं है बल्कि यह देश के लिये महत्वपूर्ण है क्योंकि देश और विदेश से टूरिस्ट्स बड़ी संख्या में वहां आते हैं। मेरे ख्याल से इसे करना बहुत जरूरी है। प्रो. रासा सिंह रावत ने अजमेर का जिक्र

किया। मैं स्वयं कुछ दिन पहले अजमेर गया था। मुझे वहां की पूरी जानकारी है। वहां किशनगढ़, अजमेर और पुष्कर सब लगे हुए इलाके हैं, जहां विकास हो सकता है। मैं आपको अभी इसलिए नहीं कह सकता हूं क्योंकि किशनगढ़ हवाई अड्डा राज्य सरकार का है। हम राज्य सरकारों के साथ भी विनती कर रहे हैं। कर्नाटक सरकार ने हमारे साथ एम.ओ.यू. साइन करके मैसूर हवाई अड्डे के डैवलपमेंट का प्लान बनाया है। उसी तरह मैं आप लोगों के माध्यम से अनेक राज्य सरकारों से विनती करूंगा .(व्यवधान) झारखंड स्टेट ने एयरपोर्ट के डैवलपमेंट के मामले में सामने आकर एम.ओ.यू. साइन करने की इच्छा रखी है। रांची के मामले में.(व्यवधान) अलग-अलग एयरपोर्ट्स के बारे में हम स्टेट गवर्नमेंट्स के साथ बात करना चाहते हैं। पटना हवाई अड्डे की समस्याएं आप जानते हैं। वहां बोटेनिकल गार्डन है। पेड़ काटने का काम हम अपनी मर्जी से नहीं कर सकते। वहां की स्थानिक परिस्थिति में यह पर्यावरण का मामला है। बोध गया के बारे में हमारा डैवलपमेंट का प्लान है। वहां हम काफी इनवैस्टमेंट करके काम करने जा रहे हैं। मैं आपसे कहना चाहूंगा कि बोध गया में काफी डैवलपमेंट का काम करने की हमारी तैयारी है।(व्यवधान) गया के बारे में जो आप कह रहे हैं, We are trying to expeditiously complete the construction of a new integrated terminal for 500 passengers, including two passenger boarding bridges, expansion of apron, etc., at a cost of Rs. 44.5 crore. इसके अलावा कई हवाई अड्डों के बारे में आप हमें सूचना दे रहे हैं। मैं चाहूंगा कि पुराने हवाई अड्डों के अलावा नई हवाई अड्डों को भी हमें बनाना चाहिए, जैसे आपने लाडोवाल के बारे में कहा गया। लाडोवाल

के बारे में पंजाब सरकार के साथ हमारी बातचीत जारी है। अगर ग्रीनफील्ड एयरपोर्ट की उनकी तैयारी है, तो केन्द्र सरकार की ओर से हमारी इच्छा है कि नई-नई जगहों पर भी हवाई अड्डे बनें।

उपाध्यक्ष महोदय, हमारे प्रियदा रायगंज के बारे में कह रहे हैं। उनकी बात सही है। रायगंज के भी लोगों की इच्छा है। ये जो सारी बातें हैं, इन्हें लेकर हमें एक व्यापक नीति बनानी पड़ेगी। आज हम अपने देश में 80 हवाई अड्डों की बात करते हैं। लेकिन ब्रिटिशकाल के समय के तथा राज्य सरकारों के हवाई अड्डों को मिलाकर करीब 400 हवाई अड्डे हमारे देश में उपलब्ध हैं, जिनमें कोई चालू है और कोई बंद है। लेकिन आगे जाकर जो सिविल एविएशन का नक्शा है, यदि पूरे देश में उसका फुटप्रिंट बनाना होगा तो इन 400 हवाई अड्डों का भी इसमें समावेश करना होगा। मैं यही कहना चाहता हूँ कि राज्य सरकारों और केन्द्र सरकार के बीच एम.ओ.यू. साइन करके इस मॉडल को करना होगा। यदि हर चीज के बारे में आप कहेंगे कि यह एयरपोर्ट एथॉरिटी करे, तो जैसा मैंने पहले ही कहा है कि यह संभव नहीं है। आगे इंफ्रास्ट्रक्चर में, हर क्षेत्र में, जैसे प्राइवेट सैक्टर को इनवोल्व किया है, इस क्षेत्र में भी आपको प्राइवेट पब्लिक पार्टनरशिप में जाना पड़ेगा। यदि यह मॉडल नहीं अपनायेंगे तो यह काम पूरा नहीं होगा।

खैरे जी औरंगाबाद एयरपोर्ट के बारे में कह रहे थे। औरंगाबाद एयरपोर्ट का काम वर्ष 2006 में शुरू होने वाला है। जे.बी.आई.सी. ने लोन की जो शर्तें लगाई हैं, उन्हें हमने कह दिया है कि यदि आप ग्लोबल बिडिंग की बात कर रहे हैं, तो औरंगाबाद एयरपोर्ट के करीब 75 करोड़ के काम के लिए कोई विश्व का ठेकेदार

आकर तो वहां काम नहीं करेगा। इसलिए हमने कहा कि नेशनल बिडिंग करेंगे। यदि वह कंडीशन स्वीकार करेंगे, तो ठीक है, यदि नहीं करेंगे तो हम उसे एयरपोर्ट अथॉरिटी से कराएंगे। लेकिन वर्ष 2006 में हम उस काम की शुरुआत करने जा रहे हैं।

अब मैं जम्मू-कश्मीर की बात कहता हूं। नॉन मेट्रो में जो काम शुरू हुआ है, वह सबसे पहले श्रीनगर एयरपोर्ट पर हुआ है। वहां काम अवश्य पूरा होगा। श्रीनगर एयरपोर्ट को इंटरनेशनल एयरपोर्ट पहले ही घोषित कर दिया गया है। सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए इंडियन एयरलाइंस और एयर इंडिया को वहां शुरुआत में इंटरनेशनल फ्लाइट्स की परमीशन दी गई है।

आज आधुनिकीकरण और सैटेलाइट के युग में सुरक्षा की परिभाषा में भी परिवर्तन आया है। निश्चित रूप से क्योंकि वह डिफेंस एयरफील्ड भी है, इसलिए यदि रक्षा मंत्रालय और गृह मंत्रालय का सहयोग होगा तो वहां दूसरी एयरलाइंस ले जाने के संबंध में भी विचार किया जाएगा।

About Bhubaneswar, I would like to assure that Bhubaneswar airport is also amongst the top ten airports which have been taken up in the non-metro cities because we understand its importance. It is the only operational airport in the whole State of Orissa. That situation also needs to be corrected. We need to see that there is more connectivity even with the State of Orissa. Therefore, we will talk to the State Government to see how they can give us more connectivity.

Regarding Kerala, I assure Shri Radhakrishnan for all his labour that we are having a very big programme for Thiruvananthapuram airport. We have already completed the pre-PIB for the construction because the cost was above the prescribed limit of sanction of the AAI and we require Project Investment Board's

clearance. However, I can assure you that pre-PIB is completed. The PIB work will be taken up in the next one month or so. I can be very sure that you will be getting a high-class international terminal. The cost is the highest amongst other airports. It is in two phases. Its cost is about Rs. 256 crore. There are some little land related issues which are awaiting with the State Government. Once they are resolved, I think, in the first half of 2006 only, the work on the new international terminal will begin in Trivandrum. I can assure that to you. . (*Interruptions*)

Regarding Kannur airport, the proposal has been received from the State Government. When I myself came to Kerala, I had requested all of you that we will have to go in for a green-field airport because the Airports Authority of India will not be in a position to do it. We will have to do it on Cochin model. We are now in discussion with the State Government and once the land issues and other issues are frozen, once techno-economic survey and feasibility study is done, I am sure, the Kannur airport will also see the light of the day. There is no doubt in my mind that Kannur airport, at some stage, will become a reality. I am not talking of five to ten years down the line; I am talking that in the near future, we can look for having an international airport at Kannur also. . (*Interruptions*)

SHRI P.S. GADHAVI : What about night landing facility at Bhuj and renaming it after the name of Pandit Shyamji Krishna Verma. . (*Interruptions*)

SHRI PRAFUL PATEL: Regarding names and other issues of airports, it is very difficult for me to respond *suo motu*. These decisions are taken with a larger consultation process as well as it ultimately goes to the Union Cabinet. Therefore, I cannot be committal at this stage on naming of any particular airport.

However, I do respect what you said about Goa. I was there just a few days ago. Goa is one of the most congested airports. Though it is an international airport and receives so many international chartered flights every day, it has so many domestic flights also. The potential of Goa is unlimited in terms of tourism. However, the constraints are there. We are in discussion with the Navy and with the State Government for some additional land. The State Government has

recently agreed to give some land. Once the Navy gives land, then we will have a larger parcel of land. We have a proposal to build an international terminal even at the current Dabolin airport. As far as Mopa is concerned, it is a green-field airport. At the moment, there is no concrete decision taken as to how to take it forward. I hope, there are some local issues which you people will resolve more amicably. However, that does not come in the way of what I have told you just now about the development of Dabolin airport. . (*Interruptions*)

SHRI AVINASH RAI KHANNA : What about Adampur airport? . (*Interruptions*)

SHRI PRAFUL PATEL: Sir, there are so many areas like they are in Punjab. As my friend Shri Vinod Khanna, who is not here, said about Pathankot. . (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: He said about Pathankot.

श्री प्रफुल पटेल :पठानकोट में काफी पैसा खर्च हुआ है और वह अच्छा एयरपोर्ट बना है। मैं आपको इतना ज़रूर कहना चाहता हूँ कि पिछले एक डेढ़ सालों में आप 200 हवाई जहाज़ों की कनेक्टिविटी देख पा रहे हैं। अगर आप देखें तो कानपुर में एयर कनेक्टिविटी नहीं थी, जबलपुर में एयर कनेक्टिविटी नहीं थी, कई जगहों पर एयर कनेक्टिविटी नहीं थी, पिछले 2-3 सालों में जो एयर कनेक्टिविटी बढ़ रही है, आगे आने वाले दिनों में जब 200-400 हवाई जहाज होंगे तो they will be forced to go to Pathankot or any other new place. I will also examine the situation with regard to Adampur. But I can assure you that more connectivity will be there for places like Tirupati, Kozhikode or other places.

All of you are yourself observing that there are new flights from the State of Kerala into Delhi, which was never there earlier. This is all because of demand for supply, and more supply is there automatically. They will be going into new areas, and I think that this is what all of us are looking at, namely, a holistic development.

As regards Port Blair, I can assure you that it is absolutely high on priority. But we will have to discuss with the Navy about issues like how to take this project and make it an international airport. I do agree that it is a larger issue as it is not the issue only of the Ministry of Civil Aviation. I will take it up at the appropriate quarters, and I am sure that the hon. Prime Minister is also very well prepared for it. . *(Interruptions)*

As regards Chennai airport and Kolkata airport, both are also going to be upgraded to the level of Mumbai and Delhi. This is definitely going to happen. The hon. Speaker is not present in the House at the moment. He always asks me : "What about the Kolkata and Chennai airports?" . *(Interruptions)*

SHRI P.S. GADHAVI: What about the night-landing facility in the defence controlled airports?

SHRI PRAFUL PATEL: I will talk to the defence people and see what can be done with regard to this issue.

श्री हंसराज जी.अहीर : क्या आप मेरे चंद्रपुर संसदीय क्षेत्र के लिए महाराष्ट्र सरकार से बात करेंगे?

श्री प्रफुल पटेल : वह राज्य सरकार का एयरपोर्ट है, इसलिए मैं उसके बारे में वायदा नहीं कर सकता हूँ। लेकिन आगे आने वाले दिनों में कई जगहों के बारे में आपको पता चलेगा।

पांडिचेरी में एयरपोर्ट है, and it can take 48 seater aircrafts. This is the future of Civil Aviation. One cannot expect all the cities to be connected by large aircrafts. Some cities, which are closer to bigger airports, should be connected by smaller aircrafts so that the hub-and-spoke principle works. This is how one will get actual connectivity to where one wants people to get it. So, I would request . *(Interruptions)*

SHRI KINJARAPU YERRANNAIDU : What about Visakhapatnam?

SHRI PRAFUL PATEL: We are looking at Visakhapatnam. The terminal design for Visakhapatnam is ready, and world-class consultants are doing all this. We will very soon ask you to join us -- whenever we start the work -- in 2006. .
(*Interruptions*)

As regards Madurai, I myself had gone to Madurai. We are spending some money there, but I do not have the exact figures for it with me right now. However, besides Madurai, Trichy airport is also being developed into one of the non-metro in the first phase. The designs for it are ready, and the work is also going to start shortly.

I wish I had a lot of time at my disposal to explain each and every point raised in the House, but I will still make an honest endeavour to see that every aspiration of all the sections of the House is fulfilled. After all -- I am repeating this point -- if we are to see our country developed economically, then we must understand that air connectivity and civil aviation has a very very meaningful role to play in it.

As regards some concerns that I have not been able to address, I will endeavour to speak to the hon. Members and try to see that their aspirations are also fulfilled. Thank you very much, Sir.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri B. Mahtab.

. (*Interruptions*)

KUNWAR MANVENDRA SINGH : Sir, the hon. Minister did not mention anything regarding new airports at Agra and Mathura.

SHRI B. MAHTAB (CUTTACK): Sir, the hon. Minister in his reply has tried to respond to all our queries. But the basic issue that comes up -- when we think of the 50 years ahead -- is that we have only one aviation training institute at Amethi, about which Shri Kharabela Swain also mentioned during this speech before the august House. We are at a loss because we do not have sufficient pilots.

SHRI PRAFUL PATEL: Sir, I would like to respond on this issue too.

SHRI B. MAHTAB : Sir, I would like the hon. Minister to throw some light on this issue also.

SHRI PRAFUL PATEL: I think that in the host of issues, I forgot to reply on this point during my reply.

SHRI B. MAHTAB : Therefore, I wanted to remind you about this issue.

SHRI PRAFUL PATEL: As regards the issue of pilots, I can assure you that the Indira Gandhi Rashtriya Udaan Academy (IGRUA) at Fursatganj right now has an intake of about 50 pilots at a time.

We are going to see that, that capacity is doubled from 50 to 100. We are also trying to see that, that becomes upgraded further into a much more sophisticated type of simulator and aircraft also.

The Government of India is proposing to start a second Academy in Gondia, that is, in Maharashtra, in my own constituency. That is the second Academy which is coming at the national level.

We are also in the process of encouraging more flying-training schools across the country and there is no bar or ban on opening of new flying schools. There is a policy which permits that and I am telling you that there is a lot of enthusiasm in this sector and a lot of people are showing interest in this sector.

The pilots' shortage has been temporarily met by allowing foreign pilots to be brought in because we do not want the civil aviation's activities to be just stopped only because of shortage of pilots. We have also increased the age limit of pilots from 60 to 61 years in the first attempt and after seeing one-year's experience, we have raised the age limit from 60 to 65 years, provided the second pilot is less than 60 years of age. We have experienced pilots. Now-a-days, the age and the health of people up to 65 years is okay, but still, we have taken the precaution and kept the second pilot's age limit to be below 60 years. We feel that, that has helped in easing the shortage to some extent, but we do want to see that more flying schools come up in the country, and we will encourage it as a policy.

चौधरी लाल सिंह : चेयरमैन साहब, मैंने मंत्री जी से दो स्पेसीफिक बातों के बारे में कहा था - एक जम्मू का रनवे और दूसरे लद्दाख के लिए फ्लाइट्स की बहुत बुरी हालत को देखते हुए ज्यादा फ्लाइटें चलाना। आप श्रीनगर को कंसैशनल फ्लाइट्स चलाते हैं, लेकिन लद्दाख को वैसी फ्लाइट्स क्यों नहीं चलाते हैं? लद्दाख कोल्डैस्ट रीजन है। इसलिए मेरी अर्ज है कि उसके लिए भी कंसैशनल फ्लाइट्स चलाएं। मैंने आपको लद्दाख की फीगर्स दी हैं। वहां आने-जाने वाली फ्लाइट्स की बहुत बुरी हालत है।

श्री प्रफुल पटेल : सर, लद्दाख के लिए मैं विशेष ध्यान दूंगा। मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूं कि एक जमाने में लद्दाख के लिए सिर्फ इंडियन एयरलाइन्स की ही फ्लाइट जाती थी। अब जैट एयरवेज भी वहां के लिए फ्लाई करती है। आने वाले दिनों में अन्य प्राइवेट एयरलाइन्स भी वहां के लिए फ्लाई करेंगी। आने वाले समय में जैसे-जैसे हवाई जहाजों की अवेलेबिलिटी बढ़ेगी, वहां के लिए भी हवाई सेवाएं बढ़ेंगी। जैसे-जैसे जहाजों और एयरलाइन्स की संख्या बढ़ेगी नए-नए रूट खोजे जाएंगे। Ladakh is a very good route where there is a good amount of traffic. I will personally look into that.

डॉ. राजेश मिश्रा (वाराणसी) : मान्यवर, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि हिन्दुस्तान में वाराणसी, सबसे बड़े धार्मिक स्थलों में आता है। सरकार की ओर से वहां इंटरनैशनल एयरपोर्ट बनाने के लिए पैसा चला गया है और काम भी प्रारम्भ करा दिया गया है। मैं बताना चाहता हूं कि पिछले डेढ़ साल से वाराणसी में इंटरनैशनल एयरपोर्ट का काम बहुत धीमी गति से चल

रहा है जिससे ऐसा प्रतीत होता है कि उसे पूरा होने में पांच-छः वर्ष लग सकते हैं। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि एयरपोर्ट का काम जल्दी पूरा हो जाए, तो अच्छा रहेगा।

19.43 hrs. (Shri Varkala Radhakrishnan *in the Chair*)

सभापति महोदय, मेरा मंत्री जी से दूसरा विशेष अनुरोध है कि यदि वहां से कार्गो शुरू हो जाए, तो पूर्वी उत्तर प्रदेश के किसान और व्यापारियों को बहुत लाभ होगा। मेरे यही दो अनुरोध हैं। मुझे आशा है कि मंत्री जी इन पर ध्यान देंगे।

SHRI SURAVARAM SUDHAKAR REDDY : Sir, I asked you a question about shifting of Hyderabad Airport and retrenchment of workers.

SHRI PRAFUL PATEL: There is a policy and it is now very difficult to move back from the stated policy.

MR. CHAIRMAN: If the House agrees, we will take up 'Zero Hour' matters, that is, matters of urgent public importance.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF DEFENCE AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI BIJOY HANDIQUE): Sir, after the Minister's nice reply, let us go home happily.

THE MINISTER OF WATER RESOURCES (SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI): It was an important issue and every question has been answered by the hon. Minister. I feel that if the Members agree, we need not take up 'Zero Hour' today.

SHRI BIJOY HANDIQUE: Let there be no 'Zero Hour' today.

MR. CHAIRMAN: I shall mention one thing. If the House agrees, we will take it up now, otherwise we will take it up tomorrow.

SOME HON. MEMBERS: Sir, let us take it up tomorrow.