

>

Title: Shri Gurudas Dasgupta called the attention of the Minister of Civil Aviation to the situation arising out of dwindling passenger share and poor financial health of Air India resulting in delayed payment of wages and other benefits to the employees and steps taken by the Government in this regard..

SHRI GURUDAS DASGUPTA (GHATAL): With your permission, I call the attention of the Minister of Civil Aviation to the following matter of urgent public importance and I request that he may make a statement thereon:-

"The situation arising out of dwindling passenger share and poor financial health of Air India resulting in delayed payment of wages and other benefits to the employees and steps taken by the Government in this regard."

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PERSONNEL, PUBLIC GRIEVANCES AND PENSIONS AND MINISTER OF STATE IN THE PRIME MINISTER'S OFFICE (SHRI V. NARAYANASAMY): I may be permitted to read the statement and I may be permitted to speak from this place.

MR. CHAIRMAN : All right.

The Minister may lay his Statement.

SHRI V. NARAYANASAMY: I will read the Statement. Air India for the last couple of years is facing financial crunch.

सभापति महोदय : अगर सदस्य मान जाएं तो वक्तव्य सभा पटल पर रख दिया जाए।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय: मंत्री जी स्टेटमेंट पढ़ना चाहते हैं।

SHRI V. NARAYANASAMY: There is little correction in that. I would like to say that there are some recent developments after the Statement. At para no.3, a little correction is there.

श्री गणेश सिंह (सतना): स्टेटमेंट सभा पटल पर रख दें।

MR. CHAIRMAN: Please continue.

SHRI V. NARAYANASAMY: Allowances and incentives for the month of May have been paid to the employees. The salary for the month of June was paid after the statement and for July, it has been released by the Government. I would like to add this to the Statement. I lay the Statement on the Table of the House.

* Air India for last couple of years is facing acute financial crunch. The airline is suffering from high fixed cost as also high expenditure on Aviation Turbine Fuel, insurance, interest on working capital, aircraft loan, and on leasing of aircraft, which have not been matched with corresponding increases in revenue. There have been cash losses on large number of routes. Many airlines have been in financial crisis over the past few years for similar reasons and Air India is not the only airline although it has faced this problem with greater severity.

There has been a delay in payment of salaries to the employees of Air India because of this severe financial crunch. Currently, the working capital borrowings from various banks are Rs.22,165 crores. Besides this, Air India has availed of long term loans from various Financial Institution for financing their aircraft acquisition programme aggregating to Rs.22000 crores. As per the current revenue collections, the monthly collection on the network is around Rs.1100 crores whereas Air India's expenditure is Rs.1700 crores thus leaving a gap of Rs.600 crores. Out of the total daily average collections in India of Rs.22 crores, a sum of Rs.16.7 crores is being paid to Oil Companies who have put Air India on Cash & Carry basis effective 7th December, 2010, leaving only Rs. 5.3 crores to meet the repayment of aircraft loans and part of interest payment on working capital. This has resulted in non-payment of wages/salaries partly from April 2011 onwards, non-payment to airport operators, vendors and other regular payment. The total outstanding payments overdue now are approximately Rs. 5000 crores.

The allowances and incentives for the month of May, June and July, 2011 and salary wages (including allowances and productivity linked incentives) for the month of June and July, 2011 are pending. Government has infused a total of Rs. 3200 crores as equity in Air India. Besides, the airline has launched marketing drive and adopted steps to enhance operational efficiencies and customers care.

Both the delayed payment of salary and wages and other allowances has been met by the employees with considerable fortitude. However, there was an unfortunate strike called by a section of Pilots' Association in the last week of May, 2011. After negotiation, the Pilots were persuaded to rejoin duties, while their grievances were being suitably addressed by the Management and by the Committee headed by Justice Dharmadhikari. There was an estimated loss of Rs.200 crores as a result of the strike that added to the financial crises in the airline. However, there has not been large instances of pilots leaving the airline. Government is committed to continue to run Air India as a public sector company.

Another issue that has been commented upon is, relates to the dwindling passenger share of the airline. Market share is not a fair index of the estimation of the performance of the airline in an overall scenario of 14 to 15 per cent growth that the country's civil aviation sector. The market share of Air India has constant in the 16 to 17 per cent range. This has been achieved by increasing the load factors – this the airline has done successfully in the recent past. However, losses may continue even while increasing load factors because of other circumstances that have increased the cost structure of the airline such as present high fuel cost as also other inputs

The financial situation of Air India is being monitored by the Government at various levels. Considering the extremely precarious liquidity position of Air India, Prime Minister's Office constituted a Group of Ministers to oversee the affairs of Air India. Group of Ministers had a series of meetings and desired that a viable and credible Turn Around Plan (TAP) be evolved by the airline. Air India has prepared a TAP and Financial Restructuring Plan(FRP) in consultation with the financial consultant M/s. SBI Caps. The TAP has been vetted by an independent consultant. The TAP has been formulated with an underlying new strategy to improve the market, operational and financial position significantly. The financial restructuring plan broadly covers two areas relating to debt realignment and equity infusion. The TAP and FRP was presented before the GoM. GoM has referred it to a Group of Officers for detailed examination of TAP and FRP of Air India. The entire exercise of finalizing the Financial Restructuring Plan(FRP) and restructuring of loans would take about 3 months.

The airline has adopted various measures to improve its financial position. Some of these are enumerated below:

- (i) Rationalization of routes to cut losses on traditionally loss making routes.
- (ii) Return of leased capacity at the earliest.
- (iii) A complete rationalization of manpower and productivity linked incentives including scale redeployment of staff to curb infructuous expenditure and creation of SBUs for ground handling and MRO operation.
- (iv) Reduction of contractual employment.
- (v) Constitution of a turnaround Committee comprising representative from Senior Management & Union to look at all areas of cost reduction, including closure of all offline officers and reduction of employees at foreign stations.
- (vi) Aligning all operational and technical agreements between the management and staff to reflect present market conditions.

The Management has taken on board all the unions/associations of the company on the acute financial position of the airline and sought their support/cooperation in implementing the Turnaround Plan and Financial Restructuring Plan formulated to revive the company.

There are pending issues from the merger of the airline particularly in the areas of HR. In order to examine these issues impartially a Committee under the Chairmanship of Mr. Justice Dharmadhikari and with other experts has been constituted to give its recommendations to the Government.

The Board of the Airline has been reconstituted bringing in individuals of repute as independent directors. The remaining posts of functional directors are in the process of being filled in with efforts being made by the Ministry alongwith PESB.

The Ministry has also tightened its oversight mechanism by revamping the airline's reporting systems via the MIS and recasting the MOU with the Ministry and BPE. All possible steps are being undertaken by Government to put Air India back on track to make it a viable and competitive entity within a foreseeable future *.

SHRI GURUDAS DASGUPTA : I had the assurance from the highest quarter of the Government that two months' salary has been release. This has been assured by no less authority than the Prime Minister that two months' salary and one month's PLI should be given to the employees.

...(Interruptions)

सभापति महोदय: कृपया शांत रहें और सुनने दें।

SHRI GURUDAS DASGUPTA : But, my information is that one month's salary and one month's PLI has been given. Four months' PLI and two months' salary is still pending. This is the condition of Air India.

Why I raise this Calling Attention, let me tell you. I raise this Calling Attention because before the open eye of the entire nation the flagship of Indian Civil Aviation has been turned red. Villains are those who are still there in the heart of the

organization. Not only payment of salaries is not being made – that is not the main issue. The main issue is that the National Carrier is being dismantled gradually by the people. This is being dismantled by those who are there in power and those who are in charge. Let me tell you the point. This is yet another untold story of an exposed nexus between politicians, bureaucrats and unidentified players who wielded power in the corridor of State apparatus of the country. The major question is – whether the merger has done the wrong. Many people objected to the merger. Even the management of Indian Airlines objected. At that time, the Indian Airlines were making profit. But, after the merger suddenly it started coming down. It had gone so low that it cannot pay wages to its 41,000 employees, nearly 2,00,000 families. It has to depend on Government dole even to pay for the oil bill.

The second important question is why just within four years – the House should know the story – Air India turned red, and why the decline was so fast. May I ask you why was it shamelessly overlooked by the Government? You asked me why the situation came about and you got the answer now. The first question is why there is an unusual shopping spree. इतना जल्दी खरीदने की क्या जरूरत थी, मेहरबानी करके बताइये? Why was it spending free and shopping spree frenzy?

This is not the full story, please wait. When Shri Thulasidas was the Chairman, only 28 aircraft were sought to be purchased. But, there was a change of Chairman, change of guard. After that, 40 new aircraft were added to the list of purchase. Imagine, at the beginning it was 28 and the new management asks for 40 more; 68 aircraft had been or being purchased and most of the aircraft are very expensive and highly oil consuming. Please let me know – hon. Minister, I have faith in you, you are man of integrity, I know you for years – why 777 was purchased. The general perception is, more is the purchase, greater is the booty. ज्यादा खरीदना चाहते हो तो सौदा भी ज्यादा होगा। The perception is that the booty will be larger. I do not say jackfruit booty!...(Interruptions)

As a result of it, this heavy burden of unusual purchase has brought about the debacle. When the purchase was being prepared and purchase was being made, the boeing company had defaulted in the supply of 30 aircraft because delivery has not taken place for three years. You can easily cancel the order and save Rs.18,000 crore. Parliament must know that if you cancel the order, you can save Rs.18,000 crore. Not only that, you can ask for damage. Nothing is being done. What is the confidentiality for not cancelling the order? Let us know for whose benefit this is being done.

This is not the full story, wait for something more. While new aircraft were being purchased, what is the flying time of the existing fleet? One aircraft flies eight hours. You are a senior person in Parliament, you often travel by air. You know that if one aircraft is flying only for eight hours, it is a shameful performance. It is a shameful performance of the management and shameful default in the performance of the Government. Normally, 12 to 13 hours is the time when break-even can be achieved. International standard is 19 hours a day. We are purchasing new aircraft, but our aircraft are not flying. For whom purchase is being made?

Not only that, there is something more. When you are purchasing 68 aircraft, please explain why eight aircraft are grounded, many of them in Mumbai. It is because spare-parts cannot be purchased. Brand new aircraft are on ground because you cannot purchase the spare-parts. You cannot fly because you do not have money to buy the oil. You cannot fly because you do not have the infrastructure. There was no due diligence done before this order for purchase of new aircraft was given. It is not just irregularity. It is not non-performance. It is a total violation of the rule of governance in the country.

You give order for 68 aircraft, but no due diligence is done and no plan is drawn up. Therefore, it is a total violation of the mandate of governance that you have, that your predecessor had.

Sir, this is also not the full story. You have surrendered the bilaterals. Air India has surrendered the reciprocal facility. हम दुबई में सूचना दें कि एयर इंडिया की फ्लाइट नहीं है, लेकिन एमिरेट्स की फ्लाइट है। Why have they allowed Emirates to fly more flights than Air India? साहब दाल में कुछ काला है।...(व्यवधान)

श्री हरिन पाठक (अहमदाबाद पूर्व): गुरुदास जी, दाल में कुछ काला नहीं है, बल्कि दाल ही काली है।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आप बैठ जाएं। माननीय सदस्य की बात के अलावा कुछ रिकार्ड में नहीं जाएगा।

â€!(व्यवधान)

श्री गुरुदास दसगुप्त : दाल में कुछ काला है और काली दाल इन्हें खानी होगी। Wait for some time. काली दाल इन्हें खानी होगी।...(व्यवधान) Sir, I am coming to a close. Please allow me.

MR. CHAIRMAN: Come to the point please.

SHRI GURUDAS DASGUPTA : These are all points, Madam.

Sir, I have not gone beyond any point.

श्री शैलेन्द्र कुमार : वेयर पर मैडम नहीं सर बैठे हैं।

MR. CHAIRMAN: Please address the Chair.

SHRI GURUDAS DASGUPTA : Hon. Chairperson is as tender as a woman and as strong as a man.

MR. CHAIRMAN: Thank you.

SHRI GURUDAS DASGUPTA : You are in the Chair. How beautiful it is to have you in the Chair today! ...(*Interruptions*)

Sir, the point is that 30 domestic flights have been cancelled and all of them are profitable routes. Who gave the order? आप सुनिए, अभी कहानी की शुरुआत हुई है। फ्लाइट्स को कैंसिल करने का आर्डर किसने दिया था, पेटिशन कमेटी में हमने पूछा था कि फ्लाइट सस्पेंड करने का आर्डर किसने दिया था। उन्होंने बताया कि फाइल मिस्िंग है। But I have the information. The file has been traced. It is with somebody. He will get the knock. Wait for some days, another report will be coming and he will get the knock. The file has been recovered which mentions who had given the order. Director of Civil Aviation gave the order. How was it given? यह कहानी खत्म नहीं होने वाली है। What is the reason? Somebody says कि तुम फ्लाइट्स मत भेजो। नॉन प्रॉफिटेबल फ्लाइट्स बंद करो। भगवान बोलते हैं कि फ्लाइट बंद करो। एयर इंडिया ने फ्लाइट बंद कर दिया। चार दिन बाद वही व्यक्ति डायरेक्टर आफ सिविल एविएशन को बोला कि एयर इंडिया फ्लाइट चला नहीं सकते हैं क्योंकि उनके इम्प्लूस्ट्रवट नहीं है। कितनी गलत बात कही है। यह बात कहने के बाद कहा गया कि जनता को मुसीबत हो रही है। जनता के नाम पर दुनिया में सब खतरा होता है। सारी चोरी जनता के नाम से की जाती है। जनता को खतरा हो रहा है, इसलिए आप लोग मेहरबानी करके give it to either Kingfisher or Jet Airways. This is how the Air India officials have been bribed in the deal. ...(*Interruptions*)

THE MINISTER OF RURAL DEVELOPMENT AND MINISTER OF DRINKING WATER AND SANITATION (SHRI JAIRAM RAMESH): What is the question?

SHRI GURUDAS DASGUPTA : Sir, the hon. Minister asks me what the question is. The question is : Why did you cancel the profitable routes? ...(*Interruptions*) Sir, the innocent Minister looking after the Rural Development Ministry asked me what the question is. All the time I am asking the questions.

MR. CHAIRMAN: Please address the Chair.

...(*Interruptions*)

SHRI GURUDAS DASGUPTA : Please be responsible. ...(*Interruptions*) मिनिस्टर्स को थोड़ा बहुत रिजनेबल रिस्पॉसिबल होना चाहिए। जब ओपोजिशन की तरफ से कोई बात उठाई जाती है, तब हंसने की कोई जरूरत नहीं है। You are in the dock, the Government is in the dock for making Indian Airlines insolvent. It is a shame. Do not laugh. Please have tears in your eyes. ...(*Interruptions*)

Sir, I do not know whether I should laugh at the ignorance or I should cry because they are completely insensitive to the problems of the people. The point that I would like to make is this. Why are the retired people being kept when the Air India is in the red? This is the question. Why are the retired people being kept at a high salary? Is it to form a coterie around the Chairman? Can you deny it?...(*Interruptions*)

Secondly, why are you keeping foreign pilots when there are Indian pilots? I take this opportunity to compliment the women pilots of India who are doing so much better than male pilots. I compliment them. Nearly, 100 female pilots have already joined. Why do you keep foreign pilots when Indian pilots are there in our country? ...(*Interruptions*)

Sir, I am concluding with just two more points. Firstly, Air India is being looted by its guardians; corruption is all pervasive; and criminality is all around. The people who are responsible must be put on the dock. There has to be a turnaround not by piecemeal. ये लोग 33000 करोड़ रुपया मांगते हैं और आप 1200 करोड़ दे रहे हैं। The turnaround cannot be done in piecemeal. It has to be at one go, but change the management. मैडिकल सर्जरी कीजिए। Please bring about a radical surgery and give the money after that. Otherwise, it will be like a bottomless pit, and money will go down the drain.

Lastly, my friend from the other House -- I should not take the name, and he is not from my Party but from another Party -- gave me some papers. It is confidential Cabinet Note dated 2008 (Interruptions) जो है, आपके दोस्त ने ही हमको दिया है। छोड़िए...(*व्यवधान*)

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन (भागलपुर): कर सकते हैं।...(*व्यवधान*)

SHRI GURUDAS DASGUPTA : It is of 6 March 2008 and 24 March 2009. This Cabinet Note says that no eligible person is found to become the Chairman and CMD. It is of 8 March 2008, and just after one year, the same Committee -- under whose order; under what condition; under what benefit; under what transaction -- changes and makes a shortlist of three persons. Shri Arvind Jadhav is the second name in it. Why the second man was given the responsibility? Why this dubious proceeding of the Cabinet Search Committee? In one year you cannot find an eligible person, and in the second year you accept the same panel and put Shri Arvind Jadhav, who was the second name. Why was the second name adopted for this? ...(*Interruptions*)

श्री लालू प्रसाद (सारण): अरे, वह ज्यादा नहीं है।...(*व्यवधान*) असल ज्यादा नहीं है।...(*व्यवधान*)

SHRI GURUDAS DASGUPTA : The appointment is dubious; the performance is dubious; the result is dubious; and dubious is

the attitude of the Government. It is because of the dubious character that the Indian Airlines is on the point of shutdown.

I want that the Minister should not be a postbox for receiving the complaints. He must act decisively. I call upon Shri Ravi to do it. ...(*Interruptions*) I know what you will say, but removing one man is not the solution. Change the entire management. Put the money at one go and monitor them, and ensure that the flagship of Indian aviation does not sink. My friend, Shri Ravi, is known for his integrity. Once again, display your integrity by reviving Air India and removing all the corrupt people.

डॉ. भोला सिंह (नवादा): सभापति महोदय, श्री गुरुदास दासगुप्त जी ने सदन के सामने एयर इंडिया की कृतियों, भ्रष्टाचार और उसकी अनियमितताओं के बारे में सरकार को डेक में खड़ा करते हुए इस सदन में जो कुछ कहा है, मैं उसके साथ सहमति रखते हुए कहना चाहता हूँ कि एयर इंडिया जो कभी महाराजा कहलाता था और दुनिया में उसकी तूती बोलती थी, भारत का महाराजा और सिंगापुर का एयरलाइन्स दोनों दुनिया में रोल माडल हुआ करते थे लेकिन आज महाराजा मृत्यु शैल्या पर पड़ा हुआ है, आईसीयू में पड़ा हुआ है। हम जानना चाहते हैं कि आखिर इस स्थिति के लिए किसकी जिम्मेदारी है कि महाराजा, उसकी एयरलाइन्स, उसके जहाज के पास तेल खरीदने के लिए पैसे न हों, मशीन बनाने के लिए पैसे न हों, भारत की अस्मिता के प्रतीक एयरइंडिया की जो दुर्गति की है, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि आखिर क्यों इस देश में जितने लाभकारी पथ और रूट हैं, एयर इंडिया उस पर नहीं चलती है? क्या कारण है?

हड़ताल के पीछे जो कारण थे, जिसमें बात बताई गई थी कि टाटा और राडिया के बीच जो टेप थे, जो गुप्त वार्ता हुई थी, उसमें एयर इंडिया को निजी हाथों में देने की योजना चल रही थी। हम जानना चाहते हैं कि उस टेप में क्या बातें थीं? इन सब बातों की ओर हम आपका ध्यान आकृष्ट करते हुए कहना चाहते हैं कि एयर इंडिया आज सरकार की गलत नीति के कारण, गलत रवियों के कारण, भ्रष्टाचार के कारण ऐसी है। मैं आपको बता सकता हूँ कि 2005-06 में 17 विमान जमीन पर पड़े रहे, जेट शाप में जहां इंजन बनते थे, बंद हो गए, पांच बोइंग विमान उड़ान नहीं भर पाए। मैं कहना चाहता हूँ कि यह महाराजा, जो मृत्यु शैल्या पर पड़ा हुआ है, क्या इसे ये मृत्यु शैल्या पर पड़े रहने देना चाहते हैं?

अंत में, मैं एक शब्द कहना चाहता हूँ, मैंने इतिहास में पढ़ा था कि अकबर बादशाह ने अनारकली से कहा था - न मैं तुझे जीने दूंगा और न तुझे मरने दूंगा। आज एयर इंडिया की यही स्थिति है कि महाराजा अकबर के दरबार में अनारकली की तरह पड़ा हुआ है।

श्री रमेश बैस (रायपुर): महोदय, कई बार एयर इंडिया को सुधारने के लिए प्रयास किया गया। एक कहावत है - अगर कोई सो रहा हो तो उसे जगाने की कोशिश की जा सकती है। लेकिन जो जाग रहा हो और सोने का बहाना करे तो उसे हम कैसे जगाएँ? राष्ट्रीयकृत इंडियन एयरलाइन्स आज इतने लंबे घाटे में चला गया। भोला सिंह जी ने कहा कि प्राइवेट लोगों को देने की साजिश चल रही है। पिछले दिनों पायलटों की हड़तालें हुईं, मेरा कहना है कि उसमें भी प्राइवेट एयरलाइन्स का हाथ हो सकता है कि किसी भी तरीके से इंडियन एयरलाइन्स बंद हो और जो क्षेत्र इंडियन एयरलाइन्स के पास है, वह प्राइवेट सैक्टर में चला जाए। मैं अपने क्षेत्र का घाटे का एक उदाहरण आपके सामने रखना चाहता हूँ। मैं रायपुर का प्रतिनिधित्व करता हूँ, इंडियन एयरलाइन्स दिल्ली से रायपुर एक फ्लाइट जाती थी लेकिन प्राइवेट एयरलाइन्स को देखें तो पांच फ्लाइट एक दिन की हैं। इंडियन एयरलाइन्स कहता है कि हमें सवारियां नहीं मिलती। लेकिन पांच एयरलाइंस आज भरकर आ रही हैं। यह जो बहाना बना रहे हैं, वह बेकार है। दिल्ली से रायपुर के लिए हम इंडियन एयरलाइंस को 25 हजार रुपये देते हैं। लेकिन वहीं दूसरी तरफ सिंगापुर-मलेशिया 15 हजार रुपये में दो दिन का स्टे की स्कीम चलाई जाती है। यानी होटल में रहने का खर्चा, आने और जाने का खर्चा मात्र 15 हजार रुपये। जबकि दिल्ली से रायपुर का किराया 25 हजार रुपये है। ये लोग कैसे टिकटों की दर तय करते हैं, यह मुझे मालूम नहीं है। लेकिन यहां के पायलटों के लिए शायद निश्चित हो गया है कि वे एक दिन में दो या तीन लैंडिंग करेंगे। एक दिन मेरे साथ क्या हुआ, मैं रायपुर से दिल्ली आ रहा था। दिल्ली में मौसम खराब होने के कारण प्लेन को जयपुर ले जाया गया और वहां लैंड किया गया। थोड़ी देर में सूचना मिल गई कि दिल्ली का मौसम ठीक हो गया है, आप प्लेन को वापस ले आइये। लेकिन पायलट बोलता कि मेरी दो लैंडिंग हो गई हैं, अब मैं नहीं जाऊंगा। कल दूसरा पायलट इसे ले जायेगा। हमें होटल में ठहराया गया। इनके द्वारा होटल का खर्चा दिया गया और दूसरे दिन हमें वापस दिल्ली लाया गया। हमारा एक दिन का समय खराब हुआ। मैं समझता हूँ कि अगर इंडियन एयरलाइंस का यही रवैया रहा तो फिर घाटा कहां से पूरा होगा।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि किसी भी तरीके से यह प्राइवेट सैक्टर में न जाए, बल्कि इसे ठीक तरीके से चलाया जाए।

डॉ. मुरली मनोहर जोशी (वाराणसी): सभापति महोदय, श्री गुरुदास दासगुप्त जी ने जो प्श्न उठाया है, वह बहुत महत्वपूर्ण है और यह न केवल एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स के मर्जर के पश्चात उत्पन्न हुई स्थिति का दिग्दर्शन करता है, बल्कि पूरी सरकार के किर्या-कलापों का दिग्दर्शन भी करता है। आपने कहा सिर्फ एक प्श्न ही उठाइये, यह संभव नहीं है। क्योंकि इस प्श्न के साथ अनेक प्श्नों के डिस्से जुड़े हुए हैं। प्श्न तो एक ही है, लेकिन उसके उप-प्श्न भी हैं और वे ऐसे महत्वपूर्ण उप-प्श्न हैं कि जिनके लिए मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आप मुझे थोड़ा समय और दें।

पहली बात यह है कि हमारी एयर इंडिया के पायलट्स नौकरी छोड़कर जा रहे हैं। अभी पिछले तीन महीनों में इंडियन एयरलाइंस के आये हुए नौ पायलट्स चले गये और एयर इंडिया के आये हुए छः पायलट्स चले गये और करीब 10 ने अपने कामजात रखे हुए हैं कि हमें इससे मुक्ति दिलाइये, हम भाग जाना चाहते हैं। यह क्या परिस्थिति है? जो अभी रह गये हैं, वे मेरे से मिलने के लिए आये थे। मैंने उनसे पूछा कि आप क्यों रह गये, आप क्यों नहीं जा रहे हो तो वे कहने लगे कि हम इसके साथ भावनात्मक ढंग से जुड़े हुए हैं। तीन-तीन महीने से हमें तनख्वाह नहीं मिली है, हम क्या खाएँ, लेकिन उसके बाद भी हम यह चला रहे हैं। आपको ऐसे पायलट्स का सम्मान करना चाहिए कि जिन्होंने भारी कठिनाइयों में रहकर भी इस एयरलाइन को चालू रखा और नौकरी छोड़कर नहीं गये। मैं उन पायलट्स का बहुत ही आभारी हूँ, जो देश के लिए काम कर रहे हैं।

दूसरी बात जो इसमें विशेष रूप से उठती है, यह यह है कि एयर इंडिया की जो कंपनी एनएसीआईएल बनी, यह कब से नुकसान में गई और कितने नुकसान में गई, उसका खुलासा इन्होंने कर दिया। नुकसान तो बहुत है, मगर आप यह देखें कि यह नुकसान हुआ और जो अभी तक काम कर रहे हैं, * जिन्होंने इनका नाम लिया,

उनके अपाइंटमेंट के बाद इन्होंने कैबिनेट सैक्रेटरी के एक नोट का हवाला दिया। मैं वह आपके सामने रखना चाहता हूँ कि उसका विस्तार क्या है और तब पता लगेगा कि इस एयर इंडिया में और एनएसीआईएल में क्या हो रहा है। 6 मार्च, 2008 और 24 मार्च, 2008 को सलैव्शन ऑफ वेयरमैन एंड मैनेजिंग डायरेक्टर, सीएमडी, नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड के बारे में जो मीटिंग हुई, उसके मिनट्स हैं। उस मीटिंग में कौन मौजूद थे - श्री के.एम.चंद्रशेखर, कैबिनेट सैक्रेटरी, श्री टी.के.ए. नायर, प्रिंसिपल सैक्रेटरी टू प्राइम मिनिस्टर, श्री एन.के.सिन्हा, वेयरमैन, पीईएसबी, श्री अशोक चावला, सैक्रेटरी, सिविल एविएशन और श्री सत्यानंद मिश्रा, सैक्रेटरी, डीओपीटी। इस कमेटी ने खूब इंटरैक्शन किया। नौ लोग रखे थे, एक नहीं आये, एक ने मना कर दिया, सात से इंटरैक्शन हुआ। नोट के पैग-4 में लिखा है -

"After detailed discussion, the Committee felt that... was the best among the available candidates on the basis of background and the available performance reports."

"...However, in view of complex administrative issues in the area of personnel and finance management arising out of the merger of the two airlines and the consequent need for experience in the civil aviation sector, the Committee decided that further deliberations be undertaken about the choice of the candidate."

Therefore, Shri Arvind Jadhav was not selected by such a high-powered Committee. I would again quote:

"The Committee met again on 24th March, 2008. It felt that it will be useful to have a more senior officer, that is of Secretary rank, preferably with domain knowledge."

It means that Shri Arvind Jadhav had no domain knowledge. He had to hold the assignment of CMD, NACIL. It further says:

"This was in the interest of ensuring smooth integration and professional management of the merged entity in times of stiff competition in the sector."

In the above light, after scrutinising the career records of officers of appropriate seniority with experience in civil aviation, the Committee noted that Shri Raghu Menon, IAS (Nagaland 74) had worked in the sector for about five years at senior levels. The Committee also noted that Shri Menon was holding the rank of Secretary and had three-and-a-half years balance service. The Committee further noted that Shri Menon had earlier withdrawn his candidature but has since indicated his willingness to be considered.

The Committee came to the conclusion that Shri Raghu Menon, presently Special Secretary and Financial Advisor, Ministry of Civil Aviation was best suited for the assignment of CMD, NACIL.

The Committee recommended the appointment of Shri Raghu Menon, presently Special Secretary and Financial Advisor, Ministry of Civil Aviation as Chairman and Managing Director, National Aviation Company of India Limited. "

This has been signed by S/Shri Satyananda Mishra, Ashok Chawla, N.K. Sinha, T.K.A. Nair and K.M. Chandrasekhar. This appointment must have been approved by the Hon. Prime Minister Appointment Committee. Shri Raghu Menon was appointed as CMD. What happened then?

On 24th April, 2009, regarding the selection for appointment to the post of CMD...(Interruptions)

सभापति महोदय : जोशी जी, संक्षिप्त करें।

...(व्यवधान)

सभापति महोदय : कॉलिंग अटेंशन में केवल प्रश्न पूछना चाहिये।

डॉ. मुरली मनोहर जोशी : महोदय, बहुत महत्वपूर्ण बात है। घपला तो यहां हो रहा है और जहां घपला हो रहा है, मैं, आपको वही बता रहा हूँ।

In the meeting of the Search Committee held on 24th April, 2009 regarding selection for appointment to the post of CMD, National Aviation Company of India Limited, Shri K.M. Chandrasekhar, Shri T.K.A. Nair, Shri M.M. Nambiar, Shri Rahul Sarin were present but the Chairman (PESB), Shri Naresh Narad did not attend. ऐसी क्या जरूरत पड़ी कि एक साल के अन्दर आप खुद मेनन के टर्म को खत्म कर रहे हैं, उसका अपॉइंटमेंट समाप्त किया जा रहा है और फिर से एक सिलेक्शन कमेटी रिवाइव की जा रही है। पुनः पैनल जो रिजेक्ट हो गया था, उसको फिर से रिवाइव किया जा रहा है।

I would like to quote from the Minutes of the meeting of the Search Committee held on 24th April, 2009 and it says:

"The Committee was informed that of the 62 candidates who had applied for the post in 2008, 13 officers were found eligible. Out of these 13 candidates, nine officers were called for interaction. The Committee was also provided with the particulars of ten officers of the IAS rank belonging to the 1977 and 1978 batches who have been empanelled as Additional Secretary and have relevant domain experience and are available for being

considered for appointment to the post."

सभापति महोदय : जोशी जी, संक्षिप्त करें।

डॉ. मुरली मनोहर जोशी : मेरे पास दस नाम हैं जो आए थे- S/Shri Raji Philip, S.N. Mohanty, Anup Srivastava, S. Chandrasekhar, Amod Sharma, Arvind Jadhav (at six number), Arvind Mayaram, D.K. Mittal and Shri Vishwapati Trivedi. I would again like to quote:

"The Committee after perusing the particulars of the above mentioned officers and considering the various assignments held by them, recommended the following panel in alphabetical order, Shri K. Jose, Shri Arvind Jadhav and Shri Gop Bandhu Pattanaik. "

What had happened?

* इस एक साल में किसी सिविल एविएशन की पोस्ट पर काम नहीं कर रहे हैं। ये एक्सपीरियंस उनको कहां से आ गया? आपने क्यों उनको फिर से अपॉइंट किया। एल्फाबेटिकल ऑर्डर में जो नम्बर दो पर हैं, आपने उनको अपॉइंट कर दिया। सवाल यह है कि नियुक्ति का यह घपला किस लेवल पर हुआ? दोबारा यह भी प्रधानमंत्री ने अपॉइंट किया? मेरा सवाल इसमें यह है कि एक तो यह बताया जाए कि एक साल के अन्दर यह क्यों वेन्ज हुआ? दूसरा सवाल यह है कि अगर नियुक्ति के लिए दोबारा विज्ञापन निकाला गया तो वह ऑनलाइन क्यों नहीं किया गया? तीसरा सवाल यह है कि प्रधानमंत्री कार्यालय के प्रमुख दोनों में बैठे हुए हैं।

कैबिनेट सेकेट्री दोनों में बैठे हुए हैं, प्रधानमंत्री स्वयं उसे एन्डोर्स कर रहे हैं, क्या वजह है, क्या उनकी निगाह में यह बात नहीं थी, उनके कार्यालय ने यह क्यों होने दिया? मैं पूछना चाहता हूँ कि कैबिनेट सेकेट्री के और प्रधानमंत्री जी के प्रिंसिपल सेकेट्री के होते हुए यह गड़बड़ क्यों हो रही है? यह एक्वाइंटमेंट इस तरह से क्यों हो रहा है? इसके लिए सारी सरकार जिम्मेदार है, केवल एक मंत्रालय इसके लिए जिम्मेदार नहीं है।

सभापति महोदय : जोशी जी, अब समाप्त कीजिये।

डॉ. मुरली मनोहर जोशी : मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। मैं आपसे पूछना चाहता हूँ कि यह जो एयर क्राफ्ट्स की खरीद थी, इसके बारे में जो कुछ हमारी सिविल एविएशन की स्टैंडिंग कमेटी ने कहा है, उसकी तरफ ध्यान दिलाकर मैं अपनी बात समाप्त करूँगा। कमेटी कहती है

"The Committee was informed by the Air Corporations Employees' Union that initially the Air India had planned to purchase only 24 aircraft and Indian Airlines had planned to purchase 43 aircraft. Under the active guidance of the Ministry of Civil Aviation, Air India changed its fleet plan and within 24 weeks firmed up an aircraft plan for 68 aircraft. The Ministry of Civil Aviation and the Board of Airline while clearing these proposals ignored the fact that Air India had a turn over of Rs.7000 crore per annum was placing orders for Rs.35000 crore with yearly capital repayment and interest on this is coming to Rs.6000 crore."

What was the role of the Ministry of Finance?

सभापति महोदय : अब आप समाप्त कीजिए।

डॉ. मुरली मनोहर जोशी : इतना बड़ा ऑर्डर फाइनेंस मिनिस्ट्री की स्वीकृति के बिना क्यों दिया गया और अगर फाइनेंस मिनिस्ट्री ने दिया तो क्यों दिया?

सभापति महोदय : अब आप समाप्त कीजिए।

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन।

डॉ. मुरली मनोहर जोशी : यह जो सारा लॉस है, यह जो आप कर रहे हैं, यहां यह बूटी है, यह उस बूटी का सोर्स है।

सभापति महोदय : श्री सैयद शाहनवाज हुसैन जी आप बोलिये।

डॉ. मुरली मनोहर जोशी : I want to ask the role of the Finance Minister; role of the Prime Minister; and the role of the Ministry of Civil Aviation. यह हम आपसे पूरा जानना चाहते हैं।

सभापति महोदय : अब आप समाप्त करें।

डॉ. मुरली मनोहर जोशी : हम यह भी जानना चाहते हैं कि अब पायलेट्स की हालत क्या है, उन्हें वेतन क्यों नहीं मिल रहा है?

सभापति महोदय : अब आप समाप्त करें।

डॉ. मुरली मनोहर जोशी : पायलेट्स बेकार क्यों हो रहे हैं, पायलेट्स भागकर क्यों जा रहे हैं और आपका जो टर्न एराउंड प्लान है, जिसकी बात आप कर रहे हैं, उसे आप कैसे पूरा करेंगे?

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record now.

(Interruptions) **â€!** *

सभापति महोदय : हुसैन साहब आप बोलिये।

(Interruptions) **â€!** *

सभापति महोदय : इनकी बात रिकॉर्ड में नहीं जा रही है।

(Interruptions) **â€!** *

सभापति महोदय : श्री सैयद शाहनवाज हुसैन जी।

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन (भागलपुर): महोदय, मैंने ऐसा कालिंग अटेंशन नहीं देखा है। यह ऐसा कालिंग अटेंशन है, जिस पर मुलायम सिंह जी और लालू जी का भी पहले से अटेंशन है।

सभापति महोदय : आप पूछ लीजिये।

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन : इस कालिंग अटेंशन की इतनी धमक है, इस पार्लियामेंट की इतनी धमक है कि आज जब मैं सुबह का अखबार पढ़कर आया तो लगा कि सरकार अटेंशन में आ रही है और **â€!** * जिसका विषय डॉ. जोशी जी ने उठाया, उनकी शायद विदायी तय कर दी गयी है, लेकिन सिर्फ ...की विदायी से यह मामला...

सभापति महोदय : अधिकारियों के नाम यहां नहीं लिये जाते हैं।

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन : अभी इतने सारे लोगों ने नाम लिये हैं।

सभापति महोदय : वे सब रिकॉर्ड से निकल जायेंगे। आप संक्षिप्त में बोलिये।

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन : महोदय, मैं इसे सुधार देता हूँ...**(व्यवधान)**

सभापति महोदय : आप बैठ जाइये।

â€! **(व्यवधान)**

सभापति महोदय : आप सीएमडी बोलिये। आप पद का नाम बोलिये।

â€! **(व्यवधान)**

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन : इतने सीनियर मेंबर्स यहां बैठे हुए हैं। अधिकारियों के नाम रिपोर्ट में आये हैं...**(व्यवधान)**

सभापति महोदय : आप बैठ जाइये। आप उन्हें बोलने दीजिये।

â€! **(व्यवधान)**

सभापति महोदय : हुसैन जी आप बोलिये।

â€! **(व्यवधान)**

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन : महोदय, गुरुदास जी ने कहा था कि दाल में कुछ कांटा है।

सभापति महोदय : आप अपना पूछ लीजिये।

श्री सैयद शाहनवाज हुसैन : यह सिर्फ दाल में कांटा नहीं है, आजकल इन लोगों को पूरी काली दाल खाने की आदत हो गयी है। सवाल यह है कि जो सवाल यहां उठाये गये हैं, एयर इंडिया, जिसे महाराजा कहा जाता था, जो भारत की शान होती थी, जो नेशनल फ्लैग कैरियर होता था, जिसका एक बायलेट्टल मड्रव था। दुनिया में जहां पर एयर इंडिया फ्लाई नहीं कर रहा है, अगर दूसरी एयरलाइन हिन्दुस्तान आ रही है तो उसके बदले में एक अच्छी-खासी राशि मिलती थी। ओपन स्काई की बात भी पूरी दुनिया में होती है लेकिन पूरी दुनिया में अगर हीथ्रो एयरपोर्ट पर आप लैंडिंग करना चाहेंगे तो वे एक लिमिट में आपको परमीशन देंगे। भारत धर्मशाला नहीं है कि कोई भी एयरलाइन यहाँ आकर लैन्ड कर जाए और हीथ्रो, न्यूयार्क या अमेरिका में जाने के लिए एयर इंडिया को लैंडिंग परमीशन नहीं मिलती। सवाल यह है कि इस 'महाराजा' को कंगाल किसने बनाया? यह 'महाराजा' शब्द जो है, इंडियन एयरलाइन्स का एक ब्रांड होता था। उसका जो ऑरिज कलर था, बाबा बैठे हैं जो केसरिया कलर में, लेकिन आपको ऑरिज कलर से नफरत हो गई। उसको इंडियन एयरलाइन्स कलर कहा जाता था जब कोई कलर लेने जाता था, उसका एक ब्रांड था। एक ब्रांड को बनाने के लिए कॉर्पोरेट सैक्टर में बहुत सारी कंपनियाँ उस पर लाखों करोड़ों रुपये खर्च करती हैं। मैं कोई ऐसी बात रिपीट नहीं करूँगा जो मेरे नेता डॉ. जोशी जी ने या गुरुदास जी ने यहाँ कही है। मैं कहना चाहता हूँ कि एयर इंडिया का जो ब्रांड था, जिसमें कांग्रेस के एक बड़े नेता, पूर्व प्रधान मंत्री राजीव गांधी जिसके पायलट थे, जिसके लिए लोग गर्व से कहते हैं कि पहली बार एक पायलट प्रधान मंत्री मिले, वह इंडियन एयरलाइन्स से मिले। आज इसी सरकार ने इंडियन एयरलाइन्स का वजूद मिटा दिया, उसका लोगो मिटा दिया। उस लोगो को अगर बाजार में बेचा जाता तो उस लोगो की इतनी कीमत होती कि उससे आप एयरलाइन्स का घाटा पूरा कर सकते थे। एयर इंडिया ने जान-बूझकर यह किया। पहले उगता हुआ सूरज, फिर डूबता हुआ सूरज एयर इंडिया का लोगो बना ताकि

पहचान मित जाए, जो हिन्दुस्तानी एयर इंडिया के नेशनल फ्लैग कैरियर को देखकर चढ़ता था, एयर इंडिया की खिड़की का जो नक्शा था, वह बदल दो ताकि यह हो जाए कि एयर इंडिया नेशनल फ्लैग कैरियर नहीं है, दूसरे लोग भी नेशनल फ्लैग कैरियर हैं, जिसका फायदा होना चाहिए। यह सही है कि हिन्दुस्तान में प्राइवेट एयरलाइन्स बहुत सारी हैं, वे तरक्की कर रही हैं। ...(व्यवधान)

सभापति जी, मैं यह रिकार्ड पर कह रहा हूँ और मेरी बात गलत होगी तो मंत्री जी इसका जवाब दे सकते हैं। 9/11 की घटना हुई थी, दुनिया की बड़ी बड़ी एयरलाइन्स ग्राउंड हो गई थी। मुझे इस बात का फ़र्क है कि इंडियन एयरलाइन्स ने प्रॉफिट किया था और एयर इंडिया ने 9/11 के बाद भी प्रॉफिट किया था। जब मैं मांटेयल गया था मिनिस्टर्स कॉन्फ्रेंस में, तो इक्वडोर के चेयरमैन ने बहुत ताज्जुब से पूछा था कि 9/11 के बाद एयर इंडिया ने प्रॉफिट कैसे किया है? मैं आपसे पूछना चाहता हूँ कि आखिर क्या हो गया? आपने एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स का पहले मर्जर किया और मर्जर करने के बाद उसमें बहुत सारी दिक्कतें आ गईं, दिक्कत यह है कि हम लोग इस पर पूरी चर्चा चाहते थे, नियम 193 के तहत चर्चा होती तो अच्छा रहता क्योंकि डॉ. जोशी की भी पूरी बात नहीं आई, गुरुदास जी की बात भी नहीं आई। हम इसमें यह पूछना चाहते हैं कि आखिर किस लैवल पर यह डिसेज़न हुआ। यह डिसेज़न क्या सिर्फ सिविल एंक्वियेशन मिनिस्ट्री का था या भारत सरकार का यह डिसेज़न था? क्या डिसेज़न में इन बातों का ध्यान रखा गया कि इसको करने के पीछे कौन से कारण थे, यह सवाल भी मैं आपसे पूछना चाहता हूँ।

महोदय, रूट के बारे में रमेश बैस जी ने भी सवाल उठाया। मैं एक मिसाल देना चाहता हूँ, यहाँ पंजाब के लोग बैठे हैं। अमृतसर से लंदन फ्लाइट जाती है। तीन महीने की वेटिंग रहती है, तीन तीन महीने पहले लोग टिकट के लिए लाइन में लगे रहते थे, उसमें कभी भी एक सीट खाली नहीं जाती थी। लेकिन क्या कारण है कि जान-बूझकर अमृतसर-लंदन की फ्लाइट बंद कर दी गई, अहमदाबाद-लंदन की फ्लाइट बंद कर दी? मैं मिनिस्टर के तौर पर गया था लंदन, न्यू जर्सी और अमेरिका गया था, तब लोगों ने कहा था कि गुजरात के बहुत से लोग रहते हैं, अहमदाबाद से उसको जोड़ना चाहिए। उस वक्त चुनाव चल रहे थे। पचास साल की डिमांड के बाद हमने शुरू किया, वहाँ कोई फंक्शन नहीं किया, एयरक्राफ्ट के ऊपर किया।

श्री हरिन पाठक : मैं भी उसमें था।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : क्या कारण है कि अहमदाबाद-लंदन और अमृतसर-लंदन की फ्लाइट बंद कर दी? मैं अपने पूरे का सी पार्ट उसमें जोड़ना चाहता हूँ कि कौन इसको तय कर रहा है, किस लैवल पर तय हो रहा है, उसकी जांच कौन करेगा? एक बार आप एक फ्लाइट बंद करते हैं तो सौ करोड़ रुपये की प्रॉफिट की फ्लाइट आप बंद करते हैं। आप कह रहे हैं ब्राइड हो रहा है। जब आप फ्लाइट बंद करते हैं आईसी-997 और 998 तो इस फ्लाइट में सौ करोड़ रुपये का प्रॉफिट है।

13.00 hrs.

यह किस साजिश के तहत हुआ कि इसको आपने बंद कर दिया और कोई दूसरी प्राइवेट एयरलाइन वहाँ चलने लगी। हमने क्रिकेट में मैच फिक्सिंग सुनी थी। कैप्टन को हटाया, खिलाड़ी को हटाया। लेकिन यहाँ एयर इंडिया और इंडियन एयर लाइंस के पीछे बहुत बड़ी मैच फिक्सिंग है कि तुम जान-बूझकर डिले हो जाओ। यह शेड्यूल कौन तय करता है? क्या मंत्री जी इस बात का जवाब देंगे कि एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइंस में शेड्यूल को जान-बूझकर के प्राइम टाइम है तो किसी प्राइवेट एयरलाइन को भेज दो और डल टाइम है तो तब दूसरे को भेज दो।

सभापति महोदय, मैं बहुत दर्द के साथ अपनी बात को रखना चाहता हूँ। मैं एक मिनट में अपनी बात को कनक्लूड करूँगा। मैं तो जरूर चाहूँगा कि इस पर आगे भी चर्चा हो। आज एयर होस्टेस और कर्मचारियों को तनख्वाह नहीं दी जा रही है। मैं एक बड़ी बात कहना चाहता हूँ, जिससे सत्ता पक्ष और विपक्ष के लोग भी सहमत होंगे, कि क्या कारण है, मैं पायलट की डिगनिटी पर शक नहीं कर रहा हूँ, लेकिन यह जो हड़ताल भी होती है, इसमें भी मैच फिक्सिंग है, क्योंकि यह प्राइम टाइम पर होती है। जब लोड बहुत बढ़ जाता है, तब हड़ताल हो गई। इसके पीछे क्या कारण है? मैं मंत्री जी की बहुत इज्जत करता हूँ, बहुत निभाने वाले व्यक्ति हैं। इन्होंने एयर इंडिया का सौवां साल मनाया था। मुझे भी उसमें बुलाया था। मैं उसमें गया था और मैंने इनको कहा था कि हम पूरा कॉन्फर्ट करने को तैयार हैं। आज देश का महाराजा कंगाल बन गया है, फिर से उसकी खोई हुई शान वापस लानी है। जो लोग जिम्मेदार हैं, उन पर कार्रवाई कीजिए ... * सीएमडी। आप जिसे टैक्नीकल वर्ड कह रहे हैं, मैं भी जाकर देखूँगा कि नाम ले सकते हैं या नहीं। सीएमडी, एयर इंडिया को सिर्फ हटाने से काम नहीं चलेगा। उसके पीछे ढाल में काला था, वह नहीं, पूरी ढाल काली है और काली ढाल नहीं खा सकते हैं। महाराजा की खोई हुई शान लौटाइए, हम आपको पूरा सपोर्ट करेंगे। यह आपसे विनती करते हैं कि जब आप जवाब दें तो यह सोचकर जवाब न दें कि विपक्ष के लोगों ने सवाल उठाया। बहुत से सत्ता पक्ष के लोग भी हैं, जो इस पर बोलना चाहते थे, लेकिन उनका नाम नहीं आया। उन्हें भी इसका दर्द होगा। इस पर आप ऐसा जवाब दीजिए, क्योंकि देश आपकी तरफ निगाहें लगाकर देख रहा है कि आप महाराजा को बचाते हैं या फिर से कंगाल बनाते हैं।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : मंत्री जी जवाब देंगे। आप बैठ जाइए।

â€¦(व्यवधान)

सभापति महोदय : मंत्री जी के जवाब के बाद देखेंगे। मंत्री जी, जवाब दीजिए।

â€¦(व्यवधान)

सभापति महोदय : केवल मंत्री जी का वक्तव्य रिकार्ड में जाएगा और कोई भी वक्तव्य रिकार्ड में नहीं जाएगा।

â€¦(व्यवधान) *

सभापति महोदय : मंत्री जी, आप जवाब दीजिए।

â€¦(व्यवधान)

सभापति महोदय : केवल मंत्री जी का वक्तव्य रिकार्ड में जाएगा।

â€¦(व्यवधान) *

श्री संजय निरुपम (मुम्बई उत्तर) : महोदय, हमें भी बोलने के लिए दो मिनट का समय दीजिए...(व्यवधान)

सभापति महोदय : नियम एलाऊ नहीं करते हैं। कृपया करके बैठ जाइए।

â€¦(लवधान)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record except ministers' reply.

(Interruptions) â€¦ *

सभापति महोदय : आप लोग बैठ जाइए।

â€¦(लवधान)

सभापति महोदय : यह रिकार्ड में नहीं जाएगा। आप बैठ जाइए। मंत्री जी रिप्लाई दीजिए।

â€¦(लवधान)

MR. CHAIRMAN : Hon. Minister, please address the Chair.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, please sit down.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: The rule does not permit. The hon. Minister, please give the reply.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, the hon. Minister is giving the reply.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record. Only the hon. Minister's reply will go on record.

(Interruptions) â€¦ *

SHRI V. NARAYANASAMY: Hon. Members Shri Gurudas Dasgupta, Dr. Bhola Singh, Shri Ramesh Bais, Dr. Murli Manohar Joshi, Shri Syed Shahnawaz Hussain, by way of Calling Attention, raised the issue of dwindling passenger share and poor financial health of Air India resulting in delayed payment of wages and asked as to what steps the Government is going to take in this regard. ...(Interruptions)

The hon. Members are agitated on several issues on this subject. About the health of the Air India today, I share the concerns of the hon. Members. As far as Air India is concerned, when it was two organizations, the Air India and the Indian Airlines, there were fleets which were operating. They became old and they could not sustain more hours of flying. There were demands from various quarters, including the public and the hon. Members of Parliament, for the acquisition of aircraft, for which steps had been taken.

As far as the policy is concerned, a decision was taken in 2003 to adopt the "Open Sky Policy". It was initially introduced for ASEAN countries, and later on SAARC countries were also included because at that time the Government decided to adopt the Open Sky Policy. It was decided that foreign airlines will be allowed to operate in India and Indian operators will be allowed to operate in other countries. It continued. For that we needed more aircraft for the purpose of meeting the competition in this field. The Naresh Chandra Committee was appointed – Shri Shahnawaz Hussain knows about it – for giving suggestions to the Government for the purposes of effective functioning and also for improving the condition of the Air India and the Indian Airlines at that time. Most of the recommendations have been implemented.

An allegation was raised about the purchase of aircrafts. As far as the purchase of aircraft was concerned, the Somaiah Committee was constituted. He was a former CVC. He went into the whole issue of negotiations. Thereafter, the GoM was constituted by the Government. The then Finance Minister and the present Home Minister was the Chairman of the Committee. They negotiated with the Boeings and they brought down the price by Rs. 1,760 crore. It is a known fact and everybody knows about it. Unless and until we change our old fleet into new ones, we could not compete with other airlines because of the Open Sky Policy which was introduced by the NDA Government. We had to continue with that.

SHRI GURUDAS DASGUPTA : Mr. Minister, that is not the issue. The issue is: why so many planes were purchased? It was not necessary to purchase so many of them. You please reply to that. ...(Interruptions)

SHRI V. NARAYANASAMY: Let me come to that point. ...(*Interruptions*)

I will come to that point.

MR. CHAIRMAN : Let the Minister speak.

...(*Interruptions*)

SHRI V. NARAYANASAMY: Today, in Air India we are having that. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Let him finish.

SHRI V. NARAYANASAMY: I am not telling that your policy was wrong. â€¦! (*Interruptions*) I am telling that we have to cope with what we have. This is what I am telling. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please take your seats.

SHRI V. NARAYANASAMY: The total number of operational fleet is 125. The narrow body aircraft, the total is 97 out of which B 737-800, the number is 21 aircrafts; A-320, the number of aircraft is 21; A-319, the number of aircraft is 24; A-321, the number of aircraft is 20; CRJ 80 seated-aircraft, the number of aircraft is 4; ATR42, the number of aircraft is 7. So, a total of 125 aircraft were in operation. As far as the other aircraft for the international types are concerned, the aircraft which have been 777-200 is 8; 777-300 is 12 and 747-400 is 5 and international operations, A-310- 300 is 1, A-330- 200 is 2. So, a total 28 wide body aircrafts are there for international operations. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record. Only Minister's reply will go on record.

(*Interruptions*) â€¦! *

SHRI V. NARAYANASAMY: It is because you were not in the Parliament at that time. The House took the decision. The decision was taken by the Parliament. ...(*Interruptions*) As far as the grounded aircrafts, which has been referred to by the hon. Member Shri Gurudas Dasgupta, is concerned, ...(*Interruptions*) I am not referring to him. I am telling that the House took the decision. I am telling about it. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please address the Chair.

...(*Interruptions*)

SHRI V. NARAYANASAMY: The hon. Member was telling about the flights which have been grounded. The three international aircrafts were grounded because they were old aircrafts and they were used. As far as Airbus-320 is concerned, ten of them were of 1980 and were old aircrafts. That is why they have been grounded. ...(*Interruptions*)

SHRI GURUDAS DASGUPTA : I challenge it. It is the new aircraft which was grounded. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Let the Minister finish.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Let the Minister reply. Please take your seats.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

(*Interruptions*) â€¦! *

SHRI V. NARAYANASAMY: Let me come to that point. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Hon. Minister, please address the Chair.

...(*Interruptions*)

SHRI V. NARAYANASAMY: Allianz Aircraft 737 –200 aircraft were grounded because they were old aircrafts. The aircrafts which have been leased, the total number is five aircrafts. Those aircrafts were not in operation. ...(*Interruptions*) What is the flying hour today? The international aircraft are flying for 10.55 hours, roughly about 11 hours. As far as Airbus 320 is concerned, eight hours is the flying time; Airbus – 321, nine and a half hours is the flying time. ...(*Interruptions*) You do not have the patience to listen to me. ...(*Interruptions*) What about the private airlines? ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Mr. Minister, please address the Chair.

...(Interruptions)

SHRI V. NARAYANASAMY: Please bear with me. As far as IndiGo is concerned, the flying hour is 11 hours and forty minutes; Spicejet is flying for 12.05 hours; Kingfisher is flying for 10.45 hours.

About the flying time, the difference between Kingfisher and us is only one-hour. ...(Interruptions) In the North-Eastern Region and apart from that in Southern sector, our Air India is operating even in the shortest route.

Even in the shortest route, they have to operate and they are operating.

There is also a policy adopted by the Government. There is the regulation for the purpose of allotting routes to various companies, organisations at the international level and the national level. As per the agreement, the routes were allotted to private Airlines and Air India.

The point which the hon. Member raised was that the route allocation has been made in a manner which is not conducive to us. It is not correct. As far as we are concerned, we have to go by the agreement that has been entered into by our Government, by the Civil Aviation Ministry with various international organisations for the purpose of having the regulations for routes and also at the national level.

The other point which the hon. Member raised was about the employees' problem. The employees' problem is a major problem because, in 2008-09, there was recession in the world. The world economy was collapsing. Passenger travel also dwindled. Therefore, we suffered in the year 2008-09. I am not telling that we are having a rosy picture. I am not at all telling that....(Interruptions)

SHRI GURUDAS DASGUPTA : What is the action to revive Air India.? Please tell me about that. Let us know what you are doing to revive Air India....(Interruptions)

SHRI V. NARAYANASAMY: I am coming to that point....(Interruptions)

MR. CHAIRMAN : Mr. Minister, please address the Chair.

SHRI V. NARAYANASAMY: The policy of our Government is to strengthen Air India which is the public sector undertaking. It is not like that we are going for privatization which the earlier Government did....(Interruptions) We are not going for it. We wanted that Air India to be strengthened. The financial support has to be given by the Government because today the Rs.1200 crore package is there....(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Let the Minister reply. मंत्री जी को रिप्लाई देने दीजिए। कृपया बैठिये।

SHRI V. NARAYANASAMY: Now, the shoe pinches you. Who went in for privatization? Shri Gurudas Dasgupta knows of it. ...(Interruptions) My colleagues know of it....(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record. Only the hon. Minister's reply will be there.

(Interruptions) अक्षर ! *

सभापति महोदय : केवल मंत्री जी की बात रिकार्ड में जायेगी।

SHRI V. NARAYANASAMY: Let me come to the revival plan....(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record except the reply of the hon. Minister.

(Interruptions) अक्षर ! *

सभापति महोदय : मंत्री जी को जवाब देने दीजिए।

(Interruptions) अक्षर ! *

SHRI V. NARAYANASAMY: Let me come to the revival plan. ...(Interruptions) You had your say. I will have to say something now. अक्षर ! (Interruptions) I am coming to the point.

MR. CHAIRMAN: Mr. Minister, please address the Chair.

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, the cost of fuel has increased. The maintenance cost has increased. There is also decline in the passenger load factor because of the recession in the world economy and the competition by the private sector....(Interruptions) The low-cost Airlines are also operating. Therefore, we have to compete in this atmosphere....(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Hon. Member, the Minister is not yielding. Please be seated.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

(Interruptions) * * *

SHRI GURUDAS DASGUPTA : What is your financial package for the revival of Air India? It is not only payment of wages. What is the money given?...(Interruptions)

SHRI V. NARAYANASAMY: You do not have the patience to hear me. What to do? I am coming to that point.

The measures which the Government proposes are: rationalization of routes; to cut losses on traditionally loss-making routes. We are going to do that. Then, we propose re-scheduling of aircraft operation; return of the leased capacity aircraft. We are not going to further continue with them. Then, we propose complete rationalization of manpower; taking the employees into confidence; negotiating with them and talking to them. This is one of the measures. Then, we propose reduction in contractual employment. We are going to follow that also. We also propose to review of all agreements on all technical/operational matters; constitution of Turn-Around Committee comprising representatives from the senior management level and also the union. The union will also be involved in that. Then, we propose to look at cost reduction including closure of the off-line offices and reduction of employees at foreign offices. Then, aligning of all operations and technical agreements to reflect passenger market conditions will be done. ...(Interruptions) Kindly let me answer. ...(Interruptions)

सभापति महोदय : मंत्री जी को बोलने दीजिए।

*(व्यवधान)

सभापति महोदय : केवल मंत्री जी का रिप्लाय रिकार्ड में जाएगा।

(Interruptions) * * *

MR. CHAIRMAN : Please allow the Minister to speak.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record except what the Minister says.

(Interruptions) * * *

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, the hon. Prime Minister has constituted two Committees. One is the GoM ...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN : The Minister is not yielding. Please take your seat.

...(Interruptions)

SHRI GURUDAS DASGUPTA : Will you bring about a change in the present management of Air India and bring about a new regime? ...(Interruptions) This management must go. A new management must come. ...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN : Hon. Minister, please address the Chair.

...(Interruptions)

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, every month Rs. 1,100 crore is the revenue earned by Air India and it has to spend Rs. 1,700 crore every month. So, Rs. 600 crore is the deficit. ...(Interruptions) I am telling that. You do not have the patience to hear me. Kindly bear with me. ...(Interruptions) You wanted all the questions to be answered. ...(Interruptions) Sir, our senior Member wanted me to answer all the questions. ...(Interruptions)

सभापति महोदय : मंत्री जी, वेयर को एड्रेस करिए।

*(व्यवधान)

SHRI V. NARAYANASWAMY: Sir, there are two plans to revive Air India. One is the Turn-around Plan and the other is the Financial Restructuring Plan. ...(Interruptions)

सभापति महोदय : मंत्री जी का जवाब तो सुन लीजिए। आप बैठ जाइए।

*(व्यवधान)

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, a Group of Ministers has been constituted under the chairmanship of the hon. Finance Minister Shri Pranab Mukherjee and it is going into all the issues. A Turn-around Plan has been worked out with the SBI Cap and also with an independent agency. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Only the Minister's reply will be recorded.

(*Interruptions*) अक्षर ! *

SHRI V. NARAYANASAMY: A scheme has been worked out for turn around and also for financial restructuring of Air India because Rs. 22,000 crore is the money that has been borrowed by Air India for purchase of aircraft and Rs. 22,165 crore is the total cumulative loss that has accrued because they have borrowed money from various banks and it has to be paid back. So, to restructure, revamp and also give the necessary financial support to Air India, the GoM is going into all the issues. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Hon. Minister, please address the Chair.

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, if the Government finds that any officers are responsible for the loss, definitely the Government will look into it. We will have an open mind on that. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record except what the Minister says.

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, the Government is considering all the issues and within a very short period, the Turn-around Plan and also the Financial Restructuring Plan will be put in place and whatever support is required, it will be given. The policy of the Government is to strengthen Air India which is our public sector undertaking. ...(*Interruptions*)

DR. MURLI MANOHAR JOSHI (VARANASI): Mr. Chairman, Sir, we are not satisfied with the reply of the Minister. So we are walking out.

13.22½ hrs.

*At this stage, Dr. Murl Manohar Joshi and some other
hon. Members left the House*

SHRI GURUDAS DASGUPTA : Mr. Chairman, Sir, the Minister's reply is not satisfactory. So we are walking out.

13.23 hrs.

*At this stage, Shri Gurudas Dasgupta and some other
hon. Members left the House*

अक्षर ! (लवधान)

13.23¼ hrs.

-

At this stage, Shri Chandrakant Khaire and some other hon. Members then left the House

13.23½ hrs.

-

At this stage, Shri Lalu Prasad and some other hon. Members then left the House

13.23¾ hrs.

-

At this stage, Shri Mulayam Singh Yadav and some other hon. Members then left the House

â€ (âœœâœœâœœ)

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, as far as Air India is concerned, whatever support is required from the Government, it will be given by the Government. Therefore, for Air India to come out of the present situation, the GoM is considering all the issues and the GoM will come out with a final report. Thank you.

(Placed in Library, See No. LT 4822/15/11)
