

>

Title: Further discussion on need to bring comprehensive policy changes in Civil Aviation sector due to large scale mismanagement in the affairs of national carrier i.e., Air India and also some other private carriers and need to look into problems being faced by workforce engaged in Civil Aviation Sector, raised by Shri Gurudas Dasgupta on the 10th May, 2012 (Discussion concluded).

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF DEVELOPMENT OF NORTH EASTERN REGION AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI PABAN SINGH GHATOWAR): Mr. Chairman, Sir, I request you to allow the House to take up Item No.19 – Discussion under Rule 193.

MR. CHAIRMAN: I think the House is agreeing that we should take it up as proposed by the hon. Minister.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

MR. CHAIRMAN: Shri Tathagata Satpathy – not present. Shri Nishikant Dubey.

...(Interruptions)

SHRI GURUDAS DASGUPTA (GHATAL): Sir, some of us have moved a Privilege Motion....(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: The hon. Member is a very senior Member. At this stage, the question of Privilege does not arise. We will continue our Discussion under Rule 193.

...(Interruptions)

SHRI ANANTH KUMAR (BANGALORE SOUTH): Sir, we have given notice of a Privilege Motion against the hon. Minister of Civil Aviation....(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: I am told it is under the consideration of Madam Speaker. So, please sit down now.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: You are all senior Members. You know the procedure of the House more than anybody else. Please sit down. Tomorrow, you can raise it since it is under the consideration of Madam Speaker.

...(Interruptions)

SHRI ANANTH KUMAR : Before that, we have to submit it....(Interruptions)

THE 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): You can only present it. The hon. Speaker has to decide about that....(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Shri Ananth Kumar, I have already stated it. You are a senior member. Shri Basu Deb Acharia, Shri Gurudas Dasgupta, you are all senior members. You know the procedure better than anybody else. Please sit down.

...(Interruptions)

SHRI ANANTH KUMAR: Please allow us to make our submission....(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: It is under the consideration of the hon. Speaker. She will examine it. You have submitted much after the Question Hour. So, it will be examined, certainly.

...(Interruptions)

SHRI ANANTH KUMAR: The hon. Civil Aviation Minister is making statements outside the House....(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: All these points will be taken into consideration.

SHRI V. NARAYANASAMY: Only you can give the notice of the Privilege Motion. You cannot mention about it. Sir, nothing should go on record.(Interruptions) Shri Ananth Kumar, please tell me the rule. Under what rule, you are raising it.(Interruptions)

SHRI ANANTH KUMAR: How can he make a statement outside the House....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please sit down.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please sit down.

...(*Interruptions*)

SHRI V. NARAYANASAMY: Shri Ananth Kumar, under what rule you are raising the issue? ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Your party Members are on their legs. Please sit down.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri Ananth Kumar, you are a very senior Member. You know, the procedure of the House. Please sit down.

...(*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR: I want the Minister to tender apology to the House. ...(*Interruptions*) He should apologise to the House....(*Interruptions*)

SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): I am requesting you to allow us. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

(*Interruptions*) *

MR. CHAIRMAN: I have already repeatedly stated here that it is under the consideration of Madam Speaker. It will be taken up perhaps tomorrow. Please sit down. This is not the proper time.

...(*Interruptions*)

SHRI ANANTH KUMAR: It is a serious matter, Sir. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: It might be a serious matter but this is not the proper time. Please sit down.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, please sit down. It is under the consideration of the Madam Speaker. Your Member is on his legs.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

(*Interruptions*)*

MR. CHAIRMAN: I have told you repeatedly that it is not the proper time. Please sit down

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: This is not the proper time and procedure, Shri Acharia. Please sit down. I appeal to you all, please sit down.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please sit down. We follow the procedure tomorrow.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please help me in conducting the business of the House. This is not the proper time and procedure.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

*(Interruptions)**

MR. CHAIRMAN: Shri Sanjay Nirupam, please sit down.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: I would request you all. You are all senior Members. You know the procedure better than anybody else. Since it is under the consideration of the hon. Speaker, the privilege issue, as you have mentioned, it will be taken up tomorrow, not today. We should continue with the discussion.

...(Interruptions)

SHRI ANANTH KUMAR: You take up the matter tomorrow but allow us to submit something or to say something.
...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: I am told that the privilege notice was given after the time was over. It is valid for tomorrow.

...(Interruptions)

श्री निशिकांत दुबे (गोड्डा): धन्यवाद सभापति महोदय, अभी जिस बात के लिए अनंत कुमार जी, बसुदेव जी और गुरुदास दासगुप्त जी उतेजित थे और मंत्री जी ने जो तीन बयान दिये हैं वे तीनों महत्वपूर्ण बयान हैं, पॉलिसी डिजीजन हैं और उनका जो कंसर्न है, उसके साथ मैं अपने को अटैच करता हूँ।

माननीय मंत्री जी ने जो मर्जर कहा है तो मर्जर होना चाहिए या नहीं होना चाहिए, आपने कहा कि मर्जर गलत था, यदि ठीक तरह से हम चीजों को समझ रहे हैं तो मर्जर किसने किया? मैं इस बिंदु पर बोलने चाहता हूँ।

दूसरा आपने कहा कि नेशनल कैरियर सरकार को चलाना ही नहीं चाहिए, तीसरा आपने कहा कि सर्विस सेक्टर चलाना सरकार का काम नहीं है, सर्विस सेक्टर सरकार का काम नहीं है तो आप रेलवे को बंद कर दीजिए, एफसीआई जो गोदाम बनाती है, उसे बंद कर दीजिए, आईओसीएल जो पेट्रोल पम्प के आउटलेट्स लगाती है -एचपीसीएल, बीपीसीएल, उन्हें बंद कर दीजिए, एमटीएनएल और बीएसएनएल को बंद कर दीजिए, यदि सरकार का काम सर्विस सेक्टर के लिए नहीं है तो इन्हें आपको बंद कर देना चाहिए।

हमारे बड़े भाई शत्रुघ्न सिन्हा साहब यहां बैठे हुए हैं और एक दिन संसद में उन्होंने बैठे-बैठे कहा था कि "महाराजा" भिखारी हो गया। एक टीवी न्यू के कैप्शन में मैंने देखा कि महाराजा आईसीयू में चला गया, कौमा में चला गया। इसके बाद मैंने इसे तलाशने की कोशिश की कि वास्तविकता क्या है? वास्तविकता यह है कि जिस स्टेट उत्तर प्रदेश से आप आते हैं और उसमें जो चुनाव का किला है, जो चन्द्रकांता उपन्यास है, जिसमें रहस्य है, रोमांच है, जादू है, करमण है और उसमें अकूरसिंह की भी भूमिका है लेकिन मैं नहीं कहना चाहता हूँ कि अकूर सिंह कौन हैं? ये एवीएशन मिनिस्ट्री जो है उसी प्रकार का है। इसीलिए आपकी सारी बातें गलत हैं। मर्जर कोई इंडिया में नहीं हुआ है, यह इन्कंसीड मर्जर था। इसमें कोई दो मत नहीं हैं कि भाजपा जब सरकार में थी, उस वक्त एयर इंडिया और इंडियन एयर लाइंस प्रॉफिट में थीं, हम इसका डिस्-इंवेस्टमेंट कर दें। लेकिन कई लोग इसका विरोध कर रहे थे। आज आप बताइये कि एक लाख करोड़ रुपये का नुकसान है, एक लाख करोड़ रुपये की देनदारी आपकी मार्केट में है तो क्या मार्केट में आपका कोई वैल्यूएशन बचा हुआ है। उस वक्त जिन लोगों ने इसका विरोध किया, उन्हें इसका जवाब देना चाहिए कि माननीय वाजपेयी जी की डिस्-इंवेस्टमेंट की पॉलिसी उस वक्त सही थी या गलत थी। एक कहावत है कि "पूत कपूत तो का धन संवय, पूत सपूत तो का धन संवय।" यदि आपका लड़का अच्छा है तो भी धन जोड़ने की आवश्यकता नहीं है और बुरा है तो भी धन जोड़ने की आवश्यकता नहीं है। जब शाहनवाज हुसैन और रुडी जी सिविल-एवीएशन मिनिस्टर थे तो इंडियन एयर लाइंस और एयर इंडिया प्रॉफिट में थीं। जब सन् 2004 तक वाजपेयी जी की सरकार थी तो ये प्रॉफिट में थीं। *...(व्यवधान)* अनंत कुमार जी उससे पहले मंत्री थे। *...(व्यवधान)* गुरुदास जी, आपने पूरी बात बताई कि चार साल इसमें प्रॉफिट हुआ था लेकिन वर्ष 2004 के बाद अचानक क्या हुआ? इन लोगों ने तय किया था कि 18 प्लस 10 एयरक्राफ्ट लेना है। आपने तय कर लिया कि हमें 68 लेने हैं, 112 लेने हैं तो आखिर ये किन लोगों ने किया? ये सीएजी की रिपोर्ट है जिसमें एडीशनल सैक्रेट्री फाइनेंस है, फाइनेंस एडवाइजर सीधा कहता है कि जिस तरह से एटीएफ के रेट बढ़ने वाले हैं, एटीएफ की चीजें बढ़ने वाली हैं, इसमें दिया है कि एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइंस का मर्जर हो जाएगा तो इतना प्रॉफिट होगा, वह गलत स्पेकुलेशन है और यह मर्जर किसी भी आधार पर यूजफुल नहीं है। उस वक्त भी मना किया गया था। माननीय मंत्री जी बताने की कृपा करेंगे कि जिन लोगों ने यह एक्सटेंशन किया कि 18 प्लस 10 को 112 एयरलाइंस कर दिया जबकि आपके पास केवल 350 करोड़ रुपये था।

इंडियन एयरलाइंस और एयर इंडिया ने इक्विजिशन के लिए केवल 350 करोड़ की इक्विटी दी और 50 हजार करोड़ रुपयों का आपने मार्केट से जो सामान खरीदा, वह क्या सोच कर किया? जब आपके इंडियनल सैक्रेट्री और फाइनेंशियल एडवाइजर सभी के सभी मंत्रालय इन्वैल्यूइंग प्लानिंग कमीशन, जैसा गुरुदास दास जी बता रहे थे किसके कहने पर या किस तरह की कमीशनखोरी के कारण आपने इन चीजों को खरीदने का प्रयास किया। दूसरी बात कि यदि आपने मर्जर किया, मर्जर के लिए पूरी दुनिया में सबसे बड़ा सवाल होता है कि एवआर पालिसी बनाई जाती है। मेरे पास मर्जर पालिसी है, इसके पहले जो मर्जर हुआ केएलएम और एयर फ्रांस का, यह सबसे बड़ा उदाहरण है कि दोनों देश ऐसे थे, जिन्हें कि हिंदी नहीं आती थी और एक डच बोलता था तो दूसरा फ्रेंच बोलता था। दो देश थे और एयर फ्रांस और केएलएम जो मर्जर की पालिसी बनाई, वह सबसेसफुल पालिसी थी। पिछले पांच साल से बिना एवआर की पालिसी के आपने इस मर्जर को कैसे होने दिया?

दूसरा सवाल यह है कि डायल और मायल के बारे में बहुत चर्चा हुई है। हमारे मित्र श्री शाहनवाज जी बहुत अच्छी बात कह रहे थे। मैं आपको बताना चाहूंगा कि एयर इंडिया ही करमण का सबसे बड़ा आधार नहीं है। डायल में भी कह रहे हैं कि इंडियनल डवलेपमेंट फीस आज से आपने ज्यादा लेना शुरू कर दिया है। ऐसा आपकी रेन्यूलेटरी बॉडी ने किया। इसके पीछे यह बात है कि जब डायल और मायल का कन्सेप्ट आया, तो यह कहा गया कि छह हजार करोड़ रुपयों में दिल्ली का एयरपोर्ट बनाया जाएगा। जब एयरपोर्ट बनने की स्थिति आई तो बजट 9 हजार करोड़ रुपए तक पहुंच गया और एयरपोर्ट बनते-बनते साढ़े बारह हजार करोड़ रुपए तक पहुंच

गया। आप यह बताएं कि छह हजार करोड़ रुपए का सामान बनते-बनते साढ़े बारह हजार करोड़ रुपए तक पहुंच गया। ये सभी कागजात हैं और मंत्री जी बहुत गंभीरता से सोचने की बात है कि पांच परसेंट लैंड आपने कमर्शियल यूज के लिए दी। मेरा सवाल है कि पांच परसेंट लैंड का मतलब 245 करोड़ रुपया होता है। साढ़े बारह हजार करोड़ रुपया खर्च दिखाया है, यह बहुत इंटरस्टिंग है, इसमें 26 परसेंट इविटी एयर इंडिया की है और 74 परसेंट इविटी जीएमआर कम्पनी की है। उसने 2450 करोड़ रुपया इविटी दी, जिसमें 660 करोड़ रुपया एयरपोर्ट आथोरिटी आफ इंडिया का है। इसमें 5200 करोड़ रुपयों का कर्जा लिया। इसके बाद पांच परसेंट जमीन में से जो 45 एकड़ जमीन का 1475 करोड़ रुपया जमीन का ले लिया, जबकि जमीन हमारी है। उनका पैसा नहीं है और यह जो एयरपोर्ट डवलपमेंट फीस ले रहे हैं, ये 3453 है। दुनिया में ऐसा कहीं नहीं है। डायल और मायल में भी आप देखिएगा कि आपकी इविटी डायल में 19 परसेंट है और एयरपोर्ट डवलपमेंट फीस 28 परसेंट है। मायल में इविटी 11 परसेंट है और एयरपोर्ट डवलपमेंट फीस 29 परसेंट है।

शहरी विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (प्रो. सौगत राय): इसमें एयर इंडिया का क्या ताल्लुक है?

श्री निशिकांत दुबे (गोड्डा): पूरे एविएशन सेक्टर की बात हो रही है, केवल एयर इंडिया की बात नहीं हो रही है।...*(व्यवधान)*

SHRI GURUDAS DASGUPTA: The hon. Minister is misinformed, ill-informed. It is on 'Aviation'. Mr. Saugata Roy is a Professor. He must know what is the subject. It is 'Aviation'...*(Interruptions)*

SHRI ANANTH KUMAR: He seems to be absent minded...*(Interruptions)*

SHRI GURUDAS DASGUPTA: The professors are always absent minded...*(Interruptions)*

श्री निशिकांत दुबे: महोदय, इसमें करप्शन यह है कि पांच परसेंट जमीन जो कमर्शियल यूज के लिए दी है, उसके लिए 1475 करोड़ रुपया इन्होंने लिया। मेरा सवाल है कि 200 एकड़ जमीन इनके पास बची है। अभी 17, तुगलक रोड बिका है। एक एकड़ और तेरह डिसमल है। इसका कास्ट 975 करोड़ रुपए लगी। इसका मतलब है कि तुगलक रोड पर जमीन 600 करोड़ रुपए प्रति एकड़ बिक रही है। एयरपोर्ट में जो 200 एकड़ जमीन बची है, वह कम से कम डेढ़ सौ करोड़ रुपया प्रति एकड़ बिक रही होगी। यदि 200 एकड़ जमीन आपके पास है, तो तीस हजार करोड़ रुपए से ले कर चालीस हजार करोड़ रुपया है, यह रुपया किसका होगा इसका उत्तर देना चाहिए और यह किसकी जेब में जाएगा, इसका भी उत्तर आपको देना चाहिए। डायल, मायल, हैदराबाद और बंगलौर करप्शन के सबसे बड़े उदाहरण हैं। इसके बाद भी आप सुधरे नहीं हैं। धर्माधिकारी की रिपोर्ट आई है। ऐसा होता कि आप सुधर जाते, जब पांच साल में मर्जर नहीं हो पाया उसके लिए एवआर पालिसी बनाने के लिए धर्माधिकारी साहब की रिपोर्ट आई और वह आपको 21 जनवरी, 2012 को सबमिट हो गई। पिछले पांच महीने में इस सरकार ने क्या किया है? आपको इसका जवाब देना चाहिए।

महोदय, आपने स्टार एयरलाइंस में शामिल होने के लिए 2008 में 10 मिलियन डालर जमा किया है। आज भी आप स्टार एयरलाइंस के पार्टनर नहीं हैं तो 10 मिलियन डालर का कितना पैसा बर्बाद किया है, यह भी बताना चाहिए। आपने दो कंपनी बनाई हैं या बनाने वाले हैं, एआईसीएल और एआईटीसीएल, मैं इस पर नहीं जाना चाहता लेकिन एम्पलाई का एयरलाइंस में लोगों का शेयर २९शेरो क्या होना चाहिए? आपके पास सरप्लस स्टाफ है। आपकी कंपनी 15000 लोगों के लिए कद रही है कि हम बैठा कर पैसा दे रहे हैं। 15000 लोग किन लोगों ने बनाए? किन लोगों ने अनावश्यक इन्वेस्टमेंट किया? किन लोगों ने एपाइंटमेंट किया? आपको इसके लिए सीबीआई इन्वैस्टिगेशन करनी चाहिए।

महोदय, डीजीसीए का काम यह नहीं है कि वह किसी एयरलाइंस की एंट्री रोके। डेवकन एयरलाइंस आना चाहती है, आप उसे किस आधार पर रोकने का प्रयास कर रहे हैं? डीजीसीए की अथारिटी नहीं है। इसका जवाब मंत्री जी को देना चाहिए। आपने राज्य सभा में जो जवाब दिया है, वह मेरे पास है। आप सीए बनाने की कोशिश कर रहे हैं। आपको लगता है कि डीजीसीए रोल को पूरा नहीं कर पा रहा है और आपने कह दिया कि मैं पूरे देश का सिविल एविएशन मिनिस्टर हूँ, मैंने 300 से ऊपर स्लॉट दे दिया। आपको यह बताना चाहिए कि इसमें से कितने एयरलाइंस पटना, गया, हुगली और बंगलौर जा रहे हैं और ये किस तरह के हैं? बाइलेट्रल के साथ इंडियन कैरियर को दिया है वह भी प्रॉफिट में नहीं है। आपके सामने किंगफिशर का उदाहरण है। कोई भी एयरलाइंस ऐसी नहीं है जो प्रॉफिट में है। उस दिन हमारे दोस्त शाहनवाज हुसैन जी बहुत अच्छी बात कह रहे थे कि इसके मालिक कौन हैं और कहां से इन्वेस्टमेंट है, इसके बारे में विलयिटी होनी चाहिए क्योंकि आप 40 परसेंट एफडीआई ला रहे हैं। टाटा सिंगापुर एयरलाइंस को रोका था, आपको सारे मालिकों के बारे में जानकारी देनी चाहिए।

महोदय, सीए की पालिसी कब तक आएगी? आप सुपर रेगुलेटर बनाने की बात कह रहे हैं, यह कब तक आएगा? आपको बताना चाहिए। अधीर साहब अभी यहां नहीं हैं, मैं उन्हें बताना चाहता हूँ कि कितना करप्शन है। 490 बिलियन डालर का मार्केट होने वाली है, उन्होंने कहा कि वर्ल्ड मार्केट में एमिशन होना है। 490 बिलियन डालर की मार्केट में आप कहां खड़े हैं? यह बताना चाहिए। उन्होंने डेवलपमेंट की बात कही, चीन की बात कही। मैं मानता हूँ कि आप कह रहे हैं कि सरकारी एयरलाइंस ही ऐसे हैं जो प्रॉफिट में चल रहे हैं। इसका सबसे बड़ा उदाहरण सिंगापुर एयरलाइंस और चीन है। आपने एयरइंडिया को बेच दिया या जिसने भी बेचा, यह दूसरी बात है। आप नहीं चला पाए - "नाच न जाने आंगन टेढ़ा" वाली बात नहीं होनी चाहिए। आपकी खुद की गलती है और आप कहते हैं सरकार को यह काम नहीं करना चाहिए। चीन का विकास हुआ है, उसमें सबसे बड़ा उदाहरण युवान प्रांत है। यह छोटी सी जगह थी, उन्होंने सोचा कि यहां प्लोरकल्चर और हॉटीकल्चर किया जाए। आप एग््रीकल्चर मंत्री रह चुके हैं, आप ज्यादा बढ़िया बता सकते हैं। उन्होंने वहां एयरपोर्ट बनाया, इन्वेस्टमेंट किया और टूरिज्म को प्रमोट किया और आज वह दुनिया की सबसे बड़ी एक्सपोर्ट मार्केट है। क्या इस तरह की कोई योजना आपके पास है? मैं देवघर के लिए चिल्ला रहा हूँ। शतुघ्न सिन्हा हमेशा कहते हैं कि पटना एयरपोर्ट सबसे डेजर्स एयरपोर्ट है। अभी प्रहलाद जोशी जी हुगली एयरपोर्ट की बात कह रहे थे। आपके पास एयरपोर्ट, एविएशन विकास के लिए और पायलटों की हड़ताल के लिए कोई योजना है? क्या आपने अपनी गलती से सबक सीखने की कोशिश की है?

अंत में मैं कहूंगा कि हम सभी पोजीटिव आदमी हैं। उस दिन यशवंत सिन्हा जी ने फाइनेंस मिनिस्टर से कहा कि हम आगे बढ़ना चाहते हैं, देश मजबूत है और देश में इतनी स्ट्रेंथ है कि हम आगे बढ़ेंगे।

ढिम्मत वालों की हार नहीं होती

तहरों से डरकर नैत्या पार नहीं होती

असफलता एक चुनौती है स्वीकार करो

वया कमी रह गई देखो और सुधार करो।

यदि आप इस लाइन पर आप चलेंगे तो भारतीय जनता पार्टी का सहयोग आपके साथ होगा। लोगों का सहयोग आपके साथ होगा। आप कर्प्शन के लिए सीबीआई की इन्वायरी सैटअप करें।

श्री संजय निरुपम (मुम्बई उत्तर): सभापति जी, मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने की अनुमति दी है। मैं जानता हूँ कि पूरी चर्चा एविएशन सेक्टर के ऊपर है। लेकिन जब हम एविएशन सेक्टर पर चर्चा करते हैं तो सबसे पहले जो चिंता का विषय हमारे सामने आता है, वह हमारा एयर इण्डिया आता है।

एयर इण्डिया किसी एक व्यक्ति का नहीं है, किसी एक सरकार का नहीं है। एयर इण्डिया हिंदुस्तान का है, नेशनल फ्लाइंग कैरियर है। ऐसे में अगर हम बातें करे तो एयर इण्डिया को कैसे बताना है, इस संदर्भ में बातें करें।

मुझे याद आ रहा है कि मेरे ख्याल से गुरुदास जी उस समय राज्य सभा में थे हम लोगों ने नौ घंटे तक एयर इण्डिया पर चर्चा की थी। मेरे ख्याल से उस समय शरद यादव जी सिविल एविएशन मिनिस्टर हुआ करते थे। तब एयर इण्डिया प्रॉफिट में नहीं थी। सन् 2000 से लेकर 2004 तक के बीच का दौर छोड़ दें तो उससे पहले भी एयर इण्डिया लॉस में था और उसके बाद भी लॉस में है। यानि महाराजा ...(व्यवधान)

श्री हुवमदेव नारायण यादव (मधुबनी): कितना जहाज था?

श्री संजय निरुपम : यादव जी, एक मिनट रुकिए। मज़ाक मत कीजिए, थोड़ा रूक जाइए। प्रारंभ से एयर इण्डिया को बताने के संदर्भ में हर तरफ से चिंता व्यक्त की गई है। लेकिन सच यह है कि एयर इण्डिया कर्मशः कमज़ोर होती रही है। एक जमाना था कि जब बड़ा मुद्दा यह था कि फ्लीट साइज़ बहुत छोटी है। एनडीए के जमाने में एयरक्राफ्ट्स खरीदने के लिए बार-बार यह विषय निकल कर आया। लेकिन कभी निर्णय नहीं हो पाया। निर्णय आखिरकार यूपीए के जमाने में हुआ कि एयर इण्डिया के लिए एयरक्राफ्ट्स खरीदे जाने चाहिए। आज अगर एयर इण्डिया की सबसे ज्यादा तकलीफ है, अगर 44 हजार करोड़ रुपये का घाटा दिख रहा है तो उसमें 22 हजार करोड़ रुपये का जो घाटा है, वह सीधे-सीधे एयरक्राफ्ट्स जो परचेज़ हुए, उसकी आउटस्टैंडिंग के तौर पर थी। जब फ्लीट साइज़ बढ़ाने की बात होती थी तब हमारे पास बहुत सारे रूट्स हुआ करते थे। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, please sit down. Do not disturb him.

...(Interruptions)

श्री संजय निरुपम: रूको न सर, बीच में क्यों बोल रहे हैं? जब फ्लीट साइज़ छोटी थी, हमारे पास एयरक्राफ्ट्स नहीं थे, तब बड़ी चिंता की बात यह थी कि रूट्स तो हैं, पूरी दुनिया में ऑपरेट्स कर सकते हैं।

16.58 hrs (Shri Inder Singh Namdhari *in the Chair*)

लेकिन हमारे पास जो एयरक्राफ्ट्स हैं, जो विमान हैं, वे 15-15, 20-20 साल पुराने विमान हैं। उनकी संख्या बहुत कम है तो पलीट साइज़ बढ़ाई जाए। पलीट साइज़ बढ़ाई गई। हमारे मंत्री जी यहां बैठे हैं, मैं बहुत दुःख के साथ कहना चाहूंगा कि जैसे-जैसे एयर इण्डिया की पलीट साइज़ बढ़ती रही, वैसे-वैसे रूट साइज़ घट गए। जिस तरीके से बॉयलेट्रल साइज़ किए गए थे, वह बहुत सोची-समझी रणनीति का हिस्सा नहीं था। जल्दीबाजी में हुआ। जब हम बॉयलेट्रल साइज़ करते हैं तो हमारे पास उसे कैंसल करने का एक राइट होता है। आज जब एयरक्राफ्ट्स की संख्या बढ़ रही है तो निश्चित तौर पर मैं सबसे पहले सरकार से अपेक्षा करूंगा कि जिन रूट्स पर हमने दूसरी एयरलाइंस को ऑपरेट करने का परमिशन दिया, क्योंकि एयर इण्डिया हिंदुस्तान का नेशनल फ्लाइटिंग कैरियर होने के नाते बगैर उसके सिग्नेचर, बगैर उसकी सहमति के हम किसी भी दूसरी एयरलाइंस को अपने यहां नहीं आने देते हैं। जो-जो रूट हमने दिया, जो प्राफिटेबल रूट्स हैं, उन रूट्स के ऊपर फिर से ऑपरेट्स करने की दिशा में काम शुरू होना चाहिए। तब एयर इण्डिया बचेगी। माननीय मंत्री जी को मेरा पहला सुझाव यह रहेगा।

दूसरा, बड़ा मुद्दा मर्जर का है। दो एयरलाइन्स, दोनों लगभग लॉस में किंग एयरलाइन्स थीं। इण्डियन एयरलाइन्स थोड़ी सी ठीक-ठाक कंडिशन में थी। दोनों का मर्जर एक डिजीज़न था, सरकार का डिजीज़न था। जब सरकार का डिजीज़न होता है तो कोई एक सुबह उठ कर के ऐसे ही निर्णय नहीं ले लिया जाता है।

17.00 hrs

उसके ऊपर बाकायदा एक कमेटी बनी थी, अलग-अलग एक्सपर्ट्स बैठे, एक लंबी प्रक्रिया के बाद एक निर्णय लिया गया कि दोनों एयरलाइंस को अगर मर्ज किया जाए, तो शायद कुछ बेहतर हो सकता है। दुर्भाग्य यह है कि मर्जर से फायदा नहीं हुआ, क्योंकि मर्जर हुआ ही नहीं। आज जो एयर इंडिया की स्ट्राइक है, उसके बुनियादी कारण में और कुछ नहीं मर्जर ही है। मैं चाहूंगा कि मंत्री जी उस विषय को समझें और जड़ से उसको उखाड़कर खत्म करें। दो तरह के पायलट्स हैं, दो तरह की एयरलाइंस थीं, दोनों को आपने

मर्ज कर दिया, दो तरह के इंफ्लाइज हैं, एक डोमेस्टिक सेक्टर में काम करने वाले इंफ्लाइज हैं, एक इंटरनेशनल सेक्टर में काम करने वाले इंफ्लाइज हैं। दो तरह के पायलट्स हैं, एक एयर बस उड़ाने वाले पायलट्स हैं, दूसरे बोइंग उड़ाने वाले पायलट्स हैं। मुद्दा सिर्फ इतना ही बना। अब इस स्ट्राइक के पीछे कौन लोग हैं, किसका निहित स्वार्थ है, किसकी साजिश है, यकीनन इसकी छानबीन होनी चाहिए, क्योंकि मुझे ऐसा लग रहा है कि आने वाले दिनों में ... (व्यवधान)

श्री गुरुदास दासगुप्त: इसके पीछे कोई मंत्री है या नहीं, यह जांच कीजिये।

श्री संजय निरुपम: मैंने तो ऐसा कुछ नहीं बोला। दादा, कानून के आगे सभी बराबर हैं, अगर कोई मंत्री है, तो उसे भी नहीं छोड़ना चाहिए। आप क्यों ऐसी गलतफहमी में हैं?

MR. CHAIRMAN: No interruptions please.

श्री संजय निरुपम: दो अलग-अलग तरह के पायलट्स हैं... (व्यवधान)

सभापति महोदय : संजय जी, आप चेंबर की तरफ देखकर बोलिये।

श्री संजय निरुपम : महोदय, मैं तो आपकी तरफ देखकर ही, आपके माध्यम से ही सदन में अपनी बात रखना चाहता हूँ। दो अलग-अलग तरह के पायलट्स हैं। यह निर्णय हुआ कि जो बोइंग उड़ाने की ट्रेनिंग है, वह अब इंडियन एयर लाइंस के पायलट्स को देंगे। एयर इंडिया के पायलट्स का इस पर विरोध था। विरोध का दूसरा कारण इसी से जुड़ा हुआ है कि आने वाले दिनों में एयर इंडिया के पास 27 ड्रीम लाइनर एयरक्राफ्ट्स आ रहे हैं। 27 ड्रीम लाइनर एयरक्राफ्ट्स का मतलब, ये दुनिया में इस समय के अत्याधुनिक विमान हैं। ये विमान जब एयर इंडिया के पास होंगे और हिंदुस्तान के आकाश में उड़ेंगे, तो बड़ी-बड़ी जो प्राइवेट सेक्टर की एयरलाइंस हैं, उनकी दुकान खतरे में आ जाएगी। सारे प्राइवेट एयर लाइंस वाले परेशान थे। अब सरकार की तरफ से क्या जल्दबाजी हुई, मैं उसके बारे में प्रकाश डालने की कोशिश करूंगा। एयर इंडिया वालों ने ऑब्जेक्शन लिया कि यह ट्रेनिंग आप इनको मत दीजिए, क्योंकि इसे उड़ाने का हक हमारा बनता है। आज एयर इंडिया के मैनेजमेंट में कौन से लोग ज्यादा हैं, मंत्री जी को जानकारी होगी। पूरे एयर इंडिया के मैनेजमेंट को अगर कोई डोमिनेट करता है, तो इंडियन एयर लाइंस के लोग डोमिनेट करते हैं। एयर इंडिया के जो इंफ्लाइज हैं, जो पायलट्स हैं, उन्हें लगता है कि हमारे साथ अन्याय हो रहा है। किसी भी इंफ्लाई को अगर ऐसा लगेगा तो फ़िक्शन बढ़ते हैं, झगड़े बढ़ते हैं। जो एच.आर. पॉलिसी की बात होती है, इंडस्ट्रियल रिलेशन की बात होती है, कहीं न कहीं खराब स्थिति में आ जाती है। एयर इंडिया के लोग मुंबई हाई कोर्ट में गये, मुंबई हाई कोर्ट ने स्टे दिया, इंडियन एयर लाइंस के लोग वापस स्टे वैंकेट करायकर ले आये और उसके बाद इंडियन एयर लाइंस के इंफ्लाइज को ट्रेनिंग के लिए भेजा गया। यहीं से लड़ाई शुरू हुई। मुझे लगता है कि इसे थोड़ी देर के लिए टाला जा सकता था।

मैं यह नहीं बोल रहा हूँ कि पायलट्स की स्ट्राइक सही है, यह सरासर गलत है, इल्लिगल है। अपनी बात मनवाने का एक तरीका होता है, लेकिन अगर उनकी बात नहीं सुनी गयी तो नहीं सुनने वाले लोग भी इसके लिए जवाबदार हैं। पूरा का पूरा इंडस्ट्रियल रिलेशन डिपार्टमेंट एयर इंडिया के पास है। क्या एयर इंडिया के इंफ्लाइज

के साथ कई दौर की बातचीत नहीं की जा सकती थी? स्ट्राइक पर जाने की जो उन्होंने घोषणा की, उससे पहले इनसे बातचीत करके इस चीज को खत्म नहीं किया जा सकता था। कहीं न कहीं मैनेजमेंट जानबूझकर के एक बायर्सड एप्रोच ले रहा था कि एयर इंडिया के पायलट्स को तंग करे। इनको एकदम दीवार तक टकराने के लिए भेज दो, लड़ाई होने दे और तब मेरा सवाल बनता है कि इस स्ट्राइक के पीछे क्या सिर्फ पायलट्स हैं या कोई और भी लोग हैं? क्योंकि इससे बहुत लोगों को परेशानी हो रही है। एयर इंडिया का डिसइनवैस्टमेंट होना चाहिए, नहीं होना चाहिए, पिछले 15 वर्षों से इस विषय पर चर्चा हो रही है। एनडीए के जमाने में, दुबे जी ने सही कहा, पूरी सरकार लगी हुई थी कि जितने भी प्रॉफिट मैकिंग पीएसयूज हैं, उन्हें बेच डाला जाये। इन्हें बेच दिया, बाल्को से लेकर तमाम पीएसयूज को, आज जो डॉयल और मॉयल की बात सुना रहे हैं, उसकी बुनियाद में अगर कोई है तो एनडीए की सरकार का डिजीजन है, जब इन्होंने एयरपोर्ट अथॉरिटी को प्राइवेटाइज करने का बिल पास किया था। उस बिल का विरोध करने के लिए एनडीए की तरफ से कोई अकेला आदमी खड़ा था तो मैं खड़ा था। मैंने कहा था कि आप गलत कर रहे हैं, एयर इंडिया का डिसइनवैस्टमेंट होना चाहिए, ऐसा इन्होंने चाहा लेकिन हमने नहीं होने दिया। हम लड़ाई लड़ते रहे। ...**(व्यवधान)**

श्री अनंत गंगाराम गीते (रायगढ़): मैं इसमें कुछ सुधार करना चाहता हूँ। आपने कहा कि अकेले आप खड़े हुए थे। एनडीए का सदस्य होने के नाते शिवसेना ने भी उसका विरोध किया था।

श्री संजय निरुपम: अनंत गीते जी ने बिल्कुल सही बात कही कि उस समय एनडीए का हिस्सा होने के नाते शिवसेना ने एयर इंडिया के डिसइनवैस्टमेंट का विरोध किया था और एयर इंडिया का डिसइनवैस्टमेंट रुका, लेकिन एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया के डिसइनवैस्टमेंट का विरोध शिवसेना ने नहीं किया था। मैं उस समय इन्डिविजुअल लैवल पर लड़ रहा था। किसी ने उस समय सुना नहीं था। अगर आप एयरपोर्ट अथॉरिटी के डिसइनवैस्टमेंट का विरोध करते तो आज डायल और मायल का घोटाला आपको नहीं दिखता। क्योंकि उस समय एयरपोर्ट अथॉरिटी एक ऐसी पीएसयू कंपनी थी जो 500 करोड़ रुपये के प्रॉफिट में थी। चार-पाँच जो बड़े एयरपोर्ट हैं दिल्ली और मुम्बई के, ये सारे के सारे एयरपोर्ट प्रॉफिट में थे। लगभग 149 एयरपोर्ट हमारे पास हैं। चार-पाँच एयरपोर्ट्स की बदौलत देश के सारे एयरपोर्ट चल रहे थे और आज इन्हीं एयरपोर्ट्स को प्राइवेट पार्टीज़ के हवाले कर दिया और जो लॉस मैकिंग एयरपोर्ट्स हैं, वे एयरपोर्ट अथॉरिटी के भरोसे छोड़ दिये गये। बड़ी समस्या यहाँ से निकलकर आई जिसको समझते नहीं हैं। मैं पायलट स्ट्राइक के बारे में अपनी बात आगे बढ़ाता हूँ। मंत्री जी ने कहा कि मैं बात नहीं करूँगा, स्ट्राइक इल्लिगल है। कोर्ट ने कहा कि इल्लिगल स्ट्राइक है, They have no right to bgo on strike. मंत्री जी ने कहा कि पहले आप काम पर आओ, फिर बात करेंगे। भूमिका बिल्कुल सही है, लेकिन इतना रिजिड होकर सरकारें चलाई जा सकती हैं, प्रशासन चलाया जा सकता है, परन्तु मानवीयता के दृष्टिकोण से सोचिये, 5000 पैसेन्जर्स मुम्बई में इंटरनेशनल एयरपोर्ट पर एक हफ्ते से पड़े हैं, उनका कुछ पता ही नहीं है कि क्या होगा। समर सीज़न है, पीक सीज़न चल रहा है, विदेश जाने वाली तमाम एयरलाइन्स की फ्लाइट्स बुक हैं, ओवरबुकड हैं। उनके बारे में एयर इंडिया की तरफ से कोई जवाब नहीं है। आपको जानकर आश्चर्य होगा कि ग्राउंड स्टाफ दिखते ही पैसेन्जर्स लिट्टी उनको मारने के लिए दौड़ रहे हैं। एयर इंडिया के स्टाफ को सी.आई. एस.एफ. का सहाय लेना पड़ रहा है। आपका डेली रेवेन्यू 40 करोड़ रुपये का था जो आज घटकर 25 करोड़ हो गया है। आप रोज़ 15 करोड़ रुपये के नुकसान में हैं। पता नहीं चल रहा है कि कब क्या होगा। ऐसे में मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि आप अखबारों में बयान देते हैं। टेलीविज़न वालों की तो आदत है कि कोई भी इश्यू हो तो घेर लेते हैं। उनके ट्रैप में आने के बजाय जितना जल्दी हो, स्ट्राइक तुड़वाने की दिशा में कदम उठाने चाहिए। यह देश के हित में होगा, एयर इंडिया के हित में होगा, हमारे देश की सवारियों और पैसेन्जर्स के हित में होगा। दुर्भाग्यवश यह नहीं हो रहा है।

श्री गुरुदास दासगुप्त: हम लोग मांग कर रहे हैं कि पायलट्स के साथ अनकंडीशनल डिसकशन शुरू करे। यह हमारी डिमांड है। It should be resolved. ...**(व्यवधान)**

श्री संजय निरुपम: गुरुदास दादा, आप ट्रेड यूनियन लीडर हैं और आपको पूरा हक है ट्रेड यूनियन लीडर के पॉइंट ऑफ व्यू से बोलने का। लेकिन मेरा कहना है कि इस प्रकार की जो अधिनायकवादी प्रवृत्ति है, जिसको हम सरल भाषा में 'दादागिरी' कहते हैं, यह दादागिरी भी नहीं चलेगी। आपको स्ट्राइक पर जाना है तो नोटिस दीजिए। अगर उनकी गलती है तो मैंने कहा कि मैनेजमेंट की भी गलती है। ...**(व्यवधान)**

श्री गुरुदास दासगुप्त: दादागिरी सरकार की भी नहीं चलेगी, दादागिरी मंत्री की भी नहीं चलेगी। ...**(व्यवधान)**

श्री संजय निरुपम: मैंने कहा कि मैनेजमेंट की भी गलती है। आज इस समय 105 जनरल मैनेजर लैवल के ऑफिसर्स एयर इंडिया में हैं, 40 डायरेक्टर्स हैं, इतने सारे ऑफिसर्स बैठकर एक पायलट का विवाद सॉल्व नहीं कर सकते? क्या मजबूरी थी कि इस बात को इतना बिगड़ने दिया गया? धर्माधिकारी कमेटी की रिपोर्ट की बात करते हैं। धर्माधिकारी कमेटी की रिपोर्ट में क्या कहा गया आपको मालूम नहीं है क्योंकि अभी तक यह ऑफिशियल डोमेन में नहीं आया है। इन्होंने भी अपनी वैबसाइट पर नहीं डाला है, इन्होंने भी कोई एटीआर वगैरह नहीं दी है। लेकिन इसके इंटेलिमेंटेशन के लिए एक कमेटी बनाई गई और उस कमेटी की रिपोर्ट आना अभी बाकी है। तो मेरा मानना है कि अगर आपको सिंगापुर भेजना था इंडियन एयरलाइन्स के पायलट्स को ट्रेनिंग के लिए, तो ऐसी जल्दबाज़ी क्या थी? जब तक मई महीने के अंत में आपका पहले डीमलाइनर एयरक्राफ्ट आ जाएगा, और जब तक इंडियन एयरलाइन्स के पायलट नहीं सीखेंगे, तब तक एयर इंडिया के पायलट्स तो उसको उड़ाने के लिए थे। वे तो उड़ा सकते थे। दो ज्यादा आ जाएंगे। वैसे भी आपके कौन से सारे एयरक्राफ्ट उड़ते रहते हैं, क्योंकि हमने सारे के सारे रूट्स गंवा दिए हैं। मेरा निवेदन यह है कि जितना जल्दी हो स्ट्राइक को तोड़ने की दिशा में सरकार की तरफ से कदम उठाया जाना चाहिए और पायलट्स की भी दादागिरी बर्दाश्त नहीं की जानी चाहिए। बहुत साफ-साफ शब्दों में मैं अपनी बात रख रहा हूँ। उन लोगों के साथ यदि कोई अन्याय हो रहा है तो उस अन्याय से लड़ने का एक तरीका है और उस लड़ाई में हम उनका समर्थन करेंगे। लेकिन एयर इंडिया को तबाह करके, पैसेन्जर्स को तबाह करके किसी भी प्रकार की लड़ाई का समर्थन हम नहीं कर सकते हैं।

आखिरी बात यह है कि सिविल एविएशन सेक्टर में एफडीआई एलाऊ किया गया है, जिस पर सवाल उठाए जा रहे हैं। मुझे याद है कि एनडीए के जमाने में हमारे देश में एक एयरलाइन आना चाह रही थी, टाटा-सिंगापुर एयरलाइन। 1475 करोड़ रुपये का एफडीआई वे लेकर आना चाह रहे थे। एनडीए के जमाने के सारे मंत्री खड़े होकर बोले कि यह नहीं आना चाहिए और आज दुबे जी ने रैफ़रेन्स दिया कि हमारी उपलब्धि है कि टाटा-सिंगापुर एयरलाइन को हमने रोका। उस समय हमारे देश में जो प्रीमियर प्राइवेट एयरलाइन थी, उसमें ग्लफ एयर की 25 परसेंट होल्डिंग थी और एमीराट्स की होल्डिंग थी। यानी बाकी प्राइवेट एयरलाइन्स चलेगी एफडीआई के साथ, लेकिन एक टाटा वाले आना चाह रहे थे, इसलिए इसका विरोध हुआ और इस विरोध को अपनी उपलब्धि बता रहे हैं। आज अगर प्राइवेट एयरलाइन्स खतरे में आयी हैं, तकलीफ में आयी हैं तो उसका कारण यह है कि उनके पास फंड का कूच है। ऐसे में सरकार ने जो एक्ट्स कमर्शियल बोरोइंग की बात की है, एफडीआई एलाऊ किया है। यह सारे निर्णय आने वाले दिनों में एविएशन सेक्टर में प्राइवेट एयरलाइन्स को सपोर्ट करेंगे। लेकिन उनको सपोर्ट करने के साथ-साथ एयर इंडिया को सपोर्ट करना आवश्यक है। एयर इंडिया को जिस प्रकार से एटीएफ के लिए बाकी एयर लाइन्स की तरह विदेश से ऑयल इम्पोर्ट करने की परमीशन दी गई है, उसका मैं स्वागत करता हूँ। इसके लिए मैं बधाई देता हूँ और मैं चाहूँगा कि आने वाले दिनों में एयर इंडिया को बचाने के लिए, एयर इंडिया का महाराजा और सुखी हो, और

बड़ा बने। हमारा झण्डा पूरी दुनिया में बुलन्द हो, इस दिशा में सरकार की तरफ से कदम उठाए जाएं।

सभापति महोदय : संजय जी, आपने दादागिरी शब्द का इस्तेमाल किया। मुम्बई की दादागिरी और कोलकाता की दादागिरी दोनों अलग-अलग हैं।

वेई। (व्यवधान)

श्री अनंत गंगाराम गीते: सभापति महोदय, योगी जी कह रहे हैं कि अब सच्चे शिव सैनिक बोल रहे हैं। लेकिन मुझ से पूर्व जो बोले वह उनमें से शिव सैनिक ही बोल रहा था... (व्यवधान) उनमें जो शिव सैनिक था, वही बोल रहा था।... (व्यवधान)

महोदय, नये मंत्री जी ने सिविल एवीएशन मिनिस्ट्री को सम्भाला है। वह नये मंत्री बने हैं, इसलिए उनका अभिनंदन तो करना ही है। लेकिन गलत विभाग के मंत्री बने हैं... (व्यवधान) शैलेन्द्र जी ने कहा कि जब सारा चमन लुट चुका है, तब बने।... (व्यवधान) मुझे इस पर कुछ नहीं कहना है। लेकिन मंत्री जी के वक्तव्यों को लेकर यह सारा सदन सुबह से उत्तेजित है।

महोदय, एयर इंडिया पर सारे देशवासियों को गर्व है। लेकिन समय-समय पर सरकार ने जो गलत निर्णय लिए, सरकार के उन गलत निर्णयों की वजह से आज एयर इंडिया की हालत बदतर हो चुकी है। एक ज़माने में जो महाराजा था, वह आज भिखारी हो चुका है।... (व्यवधान) ये शत्रुघ्न सिन्हा जी की लाइन है।... (व्यवधान) एयर इंडिया का जो महाराजा था, वह गगन का, आसमान का महाराजा था। वह धरती पर कोई जुलूम नहीं करता था तो उस महाराजा और इस महाराजा में काफी अन्तर है।

MR. CHAIRMAN: Please, no cross talking.

श्री अनंत गंगाराम गीते: सभापति जी, सबसे पहले सरकार ने या मिनिस्ट्री ने यह मर्जर का जो निर्णय किया, यह सबसे बड़ी गलती हुई। वास्तविकता में मर्जर हुआ ही नहीं, आज भी नहीं है। एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स दो अलग-अलग कंपनियां हैं। एक डोमेस्टिक एयरलाइन चलाती थी, एक इंटरनेशनल एयरलाइन चलाती थी। उनके काम करने का वर्क कल्चर बिल्कुल ही अलग था।

वास्तव में, मर्जर क्यों करना पड़ा, यह भी एक विश्लेषण का विषय है। ये जो वर्कर्स हैं, कर्मचारी हैं, वे मर्जर नहीं चाहते थे। उनकी यह मांग नहीं थी। ये अलग-अलग कंपनियां थीं जैसे एमटीएनएल है, बीएसएनएल है जो दूरसंचार में ये दो कंपनियां चल रही हैं। एमटीएनएल महानगरों को रिप्रेजेंट कर रही है और जो बचा हुआ भारत है, उसको बीएसएनएल रिप्रेजेंट कर रही है। दोनों कंपनियां अपनी तरह से सही दिशा में जा रही हैं।

यह जो मर्जर की बात है, यह सबसे बड़ी गलती हुई और जिन्होंने यह गलती की, वे आज जवाब देने के लिए सदन में नहीं हैं। आज जो मंत्री हैं, उन्हें सदन में जवाब देना है। ये जो गलतियां हुई हैं, जो-जो निर्णय हुए हैं, वे पिछले मंत्री के कार्यकाल में हुए हैं, मुझे किसी का नाम नहीं लेना है। सारा सदन जानता है, देश जानता है कि इनके पूर्व मंत्री कौन थे। ये उनके उत्तराधिकारी हैं।... (व्यवधान)

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): ये एडॉप्टेड उत्तराधिकारी हैं, स्वाभाविक नहीं।

श्री अनंत गंगाराम गीते: महोदय, जिनके काल में ये सारी बातें, ये सारी घटनाएं हुईं, वे आज यहां पर उत्तर देने के लिए, जवाब देने के लिए नहीं हैं, न उनकी जिम्मेदारी है और अजीत सिंह जी, जो आज मंत्री हैं, उन्हें इसका उत्तर देना है।

सभापति जी, आज भी इंडियन एयरलाइन्स और एयर इंडिया के कर्मचारी हैं। इनमें सीधे-सीधे दो गूट हैं। जो संजय निरूपम जी ने कहा कि यह मानसिकता है कि एयर इंडिया के ऊपर यौब जमाने का काम इंडियन एयरलाइन्स के अधिकारी कर रहे हैं और इंडियन एयरलाइन्स के अधिकारियों के दबाव में या उनके इशारे पर मंत्रालय, मंत्री जी काम कर रहे हैं।

सभापति जी, मैं इसका एक उदाहरण दूंगा। मैं किसी अधिकारी का नाम नहीं लूंगा। लेकिन, मैं कहूंगा कि एक अधिकारी थे जिन्हें उनके पद से हटाया गया था। पूर्व में जो इस कंपनी के सी.एम.डी. थे, उन्होंने हटाया था। उन्होंने किस कारण से उन्हें हटाया था, मुझे उसके डिटेल में नहीं जाना है। लेकिन उनको हटाया गया। दुर्भाग्य से या सौभाग्य से मुझे पता नहीं, पर मैनलोर में हवाई जहाज का जो एक्सीडेंट हुआ, जो रन-वे से आगे निकल गया था, उसके बाद एयरलाइन के बारे में जनता के बीच में बहुत नाराज़गी हुई और कुछ ही दिनों बाद सारे पायलटों ने स्ट्राइक की। उस स्ट्राइक में भी हमारी जो एयर इंडिया की, इंडियन एयरलाइन्स की साख थी, वह गिर गई, खत्म हो गई। उसके बाद सी.एम.डी. को हटाया गया, नये सी.एम.डी. आये। मुझे उनके बारे में यहां पर कुछ नहीं कहना है, किसी अधिकारी के बारे में भी मुझे कुछ नहीं कहना है, लेकिन जिस सी.एम.डी. ने एक अधिकारी को अपने पद से हटाया था, नये सी.एम.डी. आये, उन्होंने उस अधिकारी को फिर सम्मान से अन्दर ले लिया और आज ऐसा चल रहा है कि उन्हीं के कहने पर सब कुछ हो रहा है। आज एयर इंडिया की जो स्थिति है, उसके लिए जिम्मेदार वह अधिकारी हैं। इसकी जांच मंत्री जी को करनी चाहिए कि क्या हो रहा है और जवाब मंत्री जी को देना है, वह अधिकारी यहां पर नहीं आयेगा, जिसकी वजह से... (व्यवधान) मैं दे दूंगा।... (व्यवधान)

सभापति महोदय : गीते जी, अब कन्वल्ड करिये।

श्री अनंत गंगाराम गीते: मैं कन्वल्ड कर रहा हूं। मैं कन्वल्ड करूंगा, सभापति जी। एयर इंडिया के प्रति भारतवासियों को गर्व है, हमें बिल्कुल इस एयर इंडिया के प्रति आदर है। हम चाहते हैं कि एयर इंडिया जीवित रहे। एयर इंडिया और तरक्की करे, जो आज घाटे में है, वह मुनाफे में, प्रोफिट में आये और इसलिए मंत्री जी को इस बात की ओर ध्यान देने की आवश्यकता है।

संजय निरूपम जी कह रहे थे कि हमने 118 नये हवाई जहाज खरीदे। 118 हवाई जहाज दुनिया में किसी भी देश की कोई एयरलाइंस ऐसी नहीं है, कोई सरकार ऐसी नहीं है कि जिसने एक साथ इतने अपने हवाई जहाज खरीदे हों। सारे देशों की कम्पनियां हवाई जहाज लीज़ पर चलाती हैं, भाड़े पर चलाती हैं। एक साथ वयों इतने हवाई जहाज खरीदे, इस बात की जांच करने की आवश्यकता है। जब हवाई जहाज खरीदे, तब भी यह कम्पनी घाटे में थी। मतलब, जब आपकी घाटे में कम्पनी चल रही थी, तब 38 हजार करोड़ रुपये के आपने हवाई जहाज खरीदे, जिसका ब्याज देते-देते यह कम्पनी डूब रही है। आज चाहे कम्पनी डूब रही है... (व्यवधान) वह तो बयाबर है, 81 हवाई जहाज आ चुके हैं, लेकिन सचमुच हमें हवाई जहाज खरीदने की आवश्यकता थी क्या? एक सवाल उस समय सदन में पृथककाल में आया था और तत्कालीन जो सिविल एविएशन मिनिस्टर थे, तब उन्होंने यह उत्तर दिया था कि इसमें कोई गलत बात नहीं हुई है, कोई गलत काम नहीं हुआ है। यह जो निर्णय हुआ है, वह केबिनेट की मंजूरी देने के बाद हुआ है। मतलब केबिनेट ने एपूवल दिया है, लेकिन जिस केबिनेट ने इसे एपूवल दिया, क्या वह केबिनेट इस बात से अवगत नहीं थी कि यह कम्पनी घाटे में है, इतने हवाई जहाज खरीदने के बाद इसका ब्याज भी यह कम्पनी नहीं दे पाएगी। आज ब्याज भी कम्पनी नहीं दे पा रही है और इस वजह से आज कम्पनी की हालत यह है कि 6-6 महीने का कर्मचारियों का वेतन भी कम्पनी नहीं दे पा रही है, कर्मचारियों की पगार नहीं दे पा रही है और जो कम्पनी 6-6 महीने से कर्मचारियों की पगार नहीं दे पा रही है, वे कर्मचारी चाहे पायलट हों या कोई भी कर्मचारी हों, वे यदि कोई स्ट्राइक करते हैं या कोई मांग करते हैं तो कम्पनी को किस प्रकार से उनसे व्यवहार करना चाहिए, वह करने से पहले अपने आपमें झांक कर देखिये कि क्या हम अपनी जिम्मेदारी सही तरह से निभा रहे हैं, क्या हम समय पर कर्मचारियों को वेतन दे पा रहे हैं? 6-6 महीने से जब आप वेतन नहीं दे पा रहे हैं, फिर भी कर्मचारी ईमानदारी से एयर इंडिया को जिंदा रखने में सहयोगी हो रहे हैं, उनकी बदौलत ही आज एयर इंडिया जीवित है। मैं यहां किसी स्ट्राइक का समर्थन करने के लिए नहीं खड़ा हूँ। इसका समर्थन कोई भी नहीं करेगा। ... (व्यवधान) वास्तविकता में किसी भी कर्मचारी को स्ट्राइक करने की नौबत न आये। यदि हम उससे सीधे बात करें, हम उससे चर्चा करें तो मैं आज आपके माध्यम से मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि आप अड़े मत रहिये, यह सवाल केवल पायलट्स का नहीं है, जो हजारां यात्री हैं, उनसे जुड़ा हुआ यह मामला है। इसीलिए आप किसी भी बात पर अड़े मत रहिये। इस स्ट्राइक को खत्म करने के लिए आप तुरन्त कदम उठाइये। कोई बात कंडीशनल न रहे, आप तुरन्त उनसे बात कीजिये, अनकंडीशनल डिस्कशन कीजिये, कोई कंडीशन की बात न हो, अनकंडीशनल डिस्कशन करें।

आखिर में, मैं यह कहना चाहता हूँ कि वे हमारे देश के पायलट्स हैं... (व्यवधान) हम करा देंगे, आवश्यकता पड़ी तो इस विवाद के अंदर हम मध्यस्थता करेंगे। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय : आप कांक्लूड करिए।

श्री अनंत गंगाराम गीते: महोदय, मैं जल्दी ही समाप्त कर रहा हूँ।

महोदय, इसलिए यह जो विवाद है, इसकी जड़ में जाने की आवश्यकता है। मंत्री जो को इस पूरे एयरलाइंस को, एयर इंडिया को सफल बनाने के लिए आज जो भी स्थिति है, सबसे पहले उस स्थिति को समझने की आवश्यकता है। जो मर्जर आपने किया है, वह मर्जर वास्तविकता में नहीं हुआ है। इसलिए आपको इसके बारे में सोचने की आवश्यकता है। एयरपोर्ट अथॉरिटी के संबंध में कहना चाहता हूँ, संजय निरूपम जी ने सही कहा कि यह प्रॉफिट में चलने वाली हमारी अथॉरिटी थी, जिसका प्रोड्युक्शन हुआ। ... (व्यवधान) यह प्रॉफिट मेकिंग थी, आज भी है। जो प्रोड्युक्शन हुआ, उसके अंदर क्या हुआ, कितने घोटाले हुए, इसकी जांच आप जरूर करिए, लेकिन जो एयरपोर्ट अथॉरिटी के कर्मचारी आज भी अथॉरिटी के साथ जुड़े हुए हैं, उनके ऊपर जुल्म लहाया जा रहा है, उनके ऊपर प्रोड्युक्शन के बाद अन्याय और अत्याचार किया जा रहा है। हमारे जो फायर फाइटर हैं, यह सबसे अत्यावश्यक सेवा है। आज उनके साथ क्या व्यवहार हो रहा है, इसकी जांच मंत्री जी करायें। सभापति जी, जो हमारी प्रॉपर्टीज हैं, तीस हजार करोड़ रूपए का रिवाइवल पैकेज सरकार ने इस कंपनी को बचाने के लिए डिवलेयर किया, लेकिन हमारे पास, अथॉरिटी के पास, मिनिस्ट्री के पास इतनी वैल्युएबल प्रॉपर्टी है, जिसका लाभ प्रोड्युक्शन उठा रही हैं और सरकार केवल देखने का काम कर रही है।

सभापति जी, मैं मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि कर्मचारियों के साथ जो दुर्व्यवहार हो रहा है, मैनेजमेंट जिस तरीके से उनके साथ व्यवहार कर रही है, चाहे वह पायलट हो, चाहे टेक्नीशियन हो, चाहे वह इंजीनियर हो, सारे कर्मचारियों के साथ मैनेजमेंट की ओर से जो दुर्व्यवहार हो रहा है, आप उसे रोकेंगे, तो आपका एयर इंडिया निश्चित रूप से मुनाफे में आएगा।

SHRI R. THAMARASELVAN (DHARMAPURI): Mr. Chairman, Sir, I thank you for allowing me to participate in this important discussion concerning our national carrier, Air India.

Sir, I am very sorry to state that every time the Government had to infuse the public money for the revival of Air India as the amount of loss had been accumulating over the years. There is an outcry on this issue.

The consortium of banks has done its bit to rescue Air India. The Government has sewn together a Rs. 30,000 crore bail out plan for the airline, but this alone is insufficient to revive the ailing Air India. The airline can overcome its existential crisis, but it is now almost entirely up to its management and staff. Air India has not been known for good management practices. This national carrier should function on sound, independent and commercial lines to overcome its financial crisis. The employees, especially the highly paid pilots, have often held the airline and its passengers to ransom through strikes, protests and by reporting sick. If Air India pays attention to three factors such as industrial relations, customer relations and quality of service to passengers, it would help Air India to get back traffic and generate the revenue to recoup the airline. From a market share of over 60 per cent -- even when the aviation sector was opened to private competition -- to

just about 17 per cent now, Air India has managed to steadily lose out on its passenger and cargo traffic over the years.

There is an urgent need to translate Air India to a profit-making company. It is no doubt to achieve this objective, there is also an urgent need to restructure the management of Air India. The prime and important step in this direction would be to infuse professionalism in Air India. There is a feeling among the employees of Air India that their services are not fully exploited and their vast experience in Air India is not encased by the management of Air India. Many services in Air India are outsourced and they are not up to the mark. Therefore, the Government needs to think on it very seriously.

To acclaim international status of Air India, the Star Alliance grouping was necessary. However, Air India has failed to obtain the same. A statement from Star Alliance said that : "Air India is yet to meet the conditions that were contractually agreed upon in late 2007, when the airline was extended an invitation to join the grouping, a move that would have meant an increase in passenger traffic because the airline would have become the automatic choice for customers on other Star Alliance members that travel to India. This is due to the fact that Air India has not met the minimum joining conditions that were contractually agreed upon in December 2007." Air India had paid Rs. 62 crore as joining fee to the alliance. It has also spent money besides this as part of the project, a key element of its turnaround. This includes amounts spent on branding, lounges and on a system to integrate its two codes that cost Rs. 836 crore.

Another thing, which I would like to bring to the notice of the Government, is that the Air India has not been using fully its eligible international routes. In Europe, Air India carriers use less than 10 per cent of the allowed capacity, leaving up to 90 per cent of the market share to foreign carriers. Even, Air India has not been operating to many destinations across the world. Even, many profit routes are not even touched. Therefore, I urge upon the Government to take note of the above to bring the national carrier to a profit-making company in the days to come and reduce the burden of the Government on Air India.

MR. CHAIRMAN: Thank you Shri R. Thamaraiselvan. The next speaker is Shri S. Semmalai.

SHRI S. SEMMALAI (SALEM): Thank you, Chairman, Sir, for giving me this opportunity for taking part in the discussion under Rule 193 on an important subject, namely, on the need to bring comprehensive policy changes in the Civil Aviation sector moved by Shri Gurudas Dasgupta and Shri Syed Shahnawaz Hussain.

Air India has always been in the news, every alternative week, for the wrong reasons. The mounting losses; frequent strikes by pilots; poor passenger services; mismanagement; and corruption are some of the features that we find the media flashing quite often.

Why is the national carrier not able to pull out of the red in spite of full support from the Government? Air India was all right before the merger and it was functioning well. It was a profit-making venture. It is only after the merger that the financial and other related problems started. As we all know, the Parliamentary Committee termed the merger of Air India and Indian Airlines as ill-timed. The Committee on Estimates has also stated that vested interests are sucking the airline dry. We know that our hon. Minister is an able Minister and a tough task is before him. I hope that he will succeed and tackle the crucial situation with ease.

Air India is expected to make a loss of Rs. 7,853 crore in 2011-2012, and the national carrier has an outstanding loan and dues to the tune of Rs. 67,520 crore. Corruption and mismanagement are two factors affecting the national carrier. Air India has more staff than what is actually needed. Their annual wage bill is Rs. 3,100 crore. It is a matter of regret that on any given day, I mean, per day, Rs. 7 crore is to be set apart to pay interest on the loans. What is most worrisome is, as the august House knows, salaries are not being paid regularly to the staff members.

One cannot understand why Air India management is issuing flying rights to private foreign companies on routes where Air India could have really earned well. For instance, the flight on Kozhikode-Doha-Bahrain route was withdrawn by Air India some time back. It is one of the most profitable routes. Now, a private airway has started operating on this route. May I ask Air India whether it is not the height of mismanagement? Why should Air India allow private airlines to make profits at its cost? Even the working schedule of Air India is not without adverse effects. Each pilot has to perform 90 hours of flying per month. But our pilots are flying on an average 49 to 53 hours only. An aircraft has to be utilized for 16 hours on an average per day, but look at our performance. Our aircraft is being utilized for nine to ten hours only. Why is this so? What is wrong with our managerial system?

The Air India management and the staff have to rethink and act wisely otherwise, the time is not far off, I fear, when the

national carrier will become a private asset. The management should not turn a blind eye to minor grievances of staff and the grievances should not pile up. Given a strong sense of dedicated participation, Air India may perform. Who will listen to what we say? Things are moving, as if Air India is nobody's property. Only when you put your heart and head together, I mean if the management and the staff work hard and sincerely, Air India's suffering story would come to an end.

Please permit me to give an example of the reckless services offered by our national carrier. Air India operates a daily morning flight from Chennai to New Delhi. The flight No. 440 leaves at 6.40 a.m. Mostly officers, lawyers attending the Supreme Court and MPs prefer to board this flight from Chennai. Though Delhi is our National Capital, there is no direct flight service from Chennai at this hour, and this flight comes to Chennai from Dubai, and the same is diverted to Delhi. This flight always lands at Chennai Airport beyond the scheduled arrival time and it is always late. Sometimes, the delay stretches to two hours and the passengers from Chennai are highly inconvenienced by that. Due to the delayed arrival of this flight, passengers are compelled to opt for private airlines. This illustration clearly shows how Air India loses its passengers and incurs losses.

I would, therefore, request the hon. Minister to operate a direct flight from Chennai to Delhi at 6.40 a.m., instead of diverting the flight from Dubai.

Sir, my last point is about expansion work at the Chennai Airport. The Chennai Airport expansion work is going on and it is not completed yet. However, the Chennai Airport Authority is collecting toll charges not only from the parked vehicles but also from the dropped vehicles. I feel that only on completion of the expansion work, the toll charges should be collected and that too only from the owners of the parked vehicles. Collecting toll charges in the middle of the expansion work is neither fair nor justifiable.

I would request the hon. Minister to instruct the Chennai Airport Authorities to keep in abeyance the collection of toll charges from the vehicle owners till the work is fully completed.

MR. CHAIRMAN: You were very cautious in choosing your words.

श्री शतुम्न सिन्हा (पटना साहिब): सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे इस विषय पर बोलने की अनुमति दी। वैसे मंत्री जी सामने बैठे हुए हैं, मंत्री जी के बारे में हम सबकी बड़ी अच्छी राय है, ये हम लोगों के दोस्त हैं। हम यह भी जानते हैं कि मंत्री जी इस विभाग में नए-नए आए हैं। जब इनका इस विभाग में आना हुआ, तब तक इस विभाग में तस्करी लग चुकी थी कि बड़ी देर कर दी मेहरबां आते-आते। बहुत देर हो चुकी है, लेकिन इससे पहले यहां चर्चा में हमारे मित्रगण बार-बार कह रहे थे, बहुत बढ़िया चर्चा हुई, निश्चिंता दुबे जी ने काफी अच्छा कहा, हमारे भाई संजय निरुपम जी, गीते जी ने बहुत बढ़िया बोला।

मैं सदन का बहुत ज्यादा वक्त नहीं लूंगा क्योंकि मैं रिपेटिटिव नहीं होना चाहता। गुरुदास दासगुप्ता जी बहुत जबरदस्त हैं, इन्हें सुनना हमेशा ट्रिट जैसा रहता है, बहुत बढ़िया अनुभव रहता है।...(व्यवधान)

शहनवाज जी तो अपने ही हैं।...(व्यवधान)

सभापति महोदय: शतुम्न जी, आप चेयर की तरफ देखकर बोलिए।

श्री शतुम्न सिन्हा: मैं जोशी जी की जगह से बोल रहा हूँ, इसलिए हो सकता है कि चारों तरफ देखना पड़ता है।...(व्यवधान) मैं कहना चाहता हूँ कि यहां कई बार जिक्र हुआ कि महाराजा भिक्षुक हो गया, महाराजा भिखारी हो गया। मुझे कोट किया गया। मैंने इसी सदन में सबसे पहले कहा था, लेकिन बहुत दुख से कहा था, बहुत दर्द के साथ कहा था। मैं आपसे कहना चाहूंगा कि इस सदन में जितने लोग बैठे हुए हैं, चंद लोग जो सबसे ज्यादा विमान से देश और विदेश में घूमते हैं या जाते हैं, उनमें से एक नाम आपके अपने शतुम्न सिन्हा, बिहारी बाबू का भी होगा। मैं आज से नहीं, शुरू से ही देश-विदेश जाता रहा हूँ। मैं यह बात इसलिए कहना चाहता हूँ कि मुझे एयर इंडिया से बहुत लगाव रहा है, क्योंकि एयर इंडिया मेरी पहली ट्वाइस थी, बीच की ट्वाइस थी। एयर इंडिया मेरी हमेशा की पहली ट्वाइस रहेगी। एयर इंडिया चाहे अच्छा हो या बुरा, इसकी चाहे जो भी हालत हुई है, यह अपने देश का है। एयर इंडिया से भारतवर्ष की आन, बान और शान जुड़ी हुई है। वह चाहे जैसा भी हो, उसके लिए हमें भी चिन्ता रहेगी। एयर इंडिया के लिए हमेशा फ्ला रहेगा, हमारे दिल में जगह रहेगी।

मैं देख रहा हूँ कि जब भिक्षुक वाली बात आई, मैं फाइनेंशियल लॉस की बात नहीं कर रहा हूँ, इसकी क्वालिटी, परफॉर्मेंस को सालों से देखता आया हूँ। यही हवाई जहाज चाहे फ्लैट वलास हो, बिजनस वलास हो या इकोनॉमी वलास हो, जहां उन लोगों का पहले अच्छा बिहेवियर था और कर्त्सी थी, वहां बाद में यह भी देखा गया कि अखबार तक नहीं मिल रहा, अखबारों में भी घोटाला हो रहा है। फॉरेन में अखबार हटा लिए जाते हैं। पैसेंजर्स के लिए अखबार नहीं है। आपने भी देखा होगा, हरी मिर्ची तक नहीं मिलती थी। चिनिया बादाम जिसे मूंगफली कहते हैं, मुम्बई में सिंह दाना कहते हैं, वह भी एपेलेबल नहीं होती थी। खाने की क्वालिटी आदि सब कुछ खराब होता गया। वह फिसलते-फिसलते फाइनेंशियली या क्वालिटी हर मामले में आज नोज़ डाइव कर चुका है। इसलिए मैंने कहा कि महाराजा अब भिक्षुक हो चुका है। इसके लिए सिर्फ विभाग के ऊपर या मंत्री महोदय के ऊपर ही दोष न दिया जाए। मंत्री महोदय, आप तो मित् हैं, मैं जब सरकार की बात करता हूँ तो उस विभाग में ब्यूरोक्रेट्स होते हैं, टैक्नोक्रेट्स होते हैं और बहुत सारे लोग होते हैं। हमने मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एविएशन में शुरू से देखा है कि वहां एक अपनी लांबी है जो हमेशा आईएस को ही प्रमोट करती है। अपने सीनियर या अनुभवी लोगों को छोड़कर हमेशा आईएस को उनके ऊपर लाकर डालती है ताकि उनके तहत खास-

खास बातें हों।

हमारे भाई संजय निरुपम जी ने जिन खास बातों का जिक्र किया कि कमेटी बैठी, एक्सपर्ट्स ओपिनियन लिए गए और एक्सपर्ट्स ओपिनियन लेने के बाद एयर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स को मर्ज किया गया, क्यों मर्ज किया गया? I do not know whether it is in the larger interests of the Airlines or in the larger interests of some other people. किसके लिए किया गया? जब वर्क कल्चर अलग, सैलरी अलग, कभी पेंशन हो रही है, कभी वहां कपड़े बदले जा रहे हैं, कभी इंटीरियर डेकोरेशन किया जा रहा है यानी क्या तमाशा, क्या ड्रामा होता रहा, इतने हवाई जहाज खरीद लिए गए, कितने हवाई जहाज आए और जितने आए, उनका इस्तेमाल क्या हुआ? पड़े-पड़े जंग लगते रहे, म्यूजियम में डाल दिया गया, हेंगर में खड़े हैं जैसे शाहनवाज हुसैन भाई कह रहे हैं। उनके लोगों की ट्रेनिंग का क्या हुआ? मैं इतने सालों से समिति में रहा हूँ। मैं एविएशन समिति में हूँ। हमारे भाई निशिकांत दूबे जी जिस रिपोर्ट का जिक्र कर रहे थे, उस रिपोर्ट में हमारी सहभागिता है। इसलिए मैं कह रहा हूँ कि आखिर क्या करें? मैं आपको कुछ कह ही नहीं सकता हूँ। हमारे यहां बिहार-झारखण्ड में एक पुरानी कहावत है कि ताली कप्तान को, तो गाली भी कप्तान को। अगर ताली कप्तान को मिलती है, अगर ऐसा कुछ होता है, तो लोकतांत्रिक तरीके से गाली भी कप्तान को ही मिलेगी। आपकी जय-जय होगी, तो आपकी शिकायत भी होगी क्योंकि आप कप्तान हैं। मैं अजीत सिंह की बात नहीं कर रहा हूँ, आपसे मुझे बहुत लगाव है, लेकिन मैं मिनिस्टर की बात कह रहा हूँ। आपसे पहले वाले मिनिस्टर भी हमारे दोस्त रहे हैं। इस बात की जांच-पड़ताल बहुत जरूरी है कि कौन लोग ऐसा कर रहे हैं? किनकी सहभागिता मिलीभगत है, किन कारणों से ये सब किया गया है, इसके पीछे क्या घोटाला है? आखिर इसकी सही जांच-पड़ताल होनी चाहिए या नहीं? होनी चाहिए, लोग कह रहे हैं कि सीबीआई जांच होनी चाहिए। ...(व्यवधान) हालांकि सीबीआई मेरी नजरों में होती काऊ नहीं है, लेकिन आज के दिन अभी भी बेस्ट काऊ है। आखिर वह इसकी जांच-पड़ताल करे।...(व्यवधान) एमपीज का ग्रुप करे। इसकी थॉरो इनवेस्टीगेशन होनी चाहिए। ...(व्यवधान) जेपीसी हो या फिर सीबीआई हो, लेकिन इसकी जांच गहन होनी चाहिए। इसमें बहुत गड़बड़ हुई है, बहुत घोटाला हुआ है, बहुत लोग इसमें शामिल हैं, कोई एक आदमी नहीं है। अभी मंत्री जी सामने बैठे हैं, उनका स्टाफ बैठा हुआ है, हमारे वरिष्ठ पदाधिकारी यहां बैठे हुए हैं, इनके सामने एक बार नहीं कई बार मैंने यह बात उठाई है, कमेटी में यह बात उठाई है कि बिहार की राजधानी पटना है और पटना देश का सबसे खतरनाक एयरपोर्ट माना गया है। हमने नहीं कहा है, अखबारों ने कहा है, इनका विभाग मानता है। देश का सबसे छोटा रनवे पटना का है।...(व्यवधान) डायनामाइट पर बैठा हुआ एयरपोर्ट है, वहां किसी दिन कुछ भी हो सकता है। ऐसा हादसा और घटना घट सकती है, कोई केटास्ट्रॉफी हो सकती है। वहां पर उसका विस्तार नहीं हो रहा है केन्द्र और प्रदेश की तू-तू-मैं-मैं में। हवाई अड्डे को हटाने की बात हो रही है, कब हटेगा? कब नौ मन तेल होगा, कब राधा नाचेगी। अभी उसको ठीक क्यों नहीं कर सकते हैं? अगर रेलवे अलाइनमेंट नहीं हट सकता है, तो कम से कम एनवायरनमेंट मिनिस्ट्री से बात करके, पेड़-पौधों को काटकर, उस जंगल को विलयर करके, हम उसी एयरपोर्ट को और चुरस्त-दुरुस्त करें। वहां एयरोब्रिज नहीं है। वहां बैठने का इंतजाम नहीं है, कोई सुविधा नहीं है। मंत्री जी आप इस पर ध्यान दें।...(व्यवधान)

सभापति महोदय: मैं सदन को बता दूँ कि मुझे भी बहुत अच्छा लग रहा है, लेकिन कभी-कभी कुछ मजबूरी हो जाती है।

श्री शतुघ्न सिन्हा: मैं यहां बहुत से शेरों-शायरी सुन चुका हूँ। हमारी लीडर ऑफ अपोजिशन ने ही कहा था कि तू इधर उधर की न बात कर, यह बता कारवां क्यों तुटा। मुझे यह बरों से गिला नहीं तेरी रहबरी का सवाल है। उधर से इसका जवाब आया था कि माना कि तेरी दीद के काबिल नहीं हूँ मैं, मेरा शौक तो देख, इंतजार तो देख। इसलिए आज मैं कहना चाहता हूँ कि इसकी गहन जांच हो, चाहे सीबीआई करे, जेपीसी करे, इसके बारे में आप फैसला करें। इन सारे घोटालों की जांच हो। इसके साथ ही पायलट्स की स्ट्राइक है। ये पायलट्स भी हमारे अपने हैं, हमारे घर के बच्चे हैं। जब तक कारण पर रोशनी नहीं डालेंगे, उसका निवारण नहीं हो सकता है। हमें उनका वर्जन जानने का पूरा अधिकार है। अभी सिर्फ सरकारी वर्जन सुन रहे हैं, हम एयर इंडिया का वर्जन सुन रहे हैं। हमारे घर के अपने पायलट्स हैं, इतने अच्छे पायलट्स हैं, वर्ल्ड के बेस्ट पायलट्स हैं। आखिर उनका दर्द क्या है और उनके दर्द का निवारण क्यों नहीं कर रहे हैं? बातचीत के जरिए उन्हें सीने से क्यों नहीं लगा रहे हैं? हमारे देश का नाम खराब हो रहा है, हमारा व्यापार खराब हो रहा है, हमारी इकोनॉमिक प्रोग्रेस कम हो रही है। मैं पायलट्स की स्ट्राइक का समर्थन नहीं कर रहा हूँ, लेकिन मैं पायलट्स की बात को समझ रहा हूँ और हम चाहते हैं कि आप भी समझें, उन्हें मनाएं और उनको सामने लाएं, काम शुरू कराएं, देश की प्रगति हो।...(व्यवधान) पायलट्स की स्ट्राइक खत्म करने के बाद आपका संकल्प यह होना चाहिए :

"जिंदगी की असली उड़ान अभी बाकी है, मेरे इरादों का इंतहाज अभी बाकी है।

अभी तो नापी है मुझे भर जमीं हमने, आने और साया आसमां बाकी है। "

Long live Air India! Long live India!

सभापति महोदय : शतुघ्न जी,

सितारों से आगे जहान् और भी हैं,

अभी इश्क के इंतहाज् और भी हैं।

तू शाही है, परवाज़ काम तेरा,

तेरे सामने आसमान् और भी हैं।।

SHRI KODIKKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Hon. Chairman, Sir, thank you for giving me this opportunity to participate in this discussion. I would not go into the details.

As far as Air India is concerned, Kerala is a very important State. Air India is totally dependent upon Kerala sector. Air India is earning a huge amount of money from the Kerala-Gulf sector. There are a lot of flights operating between Kerala and the

Gulf. Unfortunately passengers who travel between Kerala and the Gulf countries are facing very serious problems. There is a reservation problem. There is a timing problem. Flight schedules is also a very big problem in this sector.

People from Kerala who work in the Gulf countries travel home during vacation time. If they do not get right flight connectivity to the Gulf countries, they cannot reach in time to join their work and they end up losing their jobs. This is happening quite frequently. Air India is unnecessarily canceling scheduled flights from Kerala to Gulf countries at the three international airports in Kerala – the Trivandrum airport, Kochi airport, and Kozhikode airport.

During summer vacation time and festival time, Air India is increasing the airfare without advance notice. During the vacation time and festival time, poor workers engaged in jobs in the Gulf countries travel to Kerala along with their children. At that time Air India is unnecessarily increasing the airfare, not by a hundred rupees or a thousand rupees, but by more than five thousand rupees to fifteen thousand rupees.

Ninety per cent of the workers are casual workers, building workers, housemaids, etc., and those poor people are being looted by Air India. We have been raising this issue in this House from time to time. All MPs from Kerala are getting calls from Keralites living in Gulf countries with regard to this problem of Air India increasing fares and canceling flights. This is a very important issue. I hope the hon. Minister Shri Ajit Singhji will do something for the passengers of the Kerala and the Gulf sector.

There are many issues relating to the Civil Aviation Ministry like the international airports at Trivandrum, Kochi and Kozhikode, but I do not want to go into all the details. There is a proposal for new airport in Kerala at Kannur. That has not so far materialized. There is also a proposal for another new airport at Aranmula. These two airports are very important. I hope that the DGCA would give clearance for these two airports.

श्री नामा नागेश्वर राव (स्वम्भाम): सभापति महोदय, हमारे नये मिनिस्टर साहब तो बहुत अच्छे आदमी हैं, मगर गलत जगह चले गये हैं। अभी जहाज तो डूब रहा है, उस पर सांप चढ़ा है, वह बाहर कैसे आयेगा, यह देखने की जरूरत है। जहां तक मर्जर की बात है तो मर्जर करते समय इन्होंने एक इंटरनेशनल कंसल्टेंट को लगा लिया। उसने एक रिपोर्ट दी कि इन दोनों के मर्जर करने से प्रॉफिट होगा। कैबिनेट में अप्रूव होने के बाद क्या हुआ कि इन लोगों ने जितना प्रॉफिट कहा था उससे उल्टा हो गया। एक इंटरनेशनल कंसल्टेंट को सामने रखकर घोटाला हुआ है, इसमें यह वलीयरकट पता चल रहा है। इसकी जांच होने की आवश्यकता है। जब मर्जर हुआ तो सिस्टम का इंटीग्रेशन बिल्कुल नहीं हुआ, सैलरी स्ट्रक्चर का इंटीग्रेशन बिल्कुल नहीं हुआ, स्टाफ का इंटीग्रेशन बिल्कुल नहीं हुआ है। सैलरी का सिस्टम डिवेलप न होने की वजह से यह समस्या आई है। इस समस्या को सुलझाने की जिम्मेदारी सरकार की है।

सभापति जी, यात्री बहुत परेशान हो रहे हैं और आपका नाम अंतर्राष्ट्रीय मार्किट में खराब हो रहा है। इस समस्या को जल्दी से जल्दी समाप्त करने की जिम्मेदारी सरकार की है। जहां तक न्यू परचेजिंग की बात है तो बहुत जल्दबाजी में उस समय के मिनिस्टर साहब ने क्यों 118 एयरक्राफ्ट को एक बार में ही खरीदा। उतना खरीदने की क्या जरूरत थी? उस समय जो एयरक्राफ्ट्स लीज पर लिये थे, उन्हें ये लोग चला नहीं पाये और सालों-साल उसके लिए भुगतान करते रहे। उसकी भी जांच होनी चाहिए।

अभी माननीय दूरे साहब ने एक फिगर बताई, मैं उसे कंफ्यूस कर रहा हूँ। टेंडरिंग के समय में जो प्रोजेक्ट दिया था वह 2950 करोड़ का प्रोजेक्ट था। यह प्रोजेक्ट रिकार्ड में भी है। यह प्रोजेक्ट रिवाइज्ड होकर 8500 करोड़ का सैंक्रेड रिजिजन में किया गया। जब तीसरा रिजिजन हुआ तो वह 12900 करोड़ रुपये का हुआ। करीब-करीब 10,000 करोड़ रुपये इस प्रोजेक्ट में अधिक दिया गया है। तीन हजार का प्रोजेक्ट तैरह हजार का कैसे बन गया, इसकी भी जांच होनी चाहिए। यह प्रोजेक्ट 10,000 करोड़ रुपये कैसे ज्यादा हो गया, उसकी जिम्मेदारी किसकी है? जो प्रोजेक्ट बन रहा हो, वह लेना चाहिए लेकिन उसमें 26 परसेंट एवीएशन का शेयर है। एवीएशन का शेयर 26 परसेंट होने की वजह से इन लोगों ने भी उसमें इन्विटी डाली है। जब 3 हजार करोड़ रुपये का प्रोजेक्ट 13 हजार करोड़ रुपये का होता है तो उसमें पब्लिक का पैसा व्यर्थ हो गया, इसकी जांच होनी चाहिए।

दिल्ली एयरपोर्ट के पास 5000 एकड़ लैंड है जिसमें 5 परसेंट कमर्शियल लैंड है। पांच परसेंट के हिसाब से 250 एकड़ लैंड होता है और इसमें महत्वपूर्ण बात यह है कि उन्हें डबल बाउंडरी लगाकर बिजनेस करना चाहिए लेकिन उन्होंने बाउंडरी को बाहर कर दिया है। जब हम दिल्ली एयरपोर्ट से आते हैं तो राइट साइड में करीब 14 होटल्स बन रहे हैं।

18.00 hrs

एग्जीमेंट के अनुसार इन होटलों की 30 या 33 साल की लीज है। हमें पता चला है कि 99 साल की लीज की गई है। इसकी भी जांच होनी चाहिए। जहां इन्होंने 250 एकड़ लैंड दी है, वहां आज की तारीख में एक स्केयर मीटर का रेट दस लाख रुपए है। एक एकड़ जमीन का रेट पांच सौ करोड़ रुपए होता है। 250 एकड़ जमीन का रेट एक लाख पच्चीस करोड़ रुपए का रेट है। इसकी भी जांच होनी चाहिए। बैंक से पैसा लिया है, दूसरा लैंड दे दी है और तीसरा यूजर डेवलपमेंट का चार्ज डाला है। इसके बारे में डिबेट होनी चाहिए।

सभापति महोदय: आप जरा रुक जाइए, क्योंकि चर्चा का समय बढ़ाने के लिए हाउस की परमिशन लेनी है। अगर हाउस एग्जी करता है तो चर्चा के समाप्त होने तक और जीरो आवर के समाप्त होने तक समय बढ़ाया जा सकता है।

अनेक माननीय सदस्य : जी हॉ, सभापति महोदय,

श्री नामा नागेश्वर राव: महोदय, मर्जर के ऊपर जिस प्रकार का घोटाला हुआ है, उसके बाद एयर क्राफ्ट खरीदने के लिए घोटाला हुआ और दिल्ली एयरपोर्ट का मामला हुआ, इसके लिए पार्लियामेंट की सब-कमेटी बैठानी चाहिए या समिति का गठन करके जांच कराई जानी चाहिए और घोटाला बाहर आना चाहिए,

महोदय, मैं अपने क्षेत्र की बात आपसे कहना चाहता हूँ। स्वमाम डिस्ट्रिक्ट के लिए एयरपोर्ट बनाने की जरूरत है। विजयवाड़ा एयरपोर्ट को अपग्रेड करने की जरूरत है और नई कनेक्टिविटी की फैसिलिटी मद्रास और हैदराबाद के लिए देनी चाहिए।

डॉ. सयुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): सभापति महोदय, हवाई जहाज की बात गांव के लोगों के लिए दूसरी दुनिया की बात लगती है। गांव के लोग पार्टी की रैली वगैरह में आते हैं और पटना हवाई अड्डे पर जाकर देखते हैं कि हवाई जहाज कैसा होता है। ज्यादातर लोग हवाई जहाज जानते ही नहीं हैं, वे तो कहीं जाते हैं तो आँटो से जाते हैं। आज जो बहस चल रही है, इसमें अनंत गीते जी बता रहे थे कि किसने क्या पाप किया और दिवालिया बना दिया।

18.03 hrs (Dr. Thammbidurai in the Chair)

वहां हमारे नज़दीकी आदमी मंत्री बन गए हैं। किया किसी और ने और इन्हें सारा भोगना पड़ेगा और इन्हें सुनना पड़ेगा। हम लोग इसी से परेशान और चिंतित हैं।

महोदय, सबसे पहले तो हड़ताल खत्म होनी चाहिए। हड़ताल किसी भी हालत में खत्म हो। मूँछ की लड़ाई बंद कीजिए। सरकार का काम मूँछ की लड़ाई का नहीं है। सरकार का प्रथम काम है कि जनता को तकलीफ न हो। यात्रीगण मुम्बई अथवा विभिन्न इलाकों में परेशान हैं। किसी भी हालत में यात्रियों को तकलीफ न हो और अनिश्चितता की स्थिति न हो। यह सरकार को देखना है, नहीं तो हम सरकार को फेल मानते हैं। लूट हुई, महाराजा को दरिद्र किया, उसका विषय अलग होगा। लेकिन तत्काल हड़ताल को खत्म कीजिए। यात्रियों को किसी प्रकार का कष्ट न हो। मूँछ की लड़ाई बंद कीजिए। हवा में बात मत कीजिए। जो हड़ताली पायलट्स बर्खास्त हुए हैं, जब तक उनकी बहाली नहीं होगी, तो जहाज कौन चलाएगा और यात्रियों को सुविधा कैसे होगी? सरकार को तुरंत एक तरफा बर्खास्तगी खत्म करके पायलटों को वार्ता के लिए बुलाना चाहिए। अभी भी कहते हैं कि हड़ताल खत्म कीजिए तभी वार्ता होगी। सरकार ये सब बात खत्म करे। सरकार को यह शोभा नहीं देना है। सरकार सब कुछ है, वे विध्वंस भी कर सकते हैं और ठीक भी कर सकते हैं। पायलटों ने आंदोलन किया, आप देखिए कि क्या शिकायत है। कोई तकलीफ हुई होगी तभी तो हुआ। वे बर्खास्त हो रहे हैं लेकिन काम पर नहीं आ रहे हैं। आप बिना शर्त बात कीजिए, बर्खास्तगी वापिस लीजिए, हड़ताल खत्म कराइए ताकि यात्रियों को कष्ट न हो। जो हुआ सो हुआ लेकिन अब तक जो नाश हुआ, आगे मत कीजिए। यह हमारा आग्रह है।

महोदय, हवाई जहाज खरीदे गए। देश विदेश से सरकारी सामान खरीदने में क्या होता है? कहां चला गया? सीएजी ने भी कोट किया कि जहाज खड़े रहते हैं, फालतू में खरीद लिया। जहाज खड़े हैं और घाटे में 70,000 करोड़ रुपया चला गया। 40,000 करोड़ रुपये का घाटा है और जनता का पैसा देकर इसके संचालन का काम हो रहा है। क्यों ऐसी स्थिति हुई? लोग बता रहे हैं कि पहले लाभ में चल रहा था। घाटा क्यों हुआ? कौन जिम्मेदार है? कौन कसूरवार है? वह क्यों अभी तक बाहर घूम रहा है? जेल में क्यों नहीं है? घोर अव्यवस्था है? कहा जाता है कि जहाज का सही इस्तेमाल नहीं हुआ, लाभ वालो रूट प्रॉइवेट को दे दिया। टाटा सिंगापुर के बारे में कहा जा रहा था कि मंत्री ने 15 करोड़ रुपए मांगे लेकिन अभी तक नाम पता नहीं चला है। यह अखबारों में आया है कि 15 करोड़ रुपए मांगे इसलिए टाटा सिंगापुर एयरलाइंस को नहीं मिला। क्या विदेशी निवेश है, हम नहीं जानते हैं। एयरपोर्ट अथॉरिटी 200 पैसेंजरर्स से रुपया ले रही है। सुना है बहुत पूंजी निवेश हुआ कि सहुलियत होगी। ...**(व्यवधान)** सुना है की जमीन ले ली और होटल खुल रहा है। यह सवाल उठता है कि मुम्बई, बंगलौर, कोलकाता लाभ वाला रूट प्रॉइवेट हो गया और घाटे वाले रूट सरकार के पास आ गए। यह फैसला किसने किया? क्यों ऐसा हुआ? इसके पीछे क्या लॉजिक है? यह कैसा न्याय है? सरकारी जहाज बैठ गए। इसे कौन देखने वाला? क्यों ऐसा मिसमैनेजमेंट हुआ? जनता का पैसा लगा रहे हैं। क्या घोटाला सीबीआई की जांच से ठीक हो जाएगा? शत्रुघ्न सिन्हा जी कह रहे थे कि यह सीबीआई की जांच से ठीक हो जाएगा। यदि यह सीबीआई जांच से सही हो जाएगा तो यह जांच ही सही नहीं तो जेपीसी या कोई कमेटी जांच करे कि क्यों ऐसा हुआ।

महोदय, अब मर्जर की बात आती है। अब जान गए हैं कि मर्जर से घाटा है तो मर्जर को अलग कीजिए। जब किसी ने दवाई खा ली और वह दवाई घाटा कर रही है तो दवाई को रोकेंगे। आप इसे भी जांच लीजिए कि इसके हट जाने से और क्या नुकसान होने वाला है। छानबीन कीजिए। वह कौन सी कमेटी है जिसने बताया है कि मर्जर से फायदा है? हम लोग हवाई जहाज में जाते थे तो कर्मचारी कह रहे कि मर्जर से नुकसान है, होशियार लोग ही काम चला रहे हैं, जरूर इसे ठीक करेंगे। अगर मर्जर हो गया तो घाटा होगा और हम देखते रहेंगे।

महोदय, शत्रुघ्न सिन्हा जी ने पटना हवाई अड्डा का सही सवाल उठाया है कि लंबाई 6000-8000 फीट होनी चाहिए जबकि यह 4000 फीट है। पटना हवाई अड्डा को लंबा करने के दो रास्ते हैं।

माननीय मंत्री जी, दोनों आपस में बात कर रहे हैं। सुन ही नहीं रहे हैं। पटना हवाई अड्डा का सवाल उठा रहे हैं, लंबाई बढ़ाने के लिए। लंबाई बढ़ाने के दो रास्ते हैं। एक या तो रेल लाइन को खिसका दिया जाए अथवा रेल के ऊपर में, भर कर के उसे टनल बना दिया जाए। इसीलिए उसकी लंबाई बढ़ाना जरूरी है। वह बहुत खतरनाक हवाई अड्डा है। ...**(व्यवधान)**

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record except the speech of Shri Nripendra Nath Roy.

*(Interruptions)**

श्री नृपेन्द्र नाथ राय (कूच बिहार): सभापति जी, धन्यवाद कि आपने मुझे इस विषय पर बोलने का मौका दिया है। सर, मैं ज्यादा नहीं बोलूंगा केवल दो-चार लाइन बोलूंगा। बहुत सारे मेंबर कल से, ज्ञानी-ज्ञानी मेंबर हैं, कल से चर्चा हुई है, आखरी चर्चा हो रही है। इस सरकार से मेरा एक छोटा सा सवाल है। सरकार तो यूपीए-2 है, मंत्री चाहे नए हों या पुराने हों। मंत्री-मंत्री हैं, सरकार एक है, सरकार गिरी नहीं है। मैं सन् 2009 में पहली बार चुन कर इस सदन में आया हूँ। पिछले कई सदन नियम-193 में एयर इण्डिया के बारे में कई बार चर्चा हुई है। उसमें भी मैंने हिस्सा लिया, दूसरी बार भी हिस्सा लिया।

एयर इण्डिया की हालत और नीति देखिए। पहले जो मंत्री थे उन्होंने सन् 2009-10 में एयर इण्डिया और इण्डियन एयरलाइंस को एक कर दिया था। सरकार तो एक ही है, यूपीए है, मंत्री बदले हैं, सरकार नहीं बदली है। सेक्रेटरी टाइम जो नए मंत्री आए, उन्होंने बोला है, हम टी.वी. में, अखबार में देखते हैं कि सन् 2009-10 में एयर इण्डिया और इण्डियन एयरलाइंस को एक किया गया वह ठीक नहीं किया। मरजर ठीक नहीं था। सरकार तो एक है, एक मंत्री बोलते हैं कि ठीक है और एक मंत्री बोलते हैं कि यह गलत है। यही मेरा सवाल है। सन् 2011 में एयर इण्डिया अर्थरिटी ने स्वयं बोला है कि जैसे ट्रेन देश की धड़कन और गर्व है, उसी तरह से एयर इण्डिया हमारे देश का गर्व है। साधारण जनता के लिए एयर इण्डिया पर चढ़ने के लिए हमने प्लान्ड खोला। इसलिए अखबार में न्यूज़ आया कि इस देश के लोग प्लेन में सफर करेंगे। आज एयर इण्डिया की हालत क्या हुई है? हड़ताल में कितना नुकसान हुआ? पिछले महीने जो नए मंत्री आए, अप्रैल में बोले कि सरकार विज़न-2020 पूरा करेगी। हम जब से आए हैं विज़न-2020 सुन रहे हैं। रेल बजट में, एग्रीकल्चर बजट में, प्लेन बजट में, सभी बोलते हैं कि विज़न-2020 नए मंत्री जी ने भी यह ऐलान किया है। एयर इण्डिया की हालत सुधारने के लिए विज़न-2020 में हमें मदद चाहिए, सरकार से मदद मांगी। भारत सरकार ने विज़न-2020 के लिए तीस हजार रुपये करोड़ की सब्सिडी भी दी। प्रोडक्ट कंपनी वाला लाभ पर चलता है। देश में जितनी भी प्रोडक्ट कंपनियां हैं, हम अखबार देखते हैं, न्यूज़ आता है कि ये लाभ में चलती है। सारे ऑनरेबल मंबर भी बोलते हैं कि एयर इण्डिया हमारा गर्व है। लाभ हो नुकसान हो, हम जब एमपी बना, हम एयर इण्डिया से हमेशा सफर करते हैं। मैं बागडोगरा एयरपोर्ट से सफर करता हूँ। मेरी विनती है कि जो हड़ताल चल रही है, सरकार उस पर टिप्पणी न करे। अखबार और टी.वी. कम बात करे कि यह जल्द से जल्द खत्म होनी चाहिए। टी.वी. और अखबार देखिए, देश-विदेश में एयर इण्डिया की सवारियों की एयरपोर्ट पर कैसी हालत हो रही है। गंभीर स्थिति है, सभी को मालूम है इसलिए ज्यादा नहीं बोलूंगा। मैं बागडोगरा एयरपोर्ट से सफर करता हूँ। सारे मंबरों ने कहा है कि एयर इण्डिया का टाइम ठीक नहीं रहता है। वहां बोला जाता है कि एयर इण्डिया का विमान 11.25 बजे टेक-ऑफ करेगा। वह 11.23 बजे नहीं जाएगा, वह जाएगा 3.25 बजे या 4.25 बजे। ज्यादातर सभी सदस्य एयर इण्डिया में सफर करते हैं ज्यादातर मंबर एयर इंडिया में सफर करते हैं। एयर इंडिया का बागडोगरा में जो एयरपोर्ट है, वहां अभी विदेश से दो-चार विमान आते हैं, जैसे भूटान, सिंगापुर से विमान आते हैं। मेरी आपके माध्यम से सरकार से विनती है कि वहां जो ट्रेक है, वहां एक रनवे है, एक-साथ पांच-सात विमान चलते हैं, इसलिए उस रनवे को बढ़ायें। इन्हीं शब्दों को बोलकर मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

श्री श्रीफुदीन शारिक (बारामुला): महोदय, इसमें न पायलट्स का कसूर है, न इसमें मुसाफिरों का कसूर है, इसमें मैनेजमेंट का कसूर है, मैनेजमेंट ने एयर इंडिया को जमीन में मिलाया है...(व्यवधान) मैं वही तो कह रहा हूँ...(व्यवधान) उसने उल्टा लैंड करा दिया है। अब तो यहां सब बातें सामने आ गयी हैं। मर्जर क्यों हुआ, किसने इसके बारे में सोचा? आज मंत्री कहते हैं कि मर्जर गलत हुआ है और यही अफसर जो आज मशवरा देते हैं कि मर्जर गलत हुआ है, इन्होंने उस वक्त मशवरा दिया कि मर्जर जरूरी है, दोनों उसी के हैं। आप खुद मुझे बता दीजिए कि इसका जवाब आएगा, कैसे नहीं आएगा, इसे एक लावारिस बच्चे की तरह छोड़ दिया। हर एक ने इसको हर तरफ से काटने की कोशिश की। इसी मिस-मैनेजमेंट ने इसको तबाह और बर्बाद कर दिया।

मैं दुबे जी और संजय जी की बात सुन रहा था, इन्होंने बड़ी तफसील से इस बारे में बात कही, लेकिन मिनिस्टर साहब का मैंने टेलीविजन पर बयान सुना तो उन्होंने कहा था कि हम पायलट्स से बात नहीं करेंगे। बात तो करनी पड़ेगी, उनका क्या कसूर है? उनको तनख्वाह नहीं मिल रही है। आपके डायरेक्टर्स को तनख्वाह मिल रही है, क्या आपके मैनेजर्स को तनख्वाह बंद है, आप उनकी तनख्वाह क्यों नहीं बंद करते हैं? अगर एमपी काम नहीं करता है तो उसकी तनख्वाह क्यों नहीं बंद होती? उन मुलाजिमों की तनख्वाह क्यों नहीं है, मैनेजमेंट वालों की तनख्वाह आप क्यों नहीं बंद करते हैं? कसूर तो उनका है। पायलट्स को अगर तीन महीने में तनख्वाह मिलती है और वह चीखता है, तो हमें गुरसा क्यों आता है? डाइर की क्या गलती है, मालिक का कसूर है, डाइर का कोई कसूर नहीं है, वह तनख्वाह के बगैर गाड़ी नहीं चलाएगा। उसे वक्त पर तनख्वाह मिलनी चाहिए, उसके भी बच्चे हैं, उसकी भी जरूरतें हैं। मुझे आपसे यह अर्ज करना है...(व्यवधान) सर, आप मेरी बात सुनिए, आपका भी यही हाल होगा।...(व्यवधान) सर, मेरी बात सुनिये। महोदय, जरा मिनिस्टर साहब से कह दीजिए कि वे मेरी बात सुनें...(व्यवधान) सर, मेरी बात सुन लीजिये। जब इद्दाम हुआ, जिसे आप मर्जर कहते हैं, उस वक्त किन लोगों ने इद्दाम किया, आप रिस्पॉसिबिलिटी फिक्स कर लीजिये। यह नहीं होगा कि आज आप ऐसा कहेंगे, फर्ज कर लो भगवान ने आपको ताकत दी और आपने सब कुछ ठीक कर दिया, यह मान लें, लेकिन यह बर्बादी जो इस वक्त हुई, उसका जिम्मेदार कौन है? कम से कम यह हमें पता तो चले, इन सबके पीछे कौन आदमी था? साजिश क्या थी? सब मंत्रियों ने सारी फैमिली को उठाकर जहां घुमाया है। यह क्यों हुआ?...(व्यवधान) मैं उनको भी बोलूंगा, आपको भी बोलूंगा, मैं सबको बोलूंगा। हवाई जहाजों को लीज पर लाने की बात की, फिर उनका इस्तेमाल नहीं हुआ, यह तो बैड प्लानिंग है और इसी बैड प्लानिंग ने इनको बर्बाद कर दिया है। मैं आपसे यह गुजारिश करूंगा, जैसा शतुहन साहब ने अभी कहा कि इसके लिए एक आईबी इन्वैस्टिगेशन, मैं नहीं कहूंगा कि आईबी इन्वैस्टिगेशन जरूरी है, लेकिन इन्वैस्टिगेशन कराइये, आई-लेवल इन्वैस्टिगेशन कराइये और उन ब्लैकशीप्स को पकड़ लीजिये, जिन्होंने आपकी इस सारी तंजीम को बर्बाद कर दिया है, इस सारे आर्गनाइजेशन को खराब कर दिया है। ...(व्यवधान)

मैं आपसे गुजारिश करूंगा, महोदय, जरा आप इनसे बोलिये कि ये मेरी बात सुनें। मैं बड़ा खुश हूँ, मैं शाहनवाज हुसैन का बड़ा शुक्रगुजार हूँ, जब से मंत्री थे तो श्रीनगर एयरपोर्ट की तरफ इन्होंने बहुत ध्यान दिया था।...(व्यवधान) आप मेरी बात सुनिये। आज यह सिर्फ आपका नुकसान नहीं है, हमारा सारा टूरिज्म बैठ गया है, इस वक्त लाखों टूरिस्ट हमारे यहां जा रहे थे। हमारी येजी-येटी कट रही है। यह आपका कसूर है और आपकी मैनेजमेंट का कसूर है। उसे फौरी तौर पर देखने की जरूरत है। मैं आपसे गुजारिश करूंगा। हम इसीलिए किसी वक्त गुरसे में बात कहते हैं, हम डिप्राइव्ड लगते हैं कि बड़े-बड़े लोगों के नाम पर आपके एयरपोर्ट हैं। ...(व्यवधान) मरहूम बीजू पटनायक साहब के नाम पर है, शिवाजी के नाम पर है, राजीव गांधी जी के नाम पर एयरपोर्ट है, इंदिरा जी के नाम पर एयरपोर्ट है, कामराज जी के नाम पर एयरपोर्ट है, आपके वालिद और बुजुर्गवार नामदार जनाब चौधरी चरण सिंह के नाम पर एयरपोर्ट है लेकिन कश्मीर के इंटरनेशनल एयरपोर्ट को क्या हम शेख अब्दुल्ला के नाम पर नहीं रख सकते? अगर शेख अब्दुल्ला नहीं होता तो शायद कश्मीर इस मुल्क का हिस्सा नहीं होता। क्या आप यह नहीं कर पाएंगे? मुझे उस वक्त दुख होता है कि मुझे शायद शक की नज़र से देखा जाता है। ...(व्यवधान) हमारे यहाँ इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनवाया, उन्होंने उसका उद्घाटन किया, आज आप देखिये कि जिन एजेन्सियों ने यह बनाया है, वे टाइलें कितनी रहीं हैं, उसका सामान कितना रहीं है। पूरु सामान लगाया है और उसमें भी लाखों करोड़ों रुपये का घपला हुआ है। उसकी भी आप इन्वैस्टिगेशन करा लीजिए। इन्वैस्टिगेशन करते-करते आपकी ज़िन्दगी गुज़र जाएगी। इतने हालात इस एयरपोर्ट के खराब हैं। ...(व्यवधान) मैं नहीं कहता। इसमें बीजेपी या सरकार का मतलब नहीं है। ...(व्यवधान)* यह मैनेजमेंट का मामला होता है। उनको देखना चाहिए और उसकी इन्वैस्टिगेशन करनी चाहिए।

श्री अजय कुमार (जमशेदपुर): सभापति जी, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। पहली बात मैं कहना चाहता हूँ कि जब आप

हमारी बातों को सुनें तो इस नतीजे पर मत पहुँचियेगा कि हम एयर इंडिया को बचाना नहीं चाहते, लेकिन तीन-चार मेन पॉइंट्स में आपके सामने डालना चाहता हूँ। पहले तो 2006-07 में एयर इंडिया का लॉस 770 करोड़ था। उसके बाद इस मार्च में 7200 करोड़ हो गया। 2009 में एयर इंडिया तीन प्लेन्स बेच देता है, वह सेल करता है हर प्लेन की सौ-सौ करोड़ रुपये में। एयर इंडिया एक प्लेन 4000 करोड़ रुपये में खरीदती है। जब एयर इंडिया के मैनेजमेंट को लगा कि पैसे कम हैं, वर्किंग कैपिटल कम है, तो इन्होंने तीन हवाई जहाजों को सौ-सौ करोड़ रुपये के दाम पर बेच दिया। दूसरी बात है कि 30 हजार करोड़ रुपये का मतलब है कि 1000 करोड़ रुपये में एक एम्स स्थापित हो जाता है, तो इन 30 हजार करोड़ रुपये में इस देश में 30 ऑल इंडिया इंस्टीट्यूट ऑफ मेडिकल साइंस स्थापित हो जाते। यदि हम इस सभा में पब्लिक या लोगों के पक्ष में हैं तो हमें देखना पड़ेगा, क्योंकि हर बार यह बात उठती है कि 30 हजार करोड़ रुपये देकर एयर इंडिया को बचाया जाए। अगर आप छोटा सा कैलकुलेशन भी करेंगे तो you can construct 1,50,000 kilometres of PCC road in every village with Rs. 30,000 crore. पर अभी तक किसी भी सरकारी अफसर या मैनेजमेंट की इस पर कोई जवाबदेही नहीं है, और बार-बार पब्लिक हमें गाती देती है कि हम एयर-इंडिया को दबा रहे हैं। इतने सालों से लगातार जो मिसमैनेजमेंट हो रहा है, जैसे शत्रुघ्न जी ने कहा और हम बार-बार कह रहे हैं कि 30000 करोड़ रुपये एम्स की बात एक तरफ, 150 हजार किलोमीटर सड़क एक तरफ और हम सोचते हैं कि एयर इंडिया को किसी भी हालत में बचाया जाए। उनकी कोई जवाबदेही नहीं है? इसके मुख्य कारण क्या हैं? आप जितना भी कहें लेकिन मिसमैनेजमेंट इसका कारण है। एक और प्राइमरी कॉज़ है इंटरस्ट पेमेन्ट फॉर बोइंग 111 प्लेन्स। इन 111 प्लेन्स की खरीद को और मर्जर के लिए जो भी पदाधिकारी या मंत्री जिम्मेदार हो, इस पर सीबीआई जाँच हो या जेपीसी बैठे, क्योंकि हर वक्त we are walking away from the basic issue. आप बताइए कि अगर इनफोसिस कंपनी बाहर से लाकर कल किसी ब्यूरोक्रेट को बिठा दे तो बोर्ड उसको बाहर कर देगा। I have been a Government servant. पिछले 40 सालों से we continue to think that IAS Officers can manage everything. हर वक्त हम ऐसा सोचते हैं। अगर आई.ए.एस. अधिकारी इतने काबिल हैं, आप किसी प्राइवेट कंपनी में जी.ई. में उनको बैठा दीजिएगा तो बोर्ड उनको हटा देगा कि *... But we never think about giving a top company to a bureaucrat and tell him to run it. There will be no accountability and every time it comes to this fundamental question. Have you prosecuted any Chief Executive of any public sector unit for lack of performance? With Rs.30,000 crore, you can set up 30 AIIMS like hospitals or 150,000 kilometres of PCC road.

The reason is mismanagement. This is not the way to run *navratnas* or professional PSUs. It is not the pilots' fault. हमारे कतीब्स ने कहा था कि मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एवीएशन,** So, this has to stop. If we have to be accountable to this country, then this has to stop. I think the country expects us to do it. I am not going to take any more time.

Let me come to my last point, that is merger. You appointed consultants, like the Mckinsey. Today, you say it is bad. Who is accountable for this idea? Which civil servant made that note? Which Minister agreed to it? Who was the CMD? Why do we continue to have one professional management?

At the end, I will request, like Shri Shatrughan Sinha said, we should have it inquired by the JPC or the CBI. Every time we talk about Air India, we say we should give special status to North-East. Please make a special airline for North-East and increase the flights. But it is not worth funding Rs. 30,000 crore of country's money.

With this, I want to thank you for the opportunity.

श्री मदन लाल शर्मा (जम्मू): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए जो समय दिया है, उसके अनुसार अपनी रियासत जम्मू-कश्मीर, खास कर जम्मू, रजौरी और पुंछ जिलों के बारे में कहना चाहता हूँ। ये सभी सरहद्दी जिले हैं, मैं मिनिस्टर साहब का, अब तो यह है, इनसे पहले वाले का धन्यवाद करना चाहता हूँ। शारिक साहब मैं काफी समय से श्रीनगर नहीं गया हूँ, लेकिन वहां इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनाने के लिए मरकज़ी सरकार ने मंजूरी दी और वहां काम भी हुआ और वह चालू भी हुआ है। ववालिटी आफ वर्क में फर्क रह सकता है, मोनिटरिंग में कमी रह सकती है और लीकेज तो होती है, उन्होंने अपनी तकरीर के जरिए हाउस और मिनिस्टर साहब के नोटिस में यह बात लाई है। मैं जम्मू के बारे में मिनिस्ट्री का धन्यवाद करना चाहता हूँ कि इन्होंने जम्मू एयरपोर्ट को बढ़ाने के लिए, वहां पार्किंग प्लेस बनाने के लिए भी पैसा दिया है। लेकिन माता वैष्णो देवी की कृपा से वहां हादसे नहीं हुए। नहीं तो जम्मू में जहाज लैंड नहीं करता है, बल्कि गिरता है। लेकिन माता वैष्णो देवी की कृपा से कोई वाक्या नहीं हुआ। इसलिए मैं अधिकारियों से भी प्रार्थना करूंगा कि गाह-ब-गाह तबादला खयाल करना चाहिए और उस प्रोजेक्ट को डिस्कस करना चाहिए। उसकी प्रोग्रेस को देखना चाहिए। यदि वहां काम चल रहा है तो उसकी मॉनिटरिंग भी होनी चाहिए। उसकी पट्टी बढ़ा दी जाए। वहां आर्मी, आपके डिपार्टमेंट और सिविल एडमिनिस्ट्रेशन के लोग मदद करने के लिए तैयार हैं, वहां के डिप्टी कमिश्नर और डिवीज़नल कमिश्नर। क्योंकि यह बहुत बड़ा महकमा है। यह सारे देश को फ़ीड करता है। उसको जल्दी तैयार किया जाए ताकि कोई ऐसा हादसा न हो।

आज से पन्द्रह बरस पहले रजौरी में छोटा हवाई जहाज चलता था, जबकि हमारा मुल्क इतनी तरक्की कर रहा है। सिविल एवीएशन मिनिस्ट्री भी बुलान्दियों को छू रही है। बेशक एयर इंडिया जो कि सोना उगलने वाली एक इंडस्ट्री थी, वह तबाही की तरफ बढ़ रही है... (व्यवधान) मैं जनाब आ रहा हूँ। यह अनपढ़ कम्यूटर है, इसमें सब कुछ फ़ीड है। समय का अभाव है। यदि समय होगा तो सारी बातें मैं बताऊंगा। वहां पन्द्रह बरस पहले छोटा जहाज चलता था, लेकिन कहते हैं कि सिविल एवीएशन प्वाइंट ऑफ व्यू से उसे बंद कर दिया गया है। जबकि देश आगे बढ़ रहा है, सारे डिपार्टमेंट्स आगे बढ़ रहे हैं। मैं प्रार्थना करूंगा कि उसको रि-कंसीडर करना चाहिए, उसको फिर बहाल करना चाहिए। इसी तरह जब गुलाम नबी आज़ाद साहब वहां के चीफ मिनिस्टर थे, वहां पर हमने एक सुनकोठी नामक जगह को आइडेंटिफ़ाई किया था कि वहां हम हवाई पट्टी बनाएंगे। यह हिन्दुस्तान का अंतिम डिस्ट्रिक्ट है। उसके आगे पाकिस्तान पड़ता है और यह बड़ा लम्बा रूट है। इसमें 350 किलोमीटर रूपाई रोड में जम्मू तक आना पड़ता है। उसका प्रोग्रेस और उसका स्टेटस क्या है? मैं मिनिस्टर साहब से, और डिपार्टमेंट के अधिकारियों को ही कहूंगा कि वे इसको देखें ताकि हमारे जम्मू रीजन को भी इंसाफ मिले क्योंकि जम्मू में रिजिज्यस प्लेसेज हैं, जैसे माता वैष्णो देवी है, जैसे अमरनाथ की यात्रा वहां होती है। इसी तरह, चक्रादाबाग में शवताकोट को, जो हमारे इधर के और उधर के भाई जाते हैं, उनको ये सुविधाएं मिले और सारे देश की तरह रियासत-ए-जम्मू-कश्मीर और भारत के लोगों को भी हवाई सर्विस का फायदा हो।

आपने मुझे समय दिया, शुक्रिया।

***SHRI C. SIVASAMI (TIRUPPUR):** Mr. Chairman, Sir, civil aviation contributes to the growth and development of the country. The industrial city of Coimbatore, which is called the Manchester of South India, situated in Tamil Nadu is surrounded by towns with industrial growth like Tiruppur, Erode, Namakkal, Salem, Karur and Pollachi and tourism and pilgrim centres like Ooty, Kodaikkal, Palani, and towns in the adjacent State like Palakkad and Tiruchur. Coimbatore city lies in the centre of all these important towns and Coimbatore Airport caters to the air travel needs of the businessmen and the general public who are to go to other parts of the country and other parts of the world. Only one Air India flight carrier is coming to Coimbatore Airport as of now. Even that flight originating from Delhi comes to Coimbatore and goes to Kozhikode. Coimbatore has got no exclusive direct flight operated by Air India from any major city, leave alone Delhi. Even to go to Chennai from Coimbatore, we do not have a direct Air India flight. There are about 20 Lok Sabha constituencies in the vicinity of Coimbatore.

Sir, Members like you and me and hon. Members from the neighbouring State of Kerala along with our colleagues from Pollachi, Namakkal, Salem, Erode, and Karur, have to go from Delhi to Chennai every time on our way to Coimbatore and we are forced to stay overnight at Chennai and have to catch flight for Coimbatore only the next morning. Whenever we return home from Delhi after attending the Parliament session, many of us the Members of Parliament are left high and dry for want of direct flight connectivity. Hence I urge upon the hon. Minister to operate a direct Delhi- Coimbatore flight service. Similarly there must be a direct flight service between Chennai and Coimbatore. If there is a flight at six in the morning from Chennai to Coimbatore and if it leaves for Delhi at seven thirty in the morning to reach Delhi at 11AM, it would attract more passengers and

this operation would be a viable one. Similarly a flight can leave from Delhi at 5 PM for Coimbatore and can go to Chennai from there. In the absence of this direct connectivity passengers get stranded. In order to benefit the Members of Parliament and business community and other entrepreneurs, a direct flight to Delhi and Chennai must be in place. With this prayer, I conclude.

श्री सुरेन्द्र सिंह नागर (गौतम बुद्ध नगर): सभापति जी, अभी इस चर्चा में शत्रुघ्न सिन्हा जी कह रहे थे कि उनकी पहली पसंद, दूसरी पसंद, तीसरी पसंद, और आखिरी पसंद एयर इंडिया है। लेकिन, यह पसंद तब रहेगी जब ये विमान जो आज जमीन पर खड़े हैं, वे हवा में उड़ें। इसके लिए सबसे जरूरी है कि जो पायलट्स बीमारी का बहाना बनाकर हड़ताल पर चले गए हैं, वह हड़ताल खत्म हो। उसके लिए माननीय मंत्री जी प्रयास कर रहे हैं।

मैं सदन में आपके माध्यम से पायलटों से अपील करना चाहूंगा कि जो समस्या आज एयर इंडिया के साथ है आज इस देश के इन्टरैस्ट को ध्यान में रखते हुए, यात्रियों की परेशानियों को ध्यान में रखते हुए वे इस हड़ताल को समाप्त करेंगे और माननीय मंत्री जी बड़े दिल से उनसे बात करके इस हड़ताल को खत्म करने का काम करेंगे। मेरी अपेक्षा सरकार और पायलट्स दोनों से है।

साथ ही साथ इसकी समस्याएं, खास तौर से विमान खरीदने की बात आई। भाई निरुपम जी कह रहे थे कि विमान खरीदना मजबूरी थी, लेकिन 2007 में भी बोइंग 777 खरीदे गये थे तब भी यही तर्क दिया गया था, लेकिन उन विमानों के खरीदने के बाद भी एयर इंडिया लाभ में नहीं रही। दूसरा सबसे बड़ा घाटे में जाने का कारण जो है, वह मर्जर है, जिस पर विस्तार से सभी वक्ताओं ने चर्चा की है। मैं इतना ही कहना चाहूंगा, अभी भाई दूबे जी कह रहे थे कि लाभ का मर्जर का काम भी हुआ है, लेकिन जहां तक मेरी जानकारी है, अमेरिका में बड़े-बड़े मर्जर हुए, लेकिन कोई भी सफल नहीं हो पाया, उनमें बहुत सी परेशानियां आईं।

सरकार ने इसके लिए कमेटी गठित कर दी है, उसको बहुत जल्दी माननीय मंत्री जी बुलाकर उस पर एक्शन लेंगे, मेरा ऐसा अनुरोध है। साथ-साथ, क्योंकि, माननीय मंत्री जी पश्चिमी उत्तर प्रदेश से आते हैं और दुनिया में जो देश की राजधानियां हैं, उनमें एक नहीं 3-3 एयरपोर्ट्स हैं। हमारा मेरठ क्षेत्र, गौतम बुद्ध नगर का जेवर का हवाई अड्डे का प्रोजेक्ट माननीय मंत्री जी जी.ओ.एम. में पड़ा हुआ है। मुझे उम्मीद है कि आप वैस्टर्न यू.पी. को ध्यान में रखते हुए, क्योंकि, आप उस क्षेत्र से आते हैं, उस हवाई अड्डे को मंजूरी दिलाने का भी काम करेंगे और इस हड़ताल को खत्म कराकर इस एयर इंडिया को दोबारा से लाभ की स्थिति में लाने का काम करेंगे, जिसके लिए आप सक्षम हैं।

MR. CHAIRMAN: The hon. Minister to give the reply now.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Hon. Minister, please wait for just a minute.

SHRI SURESH ANGADI (BELGAUM): Sir, the Belgaum Airport is a very old Airport. Before Independence, flights were operating in Belgaum. The Government of Karnataka has provided land, water, security and everything.

MR. CHAIRMAN: This is Discussion under Rule 193. About the strike, you tell me.

SHRI SURESH ANGADI: I request the hon. Minister to make arrangements to operate the flights from Mumbai to Belgaum, from Belgaum to Bangalore *vice versa* and also resolve the problems of the pilots in the present situation. ...(*Interruptions*) I request the hon. Minister to start operating the flights from Belgaum because it is an industrial city. Thank you....(*Interruptions*)

SHRI GURUDAS DASGUPTA: Sir, may I put one question to the hon. Minister....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please let the Minister reply to the debate.

SHRI GURUDAS DASGUPTA: I am requesting you to let us know about one thing....(*Interruptions*) उनसे बात करो, भाई।

MR. CHAIRMAN: It is not a debate. I do not allow any further debate. Hon. Minister, you can reply nowâ€¦(*Interruptions*)

SHRI SANSUMA KHUNGGUR BWISWMUTHIARY (KOKRAJHAR): Sir, please allow me only for a minute....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Just now you have come. You have not sent any slip. After the Minister's reply, you can ask a question.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: You go to your seat. Nothing will go on record.

(*Interruptions*)*

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION (SHRI AJIT SINGH): Mr. Chairman, Sir, I am extremely grateful to my illustrious colleagues Shri Gurudas Dasgupta, Shri Syed Shahnawaz Hussainâ€¦...(*Interruptions*) Hon. Member, please come and talk to me....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Mr. Minister, just wait for a minute. Hon. Member, what do you want? You ask him.

श्री सानसुमा खुंगुर बैसीमुथियायी : माननीय सभापति जी, मैं इस हाउस के जरिये मंत्री जी से यह दरखास्त करना चाहता हूँ। वह दरखास्त यह है कि हमारे बोडोलैंड स्वशासी अंचल में टोटल आबादी तीन मिलियन है, लेकिन 30 लाख आबादी के लिए हिन्दुस्तान सरकार आज तक भी एक एयरपोर्ट नहीं दे पाई है।

Sir, 65 years have already been lapsed gone since Independence. Why could the Government of India not set up a domestic airport in the backward, Sixth Schedule area of Bodoland, Kokrajhar?...(*Interruptions*) The previous Minister Shri Praful Patel had assured me in this august House itself of giving us a domestic airport. But later on, he backed out, of his own commitment.

But he left the Ministry. It is very unfortunate. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: The hon. Minister would reply for that. Please take your seat. Mr. Minister, you carry on.

...(*Interruptions*)

SHRI AJIT SINGH: Mr. Chairman, Sir, I understand that every MP wants an airport. If it is an international airport, the better. I understand that. I understand your problem.

I am extremely grateful to Shri Gurudas Dasgupta and Shri Shahnawaz Hussain for raising this issue of national importance under Rule 193. I would also like to extend my gratitude to my other colleagues who have participated in the discussion and have brought so many issues of importance related to civil aviation to the knowledge of this august House.

Shri Gurudas Dasgupta and other colleagues have raised a common issue relating to merger of Air India and Indian Airlines and the critical post-merger financial crisis of the merged company. As you all may be aware that the Government in 2007 decided to merge the erstwhile Indian Airlines and Air India in order to improve the efficiency, competitiveness and reduce cost because the operating matrix of both the entities at that time was not in a position to face prevailing global environment. The idea was that the merger would help improve the competitiveness by making optimal use of the assets, capabilities, infrastructure and human resources. In retrospect, one can say that the things didn't go as planned. The biggest problem was that merger was not completed in the stipulated two years mainly because of the delay in IT,

operational and HR integration and different working cultures of Air India and Indian Airlines. But in retrospect we can say that what were the circumstances at that time, why that decision was taken – I have already point out some of the reasons. We will have to admit that progressive integration of networks, schedules, cross-utilisation of fleet, cross-synergies in areas such as fuel, insurance, procurement, common pricing, inventory management and harmonization of booking facilities.

In order to address HR issues between erstwhile Indian Airlines and Air India employees, the Government constituted a Committee of Experts under the chairmanship of Justice Dharmadhikari. The Committee had submitted its Report on January 31st and its recommendations are under active consideration of the Government, which will soon be implemented after taking the employees into confidence. The Government has approved the turn around plan

श्री सानलुमा खुंगुर बैसीमुथियायी: महोदय, मैं आपके जरिए सरकार से यह अनुरोध करना चाहता हूँ कि हमारे बोडोलैंड अंचल में जल्द ही एक डोमेस्टिक एयरपोर्ट दिया जाए। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please let him complete.

SHRI AJIT SINGH: As I pointed out earlier, two different companies have been merged; their culture is different. Today, the problem you are seeing on television and papers every day, strikes, etc., that is one of the reasons why this delay is taking place. You have to understand all those people. Some have Air India pilots, and some pilots have the origin from Indian Airlines

श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी): बहुत दिनों से केवल आश्वासन मिल रहा है। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: No commentaries, please. If you interrupt, he cannot answer. Let him reply. Afterwards, you raise questions.

श्री शैलेन्द्र कुमार: स्ट्राइक इसीलिए हो रही है कि ...(व्यवधान)

SHRI AJIT SINGH: I will come to strikes. What I am saying is that the merger in 2007, they had anticipated a lot of synergy, and a lot of that had taken place. I am happy that 70 per cent of the merger has taken place. The HR issues are still open and they are most contentious. The Dharmadhikari Report is there, we will try to implement it very soon. In the meanwhile, let me come to Air India – I wasn't here – I heard that the Government is trying to sell Air India or close down.

I would like to point out that the Government has approved the Turn Around Plan and the Financial Restructuring Plan for Air India to bring it out of the financial crisis which includes the following:

- Induction of upfront equity of Rs. 6,050 crore in the year 2011-12 and Rs. 12,000 crore already released to repay the working capital loan;
- Issue of Government guarantee for repayment of principal amount and payment of interest for the non-convertible debentures of Rs. 7,400 crore;
- Equity for the cash deficit support of Rs. 4,552 crore;
- Equity for already guaranteed aircraft loan of Rs. 18,929 crore;
- Hiving of maintenance, repair, overhaul and ground handling by creating a separate business entity with transfer of employees; and
- Induction of already contracted aircraft 787 and B-777 on a sale and lease-back basis.

Now, the total bail out package is about Rs. 30,000 crore and that will be given over the next eight years and it is not without strings. We have put time checks and we have put very strict performance standards. If Air India meets those standards, then we will release the money because it is public money. I would also like to say that we cannot keep pouring public money into Air India. Let me be very clear about it. This is the last chance for them to perform which has to be shown by Air India. I would like to say that without the cooperation of the employees, – whether they ground handlers or whether they are pilots – Air India will not be able to survive and will not thrive. So, their cooperation is very necessary. I am aware they have grievances and they have their problems. But the way out is to discuss with each other and discuss them with me. When we are going to implement the Report of Dharmadhikari Committee, we are not going to implement it without discussing with all the people concerned. As I said, without their cooperation, Air India will not be surviving.

Sir, Shri Gurudas Dasgupta has raised some questions about the pilots. I would like to explain that India has signed

bilateral agreements with many countries. The basic feature of these bilateral agreements is that their air carriers are allowed to have a particular number of flights and a particular number of seats. For example, if they are allowed to fly 10,000 seats, then we also get equal rights for our carriers and our carriers can fly 10,000 seats to their countries. Now, what has happened over the years is that according to these bilateral agreements that we have signed with many countries, they have almost utilised their full share and they are asking for more. But we have not been able to utilise those rights.

SHRI VIJAY BAHADUR SINGH (HAMIRPUR, U.P.): Why?

SHRI AJIT SINGH: I will come to that.

Sir, people talk about the first refusal to Air India. I will quote the exact words of the Government policy on this. It says:

"Due consideration shall be given to the operational plans submitted by NACIL before the allocation of traffic rights to other eligible applicants."

This means, whenever we allot these traffic rights under these bilateral agreements from India, we give Air India the first preference. What has happened over the years is, they do not have the planes, they do not have the capacity, they are not using those bilateral traffic rights and if we do not give it to other carriers, only the foreign carriers will be gaining advantage and we will not be gaining any advantage. Let us not forget that all these other airlines are also Indian carriers. It is not longer one company now. Whatever you may say, whether it is right or wrong, we have liberalized the sector and there are many aviation companies in India now. We give them licence and we want them to fly to Assam, North East, Jammu and Kashmir etc. But if you say that we will not give them any traffic rights even if Air India cannot use them, then, I think, you better close it down. We want all aviation sectors; one company cannot take care of all aviation needs of our country...(*Interruptions*)

SHRI GURUDAS DASGUPTA: Sir, whatever he is saying is extremely controversial...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Let him finish his reply.

...(*Interruptions*)

SHRI AJIT SINGH: Shri Gurudas Dasgupta is a very esteemed Member of this august House and very dear friend of mine. We have shared many moments in the Central Hall talking about all kinds of things and if he thinks it is unfair or things are going wrong and if he finds any problem with whatever I have explained here, he is always welcome to come to me. I will give him one hour, two hours or three hours just on this issue, we will discuss everything and I am sure that he will come out as a smiling man after that meeting.

So, even today, our policy is that Air India gets the first preference, but if what they cannot use, let me tell you, we might give it to other carriers. But by the time Air India will have the capacity of more planes, traffic will grow and again we will give Air India the first chance and not any other carriers, even Indian carriers.

My most cherished goal is to make India an international hub for international traffic and we are already in the process of finalising the policy for that. To make India the hub, we need feeder airlines, we need airports at Tier-II and Tier-III cities, we need smaller planes. The airlines that are working here need to buy smaller planes for smaller cities, like, from Azamgarh somebody can fly to Lucknow to go to Dubai or to Mumbai. We need smaller planes so that people in Varanasi can go to Gorakhpur.

A lot of this is happening in the South, like, Kerala and all that. A lot of small airports have come up. But, unfortunately, in a very large part of the country feeder airlines are not there; smaller airports are not working. To make India a hub, first we have to make sure that India is not seen as a market for international flights by other countries and airlines of other countries. We have to make sure that our airlines are able to fly to all the destinations in the world. India has the geographical position, it has the population, it has the growing middle-class, it has the goods traffic and all that. India should be the hub and not other countries which are taking passengers from here and flying them to other countries. So, that hub policy is in the works and I am sure, you will all agree, that aviation sector will come on its own when India becomes a hub.

I have seen some criticism on why we are hiring off engineering staff and ground handling staff. You see the Indian aviation sector is at this stage, earlier we only talked and thought about the airlines, that now we have to think about maintenance, repair, overhaul, that is, MRO and that is engineering. Now the market is there. You know our planes go to

Sri Lanka, Singapore, Dubai for repairs. It is high time that we have a strong engineering unit, which can not only repair Air India's planes but after getting certificates from international agencies, it is able to service other aircraft also here. That is why we have hived off the engineering staff from Air India and trying to make it a wholly owned subsidiary so that they can independently work on that.

There is no doubt that Indian engineers are the best and so are the pilots. But to give them a chance, we have to make sure that they have their own management and besides Air India, they can try to service other aircraft also.

I fully agree with the concerns expressed by my colleagues, Shri Shahnawaz Hussain and Shri Sharad Yadav regarding lack of connectivity to Tier-II and Tier-III cities. We are concentrating on it, as I have just mentioned, as a part of creating a hub policy. We are also looking towards it because Air India is owned by the Government. It is a PSU. So they do go and fly most. They have the small places also. Many other airlines, to keep their cost down, want to have one type of aircraft. They are not interested in buying small aircraft to serve the smaller cities. So, we are looking into a policy to do that also so that smaller cities can be connected to the bigger cities.

We have also many other policies about connectivity. We are trying to create an Essential Air Services Fund which will provide direct subsidies to those airlines who want to fly to these smaller destinations. When we will do that, we will ask them to give a bid. Only for the airlines which can do it at the lower cost, we will give them the subsidy so that there is no waste of the public money.

Many speakers have raised the issue of Patna Airport. Shri Shahnawaz, I expect, should know the whole story. The problem there is that the Patna Airport does not have enough land. Also the surroundings, where it is situated today, are not congenial to expand it. The State Government have been giving alternative sites. They are not yet ready to give us the land where they want to make the new international airport. I admit that Patna deserves a brand new international airport. But give us the land first. All the MPs who are from Bihar should rise above party line and go to Patna, camp there, and decide where you want to build the airport.

Shri Gurudas Dasgupta and many other hon. Members have raised an issue of acquisition of aircraft. The matter has been discussed in detail in the C&AG of the Ministry of Civil Aviation and the Ministry has already submitted its reply therein. However, I would like to mention that the negotiations to buy the aircraft were not done at one stage but done at three levels. First, the Airline talked with the manufacture. At the second level, there was an Overseeing Committee headed by an erstwhile C&AG Shri Somaiya consisting of Secretary (Civil Aviation), Secretary (Expending) and then finally an authorised EGoM headed by the then Finance Minister approved that deal. So, it is wrong to say that there were no discussions; there were no different levels; and we did not know as to what was happening in the market. An erstwhile C&AG headed the Committee, who looked into it. Again, I would like to say that C&AG is looking into it. Some of the reports of C&AG regarding civil aviation are already with PAC, which is headed by our illustrious Chairman Dr. Joshi.

We are also waiting for that Report like you. We will take whatever action is required after the Report come before us.

Shri Shahnawaz Hussain and Shri Sharad Yadav have also raised the issue regarding the development of the Delhi Airport under the Joint Venture Scheme. Shri Sharad Yadav went so far to say that this was the ugliest airport he has ever seen. I would like to say that Delhi Airport has been rated as the second best in the world under the category of 25 to 40 million passengers and sixth best in all the categories of Airport. Maybe Shri Sharad Yadav's aesthetic sense is a little different than the people who made that Airport.

19.00 hrs

SHRI GURUDAS DASGUPTA: Sir, of late it is the costliest airport. ...(*Interruptions*)

SHRI AJIT SINGH: Yes, it is becoming the costliest; it is getting there. You are right. But there also, I would like to point out that recently AERA raised UDF. In 2006, DIAL took over that airport. Since then, the fees were raised by only ten per cent once. Now, they were supposed to get these User Development Fees starting 2009. Every five years AERA decides how much prices will go up. They were delayed for many reasons. That is why, what they have proposed now really covers five years' increase, and they are trying to recover it in two years. That is why, it looks so large. Again I would like to say that AERA is a quasi-judicial authority. These are the reasons that they have given. If anybody has any problem with that, there is an appellate authority. DIAL will probably complain because they wanted 700 per cent. Airlines are feeling the pinch because ultimately the cost goes to the passengers.

I would also like to point out that ADF is different than UDF, which is for the user; ADF is for the development fees for airport. In the next two years, that ADF fees will go away. So, I hope that the passengers will get some relief. I do realize

â€¦ (Interruptions)

SHRI GURUDAS DASGUPTA: Sir, will you kindly agree that it is unreasonably large? â€¦ (Interruptions)

SHRI AJIT SINGH: Sir, I agree with most of the things that our friend has said. I have to discuss some of the things with him in detail before I agree. I am coming to some of the questions that he has raised. Sir, please have patience.

The IGI airport in Delhi has been developed through a PPP mode, in which the Airport Authority of India has 26 per cent equity in the joint venture company and the rest is with GMR. As per the provisions of the agreement, out of the total revenue, 45.99 per cent revenue goes to the Airport Authority of India; 45.99 per cent in Delhi and 30.7 per cent in Mumbai.

I would also like to point out that in 2011-12, the Airport Authority of India got Rs.704.88 crore from the Delhi Airport, and about Rs.500 crore from the Mumbai Airport. The Airport Authority of India was running in losses.

As some hon. Members pointed out, it could not give any money for smaller airports. As a result of these two airports' PPP mode and the revenue that they earned, the Airport Authority of India is developing airports in Chennai and in Kolkata, which are not going to be any less than Delhi, Hyderabad or Mumbai Airports.

Now, I come to the question of land allotment. Five per cent of the total land in Delhi and 10 per cent of the total land there for commercial exploitation was a pre-bid condition. Bidders knew this position and accordingly quoted the revenue share. This was done before the bid was floated. We have not given them land; after you are not able to make the airport, the cost overrun is there and, therefore, you take the land. And because of these pre-bid conditions, they are given 45.99 per cent of the revenue in the Delhi Airport to the Authority. Price of the land is independent upon its use and its location. In Delhi, about 45 acres have fetched about Rs.1400 crore, which is about Rs.32 crore per acre. This entire money was used for the development of Delhi Airport. Moreover AERA has not allowed any return on this money. DIAL wanted it to be shown as an investment; and then, they wanted a return on it. AERA has disallowed it; and the return will be only the money they have invested directly. Any money they got from this five per cent land, which has been allotted to them, is not being used as an investment so that they can earn any return on it...(Interruptions)

श्री निशिकान्त दुबे (गोड्डा): 200 एकड़ जमीन और है।

SHRI AJIT SINGH: I said about five per cent land in Delhi.

श्री निशिकान्त दुबे : 45 एकड़ का 1475 करोड़ हुआ, 200 एकड़ जमीन का क्या हुआ?

SHRI AJIT SINGH: It is about 233 acres.

SHRI NISHIKANT DUBEY: It is 245 acres.

SHRI AJIT SINGH: Okay, Sir. Your calculation may be right. I have this figure; and it is an approximate figure. I will take your figure. Okay?...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Please, let him speak.

SHRI AJIT SINGH: Some people did complain that the project cost went up. I would like my friends to go back to their hometown; go to a private developer or a construction company; see what they said it would cost; and what it cost five years later when they made it. Look at NOIDA Extension. What the builder said it would cost for a flat and how much they would sell it for; and even before they are in the market, what the price is now!

So, when the other things change, the construction cost genuinely goes up with each year.

SHRI GURUDAS DASGUPTA: And there is a commission also.

SHRI AJIT SINGH: Sir, you may know all about it. Since you know all about it, I agree with you. I have nothing more to say on that...(Interruptions)

I will come to the strike part also, do not worry.

Now, let us come to the ATF. Mr. Dasgupta got very angry with me that I have some deal with Kingfisher Airlines or something...(Interruptions)

श्री गुरुदास दसगुप्त: ऐसा नहीं है, हम आपके ऊपर कोई इल्जाम नहीं लगा रहे हैं।

श्री अजित सिंह: आदाब अर्ज़। I take my words back. It was my mistake.

SHRI GURUDAS DASGUPTA: You are as bright as sunlight.

SHRI AJIT SINGH: Thank you, Sir...(Interruptions)

Anyway, part of the problem of the Aviation Sector is the high costs, and the ATF costs, in particular. For our low cost carriers, ATF is about 50 per cent of their operation cost. For other carriers, it is 40 per cent or so. The petroleum prices are going up the world over. More than that, the ATF costs here more than it does in the neighbouring countries. Then, we have taxes. The States have put up to 29 per cent sales tax on that. So, the ATF costs are much higher here than they are in other countries. Part of the reason is that it is not a notified product. When it is a notified product, the authority in the Oil Ministry, the Regulatory Authority, gives you why it costs so much. If it is not a notified product, nobody knows why the oil company is charging, what it is charging. In March itself, the ATF costs went up by about nine per cent.

So, that is one of the major reasons that all airline companies, whether private or Government, are under financial stress. Let us realize that. They are not getting the working capital. That is why the Government has allowed that they can borrow from outside under ECB because the interest rates are less there. Yes, there are financial problems. I would also like to say that the airlines the world over are feeling it except some of our rich neighbour; they do not have the problem of the ATF because they have the oil.

So, they are all feeling it. At the same time, whatever may be the problems of the airline industry here, the way the population is growing, the way the middle-class is growing, I would again like to repeat, there is very bright light at the end of the tunnel. That is why, some people ask why FDI by airline and who will come here. First, I would like to say that we are not opposing FDI in this sector now. Sir, 49 per cent FDI has been allowed for the last seven years or more. All we want is, since it is airline business, we want other airlines also to be able to take part in FDI in the aviation sector. Aviation sector is a very capital intensive industry. It is a very technical industry. We want other airlines to take part in it because they have the management expertise; they have the technical expertise; and they have the reach world over. If you want to make a hub here, you want more airlines to come here. With just one airline or two airlines, we cannot become a hub.

So, we were talking about ATF. When we allowed the import, it was allowed to any airline for their own use. So they do not have to pay the sales tax. I would like to add that Spice Jet was the first one which applied. Air India was the next one that applied, and Kingfisher is the third one which has applied for this facility.

Shri Adhir Chowdhury had raised a question on issues about connectivity. He also had some questions about Bagdogra. Yes, Bagdogra is very important for the whole North-East, in fact. That is a hub for going to the North-East. It is a Defence airport. So, we are working on that. If we get some land, we will get the night landing facility there. So, that should solve lot of the problems.

We are also trying Cooch Behar. It is already a developed airport but it is a smaller airport. These places do not need big airport and big planes to fly there. The market is not there. As I pointed out, very few aviation companies in India have these smaller aeroplanes. But we are trying to encourage the regional airlines, the smaller airlines to fill that gap we have. ...*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: While he is speaking, you go on rising. I have already given the chance. Let him answer. Why are you interrupting?

...*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: Mr. Bwiswmuthiary, you came very late and made your submission. That is the problem. You should have come early. Finally, he will answer you. You wait up to that.

SHRI AJIT SINGH: My friend Mr. Satpathy from Odisha—"I do not know if any Odisha MP is here or not"—mentioned that there is an airport there, named after Biju Patnaik. He reminded me that Biju Patnaik was a very dear and near colleague of my father. Therefore, it should be made an international airport. Sir, all we need is some land from the Government there. We have discussed it with Mr. Naveen Patnaik. We expect very soon we will be able to start the new terminal and make it international airport....*(Interruptions)* That is the problem everywhere. We try to develop the airport.

MR. CHAIRMAN: Please address the Chair.

...*(Interruptions)*

श्री दारा सिंह चौहान: सर, बनारस एयरपोर्ट के बारे में बताएं?

MR. CHAIRMAN: Let him complete.

SHRI AJIT SINGH: Then, I point out that yes, most of the Members were talking about Allahabad, Gorakhpur, Banaras...(*Interruptions*) Many MPs from UP here are concerned about the aviation sector facilities.

श्री घनश्याम अनुरागी (जालौन): मंत्री जी, मुझे बुंदेलखंड के बारे में पूछना है। ...(*व्यवधान*)

MR. CHAIRMAN: What is this?

SHRI AJIT SINGH: I will answer. Please wait. I am from UP also, not just from West UP. I am from UP.

I understand whether it is Uttar Pradesh or it is Bihar or it is Rajasthan or Madhya Pradesh, aviation industry has not developed here as it should have, concerning their population and everything.

Now, we are trying to correct that mistake. Shri Mulayam Singh ji is here. With the cooperation of the State Government – I want to assure him and the MPs from UP – that we will take up the airport construction and start air services in UP. You may be political rivals but in this thing we are together. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: He has already explained about Patna.

...(*Interruptions*)

SHRI AJIT SINGH: Sir, Patna was discussed but he was not here. ...(*Interruptions*)

Please let me complete. If Mr. Chairman allows any questions, I will answer them.

MR. CHAIRMAN: Please let him finish. I will allow you to speak.

...(*Interruptions*)

SHRI AJIT SINGH: I request my colleagues not to shout down Mr. Lalu Prasad. ...(*Interruptions*)

I do not think I have talked anything irrelevant here. All these questions have been raised by hon. Members. So, do not say that leave all those issues and come to strike. I have to request all my colleagues not to shout down Mr. Lalu Prasad. I would hear his question and satisfy him as far as I can.

Let us come to the issue of strike....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: He is discussing about the strike issue. You wait and listen to him.

â€¦ (*Interruptions*)

SHRI AJIT SINGH: I would like to remind the hon. Member that Bundelkhand is still a part of UP and I have already talked about UP. So, let us come to the strike.

That is exercising all our minds not only here but it has caused a lot of problems. As Mr. Nirupam said that at Mumbai airport, it is causing a lot of problems. Lots of passengers have been inconvenienced. Air India has lost Rs.850 crore. I would like to point out, I saw it on TV, that one passenger said, 'When I die I will ask my children not to fly by Air India.' Credibility of Air India has been dented. For the last three months, Air India had been improving. Their revenues went up 35 per cent. Their yield went up. Their equipment usage went up. Their credibility was going up. For whatever reason this strike took place â€¦.

SHRI VIJAY BAHADUR SINGH : Send them to jail.

SHRI AJIT SINGH: Please, no. They are our children. Basically, they are our people. They are doing a useful service to the country. Just not be harsh on them. They may have a point. The whole point is that they called a strike at this time when that Rs.30,000 crore has been approved by the Government and when the banks are finding it very difficult to loan any money to any airline industry. They are beginning to murmur, 'Should we give this money to Air India now?' Will this Rs.30,000 crore be able to save Air India?

As I said earlier, without the cooperation of the employees – whether they are pilots or engineers or baggage handlers – no airline can survive. Especially for Air India, whatever money we give, unless it becomes competitive with the rest of the industry, it will not survive for their thrive into becoming competitive. They have to follow the industry norms for their costs,

for their promotions, for the number of employees because we cannot keep pouring public money into Air India any more. I am sure and you Members will agree that Air India will not deserve any more money.

I am sure, as employees have grievances, many of the Members of Parliament also have more questions and they are welcome to come and discuss them with me any time.

Coming back to the strike, I will not go into the earlier strikes as to how they have caused problems, why India's reputation, as our dear friend who loves Air India than anything else, it seems...*(Interruptions)* Shri Shatrughan Sinha knows *Bhai Saheb* and *Bihari Babu*.

I will not go into why Air India is in such a dire strait. Yes, there are management problems, maybe wrong decisions, which happen to everybody. Everybody is talking that the merger that took place was a wrong decision. Yes, if I look back at my career, I made a lot of mistakes ten years ago, five years ago, fifteen years ago and if I had not made those mistakes, things would have been different. But at that time in life, this seemed the right decision. So, in 2007 when they wanted this merger, that may have seemed to be the right decision. Now in retrospect, we can criticise it. As I mentioned earlier that the integration has not taken place is also a reason why we are seeing this problem and are criticising the merger today.

I will not go into the overall reason for this strike. This strike...*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: When the Minister comes to a certain point, please do not divert his attention. Then, he cannot answer. He wants to speak about the strike which is the concern of all the Members. He is explaining that.

SHRI AJIT SINGH: This strike, of which incidentally I came to know only after it had happened, was on four points. One was, they wanted exclusive right to fly dream-liners. That means, exclusive right to training on the dream-liners. They wanted to fly first class when they are not flying on duty. They had some arrears from 2007 to 2009. They wanted that right now. They wanted to have an agreement with the management that if they do not get promoted to Commander in 10 years, maybe there is no room, maybe they do not qualify, we will still make them Commanders and give them all the facilities. They wanted that 10 years should be reduced to six years. These were the four demands. They discussed with the CMD. From what I know, the Air India management agreed to pay the arrears. For flying first class they said no. All of us want to fly first class. But, that is not such an issue that you want to go on strike.

About the training aspect, there are two different unions – erstwhile Air India Pilots and the International Pilots Guild and the other is the erstwhile Indian Airlines Pilots who have a different union. The IPG went to Bombay High Court and got a stay that only they will be allowed to go on training; the other Airline pilots will not be allowed to go on training. The Government did not go in for an appeal. The other Airline Union went in for an appeal and the Supreme Court vacated the stay saying that it was a management decision and allowed us to send both erstwhile Air India and Indian Airlines pilots for training. That was the main reason why they struck after talking only to the Air India management. They did not talk to the Civil Aviation Ministry; they did not talk to me and I am sure they did not talk to their well-wishers here also. They went on flash strike.

The Air India went to the High Court. The High Court declared the strike illegal; asked them not to call in sick and report for duty. That was five or six days back. They are still getting sick. What is surprising is the leaders of the Union are publicly saying that tomorrow so many more pilots will get sick.

If this is a genuine sickness, how can that happen? They should not have used this ruse because the job of an airline's pilot is very sensitive and his health is also very important. They should not have used that excuse for getting their demands accepted because when they say that they are well and then they suddenly get sick, how would you believe them? We could not do anything about that because the Supreme Court has already given an interim order. The final judgement has not yet come. IPG can still wait for the final judgement. If it says that only they will go on training, we will all accept it. We should all accept the court's judgement so should the pilots. They are not above the law. They are our children, they are very useful and they deserve all the sympathy. It is a tough job that they do – flying abroad and living away and all those things – although I am sure, lot of people love that kind of life.

Anyway, their next demand was to reduce the period for making them commanders from ten years to six years. They know it and everyone in the airline business knows, and I am sure that almost all the Members of Parliament also know, that Dharmadhikari Report is here. We have looked at it. Right now, we are studying what the impact of implementing those recommendations would be on pilots, engineers and all other employees. . We are not studying its impact on one pilot only but every pay-scale pilot. We are collecting that data from Air India and within next two to three months, we are going to discuss it with IPG and other union. As I said, without their cooperation, it will not work anyway. So, what was the big deal to go on a flash strike? Could they not wait until Dharmadhikari Report comes? Even when the CMD of Air India had

assured them that things relating to their progression will be totally taken care of and that they will not suffer in any way, they went on a flash strike, an illegal strike. I would appeal to them that I am ready to talk to them. ...(*Interruptions*)

SHRI GURUDAS DASGUPTA: Sir, shall I make a small point? ...(*Interruptions*)

SHRI AJIT SINGH: Sir, you can make all the points, but little later. Let me complete. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please have order in the House.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please take your seat.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please address the Chair. I do not want any argument amongst the Members.

...(*Interruptions*)

SHRI AJIT SINGH: Sir, through you, I would like to request our dear friend from West Bengal not to get agitated at *dada*.

They went on flash strike and I came to know about it, as I said, only when after 10 p.m. my PS called me to say that some pilots had gone on sick leave.

Now I understand and I have said that I do not think that these four grievances were such that they should have gone on strike during the peak travel season when Air India is already almost bankrupt and when the Rs. 30,000 crore bail out itself is being questioned by lot of people. They are asking why we are giving that kind of money to it.

They could have come to me and talked to me. They could have waited for one or two months till Dharmadhikari Report is out and then, anyway we would have discussed with them, and at least, they should have listened to the judgement of the High Court. That is sacrosanct for everybody. There can be no exception for anybody not to follow the law. I would still say that not only these four issues, but they may also have some other legitimate grievances – I agree that they may be there – but unless we discuss them, I will not come to know of them. Unless they come and discuss, I cannot find any solution to them. But this kind of a strike is not the answer to solve any grievance.

The main business of the pilots is to ferry passengers from one place to another. I would request them that all their grievances will be heard unconditionally, but they should also come unconditionally. I would request them to please go back to work. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please let him finish.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Mr. Dasgupta, I will allow you to speak. Please take your seat.

...(*Interruptions*)

SHRI GURUDAS DASGUPTA: Mr. Minister, please call them. ...(*Interruptions*)

SHRI AJIT SINGH : Sir, I would like to assure all the hon. Members that Air India Management will in no way be vindictive towards any of the employees, but they should realize ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Why are you shouting? I am here.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Why are you shouting at him? Please take your seat. The Minister is replying. If at all I am going to permit him and if he wants to ask, then I am going to allow him after his reply and he will reply to it. Please let him finish.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Mr. Dasgupta, I will allow you to speak. Please let him finish his reply.

...(*Interruptions*)

SHRI AJIT SINGH : Sir, I would just like to point out that perhaps Dada will have no questions after he hears me. So, at least, he should listen to me. Maybe, what I am going to say will answer his question anyway, and if it does not answer the question, then the hon. Chairman has already said that he will allow him to speak.

So, all that I want to say is that I want to assure the House and I want to assure the pilots that the Air India Management knows that there are a lot of young people who have just joined there. Nobody will be vindictive to those people. But their first priority should be that passengers do not get inconvenienced. Their other priority should be that if Air India sinks, all their jobs will go away with it. It is not only theirs, but all other thousands of employees of Air India who are not as fortunate as them. They are the highest paid echelons of the airlines industry, and they deserve it. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, do not interrupt him. Please allow the Minister to complete his reply.

...(*Interruptions*)

SHRI AJIT SINGH : So, with the salient powers come responsibility also, namely, responsibility towards Air India; responsibility towards passengers; and responsibility towards other employees of Air India.

I will request them again and again -- as everyone is saying that they are our children -- to please go back to work; help the passengers; and do not create problems for them like what happened in the Mumbai airport or Delhi airport. We are ready to listen to all your demands and discuss with you threadbare, and if you are not satisfied with them, then I am sure that there are many friends here who will come and speak for them and you know that some of these are such old colleagues that I will have to listen very carefully and only if it is impossible, then I will deny their demands. Otherwise, I will agree to their demand.

SHRI GURUDAS DASGUPTA: Sir, I started the discussion. ...(*Interruptions*) I agree with many of the points that you have made. Please look into my speech. At the beginning, I said that cat-call strike is not a part of trade unionism. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Mr. Minister, please do not comment. Please let him speak.

...(*Interruptions*)

SHRI GURUDAS DASGUPTA: I have said it. I have also said that they should withdraw the strike. I am one with you in appealing to them to withdraw the strike. But Ajit babu, I have a point. The point is that you had terminated 80 pilots and you had withdrawn licenses of 11 pilots. I am requesting you that they should not put any pre-condition, and you do not put any pre-condition. Be magnanimous. You are the Minister of this country representing 120 crore people. You call them unconditionally for discussion, and we shall do our best to persuade them to cooperate with you. I appeal to you to call them unconditionally.

श्री लालू प्रसाद: महोदय, मैं घर से भागा-भागा आ रहा हूँ। माननीय मंत्री जी का जवाब मैं टैलिविज़न पर देख रहा था। जल्दी-जल्दी कुर्ता-पायजामा पहनकर निकल आया। ...(*व्यवधान*) आप बैठिये।

सभापति जी, माननीय मंत्री अजित सिंह को मैं दोषी नहीं मानता हूँ। इसलिए कि जब इनको मौका मिला तो यूपी का चुनाव था और फिर स्ट्राइक आ गई। यह सारी लाइबिलिटी मैं बहुत नज़दीक से जानता हूँ। मैं कैबिनेट में था जब मर्जर की बात हो रही थी और नए जहाज़ खरीदने की बात हो रही थी। तो कैबिनेट में क्या-क्या कहा, वह गोपनीयता का हम ज़िक् नहीं कर सकते हैं, उस बात को हम पचाकर रखते हैं।

एयर-इंडिया के जो पायलट्स हैं और इंडियन एयरलाइन्स के जो लोग बच गए, अपने जहाज़ों से हम जो विदिन कंट्री ट्रेवल करते हैं, उनमें बहुत डिस्क्रीमिनेशन है सैलेरीज़, सुविधा और फैसिलिटीज़ के मामले में और अभी नए जहाज़ आने वाले हैं। एयर इंडिया को मारकर रखा गया है। जैसे मैच में फिक्सिंग हो रही है, वैसे ही इसमें भी फिक्सिंग हो रही है। यह कार्टल बना हुआ है, लूट मची हुई है। हमारा हक था और विदेशी कंपनियाँ आकर हमारे देश के लोगों को सिंगापुर से लेकर, दुबई से लेकर चारों तरफ हमारे पैसेन्जर्स को लेकर जा रही हैं, आ रही हैं। मंत्री जी ने ठीक कहा कि पीक सीज़न है, लोग बाहर से आते हैं। अगर हम एयर इंडिया के हालात को मर्जर के बाद देखें, सुविधा देने के बाद देखें तो हमारे जहाज़ों को मारकर रखा गया, न उनमें कोई सफाई है, न कोई फैसिलिटीज़ हैं। फिर यह हड़ताल। लोग प्रैफर करते हैं और विदेशी जहाज़ों में जाने का काम वे करते हैं। अभी चुनाव आ रहे हैं। हमने मंत्री से कहा कि जो नए लड़के आ रहे हैं, नए जहाज़ आ रहे हैं इंडियन

एयरलाइन्स के, तो इनको ट्रेनिंग देने का जो फैसला आपने लिया है, हमें मालूम हुआ कि जो पुराने लोग हैं जिन्होंने कार्टल बनाकर रखा है, वे मना कर रहे हैं और शायद यही स्ट्राइक का कारण है। यह मंत्री जी ने स्वीकार किया है। हम लोग इस हड़ताल को अपूव नहीं करते हैं, अनुमोदन नहीं करते हैं। लेकिन जो भेदभाव है, इंडियन एयरलाइन्स और एयर इंडिया का, एयर इंडिया का नाम तो हमारे जहाज़ में भी लग गया। लेकिन वहाँ जो स्टाफ है, महिलाएँ हैं, पायलट्स हैं, समय पर उनको तनख्वाह नहीं मिल रही है, कई महीने से उनको तनख्वाह नहीं मिल रही है। उनको तनख्वाह नहीं मिलती तो वे हमें कंप्लेंट करते हैं। कभी-कभी लोग हमें बोलते हैं कि आप कब जहाज़ मंत्री बनेंगे। लोग हमें बोलते रहते हैं, आप लोग लड़ते रहते हैं। इसलिए मंत्री जी से मैं साफ-साफ इस बात को कहना चाहता हूँ कि एम.पी. किसी के सिम्पैथाइज़र नहीं हैं। यह हड़ताल और पैसेंजर्स को जो दिक्कत हो रही है, यह हमारे लिए कंसर्न है, यह चिन्ता का विषय है। आप इसको ठीक-ठाक करिये और जो पेइंग रूट है, पेइंग रूट में प्राइवेट प्लेयर को अलाउ किया गया है। वह पैसेंजर को ढोकर चला जाता है और आपका जहाज़ बैठा रहता है। इस बात को भी आपको देखना चाहिए। आपने हमें अर्थॉरिटी दी, मंत्री जी ने बिहार के एम.पीज़ को कहा कि पटना एयरोड्रॉम में कभी भी एवरीडेंट हो सकता है। हमारे पायलट वहाँ जाते हैं, इतना कड़ा ब्रेक लगाते हैं कि उसकी मजबूरी है लेकिन कभी भी एवरीडेंट हो सकता है। जो लोकल व्यवस्था है, उसमें हम एवसटैन्शन नहीं कर सकते। जब हम थे तो हमने उधर कुछ ज़मीन दी थी और उसका विस्तार हुआ। आपने सभी बिहार के एम.पीज़ को कहा है कि आप लोग पटना जाएँ और हमें ज़मीन दीजिए और आपको हम इंटरनेशनल हवाई अड्डा देते हैं। हम आपको बताने आए हैं कि एयरफोर्स की ट्रेनिंग के लिए गोरखपुर में मुख्यालय था और वह बिहटा लाया गया था। वह सारी शर्तों को पूरा करता है। बीहटा में आप लेकर चलिए। बीहटा में खोलिए। वह अबैन्डेंट पड़ा हुआ है। एयरफोर्स की ट्रेनिंग के लिए गोरखपुर में मुख्यालय था और लाया गया था बीहटा। वह सारी शर्तों को पूरा करता है। आप बीहटा में लेकर चलिए। बीहटा में हवाई अड्डे को ले जाएँ। इस मामले में एयरफोर्स से बात कीजिए और बीहटा में लेकर चलिए। वह अबैन्डेंट पड़ा हुआ है। आप बीहटा में हवाई अड्डे को लेकर चलिए। इस बारे में हम आपसे जानना चाहेंगे।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन (भागलपुर): मंत्री जी ने बहुत अच्छा उत्तर दिया है और काफी सम्भावनाएँ बनी हैं। आपने बड़ा पोलिसी एनाउंस किया है कि आप छोटे एयरपोर्ट्स बनाएंगे और मैं इसका स्वागत करते हुए मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि हर राज्य की राजधानी में एयरपोर्ट है, जिसकी चर्चा लालू जी ने की, जब उनकी सरकार थी और मैं नागरिक उड्डयन मंत्री था। उस समय हमारे और लालू जी के बीच में बहुत वाद-विवाद के बाद जमीन मिल गई थी और उसके आगे कब्रिस्तान था, इसलिए आगे नहीं बढ़ सकता था। मैंने जो सवाल उठाया, मंत्री जी ने अड्रेस किया कि जो राजधानी और मेट्रो शहरों में लोग पैदा हुए हैं, केवल उन्हीं के लिए एयरपोर्ट नहीं हैं, छोटे शहर के लोगों के लिए भी एयरपोर्ट है। जैसे नम्बर दो शहर हैं, बिहार में भागलपुर है, जहाँ से मैं सांसद हूँ और पूर्व नागरिक उड्डयन मंत्री हूँ। मैं अनुरोध करना चाहता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि आप भागलपुर जैसे शहर को लखनऊ के बाद इस तरह के शहर को जहाँ तीस लाख की आबादी है, वहाँ छोटा रन-वे एयरपोर्ट बनाने की क्या कोई योजना रखते हैं? मेरा यह आपसे पूछना है?

श्री दारा सिंह चौहान (घोसी): मेरा बहुत छोटा-सा सवाल है। सबसे पहले मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ क्योंकि उन्होंने आजमगढ़ की चर्चा की है। यहाँ से बहुत से पैसेंजर बाहर जाते हैं दुबई, दिल्ली, लखनऊ। दूसरी बात है कि वाराणसी बहुत ही महत्वपूर्ण जिला है और बनारस का महत्वपूर्ण एयरपोर्ट है, जिसे देश की कल्चरल केपिटल भी कहा जाता है, क्योंकि देश-विदेश से बहुत लोग आते हैं। अभी तक यह पता नहीं चला है कि यह किसके नाम पर है। जब फ्लाइंग टैंड करने वाली होती है, तब सुना जाता है कि लाल बहादुर शास्त्री एयरपोर्ट नाम की घोषणा की जाती है। यह एयरपोर्ट इतना लम्बा-चौड़ा है, लेकिन कहीं भी लाल बहादुर शास्त्री एयरपोर्ट नहीं लिखा हुआ है। जिस व्यक्ति ने देश में एक मिसाल कायम की थी कि एक छोटी-सी दुर्घटना के कारण अपना पद त्याग दिया, जिसने "जय जवान जय किसान" का नारा दिया। उनका नाम बनारस एयरपोर्ट पर नहीं लिखा गया है। मेरी अपील है कि जल्द से जल्द एयरपोर्ट पर लाल बहादुर शास्त्री एयरपोर्ट लिखवाया जाए।

SHRI BASU DEB ACHARIA: The Strike has created inconvenience to the passengers. The crisis which is there in Air India has also been accentuated. Now, I appeal to the striking pilots that they should withdraw their strike. I also appeal to the Minister and to the Government that they should also come forward and start discussion and resolve the issue so that normalcy is restored. Without further delay, this should be done initially from the Government.

श्री शतुष्ण सिन्हा : महोदय, मैं मंत्री जी को एडमायर और एप्रीशिएट करता हूँ, साथ ही छोटा सा वलैरिफिकेशन चाहता हूँ। मेरे दो-तीन छोटे-छोटे सवाल हैं कि आपने पटना एयरपोर्ट के बारे में बताया कि पटना एयरपोर्ट का विस्तार सम्भव नहीं है। हालाँकि जैसा कि लालू जी ने कहा कि सबसे खतरनाक एयरपोर्ट है। हमने भी कहा, आप भी जानते हैं और सब मानते हैं। हादसा कभी भी हो सकता है। आपने कहा कि हमें जमीन दे दो, क्योंकि जमीन की कमी है। मेरा सवाल यह है कि जब तक हमें जमीन हासिल नहीं होती है, जैसा कि लालू जी ने कहा, हम बीहटा नहीं जा पाते हैं, कोई कहीं और ले जाने की बात कह रहा है, तो क्या तब तक हम डायनामाइट के ऊपर बैठे रहें? तब तक क्या होगा? मंत्री जी या तो वहाँ पर बड़े-बड़े जहाज़ों को बंद करें, नहीं तो कोई तरीका निकालें। पटना एयरपोर्ट के बगल में बोर्देनिकल गार्डन है, रेलवे लाइन है। उसका एलाइनमेंट ठीक करें, यह बहुत जरूरी है।

मंत्री जी, आपने इसका जवाब नहीं दिया कि हड़ताल कब तक खत्म होगी, कैसे खत्म करेंगे? यह होना चाहिए।

जो घोटाले हुए हैं, इनके ऊपर सीबीआई जांच हो। ...**(व्यवधान)**

MR. CHAIRMAN: Please take your seat.

...(Interruptions)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record.

(Interruptions) *

श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी): माननीय सभापति जी, आपने मुझे पूछने के लिए मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूँगा कि वर्ष 2013 में इलाहाबाद में महाकुम्भ मेला लगने वाला है। देश-विदेश से वहाँ पर करोड़ों तीर्थ यात्री आएंगे। वहाँ विदेशी भी आते हैं। वहाँ एयरफोर्स बेस एयरपोर्ट है। इरादतगंज में नया एयरपोर्ट बनाने के लिए क्या कोई योजना है?

दूसरी बात यह है कि हमारे यात्री, विदेश जाने वाले या आने वाले, सभी परेशान हैं। आज आपने कहा कि वे बिना शर्त यात्रियों को ले जाएँ, ले जाएँ, वे स्ट्राइक समाप्त करें, हम उनकी सभी मांगें मान लेंगे। मैं आपसे यह कहना चाहूँगा कि क्या आप इस सदन में घोषणा कर देंगे कि वे हड़ताल खत्म कर देंगे। वे मान लेंगे। आप कॉल

कर दीजिए। वे हड़ताल खत्म कर देंगे। ...*(ब्यवधान)*

SHRI AJIT SINGH: Mr. Chairman, Sir, your kindness has allowed, it seems, to make me start again. I would like to point out that besides this Parliament where I am answering the questions, there is a Civil Aviation Ministry; there are officers; and I am there. All these MPs have all the right to come with their grievances and talk to me, any time. Therefore, I know their problems about this airport or that airport. My answer here is not the final word. They can always come and talk to me.

I would like to tell Shri Dara Singh Chauhan that we are not only going to name it but we are also going to install a statue of Shri Lal Bahadur Shastri at Benaras Airport.

About Patna, we or the Airports Authority can just spend the money on the existing thing. That would take years. The better thing would be to get us the land as soon as they can. But then, please do not say that it is a wasteful expenditure. Otherwise, they would complain later that we have spent so much money on this. It would take two or three years. By that time, they would say that they are giving the land. They would ask us to make it there. They have to decide about it. ...*(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: Please address the Chair.

SHRI AJIT SINGH: About the strikers, I understand the sentiments of the people. I have already said that there would be no pre-conditions. Everybody knows and everybody has appealed to them to end the strike. Please ask them...*(Interruptions)* Are we going to discuss this with different trade unions in this House? Are we going to discuss that here?

MR. CHAIRMAN: Whatever you want, you tell.

SHRI AJIT SINGH: Therefore, I would appeal to all the Members to request these pilots to obey the law and worry about the passengers. We are open to any discussion with them.

MR. CHAIRMAN: We will take up Zero Hour matters now. Hon. Members, please take one minute each because we have to complete the list in the next ten to fifteen minutes. Shri Ijyaraj Singh.