

लोक सभा वाद-विवाद (हिन्दी संस्करण)

तीसरा सत्र
(चौदहवीं लोक सभा)



(खंड 5 में अंक 1 से 10 तक हैं)
Gazettes & Debates Unit
Parliament Library Building
Room No. F.E. 625
Block 'G'

Acc. No 57
Dated 24/12/04

लोक सभा सचिवालय

नई दिल्ली

मूल्य : पचास रुपये

सम्पादक मण्डल

गुरदीप चन्द मलहोत्रा
महासचिव
लोक सभा

आनन्द बी. कुलकर्णी
संयुक्त सचिव

नत्थू सिंह
मुख्य सम्पादक

वन्दना त्रिवेदी
वरिष्ठ सम्पादक

पीयूष चन्द्र दत्त
सम्पादक

नारद प्रसाद किमोठी
सहायक सम्पादक

(अंग्रेजी संस्करण में सम्मिलित मूल अंग्रेजी कार्यवाही और हिन्दी संस्करण में सम्मिलित मूल हिन्दी कार्यवाही ही प्रामाणिक मानी जायेगी। उनका अनुवाद प्रामाणिक नहीं माना जायेगा।)

विषय-सूची

[चतुर्दश माला, खंड 5, तीसरा सत्र, 2004/1926 (शक)]

अंक 7, गुरुवार, 9 दिसम्बर, 2004/18 अग्रहायण, 1926 (शक)

विषय	कॉलम
पोलैंड के संसदीय शिष्टमंडल का स्वागत	1
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
*तारांकित प्रश्न संख्या 121 से 123	1-49
प्रश्नों के लिखित उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या 124, 125 और 127 से 139	49-78
अतारांकित प्रश्न संख्या 1380 से 1609	78-400
सभा पटल पर रखे गए पत्र	401-405
लोक लेखा समिति	
पहला, दूसरा और तीसरा प्रतिवेदन	405-406
अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण संबंधी समिति	
की-गई-कार्यवाही संबंधी विवरण	406
महिलाओं को शक्तियाँ प्रदान करने संबंधी समिति	
की-गई-कार्यवाही संबंधी विवरण	406-407
ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के आस्थगन के बारे में	
अफीम उत्पादकों के समक्ष आ रही कठिनाइयाँ	407
सदस्यों द्वारा निवेदन	
दो केन्द्रीय कैबिनेट मंत्रियों द्वारा एक-दूसरे के विरुद्ध लगाये गये भ्रष्टाचार के कथित आरोपों के बारे में	409-414
अधिलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना	
नेवेली लिग्नाइट कारपोरेशन का निजीकरण करने की कथित पहल से उत्पन्न स्थिति तथा इस संबंध में सरकार द्वारा उठाए गए कदम	414-417
श्री पी. मोहन	415, 417
श्री शिबु सोरेन	416

*किसी सदस्य के नाम पर अंकित + चिह्न इस बात का द्योतक है कि सभा में उस प्रश्न को उस सदस्य ने ही पूछा था।

विषय	कॉलम
श्री के. सुब्बारायण	417-418
डा. दासरि नारायण राव	418
कार्यमंत्रणा समिति के पांचवें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव	419
विशेषाधिकार के प्रश्न के बारे में	419-420
नियम 377 के अधीन मामले	420-428
(एक) लाहौल घाटी को लेह से जोड़ने के लिए रोहतांग में एक सुरंग का निर्माण किए जाने की आवश्यकता श्रीमती प्रतिभा सिंह	420
(दो) कपास का न्यूनतम समर्थन मूल्य बढ़ाने और कॉटन कारपोरेशन ऑफ इंडिया द्वारा नियत समर्थन मूल्य पर कपास की खरीद सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता श्री रायापति सांबासिवा राव	420-421
(तीन) जम्मू-कश्मीर में उझ नदी पर पंजतिरथी जल विद्युत परियोजना स्थापित किये जाने की आवश्यकता चौधरी लाल सिंह	421-422
(चार) गुजरात में सूरत रेलवे स्टेशन को मॉडल रेलवे स्टेशन के रूप में विकसित किये जाने की आवश्यकता श्री काशीराम राणा	422
(पांच) हिमाचल प्रदेश में "तरखान" समुदाय को अनुसूचित जातियों की सूची में सम्मिलित किये जाने की आवश्यकता श्री सुरेश चन्देल	422-423
(छह) उड़ीसा में बालासोर जिला अस्पताल में जलने से घायल हुए रोगियों के उपचार के लिए "स्पेशल केयर यूनिट" स्थापित करने हेतु राज्य सरकार को वित्तीय सहायता दिए जाने की आवश्यकता श्री खारबेल स्वाई	423
(सात) बिहार में मोकामा और मुंगेर के बीच प्रस्तावित चार लेनों वाली सड़क को भागलपुर तक बढ़ाए जाने की आवश्यकता श्री सुशील कुमार मोदी	423-424
(आठ) केरल में पारंपरिक उद्योगों में लगे श्रमिकों के हितों के संरक्षण के लिए राज्य सरकार को सहायता प्रदान किए जाने की आवश्यकता श्री पी. राजेन्द्रन	424
(नौ) छपरा-गोंडा मार्ग पर रेल पथ के दोहरीकरण तथा छपरा और बाराबंकी के बीच रेल लाइन का विद्युतीकरण किए जाने की आवश्यकता श्री मोहन सिंह	424-425
(दस) जहानाबाद और एकंगर सराय होते हुए अरबल और बिहार शरीफ के बीच राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-110 की उचित मरम्मत और रखरखाव सुनिश्चित किये जाने की आवश्यकता श्री गणेश प्रसाद सिंह	425

विषय	कॉलम
(ग्यारह) उत्तर प्रदेश के उन्नाव जिले में "राष्ट्रीय सम विकास योजना" के अंतर्गत कार्य निष्पादन केन्द्रीय एजेंसियों के माध्यम से करवाए जाने की आवश्यकता श्री ब्रजेश पाठक	425-426
(बारह) महाराष्ट्र में नांदेड़ से लोकोशेड स्थानान्तरित करके पूर्णा में पुनः स्थापित किये जाने की आवश्यकता श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील	426
(तेरह) उड़ीसा में पारादीप पत्तन में ओसवाल उर्वरक संयंत्र से खतरनाक अमोनिया गैस का रिसाव रोके जाने की आवश्यकता श्रीमती अर्चना नायक	426-427
(चौदह) बिहार के बेगूसराय जिले में नहरों से गाद निकालने के लिए राज्य सरकार को वित्तीय सहायता उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता श्री सूरज सिंह	427
(पन्द्रह) मद्रै-डिंडीगुल रेल लाइन के दोहरीकरण के लिए 96 करोड़ रुपये की अपेक्षित धनराशि आवंटित किये जाने की आवश्यकता श्री एन.एस.वी. चित्तन	427-428
नियम 193 के अधीन छर्चा	
मूल्य वृद्धि	430-530
श्री बसुदेव आचार्य	430-440
श्री हरिन पाठक	440-445
श्री जय प्रकाश	445-450
श्री लोनाप्पन नम्बाडन	450-452
श्री रामजीलाल सुमन	452-457
श्री गणेश प्रसाद सिंह	457-458
श्री ब्रजेश पाठक	458-461
श्रीमती वी. राधिका सेलवी	461-462
श्री बची सिंह रावत "बचदा"	463-467
श्री के.एस. राव	467-474
श्री अनन्त गंगाराम गीते	474-481
श्री भर्तृहरि महताब	481-486
श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता	486-488
कुमारी ममता बैनर्जी	488-493

विषय	कॉलम
श्री वी.के. तुम्बर	493-496
प्रो. एम. रामदास	496-499
डा. एम. जगन्नाथ	499-502
श्री दुष्यंत सिंह	502-504
श्री मुंशी राम	505
श्री शैलेन्द्र कुमार	505-507
श्री एस. मल्लिकार्जुनैया	507
श्री एस.के. खारवेनथन	507-509
श्री इलियास आजमी	509-512
श्री गणेश सिंह	512-513
श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी	513-515
श्री पी. चिदम्बरम	515-530
अनुबंध-I	
तारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका	531
अतारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका	532-538
अनुबंध-II	
तारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका	539-540
अतारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका	539-540

लोक सभा के पदाधिकारी

अध्यक्ष

श्री सोमनाथ चटर्जी

उपाध्यक्ष

श्री चरणजीत सिंह अटवाल

सभापति तालिका

श्री पवन कुमार बंसल

श्री गिरिधर गमांग

श्रीमती सुमित्रा महाजन

श्री अजय माकन

डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय

श्री बालासाहिब विखे पाटील

श्री वरकला राधाकृष्णन

श्री अर्जुन सेठी

ले. कर्नल (सेवानिवृत्त) मानवेन्द्र शाह

श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव

महासचिव

श्री गुरदीप चन्द मलहोत्रा

लोक सभा वाद-विवाद

लोक सभा

गुरुवार, 9 दिसम्बर, 2004/18 अग्रहायण, 1926 (शक)

लोक सभा पूर्वाह्न ग्यारह बजे समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

पोलैंड के संसदीय शिष्टमंडल का स्वागत

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यगण, सबसे पहले, मुझे एक घोषणा करनी है।

मैं अपनी ओर से और सभा के माननीय सदस्यों की ओर से हमारे सम्मानित अतिथि के रूप में भारत की यात्रा पर आए सेजम (पोलैंड की संसद का निचला सदन) के मार्शल महामहिम श्री जोजेफ ओलेक्सी और पोलैंड के संसदीय शिष्टमंडल के सदस्यों का स्वागत करता हूँ।

मुझे यह उल्लेख करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि उनका यह महत्वपूर्ण दौरा भारत और पोलैंड के बीच राजनयिक संबंधों की स्वर्ण जयंती समारोह के अवसर पर हुआ है।

वे आज सुबह भारत पहुंचे। वे इस समय विशेष प्रकोष्ठ में बैठे हैं। हम कामना करते हैं कि हमारे देश में उनका प्रवास सुखद और लाभप्रद हो। हम उनके माध्यम से पोलैंड के राष्ट्रपति सेजम, सरकार और वहां की मित्र जनता को अपनी शुभकामनाएं प्रेषित करते हैं।

पूर्वाह्न 11.02 बजे

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री एम. शिवन्ना। प्रश्न संख्या-121

गैस आधारित विद्युत संयंत्र

*121. श्री एम. शिवन्ना: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ओ.एन.जी.सी. की देश के विभिन्न स्थानों पर प्राकृतिक गैस आधारित बड़े विद्युत संयंत्रों की स्थापना करने की योजना है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या ओ.एन.जी.सी. ने 1500 मेगावाट के गैस आधारित विद्युत संयंत्र स्थापित करके विशेष आर्थिक जोनों की स्थापना हेतु राज्य सरकारों के साथ भी समझौतों पर हस्ताक्षर किये हैं;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा ओ.एन.जी.सी. का विद्युत व्यवसाय में प्रवेश करने के पीछे क्या उद्देश्य हैं; और

(ङ) ऐसे नए व्यवसाय में भारी धनराशि निवेश करने में ओ.एन.जी.सी. के लिए क्या जोखिम हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ङ) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) से (ङ) अपनी मुख्य दक्षता के क्षेत्रों पर ध्यान केन्द्रित करने के अतिरिक्त ओ एन जी सी, विद्युत उत्पादन सहित उत्पादन-पूर्व और उत्पाद पश्चात एकीकरण द्वारा अपने क्रियाकलापों के विविधीकरण के लिए विभिन्न विकल्प तलाश रही है। इस संदर्भ में ओ एन जी सी ने गुजरात और कर्नाटक सरकारों के साथ क्रमशः दाहेज और मंगलौर में विशेष आर्थिक अंचलों की स्थापना करने के लिए समझौता ज्ञापनों पर हस्ताक्षर किए हैं। इसका उद्देश्य ओ एन जी सी की मूल्य संवर्धन परियोजनाओं के लिए अपेक्षित बुनियादी ढांचे के विकास को सुविधाजनक बनाना है। ये सभी परियोजनाएं अभी संकल्पनात्मक चरण पर ही हैं। गैस आधारित विद्युत संयंत्र स्थापित करने के लिए ओ एन जी सी ने राज्य सरकारों के साथ निजी करार पर हस्ताक्षर नहीं किए हैं। तथापि, अप्रयुक्त गैस के महेनजर, ओ एन जी सी पृथक-पृथक गैस संग्रहों से त्रिपुरा में विद्युत उत्पादन के लिए प्राकृतिक गैस के सम्परिवर्तन के विकल्प पर भी विचार कर रही है। परन्तु, यह स्थानीय जरूरतों की पूर्ति के बाद उक्त क्षेत्र से अधिशेष विद्युत के अन्य क्षेत्रों को संप्रेषण के लिए आवश्यक बुनियादी ढांचे की उपलब्धता पर निर्भर करेगा।

ऊर्जा सुरक्षा के राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य, जिसका तेल सुरक्षा एक आवश्यक घटक है, से ओ एन जी सी अपने प्रमुख कार्यों नामतः तेल और गैस के अन्वेषण और उत्पादन के लिए प्रतिबद्ध रही है। अन्य क्षेत्रों में विपथन केवल पूरक हो सकता है जो इसके मुख्य दक्षता के क्षेत्रों पर अधिक ध्यान के मूल्य पर न हो।

श्री मणि शंकर अय्यर: महोदय, मैं उत्तर के मुद्रित संस्करण में थोड़ा सुधार करना चाहूंगा। अंतिम दूसरी पंक्ति में "पूरक (सप्लीमेंटड)" शब्द के स्थान पर "पूरक (सप्लीमेंटल)" पढ़ा जाना चाहिए ... (व्यवधान)

*श्री एम. शिवन्ना: अध्यक्ष महोदय, मुझे इस महत्वपूर्ण प्रश्न को पूछने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपको धन्यवाद ज्ञापित करता हूँ।

महोदय, ओ.एन.जी.सी. नवरत्नों में से एक है और गत वर्षों में यह बहुत अच्छा लाभ अर्जित करता रहा है। अब केन्द्र सरकार गैस आधारित विद्युत संयंत्रों की स्थापना कर विशेष आर्थिक जोन की स्थापना करने के लिए पर्याप्त राशि निवेश करने का प्रस्ताव कर रही है। राज्य बिजली बोर्डों को भारी घाटा हो रहा है। इसलिए विद्युत संयंत्रों की स्थापना करने पर ओ.एन.जी.सी. को घाटा होने की संभावना है। यदि ऐसा है, तो इस संबंध में केन्द्र सरकार की क्या प्रतिक्रिया है? महोदय, विश्वस्त सूत्रों से पता चला है कि मंगलोर में स्थापित किये जाने वाले विशेष आर्थिक जोन को दक्षिण भारत में किसी अन्य स्थान पर स्थानांतरित किया जा सकता है। यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

श्री मणि शंकर अय्यर: अध्यक्ष महोदय, ओ.एन.जी.सी. को निगम के रूप में गठित किया गया है जिसका मुख्य कार्य तेल और गैस का अन्वेषण और उत्पादन करना है। हम ओ.एन.जी.सी. को इसके मुख्य कार्य क्षेत्र के बाहर कार्य करने की छूट नहीं दे सकते जब तक कि हम इस बात से संतुष्ट न हो जाएं कि यह अपने क्षमता वाले प्रमुख क्षेत्रों में जो निवेश कर ही है वह अधिकतम नहीं तो कम से कम इष्टतम अवश्य हो। इसलिए, हम ओ.एन.जी.सी. को इसके मुख्य कार्यक्षेत्र से हटकर विविध कार्यकलापों से रोक रहे हैं और ऐसा करने के बाद अन्वेषण एवं उत्पादन कंपनी अन्य कार्य कर रहे हैं तो वह उचित है। ये अन्वेषण एवं उत्पादन कार्यकलाप सभी तरह के भौगोलिक संरचनाओं में होती हैं और वस्तुतः ये कार्यकलाप केवल तटवर्ती इलाकों में ही नहीं होते बल्कि अपतटीय क्षेत्रों के कम जल वाले भाग में एवं गहरे जल क्षेत्रों में भी किए जाते हैं। इसलिए ओ.एन.जी.सी. द्वारा किस स्थान पर कार्य किया जाएगा। इस बारे में कोई भौगोलिक प्रतिबंध नहीं है। जहां संभव हो ओ.एन.जी.सी. को वहां अपना काम करना चाहिए और हम हाइड्रोकार्बन की खोज करने में समर्थ हो सकेंगे और इसके बाहर भी उन कार्यकलाप को जारी रखेंगे जिसे किसी अन्वेषण एवं उत्पादन कंपनी को करना चाहिए और जिसे उचित समझा जाता है।

इसलिए, पहले तीन या चार क्षेत्रों में जिसका उल्लेख माननीय सदस्य ने किया है, पहाड़ी, सुदूर या मरुस्थलीय क्षेत्रों में काम

*मूलतः कन्नड़ में दिए गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

करने में ओ.एन.जी.सी. को कोई परेशानी नहीं है। लेकिन जब विशेष आर्थिक जोन में जाने की बात होती है तो हमें यह देखना पड़ता है कि क्या इसे निगम के हितों और समग्र रूप से अर्थव्यवस्था के हितों के संदर्भ में किया जा रहा है। मुझे लगता है, इसके लिए कुछ मार्गनिर्देश निर्धारित किये जाने की आवश्यकता है। मूलतः जो मार्गनिर्देश हमने निर्धारित किए हैं वह यह है कि कर के बाद लाभ का 50 प्रतिशत राशि अन्वेषण एवं उत्पादन क्षेत्र में लगाई जानी चाहिए शेष 50 प्रतिशत राशि में से वे अपने शुल्कों, करों, उपकरों, लाभांशों का भुगतान कर रहे हैं या मौजूदा परिसंपत्तियों के रखरखाव पर व्यय कर रहे हैं और उसके बाद यदि कोई राशि शेष है तो उसका उपयोग विविधीकरण कार्य के लिए किया जा सकेगा।

हुआ यह है कि अंतर्राष्ट्रीय तेल मूल्यों में भारी वृद्धि के कारण, ओ.एन.जी.सी. की आय में भारी वृद्धि हुई है और राज्य सरकारों सहित कई निकाय ओ.एन.जी.सी. पर नजर गड़ाए हुए हैं मानो वह कामधेनु हो जो किसी की भी इच्छानुसार दूध देने का इंतजार कर रही हो। लेकिन इस देश की सबसे बड़ी और सर्वाधिक महत्वपूर्ण आवश्यकता ऊर्जा सुरक्षा है क्योंकि ऊर्जा सुरक्षा के बिना राष्ट्रीय सुरक्षा भी नहीं हो सकती। इसलिए अभी हमारे लिए ऊर्जा सुरक्षा की इस योजना में अधिकतम संभव सीमा तक हमारे राष्ट्रीय स्रोतों पर ध्यान केन्द्रित किये जाने की आवश्यकता है। इसलिए, इसे ध्यान में रखते हुए हम निश्चित रूप से ओ.एन.जी.सी. को आगे काम करने की अनुमति देंगे लेकिन साथ ही, जब हमारा मंत्रालय केन्द्र में एक जिम्मेदार मंत्रालय है और हम अपने सहायक मंत्रालयों के साथ काम कर रहे हैं, यदि प्रश्न उठता है हम उस राहत में आगे बढ़ने में आंशिक या पूर्णरूपेण शामिल हैं तो हम वह सब करेंगे जिससे विशेष आर्थिक जोनों को सुविधा मिले, देश के विभिन्न क्षेत्रों में विकासात्मक उद्देश्यों की प्राप्ति में सुविधा हो, लेकिन इस तरह से नहीं कि ओ.एन.जी.सी. किसी भी कार्य में सिर्फ इसलिए पोर्टफोलियो निवेशक बन जाए कि इसके पास काफी संसाधन हैं। उन संसाधनों का उपयोग राष्ट्र के समनुगत राष्ट्रीय प्राथमिकताओं और अन्य जिसके लिए इस "नवरत्न" कंपनी को स्थापित किया गया है पर ध्यान देते हुए किया जाना चाहिए।

अध्यक्ष महोदय: यह बहुत ही विस्तृत उत्तर है। क्या आपको दूसरा अनुपूरक प्रश्न पूछना है।

*श्री एम. शिवन्ना: महोदय, मुझे पता चला है कि ओ.एन.जी.सी. देश में कुछ क्षेत्रों को सामाजिक सेवा परियोजनाओं के लिए अपना रही है। यदि हां, तो केन्द्र द्वारा कर्नाटक में ऐसी सामाजिक सेवा परियोजनाओं के लिए किन क्षेत्रों को अपनाने का प्रस्ताव किया गया है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

*मूलतः कन्नड़ में दिए गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

श्री मणि शंकर अय्यर: महोदय, इस सरकार की सामान्य नीति को ध्यान में रखते हुए कि आर्थिक सुधार मानवीय पक्ष पर केन्द्रित होने चाहिए, हमने तेल क्षेत्र की सभी कंपनियों के लिए स्पष्ट रूप से यही बताना अनिवार्य कर दिया है कि वे अपने निगमित सामाजिक जिम्मेदारियों का निर्वाह किस तरह से करेंगे। ऐसा करते समय, सामान्य नियम यह है कि कर के बाद वे अपने लाभ का 0.75 प्रतिशत समाज कल्याण योजनाओं के लिए अलग रखें। इन समाज कल्याण योजनाओं का निर्धारण और उन्हें प्राथमिकता देने का कार्य स्वयं निगम द्वारा किया जाता है। लेकिन यदि किसी माननीय सदस्य या वह राज्य सरकार, जहां से वह सम्बद्ध है, इस संबंध में यदि कोई विशेष अनुरोध करते हैं तो पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय को उस संबंध में इस नवरत्न कंपनी से सिफारिश करने में प्रसन्नता होगी। हम उन्हें सलाह देंगे, उनसे अनुरोध करेंगे, उनसे करबद्ध प्रार्थना करेंगे लेकिन उन्हें क्या करना है इसका निर्णय "नवरत्न" को करना है और मैं समझता हूँ हमें उसका आदर करना चाहिए।

डा. अरुण कुमार शर्मा: महोदय, एशिया में असम पहला ऐसा राज्य है जहां 100 वर्ष पूर्व तेल की खोज हुई थी और पहला तेलशोधक कारखाना स्थापित किया गया था। तब से पेट्रोलियम उत्पादों के साथ-साथ संबद्ध गैस को जलाया जा रहा है। मैं माननीय मंत्री से यह भी जानना चाहता हूँ कि क्या असम में गैस के प्रभावी उपयोग हेतु ओएनजीसी ने संदर्शी योजना बनायी है और असम को विशेष आर्थिक जोन घोषित करने के लिए कोई योजना है। असम गैस क्रैकर प्रोजेक्ट की संकल्पना 20 वर्ष पूर्व की गयी थी ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह प्रश्न विद्युत परियोजना से संबंधित है।

डा. अरुण कुमार शर्मा: मैं भी विद्युत परियोजना के बारे में ही पूछ रहा हूँ। क्या असम में असम गैस क्रैकर प्रोजेक्ट के अलावा गैस आधारित विद्युत परियोजना स्थापित किये जाने संबंधी कोई अन्य प्रस्ताव है? मैं मंत्री महोदय से संबद्ध गैसों की अवैध निकासी जिसके कारण हमारे देश की मूल्यवान निधि की क्षति हो रही है, को रोकने के लिए विशेष आश्वासन चाहूंगा।

श्री मणि शंकर अय्यर: अध्यक्ष महोदय, यद्यपि माननीय सदस्य अपने मूल प्रश्न की सीमा से थोड़ा भटक गए हैं किंतु मुझे उन्हें उत्तर देने में प्रसन्नता होगी।

ओएनजीसी गैस का उत्पादन करता है, यह गैस का उपयोग नहीं करता है। गैस के उपयोग के विषय में निर्णय एक तरफ तो राज्य सरकार और राज्य विद्युत बोर्ड तथा दूसरी ओर असम राज्य में काम कर रहे उद्यमियों द्वारा लिया जाना चाहिए। उनसे प्रस्तावों को प्राप्त करके हमें खुशी होगी जैसाकि न केवल ओ.एन.जी.सी.

द्वारा बल्कि जहां तक असम का सवाल है—शायद अधिक महत्वपूर्ण रूप से आयल इंडिया लिमिटेड द्वारा उत्पादन की जा रही गैस की मात्रा वास्तव में पूर्णतः उपयोग में लायी जाए ऐसा हम कर रहे हैं और इसे सुनिश्चित करने का प्रयास कर रहे हैं।

महोदय, उन्होंने गैस क्रैकर प्रोजेक्ट के बारे में पूछा है। इस मामले के वित्तीय निपटान में हमें कठिनाई इस कारण से हो रही है कि गैस प्रदाताओं को भारी मात्रा में इसमें लगे पैसे के अनुरूप आर्थिक लाभ का आश्वासन मिलने की जरूरत होगी। अतः हमने हाल ही में, दो तीन महीने पहले यह पता लगाने का प्रयास करने में लिए प्रदाताओं की एक बैठक आयोजित की थी कि वह न्यूनतम स्तर क्या है जिसके आधार पर वे आर्थिक निपटान की ओर बढ़ेंगे। उन्होंने और वित्तीय रियायतों के संबंध में कुछ सुझाव दिए हैं जिन्हें राज्य सरकारों द्वारा देना होगा। मैंने असम के माननीय मुख्यमंत्री को पत्र लिखा है और मैं उनके उत्तर की प्रतीक्षा कर रहा हूँ। केन्द्र सरकार के बारे में यह निर्णय मुझसे ज्यादा वित्त मंत्री द्वारा लिया जाना है। किन्तु मैं माननीय सदस्य को आश्वासन देना चाहूंगा कि पेट्रोलियम मंत्रालय हृदय से असम के साथ है। हम अपने बीच के कठोर हृदय वाले लोगों को समझाने का हर संभव प्रयास कर रहे हैं कि वे इस परियोजना के शीघ्र आर्थिक निपटान संभव कराने के लिए आगे आएँ।

अध्यक्ष महोदय: आपने जितनी उम्मीद की थी उससे अधिक आपको मिला है।

...(व्यवधान)

प्रो. चन्द्र कुमार: महोदय, ओ.एन.जी.सी. ने हिमाचल प्रदेश में कांगड़ा जिला के ज्वालामुखी क्षेत्र को कुछ गैस भेजी है। किन्तु इसका उपयोग नहीं किया गया है और इसे रोक दिया गया है। मैं जानना चाहूंगा कि क्या सरकार उस क्षेत्र में सरकारी या निजी क्षेत्र के अन्तर्गत गैस आधारित विद्युत संयंत्र स्थापित करने की योजना बना रही है या नहीं।

श्री मणि शंकर अय्यर: महोदय, यह प्रश्न हिमाचल प्रदेश सरकार के विद्युत मंत्री से पूछा जाना चाहिए। जहां तक हमारा प्रश्न है, यदि उपयोगिता का पता लगता है तो हम गैस बर्बाद करने की जगह उसकी आपूर्ति करेंगे।

[हिन्दी]

श्री गणेश सिंह: अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश के सतना में पिछले तीन महीनों से डीजल और पेट्रोल डिपो बंद हो चुका है और ढाई सौ किलोमीटर दूर से लाकर पेट्रोल और डीजल की

आपूर्ति हो रही है। वहां के उपभोक्ताओं को प्रति लीटर 80 पैसे ज्यादा दामों पर डीजल और पेट्रोल मिल रहा है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि क्या वहां का बंद पेट्रोल डिपो फिर से चालू करेंगे या नहीं?

श्री मणि शंकर अय्यर: अध्यक्ष महोदय, इस सवाल का कोई भी संबंध इस प्रश्न से नहीं है, तब भी मैं बता सकता हूँ ...*(व्यवधान)*

श्री गणेश सिंह: आपके विभाग से तो संबंधित है।

श्री मणि शंकर अय्यर: लेकिन सवाल से संबंध होना चाहिए। फिर भी मैं जवाब देने के लिए तैयार हूँ कि वहां हमने डिपो को बंद किया क्योंकि आम आदमी जो सतना में रहता है, उसको उससे बहुत बड़ा खतरा था और इसलिए हमने मांग रखी है कि हमें ऐसी जगह पर जमीन दीजिए जो कि सतना की बगल में हो लेकिन जहां से जनता को किसी प्रकार का हादसे का खतरा न हो। वह जमीन हमें अभी तक नहीं मिली है, इसलिए हम जबलपुर से पेट्रोल और डीजल वहां उपलब्ध करा रहे हैं। मैं माननीय सदस्य से कहूंगा कि कृपया वहां से खोजकर हमें बताएं तो हमें कोई आपत्ति नहीं होगी और जो बंद किया हुआ डिपो है जिसको हमने इसलिए बंद किया था क्योंकि लोगों की जान खतरे में थी, उसको किसी और जगह लगाया जा सकता है।

श्री गणेश सिंह: अध्यक्ष महोदय, वहां डिपो ऑल्लरेडी बना हुआ है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आप पहले ही ऐसा प्रश्न पूछ चुके हैं जो मुख्य प्रश्न के संदर्भ में प्रासंगिक नहीं है। अब कृपया सहयोग कीजिए।

अब, श्री बाबूराव। कृपया मुख्य प्रश्न से संबंधित प्रश्न पूछिए।

डा. बाबू राव मिडियम: महोदय, ओ.एन.जी.सी. के कृष्णा-गोदावरी बेसिन में तकनीकी तथा गैर-तकनीकी दोनों ही क्षेत्रों में कई श्रमिक ठेका आधार और अस्थायी आधार पर काम कर रहे हैं। मैं माननीय मंत्री से जानना चाहूंगा कि उन्हें नियमित करने का कोई प्रस्ताव है अथवा नहीं।

अध्यक्ष महोदय: कृपया अलग से यह प्रश्न पूछिए।

श्री ब्रजेश पाठक, कृपया मुख्य प्रश्न पर केवल अनुपूरक प्रश्न पूछिए। केवल गैस से संबंधित होने के कारण कोई भी प्रश्न नहीं पूछा जा सकता है।

[हिन्दी]

श्री ब्रजेश पाठक: अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि हिन्दुस्तान की सबसे घनी आबादी वाला क्षेत्र उत्तर प्रदेश है। उत्तर प्रदेश में विद्युत परियोजनाएं शुरू होने की बजाय बन्द हो रही हैं। पूरे प्रदेश में बिजली का संकट है। इस संकट से उद्योगपति, गरीब जनता, छात्र और नौजवान सभी परेशान हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्रीजी से जानना चाहता हूँ कि औरिया की तरह क्या दूसरा पॉवर प्रोजेक्ट हमारे प्रदेश में लाने की सरकार की कोई योजना है?

श्री मणि शंकर अय्यर: महोदय, यह सवाल भी उत्तर प्रदेश सरकार से करने का है। यदि उनके सामने कोई प्रस्ताव हो, तो वह हमारे सामने लाया जाए और फिर हम देखेंगे कि ऐसे किसी प्रोजेक्ट को आगे बढ़ाने के लिए हमारे पास क्या गैस उपलब्ध है अथवा नहीं।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यदि सदस्यगण मुख्य प्रश्न से संबंधित अनुपूरक प्रश्न नहीं पूछते हैं तो मुझे उन्हें रोकना पड़ेगा।

[हिन्दी]

डा. रतन सिंह अजनाला: अध्यक्ष महोदय, क्या सरकार का पंजाब में कोई गैस बेस्ड पावर प्रोजेक्ट लगाने का विचार है?

अध्यक्ष महोदय: क्या और किस प्रकार का प्रोजेक्ट?

डा. रतन सिंह अजनाला: अध्यक्ष महोदय, मैं पंजाब में पावर के गैस बेस्ड प्रोजेक्ट की बात कर रहा हूँ कि क्या भारत सरकार का पंजाब में गैस बेस्ड पावर प्रोजेक्ट लगाने का कोई विचार है?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: उन्होंने इसका पूरा उत्तर दे दिया है।

[हिन्दी]

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा: अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि उन्होंने अपने उत्तर में गुजरात का नाम लिया और उन्हें मालूम है कि दहेज के बारे में समझौता हुआ है। मैं मंत्री जी के ध्यान में यह भी लाना चाहता हूँ कि वे जानते हैं कि गुजरात में कोयला बहुत दूर से आता है और रेलवे द्वारा लाया जाता है। रेलवे ने दुलाई की अपनी दरें भी बढ़ा दी हैं। गुजरात में जो कोयला आ

रहा है वह भी बहुत निम्न स्तर का आ रहा है। इसलिए विद्युत संयंत्रों को गैस प्राप्त करना अत्यावश्यक हो गया है। इसलिए मैं पूछना चाहता हूँ कि आप गुजरात में विद्युत संयंत्रों के लिए कब तक गैस की आपूर्ति कराएंगे, ताकि गुजरात में विद्युत संयंत्र शुरू हो सकें और किसानों को सस्ती बिजली मिल सके?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया संक्षेप में बोलिए। प्रश्न काल के 18 मिनट हमने पहले ही समाप्त कर दिए हैं।

श्री मणि शंकर अय्यर: महोदय, गुजरात के दहेज में विशेष आर्थिक जोन विकसित करने के लिए 23 सितम्बर 2003 को ओ.एन.जी.सी. और गुजरात आर्थिक विकास निगम के बीच एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए थे। उन्हें वहां क्या बनाना है इसका पूरा विवरण यहां हमारे पास है। किन्तु यहां मैं एक बात पर बल देना चाहूंगा कि नीतिरूप से हम ओ.एन.जी.सी. को उनकी प्रमुख विशेषज्ञता वाले मामलों में सीधे भागीदारी लेने देना चाहते हैं। गैस के संबंध में, हम इसे उपलब्ध कराएंगे किन्तु मुझे नहीं लगता कि हमें इस कामधेनु पर निर्भर रहना ही चाहिए।

[हिन्दी]

श्री रतिलाल कालीदास वर्मा: अध्यक्ष महोदय ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: इसे कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है। कृपया सहयोग कीजिए। आज बहुत वरिष्ठ और सहयोग करने वाले सदस्य हैं।

...(व्यवधान)*

श्री पी. करुणाकरन: महोदय, पिछली सरकार के कार्यकाल के दौरान कासरगोड जिला में पेट्रोरसायन परियोजना शुरू करने का एक प्रस्ताव था और सर्वेक्षण पूरा हो गया था। क्या इस संयंत्र के बारे में सरकार के पास कोई सुझाव है?

श्री मणि शंकर अय्यर: पेट्रोरसायन श्री रामविलास पासवान की जिम्मेदारी है।

[हिन्दी]

श्री विजय कृष्ण: अध्यक्ष महोदय, मूल प्रश्न में विशेष आर्थिक जोन के समझौते की चर्चा की गई है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि इसमें बिहार की क्या स्थिति है?

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

श्री मणि शंकर अय्यर: अध्यक्ष महोदय, हमारे मंत्रालय में हमारे सामने कोई प्रस्ताव नहीं आया है। हो सकता है वह प्रस्ताव किसी और मंत्रालय में गया हो।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यह उत्तर पर्याप्त है।

[हिन्दी]

नये विमानपत्तनों के प्रस्ताव

*122. श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील:
श्री सुग्रीव सिंह:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने उन नगरों की पहचान की है जहां नागर विमान सेवाओं की आवश्यकता है;

(ख) यदि हां, तो क्या केन्द्र सरकार को कतिपय राज्यों से देश में नये विमानपत्तनों की स्थापना तथा विमानपत्तनों और धावनपट्टियों के उन्नयन/विस्तार/आधुनिकीकरण के प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्यवार, विमानपत्तनवार ब्यौरा क्या है और इन पर क्या कार्रवाई की गई;

(घ) क्या योजना आयोग ने उपरोक्त परियोजनाओं को मंजूरी प्रदान कर दी है;

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इन परियोजनाओं पर कुल कितनी धनराशि खर्च की जानी है;

(च) क्या गैर-सरकारी क्षेत्र को भी इन योजनाओं में शामिल किया गया है;

(छ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ज) इन परियोजनाओं को कब तक पूरा कर लिए जाने की संभावना है?

[अनुवाद]

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (ज) एक विवरण सभा पटल पर रखा गया है।

बिबरण

(क) सिविल विमान सेवाओं की व्यवस्था के लिए शहरों की पहचान किया जाना एक सतत प्रक्रिया है तथा इसे समय-समय पर उभरते हुए विभिन्न सामाजिक-आर्थिक कारणों के आधार पर अपनाया जाता है। ग्रीनफील्ड हवाई अड्डे की अनुमति वहां दी जाती है, जहां मौजूदा हवाई अड्डा प्रायोजित यातायात आवश्यकताओं को पूरा करने में असमर्थ रहता है अथवा यातायात का एक नया केन्द्र बिन्दु बन जाता है।

(ख) और (ग) नये हवाई अड्डों के निर्माण के लिए संबंधित राज्य सरकारों ने अनेकों शहरों और कस्बों का प्रस्ताव किया है। उदाहरण के लिए, पैक्योग, गंगटोक (सिक्किम), चिथु, कोहिमा (नागालैण्ड), मोपा, पणजी (गोवा), चाकन, पुणे और नवी मुंबई (महाराष्ट्र), लुधियाना (पंजाब), अजमेर (राजस्थान), देवनहल्ली (बंगलौर), गुलबर्गा, बेल्लारी और बीजापुर (कर्नाटक), शमसाबाद, हैदराबाद (आंध्र प्रदेश), कन्नूर (केरल) और ईटानगर (अरुणाचल प्रदेश)। इसी प्रकार कुछ राज्य सरकारों ने तमिलनाडु में चेन्नई, उत्तरांचल में देहरादून, उत्तर प्रदेश में लखनऊ और वाराणसी, गुजरात में सूरत, राजस्थान में जैसलमेर और जयपुर, कर्नाटक में मैसूर, महाराष्ट्र में नागपुर, छत्तीसगढ़ में रायपुर तथा आंध्र प्रदेश में कुडप्पा जैसे हवाई अड्डों के स्तरोन्नयन/विस्तार और आधुनिकीकरण का भी अनुरोध किया है।

(घ) और (ङ) भारत सरकार ने बंगलौर के निकट देवनहल्ली, हैदराबाद के निकट शमसाबाद और गोवा में मोपा नामक स्थान पर नए अन्तरराष्ट्रीय हवाई अड्डे की स्थापना के लिए पहले ही अनुमोदन दे दिया है। नए हवाई अड्डों के लिए अन्य प्रस्तावों पर प्रारम्भिक रूप से विचार चल रहा है तथा जहां कहीं भी अनिवार्य होगा, उपयुक्त स्तर पर योजना आयोग से विचार-विमर्श किया जाएगा। बंगलौर अन्तरराष्ट्रीय हवाई अड्डा लिमिटेड के निर्माण पर अनुमानतः 1260 करोड़ रुपये तथा हैदराबाद अन्तरराष्ट्रीय हवाई अड्डा लिमिटेड पर 1300 करोड़ रुपये खर्च होने का अनुमान है। मोपा हवाई अड्डे के निर्माण की लागत का अभी अनुमान लगाया जाना है।

(च) नए ग्रीनफील्ड हवाई अड्डों के निर्माण में निजी सेक्टर की भागीदारी निहित है।

(छ) और (ज) बंगलौर अन्तरराष्ट्रीय हवाई अड्डा लिमिटेड तथा हैदराबाद अन्तरराष्ट्रीय हवाई अड्डा लिमिटेड के संबंध में परियोजनाओं के वित्तीय वर्ष की समाप्ति से क्रमशः 33 महीने तथा 36 महीनों का समय लगने की संभावना है। मोपा हवाई अड्डे के मामले में राज्य सरकार ने विस्तृत तकनीकी-आर्थिक संभाव्यता अध्ययन किया है तथा इसके निर्माण के पूरा होने के अनुमान के संबंध में अभी कोई जानकारी नहीं है।

[हिन्दी]

श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील: अध्यक्ष महोदय, यह प्रश्न धावन पट्टियों के संबंध में पूछा गया है, लेकिन उत्तर में धावन पट्टियों के संबंध में कोई जवाब नहीं दिया गया है। इसलिए मैं स्पेसिफिक प्रश्न माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि परभनी एरिया के लिए एयर स्ट्रिप्स की, धावन पट्टियों की मंजूरी की कार्रवाई किस स्तर पर लंबित है?

श्री प्रफुल पटेल: माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य को जो परभनी के बारे में जानकारी चाहिए। इसमें मैं इतना ही कहना चाहूंगा कि परभनी की हवाई-पट्टी का दायरा राज्य सरकार के पास है और एयरपोर्ट अथोरिटी के अंतर्गत इसके बारे में अभी हमारे सामने कोई प्रस्ताव नहीं है।

श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील: महोदय, मेरा दूसरा प्रश्न यह है कि नवी मुंबई में स्थापित होने वाले हवाई-अड्डे का प्रपोजल सेंट्रल गवर्नमेंट के पास पेंडिंग है, इसका क्या कारण है और इसकी कार्यवाही कब तक पूरी हो जाएगी, ये दोनों एयरपोर्ट कब चालू हो जाएंगे?

श्री प्रफुल पटेल: माननीय अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य नवी मुंबई और पुणे झारखंड के लिए जानकारी चाहते हैं, मैं उन्हें बातना चाहूंगा कि पुणे में वर्तमान हवाई-अड्डा एयरफोर्स का है, जहां हम सिविलियन एनक्लेव के तहत सारी सेवाएं देते हैं। पुणे एक बहुत महत्वपूर्ण शहर है और वहां नया हवाई-अड्डा बनना चाहिए। इसके लिए हमारे मंत्रालय की तरफ से कार्यवाही जारी है, लेकिन देश में जितने नये हवाई-अड्डे बन रहे हैं, जिनमें पुणा, झारखंड और नवी मुंबई है, इनकी अभी ग्रीन फील्ड एयरपोर्ट के तहत कार्यवाही हो रही है। इसका मतलब यह है कि इसमें प्राईवेट और स्टेट गवर्नमेंट का पार्टिसिपेशन एवं कुछ हद तक भारत सरकार की एयरपोर्ट अथोरिटी का पार्टिसिपेशन होगा। दोनों हवाई-अड्डों की कार्यवाही जारी है और साइट आइडेंटिफिकेशन करीब-करीब हो गया है। उसका टैक्नीकल सर्वे और स्टडी जारी है। मुझे विश्वास है कि आगे आने वाले कुछ समय में इन दोनों हवाई-अड्डों के लिए मंजूरी प्राप्त होकर इसकी आगे की कार्यवाही शुरू होगी। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: सीधा अनुपूरक प्रश्न पूछिए।

[हिन्दी]

श्री सुधीर सिंह: अध्यक्ष महोदय, मैं आपके जरिए माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ, आपको मालूम है कि उड़ीसा में

जगन्नाथ धाम है, लोर्ड जगन्नाथ का क्षेत्र है। वहां ज्यादा से ज्यादा विजिटर्स आते हैं और अब वहां विदेशियों का आना भी बहुत बढ़ गया है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: अपना प्रश्न पूछिए।

...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री सुग्रीव सिंह: उड़ीसा में एक ही एयरपोर्ट है, उसे एनडीए की सरकार के समय में बीजू पटनायक के नाम पर इंटरनेशनल एयरपोर्ट डिकलेयर किया है, लेकिन अभी तक उसका कुछ भी डेवलपमेंट नहीं हुआ है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: अपना प्रश्न पूछिए।

श्री सुग्रीव सिंह: क्या आपने उस एयरपोर्ट के लिए कुछ स्पेशल फंड का एलोकेशन किया है और यदि नहीं, तो क्या सरकार ने वहां कुछ काम करने के लिए, उसे बढ़ा करने के लिए, इंटरनेशनल स्टेड्स देने के लिए मंजूरी दी है या नहीं? ...*(व्यवधान)*

श्री प्रफुल पटेल: माननीय सदस्य जो जानकारी चाहते हैं, मुझे लगता है कि ये भुवनेश्वर हवाई-अड्डे के मामले में पूछ रहे हैं। हमारे देश में जो नॉन मेट्रो एयरपोर्ट्स हैं, करीब ऐसे 25 हवाई-अड्डों का ऑलरेडी प्लान किया है, जिनके माध्यम से इन हवाई-अड्डों का अपग्रेडेशन, माडर्नाइजेशन होगा। भुवनेश्वर एक महत्वपूर्ण जगह है। माननीय सदस्य जो जानकारी चाहते हैं, उसका समावेश निश्चित होने वाला है। ...*(व्यवधान)*

श्री भर्तृहरि महताब: आप इंटरनेशनल एयरपोर्ट के बारे में बताएं?

श्री प्रफुल पटेल: इंटरनेशनल एयरपोर्ट्स के मामले में भी ऐसा है, जैसे-जैसे आगे फ्लाइट्स की डिमांड बढ़ेगी, अन्य एयरलाइंस ऑपरेट करना शुरू करेंगे। मुझे विश्वास है कि भुवनेश्वर को भी इसमें जरूर स्थान मिलेगा। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: लगता है कि यह बहुत ही लोकप्रिय मंत्रालय है। मात्र 36 माननीय सदस्यों ने अनुपूरक प्रश्न पूछने की अपनी इच्छा जाहिर की है। मेरे विचार से इसके लिए हमें एक विशेष

सत्र बुलाना चाहिए। मैं अपनी तरफ से पूरी कोशिश करूंगा। मैं जानता हूँ कि मुझे कम से कम 30 सदस्यों को नाराज करना होगा।

श्री प्रह्लाद जोशी: कर्नाटक के हुबली विमानपत्तन पर राजग सरकार के कार्यकाल के दौरान सरकार द्वारा निवेश किये जाने के बावजूद महानिदेशक, नागरिक उड्डयन द्वारा अब तक रात में विमान उतारने की सुविधा को स्वीकृति नहीं दी है। इसका क्या कारण है?

श्री प्रफुल पटेल: किस विमानपत्तन के लिए?

श्री प्रह्लाद जोशी: मैं कर्नाटक में हुबली के विमानपत्तन के बारे में कह रहा हूँ।

दूसरी बात यह है कि कर्नाटक के समस्त उत्तरी भाग क्षेत्र को बम्बई-कर्नाटक कहा जाता है। अभी तक हुबली से मुंबई के बीच कोई सम्पर्क नहीं है। क्या मुंबई को जोड़ने की कोई योजना है?

तीसरी बात यह है कि अभी तक यात्रियों के लिए कोई सुविधा नहीं है। यात्रियों के स्वागत के लिए आए लोगों को बरसात में भी विमानपत्तन के बाहर इंतजार करना पड़ता है। क्या इन बातों के लिए कोई प्रस्ताव है? ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया अन्य उन माननीय सदस्यों के बारे में सोचिए जो प्रश्न पूछना चाहते हैं।

श्री प्रफुल पटेल: जैसाकि माननीय सदस्य ने कहा है कि उत्तरी कर्नाटक एक महत्वपूर्ण शहर है। हम उस पर यथोचित ध्यान रख रहे हैं। कुछ वर्ष पूर्व तक वहां के लिए उड़ानें नहीं थी। अब वहां के लिए उड़ानें शुरू हो गई हैं। विमानपत्तन का आधुनिकीकरण और उन्नयन कार्य चल रहा है। हम रात में विमान के उतरने की सुविधा संबंधी आपकी चिंता पर भी ध्यान देंगे। हम निश्चित तौर पर इस पर कार्यवाही करेंगे।

श्री ए.वी. बेल्लारामिन: महोदय, मुझे बोलने की अनुमति देने के लिए धन्यवाद। माननीय अध्यक्ष महोदय, कन्याकुमारी एक अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक केन्द्र है। इसके अतिरिक्त, यह एक तीर्थ स्थल भी है जहां सारे देश और विदेश के लोग साल भर आते हैं। वहां पर एक हवाई अड्डा स्थापित करने हेतु पर्याप्त स्थान भी है। इस आवश्यकता पर ध्यान देते हुए क्या सरकार कन्याकुमारी में एक हवाई अड्डा स्थापित करने जा रही है?

अध्यक्ष महोदय: उस स्थान का नाम बताइए ताकि माननीय मंत्री उसके बारे में जान जाएं।

श्री प्रफुल पटेल: यह सही है कि अब तक की स्थिति के अनुसार वहां पर हवाई अड्डा बनाने के लिए हमारे पास कोई ठोस प्रस्ताव नहीं है। किंतु हम एक अध्ययन करेंगे। मैं सदस्य को प्रत्यक्ष तौर पर इसका उत्तर देना चाहता हूँ।

श्री मिलिन्द देवरा: महोदय, इस बात को ध्यान में रखते हुए कि मुंबई अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन पर देश के 40 प्रतिशत अंतर्राष्ट्रीय यात्री और कार्गो की आवाजाही होती है, मैं युद्धस्तर पर विमानपत्तन के उन्नयन कार्य को शुरू करने के लिए माननीय मंत्री जी का आभारी हूँ। मेरे दो प्रश्न से संबंधित हैं ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया एक ही प्रश्न पूछिए।

श्री मिलिन्द देवरा: मेरा प्रश्न दो भागों में है। प्रश्न का एक भाग 'रनवे' विस्तार से संबंधित है। इसकी क्या स्थिति है? विस्तार कार्य में क्या बाधा है? आज 'एशियन एज' में एक लेख है जिसमें मंत्रालय को दिसम्बर के मध्य तक विमानपत्तन के उन्नयन और विस्तार के लिए निजी संचालकों द्वारा लगाई गई बोली को अंतिम रूप देना है। इस खबर में कितनी सच्चाई है? क्या हम यह काम जल्दी ही शुरू होने की आशा कर सकते हैं?

श्री प्रफुल पटेल: यह सच है कि मुंबई विमानपत्तन पर विशेष तौर पर विमानपत्तन की सीमा में अनेक मलिन बस्तियों के होने के कारण काफी बाधाएं हैं। यह एक ऐतिहासिक समस्या है। हम राज्य की मलिन बस्ती पुनर्वास योजना की नीति के अंतर्गत इस समस्या को सुलझाने का भरसक प्रयत्न कर रहे हैं। हमने लगभग 2000 झुग्गियों को हटाने का प्रबंध किया है। राशि का भुगतान कर दिया गया है। उन्हें पुनः बसाया गया है। किंतु किसी कारणवश जिन झुग्गियों को पहले ही पुनः बसा दिया जाता है उन्हें हटाने हेतु राज्य सरकार से कुछ स्थानीय समर्थन मिलने के कारण कार्यवाही में विलम्ब हो रहा है। यह उन अल्पावधि उपायों को प्रभावित कर रहा है जिसके बारे में माननीय सदस्य जानकारी मांग रहे हैं।

जहां तक मुंबई के दूसरे समाचार का संबंध है, मैं आपको यह बता सकता हूँ कि मुंबई और दिल्ली के विमानपत्तनों हेतु संयुक्त उद्यम के प्रस्ताव पर काम चल रहा है। हमें आशा है कि अगले वर्ष के पूर्वार्द्ध तक तकनीकी और वित्तीय बोली हमारे पास उपलब्ध हो जाएगी ...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं आधे घंटे की चर्चा की अनुमति देता हूँ। जो भी 'महोदय' कहेगा उनका नाम नहीं लिया जाएगा।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री ब्रह्मानन्द पंडा। कृपया केवल शहर के नाम का उल्लेख करें।

श्री ब्रह्मानन्द पंडा: माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि बीजू पटनायक विमानपत्तन का काम कब तक पूरा होगा और उसके विस्तार हेतु कितनी धनराशि आवंटित की गई है?

श्री प्रफुल पटेल: मैं पहले भी इसका उत्तर दे चुका हूँ। मैं माननीय सदस्य को यह आश्वासन दे सकता हूँ कि भुवनेश्वर विमानपत्तन पर सर्वाधिक ध्यान दिया जा रहा है। मैं सभा के सभी माननीय सदस्यों को भी यह आश्वासन देता हूँ कि वर्ष 2005-06 से शुरू होने वाले अगले दो वर्षों में छह बड़े शहरों अर्थात् मुंबई, दिल्ली, चेन्नई, कोलकाता, हैदराबाद और बंगलौर के छह बड़े विमानपत्तनों के अतिरिक्त लगभग 25 विमानपत्तनों का विस्तार और आधुनिकीकरण किया जाएगा।

हम इन विमानपत्तनों की पहचान कर रहे हैं और उनमें से भुवनेश्वर विमानपत्तन को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जा रही है।

अध्यक्ष महोदय: इस समय तक अनुपूरक प्रश्न पूछने के लिए अपना हाथ उठाने वाले सदस्यों की संख्या बढ़कर 50 हो गई है।

[हिन्दी]

श्रीमती किरण माहेश्वरी: अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया। ...*(व्यवधान)* पूर्व में एनडीए सरकार ने राजस्थान के जयपुर और उदयपुर शहर में इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनाने की घोषणा की थी जिसके लिए फंड भी ऐलोकेट किया गया था। मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से जानना चाहती हूँ कि क्या वर्तमान सरकार की योजना में जयपुर और उदयपुर में इंटरनेशनल एयरपोर्ट बनाने का प्रावधान है? यदि है, तो वह कब तक बन जाएगा?

श्री प्रफुल पटेल: अध्यक्ष महोदय, मैंने पहले भी कहा, निश्चित ही मैं इसे इस परिप्रेक्ष्य में रखना चाहता हूँ कि हमारे देश के हवाई अड्डे बहुत अच्छे दर्जे के नहीं हैं। जब हम उनकी तुलना विश्व के हवाई अड्डों के साथ करते हैं तो निश्चित ही यह जानकर दुख होता है कि हमारे हवाई अड्डों की क्या हालत है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: हम सारी बात का मजाक उड़ा रहे हैं। एक माननीय सदस्य अनुपूरक प्रश्न पूछ रहे हैं। मैं सभी को मौका देने का भरसक प्रयत्न कर रहा हूँ और आप लगातार व्यवधान उत्पन्न कर रहे हैं। इससे किसको लाभ होगा? कृपया ऐसा न करें।

[हिन्दी]

श्री प्रफुल पटेल: अध्यक्ष महोदय, जयपुर और उदयपुर दोनों शहर टूरिज्म की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण हैं। इसलिए मैं विश्वास के साथ कहना चाहूंगा कि जयपुर और उदयपुर दोनों को अंतर्राष्ट्रीय दर्जे का हवाई अड्डा मिलना चाहिए, यह हमारी कोशिश है। यह काम अगले वर्ष शुरू होने की संभावना है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मेज बजाने की कोई जरूरत नहीं है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: श्री सी.के. चन्द्रप्पन।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: वे भी एक सदस्य हैं। वे पहले प्रश्न से अपना हाथ उठा रहे हैं। क्या मैं 500 अनुपूरक प्रश्न पूछने की अनुमति दूँ?

...(व्यवधान)

श्री सी.के. चन्द्रप्पन: माननीय अध्यक्ष महोदय, अपने मुख्य उत्तर में मंत्री जी ने कहा कि केरल में कन्नूर विमानपत्तन को उन्नत करने का प्रस्ताव है।

अध्यक्ष महोदय: आप केवल विमानपत्तन का उल्लेख करें। वे समझ जाएंगे।

श्री सी.के. चन्द्रप्पन: महोदय, मैं मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि क्या इसे एक संयुक्त उद्यम विमानपत्तन बनाने की कोई ठोस प्रस्ताव है और यदि हाँ, तो मैं तत्संबंधी ब्यौरा जानना चाहता हूँ।

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, माननीय सदस्य जो जानना चाह रहे हैं मैं उसका पूर्ण ब्यौरा देने में असमर्थ हूँ किन्तु यदि वे मुझे ब्यौरा दें तो मैं उसका उत्तर दूंगा।

श्री सचिन पायलट: माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि क्या वे नई दिल्ली अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन पर एक फीडर विमानपत्तन उपलब्ध कराने पर विचार कर रहे हैं चूंकि दिल्ली में उतरने वाले अधिकांश पर्यटक ताजमहल देखने के लिए आगरा देखने जाते हैं। क्या मंत्रालय के पास दिल्ली विमानपत्तन पर भीड़भाड़ कम करने हेतु किसी प्रकार की सहायता या एक फीडर विमानपत्तन उपलब्ध

कराने का कोई प्रस्ताव है? पश्चिमी उत्तर प्रदेश में, गौतम बुद्ध नगर में एक विमानपत्तन उपलब्ध कराने का एक प्रस्ताव था? क्या मंत्रालय इस प्रस्ताव पर विचार कर रही है?

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, माननीय सदस्य का यह कहना सही है कि मुख्यतः यात्रियों की बढ़ती संख्या और एक रनवे के कारण मुंबई और दिल्ली के विमानपत्तन पूर्ण व्याप्ति के उच्चतम स्तर तक पहुंच चुके हैं और मुझे विश्वास है कि अधिकांश सदस्यों को इस बात का अनुभव है कि व्यस्त समय के दौरान मुंबई और दिल्ली विमानपत्तन पर विमान के उड़ान भरने अथवा उतरने में 30 मिनट अथवा 45 मिनट का समय लगता है। अतः नई दिल्ली विमानपत्तन पर दूसरा रनवे बनाने का प्रस्ताव है। सौभाग्यवश, नई दिल्ली में जमीन उपलब्ध है और हमारा मंत्रालय इस प्रस्ताव पर काफी सक्रियता से कार्यवाही कर रहा है। हम विस्तार और आधुनिकीकरण के अगले कार्यक्रम में इस पर काम करेंगे और इससे दिल्ली विमानपत्तन की स्थिति में काफी सुधार होगा।

तथापि, दिल्ली में एक और विमानपत्तन बनाने के संबंध में मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है। किंतु विश्व के अधिकांश बड़े शहरों में एक से ज्यादा विमानपत्तन हैं। अतः मुझे विश्वास है कि आने वाले वर्षों में नई दिल्ली, मुंबई और अन्य बड़े शहरों में भी यह सुविधा होगी।

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह: अध्यक्ष महोदय, मंत्री जी सही नहीं कह रहे हैं। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री मोहन सिंह, इसे कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

[हिन्दी]

श्री प्रफुल पटेल: अध्यक्ष महोदय ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया जब तक प्रश्न पूछने की अनुमति नहीं दी जाती है उसका उत्तर न दें।

[हिन्दी]

श्री मित्रसेन यादव: अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री जी सरकार के योग्य मंत्री हैं। मैं उनका उत्तर सुन रहा हूँ। इनके प्रश्न के दो पार्ट हैं। ...(व्यवधान) एक पार्ट हवाई अड्डों के माडर्नाइजेशन के

बारे में है और दूसरा पार्ट अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे के बारे में है। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि इन्होंने कौन से नये अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे खोलने का प्रस्ताव रखा है और उसका विवरण कहाँ है क्योंकि मंत्री जी के अपने उत्तर में यह स्पष्ट नहीं किया गया है।

दूसरा, जो विस्तारीकरण और दर्जा उच्चीकरण का मामला है, उसमें उत्तर प्रदेश में कोई अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा खोलने और दर्जा बढ़ाने का प्रस्ताव है या नहीं?

श्री प्रफुल पटेल: अध्यक्ष महोदय, मैं इसमें थोड़ा सा स्पष्टीकरण देना चाहूँगा कि अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे को डेजीनेट करना कोई बड़ी बात नहीं है। सवाल यह है कि अंतर्राष्ट्रीय दर्जे का हवाई अड्डा पहले बनाना ज्यादा महत्वपूर्ण है। जहाँ ट्रैफिक होगा, जहाँ डिमांड होगी, वहाँ हवाई अड्डे को अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे में कन्वर्ट करना कोई बहुत बड़ी बात नहीं है। मैं कहना चाहता हूँ कि वर्तमान में जो इंटरनेशनल हवाई अड्डे हैं, उनकी संख्या कोई कम नहीं है और वे ऑनगोइंग प्रोसेस हैं। जैसे-जैसे डिमांड होगी, अभी सिंगापुर एयरलाइन्स ने अमृतसर फ्लाइट शुरू की है। इसके अतिरिक्त कई और एयरलाइन्स ने भी अमृतसर से फ्लाइट शुरू की है। आगे आने वाले दिनों में बाकी शहरों में भी इंटरनेशनल फ्लाइट्स चलेंगी। अभी गुवाहाटी से एक फ्लाइट बैंकॉक के लिए शुरू हो रही है। ये सारी बातें ऑनगोइंग प्रोसेस हैं। हमारे सामने मुख्य चुनौती यह है कि हमारे हवाई अड्डों को अंतर्राष्ट्रीय दर्जे का बनाना है और यह ज्यादा महत्वपूर्ण है।

[अनुवाद]

श्री सुखबीर सिंह बादल: महोदय, अमृतसर अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन काफ़ी समय पहले स्थापित किया गया था। सिंगापुर एयरलाइन्स ने यहाँ से कार्य करने की अनुमति ले ली है। परन्तु मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूँगा कि क्या अन्य एयरलाइनों को भी अमृतसर अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन से कार्य करने की अनुमति दी गई है।

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, अमृतसर शहर व्यापार, वाणिज्य, धर्म तथा अन्य पहलुओं के मद्देनजर अत्यंत महत्वपूर्ण है। इसीलिए हम इसे निश्चित रूप से प्राथमिकता देंगे। वास्तव में मैं माननीय सदस्य को सूचना देना चाहूँगा कि अमृतसर विमानपत्तन पहले से ही एक अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन है। इसे एक अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन की तरह बनाया जाना है। यह मुख्य चुनौती है। हम इस ओर कार्य कर रहे हैं। मैं आपको आश्वासन दे सकता हूँ कि आने वाले वर्षों में अमृतसर में एक विश्व स्तर का विमानपत्तन होगा।

जहाँ तक उड़ानों का मामला है, जी हाँ, सिंगापुर एयरलाइन से एक प्रस्ताव आया है। अन्य एयरलाइन पहले से ही अमृतसर से उड़ान भर रही हैं तथा हमारे कैरियर भी उठान भर रहे हैं। परन्तु आने वाले वर्षों में जब हमारे पास एक अच्छा अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन होगा तब स्वतः ही यहाँ आने के लिए और अंतर्राष्ट्रीय एयरलाइनों से और मांग आएगी।

श्री सुखबीर सिंह बादल: महोदय, इसकी मांग बढ़ी है।

श्री प्रफुल पटेल: दुर्भाग्यवश कोई बुनियादी सुविधा नहीं है। यह एक सच्चाई है।

श्री सुखबीर सिंह बादल: महोदय, सिंगापुर एयरलाइन को संचालन की अनुमति दी गई है। क्या अन्य एयरलाइनों को अमृतसर से कार्य करने की अनुमति दी जा सकती है?

श्री प्रफुल पटेल: महोदय ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप क्यों उत्तर दे रहे हैं? मैंने दूसरे अनुपूरक की अनुमति नहीं दी है।

[हिन्दी]

श्री धर्मेन्द्र प्रधान: अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से हवाई पट्टी के बारे में स्पेसिफिक प्रश्न पूछना चाहता हूँ। उड़ीसा के झारसुगुड़ा में द्वितीय विश्व युद्ध के समय से वहाँ एक स्ट्रिप है, वहाँ के प्राइवेट इन्वेस्टर्स उसके ऊपर कुछ पैसा लगाने के लिए राजी हुए हैं। इस संबंध में प्रदेश सरकार ने एक प्रस्ताव आपके पास भेजा है। मैं पूछना चाहता हूँ कि आप उसकी अनुमति देने वाले हैं या नहीं?

श्री प्रफुल पटेल: हमारे देश में 80 के आसपास आपरेशनल हवाई अड्डे हैं। कई हवाई अड्डे नॉन आपरेशनल हैं। झारसुगुड़ा में जिसके बारे में आप कह रहे हैं, वह गवर्नमेंट ऑफ उड़ीसा का हवाई अड्डा होगा। उसको अगर वे प्राइवेट इन्वेस्टर्स के माध्यम से अपग्रेड करना चाहते हैं, शुरू करना चाहते हैं तो उसके लिए हम निश्चित रूप से सहयोग करने के लिए तैयार हैं।

श्री मोहन सिंह: अध्यक्ष महोदय, मेरा प्रश्न श्री सचिन पायलट ने पूछ लिया है। मैं उसी प्रश्न को फिर दुबारा पूछना चाहता हूँ कि ग्रेटर नोयडा में अंतर्राष्ट्रीय स्तर का हवाई अड्डा बनाने के लिए कोई प्रस्ताव विचाराधीन था। क्या भारत सरकार उस पर अनुकूल निर्णय लेने के लिए तैयार है?

श्री प्रफुल पटेल: मैंने पहले ही आपको सूचित किया है कि बड़े शहरों के आसपास दूसरा हवाई अड्डा बनाने का प्रस्ताव

भ्रान्त-गोइंग है। अभी हमारे पास कोई ठोस प्रस्ताव नहीं है लेकिन आगे आने वाले दिनों में अगर कोई प्रस्ताव होगा तो हम निश्चित रूप से उस पर कार्रवाई करेंगे।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: अब, श्री तापिर गाव।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री हेमलाल मुर्मू: अध्यक्ष महोदय ...(व्यवधान) आपने मुझे बुलाया है। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: बैठिए।

[अनुवाद]

अध्यक्ष को समझाने की कोशिश न करें।

[हिन्दी]

श्री हेमलाल मुर्मू: सर, आपने मुझे बुलाया था। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: जो भी ये कहें उसे नोट न किया जाए।

...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: आपको अध्यक्ष की अवज्ञा करने की आदत है। मैंने अभी आपको न बुलाने का निर्णय लिया है।

श्री तापिर गाव: माननीय अध्यक्ष महोदय, नागर विमानन के क्षेत्र में अरुणाचल प्रदेश नागर विमानन का 'काला पानी' रहा है। आजकल अण्डमान और निकोबार द्वीपसमूह 'काला पानी' नहीं रह गया है। नागर विमानन के क्षेत्र में अरुणाचल प्रदेश अकेला ऐसा राज्य है जो विमान सेवा के माध्यम से जुड़ा नहीं है।

[हिन्दी]

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से इतना ही जानना चाहता हूँ कि अरुणाचल प्रदेश में एयरपोर्ट के शिलान्यास के लिए माननीय मंत्री जी खुद जाएं ताकि मैं भी इनके साथ एक कम्पनी कर सकूँ? ...(व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया आपस में बात न करें और कानाफूसी न करें।

[हिन्दी]

श्री प्रफुल्ल पटेल: यह बात सही है कि अरुणाचल प्रदेश में कोई एक्टिव हवाई अड्डा नहीं है लेकिन अरुणाचल प्रदेश की विशेष परिस्थितियों को देखते हुए क्योंकि हेलीकॉप्टर की सेवाएं पवन हंस के माध्यम से प्रदान की जाती हैं और जैसा माननीय सदस्य चाहते हैं, अभी कल ही हमने नॉर्थ-ईस्ट फोरम के साथ एक मीटिंग की थी। उसमें यह प्रश्न विचाराधीन रखा है और आगे निश्चित रूप से इसके बारे में कुछ-न-कुछ कोशिश करेंगे।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री हेमलाल मुर्मू आपको अध्यक्ष की बात नहीं काटनी चाहिए।

[हिन्दी]

श्री हेमलाल मुर्मू: अध्यक्ष महोदय, मैं आपका संरक्षण चाहूंगा। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या झारखंड में सरकार द्वारा दुमका, देवगढ़, धनबाद और बोकारो में विमानपत्तन की स्थापना करने और वायुमार्ग से जोड़ने का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है? यदि हां, तो सरकार ने इस बारे में क्या प्रभावी कदम उठाया है?

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय, 'हां' या 'न' कहें।

[हिन्दी]

श्री प्रफुल्ल पटेल: फिलहाल हमारे पास कोई प्रस्ताव नहीं है लेकिन निश्चित रूप से आपकी भावना को ध्यान में रखते हुए हम कोशिश करेंगे। ...(व्यवधान)

श्री रघुनाथ झा: सर कृपा करके हमें भी बोलने का मौका दीजिए।

अध्यक्ष महोदय: आपकी पार्टी को दिया है।

[अनुवाद]

सुश्री महबूबा मुफ्ती: जम्मू और कश्मीर एक पर्यटक राज्य है, जो कि अच्छे राजस्व प्राप्त करने के अतिरिक्त तेजी से रोजगार

का भी सृजन करता है। सौभाग्यवश या दुर्भाग्यवश, जम्मू और कश्मीर पिछले 15 सालों से चर्चा में रहा है, जिसके कारण यह विख्यात जगह बन गई है और सभी वहां जाना चाहेंगे। स्थिति में परिवर्तन के साथ संख्या के मद्देनजर हमारे पर्यटन ने अब नई ऊंचाई को छुआ है। साथ ही देश के बाहर नकारात्मक पर्यटन विरोधवाहियों के बावजूद हमें विदेशी पर्यटक भी मिल रहे हैं।

[हिन्दी]

11 सितम्बर के अटैक के बाद गल्फ देशों के या अरेबियन देशों के जो पर्यटक हैं—वे पैसे वाले लोग हैं—जो पहले अमेरिका और यूरोपियन देशों में जाते थे, अब सुरक्षा कारणों की वजह से जो उन्हें परेशानी उठानी पड़ती है उस वजह से वे वहां नहीं जाते हैं।

[अनुवाद]

हम इन पर्यटकों को जम्मू और कश्मीर का दौरा करने के लिए आकर्षित कर सकते हैं। ये लोग सामान्य रूप से अपने निजी विमानों को उतारने करने के अधिकार की मांग करते हैं। अतः मैं माननीय मंत्रीजी से जानना चाहूंगा—यदि हम इन परियोजनाओं पर कार्य करते हैं, इन लोगों को जम्मू और कश्मीर आने के लिए प्रभावित करते हैं—तो क्या इन्हें लैण्ड करने के अधिकार मिल जाएंगे ताकि पर्यटन आगे बढ़ सके और हम दुनिया को कश्मीर की अलग तस्वीर दिखा सकें जिसे अन्यथा दिखाया जा रहा है।

श्री प्रफुल पटेल: अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय सदस्य को आश्वासन दे सकता हूँ कि हमारी योजनाओं में जम्मू और कश्मीर को सर्वोच्च प्राथमिकता मिले। वास्तव में उन 25 गैर-महानगरीय विमानपत्तनों, जिनका मैंने पहले उल्लेख किया था, जिनका अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप उन्नयन किया जा रहा है, इनमें से पहला विमानपत्तन जहां व्यावहारिक रूप से कार्य शुरू हो चुका है, वह श्रीनगर विमानपत्तन है। श्रीनगर विमानपत्तन देश के सर्वोत्तम विमानपत्तनों में आ जाएगा और ऐसा जम्मू और कश्मीर राज्य में पर्यटन पर जोर देने के लिए किया जाएगा।

दूसरे छोटे विमानों अथवा चार्टर्ड विमानों को उतारने की अनुमति देने के अन्य मुद्दों के संबंध में निश्चित रूप से नीतिगत ढांचे के अंतर्गत, ऐसा कोई मुद्दा नहीं है ... (व्यवधान) हम उन सभी को अनुमति देंगे जो नीतिगत ढांचे के अंतर्गत आवेदन करेंगे।

[हिन्दी]

श्री श्रीचन्द कृपलानी: अध्यक्ष महोदय, मुझे भी इस पर पूरक प्रश्न पूछने की अनुमति दें।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आप अध्यक्ष के आसन के समीप आ गए थे और इसके लिए आपको सजा दी जा रही है।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: श्री रघुनाथ झा। कृपया धीरे बोलना और पाइंटेड प्रश्न पूछना।

श्री रघुनाथ झा: लोक नायक जयप्रकाश नारायण एयरपोर्ट, पटना, के एक्सपेंशन के लिए आपने राज्य सरकार से जमीन मांगी थी। राज्य सरकार ने बरसों पहले जमीन आपको उपलब्ध करा दी है और अन्य सुविधाएं भी दे दी गई हैं। उसके बावजूद भी एक्सपेंशन का काम अब तक नहीं किया गया है, इसका क्या औचित्य है?

श्री श्रीचन्द कृपलानी: हमें बोलने का मौका नहीं मिल रहा है।

अध्यक्ष महोदय: आप लोग मजाक भी नहीं समझते।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: मैंने पहले ही ऐसे कई माननीय सदस्यों को बोलने की अनुमति दी है, जो अध्यक्ष के आसन के समीप आ गए थे।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैंने स्वयं ही सुझाव दिया है कि मैं इस पर आधे घंटे की चर्चा करने की अनुमति दूंगा। उस समय मैं आपको पहले मौका दूंगा। कृपया आप मुझे सूचना दें और मैं आपको बुला लूंगा।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री प्रफुल पटेल: पटना एयरपोर्ट के बारे में माननीय सदस्य ने जो एक्सपेंशन के बारे में कहा है ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: सभी माननीय सदस्यों से मैं अनुरोध करूंगा कि वे एक दूसरे की बात में बाधा न डालें। एक माननीय सदस्य ने प्रश्न किया है और मंत्री जी उत्तर दे रहे हैं। आपमें उन्हें सुनने का भी धैर्य नहीं है। यह क्या हो रहा है? यह सब करने से क्या हमें कुछ आदर मिलेगा? कितने युवा लड़के एवं लड़कियां यहां बैठे हैं। वे हमें देख रहे हैं। कृपया सही व्यवहार करें।

[हिन्दी]

सबके प्रश्न महत्वपूर्ण हैं, आपकी मोनोपली नहीं है।

श्री प्रफुल पटेल: उसका एक्सपेंशन ट्रैफिक की दृष्टि से और बड़े हवाई जहाजों को वहां लाने की दृष्टि से जरूरी है। इसके

लिए हम पूरी कोशिश कर रहे हैं। लेकिन उसके बारे में अब तक कोई कार्यवाही पूरी नहीं हुई है। राज्य सरकार ने वादा किया है कि वह जमीन उपलब्ध कराएगी। उसमें कार्यवाही जारी है, जैसे ही वह पूरी होगी, हम उस पर कार्यवाही करेंगे।

श्री रघुनाथ झा: हम उनके जवाब को चुनीती देते हैं। राज्य सरकार ने पटना में मशहूर जगह धोबी घाट की जमीन आपको दे दी है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: यदि आप संतुष्ट नहीं हैं, तो अन्य तरीके भी हैं।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: यह सब कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय: अन्य तरीके भी हैं। यदि मंत्री जी ने सभा को गुमराह किया है तो इसका एक तरीका है और आपको उस तरीके को अपनाना चाहिए।

अब श्री ए.के.एस. विजयन।

श्री ए.के.एस. विजयन: महोदय, क्या चैन्ई विमानपत्तन को अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप बनाने के लिए इसके उन्नयन का कोई प्रस्ताव है? यदि हां, तो माननीय मंत्री इसकी वर्तमान स्थिति बताएं।

श्री प्रफुल पटेल: महोदय निश्चित रूप से चैन्ई हमारे सर्वाधिक महत्वपूर्ण शहरों में से है और इसे नजरअन्दाज करने का सवाल ही नहीं उठता। जितना ध्यान चैन्ई को देना चाहिए हम देंगे। उन्नयन और आधुनिकीकरण एक सतत प्रक्रिया है। चैन्ई को हमेशा सर्वोच्च प्राथमिकता तथा ध्यान दिया जाता है।

अध्यक्ष महोदय: अब श्री हरिन पाठक। यह अंतिम अनुपूरक प्रश्न है।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कृपया बैठ जाएं।

...*(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: मैं उन सभी माननीय सदस्यों पर ध्यान दे रहा हूँ जो अनावश्यक रूप से खड़े हो रहे हैं। आप शीघ्र ही इसका परिणाम देखेंगे।

[हिन्दी]

श्री हरिन पाठक: अध्यक्ष जी, जैसा माननीय मंत्री जी ने अपने उत्तर में कहा है कि नवीनीकरण और आधुनिकीकरण सतत

चलने वाली प्रक्रिया है। अहमदाबाद में सरदार वल्लभ भाई पटेल से संबंधित सरदार वल्लभ भाई अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे के आधुनिकीकरण एवं नवीनीकरण की प्रक्रिया पिछली सभी सरकारों ने मंजूर की है। मुझे दुःख के साथ कहना पड़ता है कि नयी सरकार के आने के बाद अचानक नवीनीकरण का कार्य रोक दिया गया है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि यह प्रोजेक्ट जोकि सभी सरकारों ने मंजूर किया है, निश्चित अवधि में कब तक पूरा होगा?

श्री प्रफुल पटेल: माननीय सदस्य ने अहमदाबाद एयरपोर्ट के बारे में जो बात की है, मैं उनकी भावना से सहमत हूँ। अहमदाबाद अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे का नया टर्मिनल बनना चाहिए और उसका माडर्नाइजेशन होना चाहिए। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: फिर मैं मंत्री जी से उत्तर न देने के लिए कह दूंगा। यदि आपमें धैर्य नहीं है। यदि हम समझदारी से व्यवहार नहीं कर सकते तथा यदि उत्तर सुनने में किसी की दिलचस्पी नहीं है तो उन्हें उत्तर देने की आवश्यकता ही नहीं है।

मंत्री जी, कृपया अपना उत्तर पूरा करें।

[हिन्दी]

श्री प्रफुल पटेल: अहमदाबाद हवाई अड्डे का काम जो मंजूर हुआ था, जब हमने उसकी कार्यवाही देखी, मैं उससे संतुष्ट नहीं था। जिस दर्जे का हवाई अड्डा बनना चाहिए, वह बनने नहीं जा रहा है, इसलिए दुबारा इसके डिजाइन का कार्य हमने शुरू किया है। एक इंटरनेशनल कंसोर्टियम के माध्यम से इसका डिजाइन तैयार किया गया है और अगले कुछ महीनों में अहमदाबाद हवाई अड्डे की पूरी प्रक्रिया हम शुरू करने जा रहे हैं। इस बारे में मेरा कहना यह है कि अगर माडर्न एयरपोर्ट बनने जा रहे हैं तो अहमदाबाद भी उनमें शामिल है। अहमदाबाद के डिजाइन को हम एक बेंचमार्क बनाकर बाकी सभी हवाई अड्डों में रैपलिका करना चाहते हैं। इसलिए कुछ महीनों के विलम्ब की वजह से जो आपकी नाराजगी हो रही है, कृपया उसको दूर कीजिए।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कोलकाता के बारे में प्रश्न पूछने के लिए कोई भी नहीं है।

[हिन्दी]

श्री प्रफुल पटेल: महोदय, मेरे पास एक अतिरिक्त सूचना है। पटना एयरपोर्ट के बारे में मैं जानकारी देना चाहता हूँ।

अध्यक्ष महोदय: पटना और कलकत्ता एयरपोर्ट के बारे में बताएं।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

श्री प्रफुल्ल पटेल: रनवे का श्रेशहोल्ड बढ़ाने के लिए कुछ जमीन राज्य सरकार ने दी है। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कृपया बैठ जाएं।

क्या हम समझदारीपूर्वक बर्ताव नहीं कर सकते? यदि कोई अन्य सदस्य साथ में बोलेंगे तो हम इन्हें कैसे सुन पाएंगे? आप के अन्दर माननीय मंत्री महोदय का उत्तर सुनने का धैर्य भी नहीं है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह बीमारी बनती जा रही है। आपस में बात न करें।

अब आप अपना उत्तर पूरा करें।

[हिन्दी]

श्री प्रफुल्ल पटेल: कुछ सदस्य एजीटेड हो रहे थे कि पटना के लिए जमीन मिली है लेकिन जो मेजर जगह उसक लिए चाहिए, उस जगह के लिए कार्यवाही अभी जारी है।

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: ऐसे दो ही व्यक्ति हैं जो प्रश्न नहीं कर सकते। वह हैं अध्यक्ष और सदन का नेता। कोलकाता के बारे में आप कुछ नहीं कह रहे हैं यह ठीक है।

[हिन्दी]

नई रेल लाइनें

*123. श्री सीताराम सिंह: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उन नयी रेल लाइनों का राज्यवार ब्यौरा क्या है जिनके बारे में सर्वेक्षण तो किया जा चुका है लेकिन अभी तक वहां रेल लाइनें नहीं बिछायी गयी हैं;

(ख) नयी रेल लाइनें बिछाने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं; और

(ग) इस कार्य को कब तक पूरा कर लिये जाने की संभावना है?

[अनुवाद]

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेल्मु): (क) से (ग) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) से (ग) 1997-98 से पिछले कुछ वर्षों में पूरे किए गए नई लाइन संबंधी सर्वेक्षणों, लेकिन जहां अब तक परियोजनाएं शुरू नहीं की गई, का ब्यौरा संलग्न अनुबंध में दिया गया है। जिन लाइनों का सर्वेक्षण किया जा चुका है वहां उनकी अलाभप्रद प्रकृति, चालू रेल परियोजनाओं के भारी थ्रो-फारवर्ड और संसाधनों की तंगी को देखते हुए, कार्य को शुरू करना व्यावहारिक नहीं पाया गया है।

अनुबंध

1997-98 से पिछले कुछ वर्षों में पूरे किए गए नई लाइनों के वे सर्वेक्षण जिन पर अभी तक परियोजना शुरू नहीं की गई है

(करोड़ रु. में)

क्र.सं.	सर्वेक्षण का नाम	राज्य	कि.मी.	सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार लागत
1	2	3	4	5
1.	पोर्ट ब्लेयर-दिगलीपुर	अंडमान (संघ शासित प्रदेश)	239	867
2.	जहीराबाद-सिकंदराबाद	आंध्र प्रदेश	120	166
3.	पत्तनचेरू-आदिलाबाद	आंध्र प्रदेश	317	526
4.	पाटनचेरू-जोगीपेट	आंध्र प्रदेश	45	108

1	2	3	4	5
5.	पांडुरंगपुरम-भद्राचलम	आंध्र प्रदेश	12	32
6.	चन्द्रमपल्लेम-सरपावरम	आंध्र प्रदेश	12	20
7.	ओनगोल-दोनाकोण्डा	आंध्र प्रदेश	87	135
8.	गदग-वाड़ी बरास्ता येलबुर्गा	आंध्र प्रदेश	252	458
9.	काचीगुड़ा से चिटियाल	आंध्र प्रदेश	87	156
10.	अरमूर से आदिलाबाद	आंध्र प्रदेश	136	273
11.	कुडप्पा से नेल्लोर बरास्ता बड़वेल, आत्माकुर और बुटचिरादिपल्लेम	आंध्र प्रदेश	181	355
12.	पाटनचेरू से अकानापेट	आंध्र प्रदेश	102	183
13.	कुरनूल से कमलापुरम	आंध्र प्रदेश	180	153
14.	मोट्टमारी-जगायापेटा बड़ी आमान लाइन से मिरयालगुड़ा	आंध्र प्रदेश	57	103
15.	भद्राचलम रोड (कोठागुदेम) और विशाखापत्तनम	आंध्र प्रदेश	277	1025
16.	कोच्चूर से भद्राचलम	आंध्र प्रदेश	151	244
17.	नाडीगुडे से श्रीकालाहस्ती बरास्ता करेमपुड़ी, वीनूकोंडा, कानीगिरी, पोडीली और दारसी	आंध्र प्रदेश	308	539
18.	येरागुंटाला से धर्मावरम् बरास्ता पुंलीवेंडला	आंध्र प्रदेश	120	244
19.	कंटक्कापल्ली-कोटावलासा-अनकापल्ले बाईपास लाइन	आंध्र प्रदेश	33	123
20.	मंत्रालय रोड-कुरनूल बरास्ता येम्मानगर	आंध्र प्रदेश	111	241
21.	फलकनुमा-उमदानगर-एयरपोर्ट	आंध्र प्रदेश	20	56
22.	पांडूरू-राजम	आंध्र प्रदेश	19	53
23.	जग्गायैपेट-मिरयालगुड़ा	आंध्र प्रदेश	66	135
24.	दोनाकोंडा-वोडारेवू	आंध्र प्रदेश	113	229
25.	धारवाड़-बेलगांव बरास्ता बेलहोंगल और किट्टूर	आंध्र प्रदेश, कर्नाटक	97	229
26.	कुडप्पा से मदनापल्ली बरास्ता बेंगलोर, लक्कीरेड्डीपल्ली, रायाचोटी और वयलपडू	आंध्र प्रदेश, कर्नाटक	172	420

1	2	3	4	5
27.	कुडप्पा से बंगारपेट बरास्ता मदनापल्ले	आंध्र प्रदेश, कर्नाटक	255	579
28.	चिट्टूर-बंगारपेट	आंध्र प्रदेश, कर्नाटक	140	356
29.	लेखापानी-खारसंग, तिरप-लेखापानी	असम	31	85
30.	बारपेटा रोड-तिहू	असम	58	127
31.	सारथाबाड़ी-छंगासरी	असम	60	153
32.	माकूम-सिकोहाघाट	असम	6	15
33.	डांगरी-ढोला	असम	6	15
34.	करीमगंज-मैशाशन	असम	10	16
35.	मुर्कोगसलेक-पासीघाट	असम, अरुणाचल प्रदेश	30	68
36.	दिगारू-बिरनीहाट	असम, मेघालय	20	93
37.	अजरा-बरनीहाट	असम, मेघालय	30	223
38.	दीमापुर-कोहिमा	असम, नागालैंड, मणिपुर	88	912
39.	बंका-नवादा	बिहार	148	393
40.	कुपरिया-बिहारीगंज बरास्ता आलमनगर	बिहार	56	98
41.	बदलाघाट-आलमनगर-भवानीपुर-पुर्णिया- डालखोला	बिहार	150	402
42.	सीमामढी-जयनगर	बिहार	117	264
43.	सुपौल-अररिया	बिहार	92	218
44.	प्रतापगंज-भीमनगर-बथनाहा	बिहार	57	126
45.	मधेपुरा से प्रतापगंज बरास्ता सिंगेश्वर स्थान और त्रिवेणीगंज	बिहार	60	126
46.	बिहारीगंज-चित्तपुर रोड बरास्ता मुरलीगंज	बिहार	85	199
47.	कुरशेला-रूपाली-सहरसा	बिहार	91	179
48.	हाजीपुर-समस्तीपुर बरास्ता नधुवा	बिहार	63	91
49.	हसनपुर-बरीनी	बिहार	43	105
50.	देवरिया सदर-पडरौना	बिहार	63	116
51.	दरभंगा-सहरसा-कुक्केश्वरस्थान	बिहार	94	166

1	2	3	4	5
52.	लहेरिया सराय-कुकेश्वरस्थान	बिहार	55	119
53.	मुकटापुर-कुकेश्वरस्थान	बिहार	54	117
54.	सलौना-अलौली बरास्ता बखरी	बिहार	20	30
55.	कोपरिया-बिहारीगंज	बिहार	64	160
56.	जनकपुर रोड-मधुबनी बरास्ता बेनीपट्टी	बिहार	50	126
57.	मोतीहारी-सीतामढ़ी	बिहार	77	137
58.	हाजीपुर-मोतीपुर	बिहार	67	106
59.	सिमरी-बख्तियारपुर-बिहारीगंज	बिहार	54	98
60.	अररिया-गलगलिया	बिहार	100	190
61.	मुजफ्फरपुर-दरभंगा	बिहार	66	118
62.	हधुवा-देवरिया बरास्ता लाइन बाजार, सलारखुर्द, फुलवरिया	बिहार	85	200
63.	गया-चतरा	बिहार, झारखंड	82	284
64.	कटिहार-तेजनारायणपुर बरास्ता बलुकारोड तक विस्तार सहित मुनीहारी	बिहार, पश्चिम बंगाल	57	142
65.	चुनार-सासाराम	बिहार, उत्तर प्रदेश	124	211
66.	बिजवासन-बहादुरगढ़	दिल्ली, हरियाणा	36	112
67.	मरीपेट-तुगलकाबाद	दिल्ली/उत्तर प्रदेश	36	288
68.	कोडीनार से पीपावव	गुजरात	99	120
69.	दाहोद-बांसवारा	गुजरात	120	321
70.	पोरबंदर से पोरबंदर पोर्ट	गुजरात	5	13
71.	दहानू रोड-नासिक रोड	महाराष्ट्र	168	821
72.	मोडासा-शामलाजी	गुजरात	23	43
73.	सिरसा-हिसार	हरियाणा	93	166
74.	जाखल-फतेहाबाद	हरियाणा	80	210
75.	रेवाड़ी-बहादुरगढ़ बरास्ता झज्जर	हरियाणा	77	167
76.	रोहतक से हिसार बरास्ता मेहम और हांसी	हरियाणा	68	158

1	2	3	4	5
77.	कैठल-यमुना नगर बरास्ता करनाल	हरियाणा	128	296
78.	अबोहर-टोहाना बरास्ता भूना और फतेहाबाद	हरियाणा, पंजाब	207	475
79.	रेवाड़ी-भिवाड़ी	हरियाणा, राजस्थान	27	105
80.	पटियाला-नरवाना	हरियाणा, पंजाब	93	134
81.	पानीपत-मुजफ्फरनगर	हरियाणा, उत्तर प्रदेश	93	256
82.	पानीपत-मेरठ	हरियाणा, उत्तर प्रदेश	104	275
83.	ऊना-जयजोन डोबा	हिमाचल प्रदेश, पंजाब	40	270
84.	बारामूला से कुपवाड़ा	जम्मू एवं कश्मीर	39	359
85.	उधमपुर/कटरा से धैरवा, डोडा से किस्तवार	जम्मू एवं कश्मीर	224	3860
86.	जम्मू-पुंछ	जम्मू एवं कश्मीर	223	4574
87.	गया-डाल्टेनगंज	बिहार, झारखंड	135	359
88.	डेयरी ऑन सोन-जदुनाथपुर (अकबरपुर)	झारखंड	39	50
89.	फतुहा-दानापुर बरास्ता पुनपुन	झारखंड	46	88
90.	लोहारदगा-कोरबा	झारखंड, छत्तीसगढ़	326	622
91.	बागलकोट-कुदाची	कर्नाटक	111	242
92.	बिजापुर-अठारी-शेदबल	कर्नाटक	112	214
93.	निपानी-रायबाग बरास्ता चिकोरी	कर्नाटक	97	107
94.	अल्मट्टी से यादगीर	कर्नाटक	154	303
95.	गुलबर्गा-होस्पेट	कर्नाटक	262	511
96.	डूडा-तिप्पुर	कर्नाटक	37	69
97.	बेंगलोर सिटी-बेल्लूर-मुदीगेरे-श्रीगेरी	कर्नाटक	99	281
98.	मेदीकेरी-चन्नानारायणपटना बरास्ता होलेनरसीपुर	कर्नाटक	117	212
99.	कौशलनगर-चन्नानारायणपटना बरास्ता कन्नानूर	कर्नाटक	80	108
100.	दावनगेरे-भद्रावती बरास्ता चन्नागिरी	कर्नाटक	90	141
101.	पांडवापुरा से श्रावणवेलगोला	कर्नाटक	60	88

1	2	3	4	5
102.	तालगुप्पा-होनावर	कर्नाटक	82	412
103.	तुमकुर से दावनगेरे	कर्नाटक	210	300
104.	बिशानाथम से मुरीकुप्पम	कर्नाटक	12	32
105.	मैसूर-मंगलोर बरास्ता मेडीकेरी	कर्नाटक	272	1138
106.	गदग और हरिहर बरास्ता हरपनहल्ली	कर्नाटक	94	128
107.	हैदराबाद-रायचूर	कर्नाटक, आंध्र प्रदेश	190	456
108.	थकाजी-तिरूवल्ला-पथनामिथ्या	केरल	50	131
109.	कायनकुलम-त्रिवेन्द्रम बरास्ता अदूर और कोटाराक्कारा	केरल	103	268
110.	निलांबूर रोड और फिरोके बरास्ता मंजेरी और मावूर	केरल	69	159
111.	गुरूवयूर-इदापल्ली	केरल	77	185
112.	इदापल्ली से तिरूर	केरल	77	185
113.	पुनालूर से त्रिवेन्द्रम	केरल	72	197
114.	वैकम-वैकम रोड	केरल	10	23
115.	निलाम्बूर रोड-ननजनगुड	केरल, कर्नाटक	236	1112
116.	तेलीचेरी-मैसूर बरास्ता कुर्ग	केरल, कर्नाटक	298	864
117.	नंजनगोड़ और बदगड़ा बरास्ता व्यत्री-पुजी-हितोड़	केरल, कर्नाटक	230	835
118.	सबरीमाला से डिंडीगुल	केरल, तमिलनाडु	201	750
119.	पुणे-नासिक	महाराष्ट्र	265	1044
120.	वर्धा-पुसाद-नानदेड़	महाराष्ट्र	260	460
121.	कल्याण से अहमदनगर बरास्ता मुरबाद	महाराष्ट्र	240	772
122.	धुले-नरदाना-सिरपुर	महाराष्ट्र	62	111
123.	कोप्पड़गांव से सिरडी	महाराष्ट्र	17	34
124.	मनमाड-धुले बरास्ता मालेगांव	महाराष्ट्र	98	144
125.	कोंकण रेलवे पर कोल्हापुर से रत्नागिरी बरास्ता तलवाड़े	महाराष्ट्र	211	1273
126.	घाटनंदूर-अम्बाजोगई	महाराष्ट्र	21	24

1	2	3	4	5
127.	बीद-जलना	महाराष्ट्र	111	192
128.	वदशा-अरमोरी-गडचिरोली	महाराष्ट्र	50	77
129.	जलना-खामगांव	महाराष्ट्र	155	369
130.	लातूर रोड-मुदखेड	महाराष्ट्र	138	359
131.	रोटेगांव-पुनतामबा	महाराष्ट्र	27	47
132.	गोरेगांव-बोरीवली	महाराष्ट्र	7	128
133.	कुर्ला-माहूल	महाराष्ट्र	6	35
134.	धुले-नरदाना-शिरपुर	महाराष्ट्र	62	165
135.	मनमाड से इंदौर बरास्ता मलेगांव और धुले	महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश	350	1001
136.	इंदौर और बुधनी	मध्य प्रदेश	223	576
137.	जबलपुर से पन्ना बरास्ता दामोह	मध्य प्रदेश	245	444
138.	कटंगी से तिरोडी	मध्य प्रदेश	15	35
139.	बिलासपुर से जबलपुर	मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़	372	1284
140.	पेंडरा रोड-कोरबा/गेरवा रोड	मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़	122	344
141.	खवासा, सिओनी और धूमा के रास्ते रामटेक से गोटेगांव	मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र	275	528
142.	अगार, सुसनेर, झालावाड़ के रास्ते उज्जैन-रामगंज मंडी	मध्य प्रदेश, राजस्थान	190	273
143.	राजनदगांव-जबलपुर	मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़	427	1135
144.	खरगोन, सेन्धवा के रास्ते खंडवा से नरदाना	मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र	225	520
145.	अगरतला से सबरूम	त्रिपुरा	110	370
146.	पुरी-कोणार्क	उड़ीसा	35	89
147.	जेपोर-कोटामेटा	उड़ीसा	148	618
148.	फुलबनी से बरहमपुर	उड़ीसा	170	505
149.	पदमपुर के रास्ते नवापाड़ा से बारागढ़ रोड	उड़ीसा	136	346
150.	जेपोर से नवरंगपुर	उड़ीसा	38	197

1	2	3	4	5
151.	अम्बिकापुर-वरवाडीह (बरवाडीह-चिरमिरी)	उड़ीसा, झारखंड	182	407
152.	जेपोर से मलकनगिरी	उड़ीसा	130	562
153.	खरतापलान, बलोडा बाजार, बटगांव और सारनगढ़ के रास्ते रायपुर-जरसागुड़ा	उड़ीसा, छत्तीसगढ़	310	1060
154.	सानेवाल-लाडोवाल	पंजाब	31	118
155.	बाढोवाल-सानेवाल	पंजाब	29	92
156.	कपूरथला-व्यास	पंजाब	19	20
157.	फिरोजपुर छावनी-तरन तारन	पंजाब	47	122
158.	सरना-माधोपुर	पंजाब	12	47
159.	होशियारपुर-ऊना	पंजाब, हिमाचल प्रदेश	40	143
160.	जगाधरी के रास्ते चंडीगढ़-देहरादून	पंजाब, हरियाणा, उत्तरांचल	217	604
161.	जालौर-फालना	राजस्थान	72	160
162.	चुरू-तारानगर	राजस्थान	48	76
163.	हनुमानगढ़-रतनगढ़	राजस्थान	198	287
164.	मेड़ता सिटी-ब्यावर	राजस्थान	86	170
165.	बिलारा-बाढ़	राजस्थान	49	47
166.	नागीर-फालौदी	राजस्थान	147	163
167.	अजमेर-मेड़ता रोड	राजस्थान	65	209
168.	जयपुर-टोंक	राजस्थान	97	67
169.	बेड़ासर और सुजानगढ़ के रास्ते नोखा-सीकर	राजस्थान	180	431
170.	शेरगढ़, शैतरवा और देछू के रास्ते फलौडी-बलोतरा	राजस्थान	165	291
171.	बांसवाड़ा के रास्ते झूंगरपुर से रतलाम	राजस्थान, मध्य प्रदेश	176	921
172.	तारामणी (चेन्नै)-महाबलीपुरम	तमिलनाडु	44	98
173.	पलवल से अलवर	राजस्थान, हरियाणा	111	145
174.	वरण से शिवपुरी	राजस्थान, मध्य प्रदेश	150	309
175.	बियावरा-सिरौंग-बीना	राजस्थान, मध्य प्रदेश	147	245

1	2	3	4	5
176.	कृष्णागिरी के रास्ते जोलारपेट्टी से होसूर	तमिलनाडु	104	226
177.	पांडिचेरी के रास्ते टिंडीवनम से कुन्नालौर	तमिलनाडु	71	134
178.	गुंडी-पूनामल्ली के रास्ते कटपडी से चेन्नै	तमिलनाडु	212	47
179.	वालजापेट, रानीपेट और अरकोट के रास्ते अराकनोम से टिंडीवनम	तमिलनाडु	96	121
180.	अवाड़ी-श्रीपेरम्बदूर	तमिलनाडु	25	60
181.	मनामदुरै से तूतीकोरिन	तमिलनाडु	126	165
182.	तंजावूर-पोट्टकोटई	तमिलनाडु	47	101
183.	कुम्बाकोणम से नामकल	तमिलनाडु	178	413
184.	परमबुपट्टी, अरुप्पुक्कोट्टई विलाट्टीकुलम के रास्ते मदुरै-तूतीकोरिन	तमिलनाडु	143	314
185.	पेरियापालयम के रास्ते अट्टीपट्ट-तिरूवल्लूर और पेरियापालयम के रास्ते अट्टीपट्ट-पुत्तुर	तमिलनाडु	144	435
186.	मेंतूर और चामराजनगर	तमिलनाडु, कर्नाटक	182	496
187.	हमीरपुर-हमीरपुर रोड	उत्तर प्रदेश	6	15
188.	इदगाह-फतेहपुर बाईपास लाइन	उत्तर प्रदेश	6	13
189.	आगरा सिटी एवं बिलोचपुरा के मध्य बाईपास लाइन	उत्तर प्रदेश	2	11
190.	बाड़-भैंसा	उत्तर प्रदेश	5	9
191.	आनन्दनगर (फरेन्डा)-घुबाली	उत्तर प्रदेश	50	107
192.	बंशी के रास्ते खलीलाबाद-नौगढ़	उत्तर प्रदेश	71	115
193.	लहपुर के रास्ते सीतापुर-बहराइच	उत्तर प्रदेश	110	336
194.	पनकी से मन्थाना	उत्तर प्रदेश	12	87
195.	दौराला-हस्तिनापुर	उत्तर प्रदेश	31	93
196.	लक्सर-बक्सर	उत्तर प्रदेश	130	430
197.	चौला-बुलन्दशहर	उत्तर प्रदेश	16	42
198.	मोहम्मदी के रास्ते गोलागोकरणाथ-शाहजहांपुर	उत्तर प्रदेश	67	138
199.	सम्भल से राजघाट	उत्तर प्रदेश	49	93

1	2	3	4	5
200.	आनन्दनगर से कप्तानगंज	उत्तर प्रदेश	60	145
201.	सुलतानपुर के रास्ते शाहगंज-अमेठी	उत्तर प्रदेश	110	222
202.	सिकद्रारोड और मैनपुरी के रास्ते अलीगढ़-झिन्झक	उत्तर प्रदेश	268	613
203.	पनियाहवा और तमकुई रोड	उत्तर प्रदेश	60	264
204.	शाहजहांपुर के रास्ते बरहन से एटा	उत्तर प्रदेश	150	457
205.	भिंड-उरई-महोबा	उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश	216	422
206.	सम्भल-गजरीला	उत्तर प्रदेश	43	105
207.	मुजफ्फरनगर-हरिद्वार (देवबंद से ज्वालापुर)	उत्तर प्रदेश, उत्तरांचल	58	168
208.	देहरादून-सहारनपुर	उत्तर प्रदेश, उत्तरांचल	69	375
209.	टनकपुर-पुर्णागिरी	उत्तरांचल	12	61
210.	ऋषिकेश-देहरादून	उत्तरांचल	20	82
211.	ऋषिकेश-कर्णप्रयाग	उत्तरांचल	125	1372
212.	हरिद्वार-कोटद्वार-रामनगर	उत्तरांचल	142	404
213.	खगराघाट और बहरामपुर के रास्ते मुर्शिदाबाद-कांडी	पश्चिम बंगाल	31	251
214.	डेहरी आन सोन-बंजारी	पश्चिम बंगाल	36	63
215.	बहरहमपुर-कांडी	पश्चिम बंगाल	30	409
216.	बज बज-फाल्टा	पश्चिम बंगाल	25	53
217.	राजनगर के रास्ते तारकेश्वर-वर्धमान	पश्चिम बंगाल	61	131
218.	दनकुनी से शेखला	पश्चिम बंगाल	17	39
219.	बाकरेश्वर-सिऊरी	पश्चिम बंगाल	16	34
220.	दनकुनी-चम्पाडंगा	पश्चिम बंगाल	42	88
221.	झारग्राम-पुरलिया	पश्चिम बंगाल	130	242
222.	बंडेल-नैहाटी	पश्चिम बंगाल	9	30
223.	मागरा-तारकेश्वर छोटी लाइन का पुनर्स्थापन	पश्चिम बंगाल	52	223
224.	बज बज-उलबेरिया	पश्चिम बंगाल	25	910

1	2	3	4	5
225.	उदरायमपुर के रास्ते जोयनगर-रायदीधी	पश्चिम बंगाल	20	65
226.	शिवोक-जियल्लीखोला	पश्चिम बंगाल	25	105
227.	खडगपुर-दनकुनी	पश्चिम बंगाल	15	32
228.	सिवोक-सिंगतम	पश्चिम बंगाल, सिक्किम	60	1099
कुल			23526	70567

[हिन्दी]

श्री सीताराम सिंह: अध्यक्ष जी, रेल लाइनों के जो सर्वेक्षण कराए गए हैं उनमें से बिहार के अंदर मोतीहारी, सीतामढ़ी वाया शिवहर रेल लाइन है। इसमें माननीय मंत्री जी ने अपने उत्तर में कहा है कि "अलाभप्रद और साधनों की तंगी"। इस पर मैं कहना चाहता हूँ कि यह बिहार के तीन जिलों और भारत तथा नेपाल को जोड़ने वाली रेल लाइन है। महोदय, इस इलाके में यातायात की कोई सुविधा नहीं है। बाढ़ग्रस्त और बॉर्डर इलाका है। 137 करोड़ रुपये की लागत का प्रश्न है। क्या सरकार समय-सीमा के अन्दर इसे शुरू करके समाप्त करेगी?

[अनुवाद]

श्री आर. वेलु: हमने लगभग 228 सर्वेक्षण पूरे कर लिये हैं जिन पर लगभग 70,000 करोड़ रुपये की लागत आएगी। माननीय सदस्य द्वारा उल्लेख की गई परियोजना सहित सभी 228 सर्वेक्षण अलाभकारी पाये गये हैं तथा इन परियोजनाओं को पूरा करने के लिए लगभग 46,000 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। संसाधनों की तंगी है। यदि ये परियोजनाएं राजनीतिक कारण की दृष्टि से जरूरी हुईं तो हम इस पर भविष्य में वरीयता के आधार पर विचार करेंगे।

[हिन्दी]

श्री सीताराम सिंह: अध्यक्ष महोदय, जनता के हित को ध्यान में रखते हुए रेल लाइन बिछाने का काम होता है। क्या बात जरूरी है केवल लाभप्रद लाइनों पर गाड़ियां चलायी जाएं? जनता के हित को ध्यान में रखते हुए गाड़ियां चलानी चाहिए। रेल मंत्री ने कहा था कि इस काम में पैसे की कमी होने नहीं दी जाएगी। चूंकि यह सबसे महत्वपूर्ण रेल लाइन है इसलिए इस बात को ध्यान में रखा जाए। मोतिहारी, सीतामढ़ी और शिवहर नेपाल और हिन्दुस्तान का बॉर्डर है। मैं माननीय मंत्री महोदय से आग्रह करना चाहता हूँ कि प्राथमिकता आधार पर इस रेल लाइन पर कार्य शुरू कराया जाए।

[अनुवाद]

श्री आर. वेलु: महोदय, जैसा कि मैंने उल्लेख किया है कि हम संसाधन जुटाने के लिए कदम उठाने का प्रयास कर रहे हैं। जब स्थिति में सुधार होगा, मामलों के स्वरूप को ध्यान में रखते हुए ये परियोजनाएं अलाभकारी होने के बावजूद भी हम ऐसे मामलों पर विचार करने के बारे में सोचेंगे।

श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार: नांजनगुड से ब्यांद से नीलाम्बुर तक नई रेल लाइन बिछाने का एक प्रस्ताव था। इससे तीन गण्य जुड़ते हैं। इस संबंध में अध्ययन पूरा हो चुका है। इसे औचित्य के नाम पर स्थगन स्थिति में रखा गया है। अब, इस पर विचार करना ही होगा।

श्री आर. वेलु: गुण-दोष के आधार पर हम मामले की जांच करेंगे।

श्रीमती मेनका गांधी: महोदय, वस्तुतः इस प्रश्न का सीधा संबंध तो नहीं है। लेकिन आपकी अनुमति से मैं पूछना चाहती हूँ। मीटर गेज से ब्रॉड गेज में परिवर्तन के लिए पीलीभीत स्टेशन का सर्वेक्षण किया गया था। यद्यपि, यह अस्वीकृत कर दिया गया था। माननीय मंत्रीजी ने इसका पुनः सर्वेक्षण कराने के लिए सहमति दी है। इस क्षेत्र में देश में सबसे ज्यादा गन्ना गेहूँ तथा चावल का उत्पादन होता है। इसलिए किस आधार पर यह सर्वेक्षण अस्वीकृत किया गया। सर्वेक्षण किन आधारों पर किया जाता है। ये सर्वेक्षण कौन करता है तथा किन मानदंडों की आवश्यकता होती है।

श्री आर. वेलु: हम चार मानदंड देखते हैं जिनके आधार पर नई लाइन बिछाई जाती है:

1. यदि परियोजना से औद्योगिक विकास होता है जिससे प्राकृतिक तथा खनिज संसाधनों का दोहन हो सके।
2. यदि इससे विद्यमान अति व्यस्त मार्गों पर यातायात अवरुद्ध होने की घटनाओं को कम करने के लिए वैकल्पिक मार्गों को पूरा करने के लिए अविद्यमान लिंक बनता हो;

3. राजनीतिक कारणों से लाइन की आवश्यकता हो; और
4. दुर्गम क्षेत्र।

वर्ष 1980 की राष्ट्रीय परिवहन नीति समिति ने ये चार मानदंड निर्धारित किये थे।

अब, माननीय सदस्या ने प्रश्न उठाया है कि यद्यपि इस क्षेत्र में कृषि उत्पाद जैसे गेहूँ, गन्ना, चावल आदि का सबसे ज्यादा उत्पादन होता है। हमने एक सूत्र अपनाया है जिसमें लाइन से 14% की दर से लाभ प्राप्त हो। हम इसकी कई वर्षों के लिए गणना करते हैं कि इससे इतना लाभ प्राप्त होगा अथवा नहीं। हम इसकी गणना कर रहे हैं। लेकिन यदि इसका रणनीतिक महत्व है तथा इससे आर्थिक विकास आदि होता है तो हम इस पर विचार करेंगे यदि हमारे संसाधनों की स्थिति में वृद्धि होती है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

[अनुवाद]

कच्चे तेल के मूल्यों में वृद्धि

*124. श्री सुरेश कुरूप: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कच्चे तेल के मूल्यों में वृद्धि से "अपस्ट्रीम" कंपनियों को अत्यधिक लाभ और "मार्केटिंग" कंपनियों को नुकसान हो रहा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) "अपस्ट्रीम" कंपनियों को राजसहायता देने के बावजूद प्रति बैरल तेल पर औसतन कितना लाभ होता है; और

(घ) तेलशोधक कारखानों द्वारा पिछले वर्ष की तुलना में वित्तीय वर्ष 2005 के दूसरे कोटे के दौरान तेल शोधन कार्य से कुल कितना लाभ अर्जित किया गया है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) अपस्ट्रीम और डाऊनस्ट्रीम के तेल सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के अप्रैल-सितम्बर, 2004 की अवधि के करोपरांत लाभ (पी ए टी) और पिछले वर्ष इसी अवधि के दौरान के करोपरांत लाभ की तुलना विवरण—I में दी गई है।

(ग) प्रति बैरल अर्जित लाभ की गणना करना संभव नहीं है क्योंकि लाभ कच्चे तेल, प्राकृतिक गैस और मूल्य वर्धित उत्पादों की बिक्री से संयुक्त लाभ होता है।

(घ) सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों की रिफाइनरियों के जुलाई-सितम्बर, 2004 के दौरान के सकल परिशोधन लाभों और पिछले वर्ष इसी अवधि के दौरान के सकल परिशोधन लाभों की तुलना विवरण-II पर है।

विवरण I

क्र.सं.	कंपनी का नाम	कर पश्चात लाभ (अप्रैल-सितंबर, 04)	कर पश्चात लाभ (अप्रैल-सितंबर, 03)
अपस्ट्रीम तेल कंपनियाँ			
1.	ओ एन जी सी लिमिटेड	5,692.07	4,959.54
2.	गेल	795.09	852.21
3.	आयल इंडिया लिमिटेड	442.08	355.47
तेल विपणन कंपनियाँ			
4.	आई ओ सी एल	2,711.07	2,751.44
5.	एच पी सी एल	541.61	601.18
6.	बी पी सी एल	468.70	796.04
7.	आई बी पी कंपनी लि.	-69.54	81.87

अप्रैल-सितम्बर, 2004 के लिए ओ एम सी, कर पश्चात लाभ में अपस्ट्रीम कंपनियों द्वारा दी गई राजसहायता शामिल है जो अप्रैल-सितम्बर, 2003 के लिए कर पश्चात लाभ में शामिल नहीं है।

बिबरण-11

रिफाइनरी-वार सकल रिफाइनरी लाभ जुलाई-सितम्बर, 2003 की तुलना में जुलाई-सितम्बर, 2004

	स. रि. ला. (रु/एम टी ट्टुट का) जुलाई-सितम्बर, 2004	स. रि. ला. (रु/एम टी ट्टुट का) जुलाई-सितम्बर, 2003
बरौनी	2128.82	1165.01
गुजरात	2474.27	1510.01
हल्दिया	1684.90	916.46
मथुरा	5907.95	1464.36
पानीपत	2661.87	738.26
गुवाहटी	4061.34	4925.00
डिम्बोई	4043.13	7564.88
सी पी सी एल	2017.15	1149.70
बी आर पी एल	3250.08	1429.51
बी पी सी एल—रिफाइनरी	1737.15	1002.21
के आर एल, कोचीन	1890.90	841.77
एन आर एल	5952.72	2377.54
एच पी सी एल, विशाख	2105.82	1247.25
एच पी सी एल, मुंबई	1547.55	987.18
औसत	2258.28	1284.49

असम में हाइड्रो-कार्बन

*125. श्रीमती मिनाती सेन: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम ने असम के तीन क्षेत्रों में तेल और हाइड्रो-कार्बन का पता लगाया है;

(ख) यदि हां, तो क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम ने तेल के उक्त कुओं को कनाडा के एक संगठन को सौंप दिया है, जिसका अर्थ है उक्त तेल के कुओं का निजीकरण करना;

(ग) क्या बोकारो के पर्वतपुर और करुणपुरा के 33 कुओं में बड़ी यात्रा में कोयला आधारित मिथेन गैस उपलब्ध है;

(घ) क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम ने मिथेन के उक्त 33 कुओं की खुदाई और उनसे उत्पादन का उत्तरदायित्व एक निजी संगठन को सौंप दिया है; और

(ङ) तेल और प्राकृतिक गैस निगम द्वारा तेल और मिथेन गैस के कुएं खोदने का कार्य बाह्य स्रोतों से कराने के विस्तृत कारण क्या हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अम्बर): (क) आयल एण्ड नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओ एन जी सी) ने असम राज्य में सभक, तीनों क्षेत्रों नामतः ऊपरी असम, धनसिरी घाटी और खछार में हाइड्रोकार्बनों का होना सिद्ध किया है।

(ख) भारत सरकार और मैसर्स असम कंपनी लि. और मैसर्स जोशी टेक्नोलाजी लिमिटेड के परिसंघ ने छोटे आकार के खोजे गए क्षेत्रों के विकास के लिए प्रस्तावों के दूसरे दौर के तहत असम में आमगुड़ी क्षेत्र के लिए 23 फरवरी, 2001 को एक उत्पादन हिस्सेदारी संविदा (पी एस सी) पर हस्ताक्षर किए हैं। 2004 में सरकार द्वारा प्रचालक को बदलने और आमगुड़ी क्षेत्र में भागीदारी हित के आवंटन के प्रस्ताव के अनुमोदन के परिणामस्वरूप उक्त क्षेत्र में संशोधित भागीदारी हित प्रचालकता सहित 60% मैसर्स कैनोरो रीसोर्सेज लिमिटेड का और 40% मैसर्स असम कंपनी लिमिटेड का है। यह क्षेत्र पी एस सी के निबंधनों और शर्तों के अनुसार 29 अक्टूबर, 2004 को ओ एन जी सी द्वारा मैसर्स कैनोरो रीसोर्सेज लिमिटेड को सौंपा गया था।

(ग) ओ. एन. जी. सी. झरिया कोयला क्षेत्र, बोकारो कोयला क्षेत्र और उत्तरी करणपुरा क्षेत्र के परबतपुर ब्लाक में बेड मिथेन (सी बी एम) के अन्वेषण और आकलन के अपने क्रियाकलापों क्षेत्र में जुटी हुई है। परबतपुर ब्लाक में 4 अनुसंधान और विकास (आर एण्ड डी) कूपों का वेधन किया गया है और ऐसे संकेत मिले हैं जिनमें एक आर एण्ड डी कूप में परीक्षण पर लगभग 6,000 घन मीटर प्रतिदिन का लगातार उत्पादन साबित हुआ है। परबतपुर से सी बी एम गैस की वाणिज्यिक व्यवहार्यता अभी सिद्ध होनी है। करणपुरा और बोकारो ब्लाकों में सी बी एम संभाव्यता के प्राथमिक आकलन के लिए बोर होल्स का वेधन प्रगति पर है।

(घ) और (ङ) वर्तमान में ओ एन जी सी सी बी एम का अन्वेषण स्वयं कर रही है और आवश्यक परामर्श सेवाएं प्राप्त कर रही है। देश में सी बी एम का अन्वेषण आरंभिक चरण पर है और इसके लिए उन देशों से विशेषज्ञता और आधुनिकतम प्रौद्योगिकी लाए जाने की जरूरत है जहां सी. बी. एम. का अन्वेषण और उत्पादन अपेक्षाकृत अधिक उन्नत चरण में है। ओ एन जी सी की योजना वेधन के क्षेत्र में उच्च प्रौद्योगिकी सेवाएं उपलब्ध कराने वालों से वैश्विक निविदाएं आमंत्रित करने की है।

शासित मूल्य प्रणाली समाप्त करना

*127. श्री उदय सिंह: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने शासित मूल्य प्रणाली (ए. पी. एम.) को समाप्त किए जाने की प्रक्रिया को पलट दिया है और यह आश्वासन दिया गया है कि डीजल, रसोई गैस और मिट्टी के तेल के मूल्यों का निर्धारण तेल-विपणन कंपनियों के बजाय सरकार द्वारा किया जाएगा;

(ख) यदि हां, तो तेल-विपणन कंपनियों से पेट्रोलियम उत्पादों का मूल्य निर्धारित करने की शक्तियाँ वापस ले ली गई हैं;

(ग) यदि हां, तो तेल-विपणन कंपनियों के एकाधिकार में कितनी कमी आई है;

(घ) क्या सरकार का विचार राजनीतिक दलों की सलाह से पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्यों को निर्धारित/संशोधित करने का है; और

(ङ) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार की और क्या प्रतिक्रिया है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ङ) दिनांक 01.04.2002 से पेट्रोलियम क्षेत्र में प्रशासित मूल्य निर्धारण व्यवस्था (एपीएम) को समाप्त नियंत्रणमुक्त होने की घोषणा के साथ ही, सभी पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्यों को नियंत्रणमुक्त करने के प्रयास शुरू हो गए। एपीएम के बाद, तेल विपणन कंपनियाँ पेट्रोल, डीजल, पी डी एस मिट्टी तेल और घरेलू एलपीजी के अलावा पेट्रोलियम उत्पादों के बिक्री मूल्यों का निर्धारण कर रही हैं जिसके लिए भारत सरकार के साथ पहले विचार-विमर्श कर लिया गया है। पीडीएस मिट्टी तेल और घरेलू एलपीजी के मामले में सरकार एक समान दर से राज-सहायता उपलब्ध कराती है और इसके अलावा सार्वजनिक क्षेत्र के तेल उपक्रम इन उत्पादों पर दी जाने वाली राज-सहायता को आपस में आंशिक रूप से बांट लेते हैं।

हाल के महीनों में अंतरराष्ट्रीय बाजार में मूल्यों में भारी वृद्धि हुई है। तेल आयातों पर भारत की भारी निर्भरता को देखते हुए, अंतरराष्ट्रीय मूल्य में वृद्धि का पेट्रोलियम उत्पादों के घरेलू उपभोक्ता मूल्य पर भी भारी प्रभाव पड़ता है। पेट्रोल और डीजल के घरेलू उपभोक्तृ मूल्य पर उच्च अंतरराष्ट्रीय मूल्य के प्रभाव को स्थिर करने की दृष्टि से, एक मूल्य शृंखला व्यवस्था अपनाई गई थी जिसके अनुसार तेल विपणन कंपनियाँ पिछले पखवाड़े के औसत अंतरराष्ट्रीय मूल्य के आधार पर मूल्य परिवर्तनों को प्रभावित कर सकती है, बशर्ते कि (क) गत तीन माह की औसत चल मूल्य,

और (ख) गत एक वर्ष के औसत चल मूल्यों के मध्यमान के करीब-10% शृंखला के अंदर समायोजित सीएण्डएफ (लागत व भाड़ा) उत्पाद मूल्य विनियम दर के अंदर हो। यदि उच्च उतार-चढ़ाव के कारण सीएण्डएफ मूल्य अधिकतम सीमा से अधिक होता है तो तेल विपणन कंपनियाँ मूल्यों को एक शृंखला में रखेंगी और सरकार से सम्पर्क करेंगी। अगस्त, 2004 में अधिकतम सीमा तोड़ी गई थी और तब से सरकार मूल्यों की सूक्ष्म समीक्षा कर रही है।

इसके अलावा चार उत्पादों नामतः पीडीएस मिट्टी तेल, घरेलू एलपीजी, डीजल और पेट्रोल के घरेलू उपभोक्ता मूल्यों में ऐसी वृद्धि के प्रभाव को कम करने के लिए कदम उठाए गए हैं। दिनांक 16.06.2004 से सरकार ने पेट्रोल, डीजल और घरेलू एलपीजी पर क्रमशः 4%, 3% और 8% की दर से उत्पाद शुल्क में कमी की है। इसके बाद दिनांक 19.08.2004 से पेट्रोल, डीजल और पीडीएस मिट्टी तेल पर उत्पाद शुल्क क्रमशः 3%, 3% और 4% की दर से कम किया गया था। इसके साथ ही दिनांक 19.08.2004 से पेट्रोल, डीजल पीडीएस मिट्टी तेल और घरेलू एलपीजी प्रत्येक पर 5% की दर से सीमा शुल्क कम किया गया था।

सरकार सभी संवेदनशील पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्यों पर लगातार निगरानी रख रही है और सावधानीपूर्वक उनकी समीक्षा कर रही है।

[हिन्दी]

स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं का अभाव

*128. श्री कमला प्रसाद रावत:

श्री निखिल कुमार चौधरी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि देश भर में भारी संख्या में रेलवे स्टेशनों पर बुनियादी सुविधाओं का अभाव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी तथ्य क्या हैं;

(ग) रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाएं उपलब्ध कराने तथा उनकी निगरानी करने हेतु क्या मानदण्ड/प्रक्रिया अपनाई गई है;

(घ) गत एक वर्ष के दौरान आज तक इस संबंध में कितनी शिकायतें/अनुरोध प्राप्त हुए हैं और इस पर जोनवार क्या कार्रवाई की गई है;

(ड) क्या रेलवे स्टेशनों पर न्यूनतम बुनियादी सुविधाएं देने में रेल अधिकारियों द्वारा लापरवाही बरते जाने के मामलों में सरकार ने जिम्मेदारी तय की है;

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(छ) सभी रेलवे स्टेशनों पर बुनियादी सुविधाएं उपलब्ध कराने और सफाई की स्थिति को बेहतर बनाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं और इस संबंध में कितनी धनराशि का प्रावधान किया गया है तथा कितनी धनराशि खर्च की गई है/की जानी है?

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) और (ख) पीने का पानी, प्लेटफार्म, सायबान/छायादार वृक्ष, बैठने की व्यवस्था आदि जैसी मूलभूत सुविधाएं सभी स्टेशनों पर उपलब्ध हैं। बहरहाल, यातायात की आवश्यकताओं और निधियों की उपलब्धता के आधार पर रेलवे लगातार सुविधाओं का उन्नयन करती रहती है।

(ग) स्टेशनों को उनकी वार्षिक यात्री आमदनी के आधार पर निम्नलिखित छः कोटियों (क से च) में कोटिकृत किया गया है:-

यात्री सुख-सुविधाओं के प्रावधान के लिए
स्टेशनों की कोटियां

क्र.सं.	कोटि	मानदण्ड
1.	क	6 करोड़ रुपए या उससे अधिक की वार्षिक यात्री आमदनी वाले गैर-उपनगरीय स्टेशन
2.	ख	1. 3 से 6 करोड़ रुपए के बीच की वार्षिक यात्री आमदनी वाले गैर-उपनगरीय स्टेशन 2. पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण स्टेशन अथवा कोई महत्वपूर्ण जंक्शन स्टेशन (जिसका विनिश्चय महाप्रबंधक द्वारा किया जाता है)।
3.	ग	सभी उपनगरीय स्टेशन
4.	घ	1 से 3 करोड़ रुपए के बीच की यात्री गाड़ियों से आमदनी वाले गैर उपनगरीय-स्टेशन
5.	ड	1 करोड़ रुपए से कम की यात्री गाड़ियों से आमदनी वाले गैर-उपनगरीय स्टेशन
6.	च	हाल्ट

(ग) स्टेशनों की प्रत्येक कोटि के लिए न्यूनतम आवश्यक सुख-सुविधाओं के प्रावधान के लिए संलग्न विवरण के अनुसार

मानदण्ड निर्धारित किए गए हैं। स्टेशन की कोटि के अनुसार सुविधाओं का अलग-अलग मानदण्ड होता है। रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुख-सुविधाओं की मॉनीटरिंग के लिए जोनल रेलवे स्तर पर अपर महाप्रबंधकों और मंडल स्तर पर अपर मंडल रेल प्रबंधकों को नोडल अधिकारियों के रूप में नामित किया गया है।

(घ) वर्ष 2003-04 के दौरान और अगस्त, 2004 तक प्राप्त शिकायतों/जनशिकायतों की संख्या 30123 है। ये शिकायतें कर्मचारियों के अनुचित व्यवहार, आरक्षण कार्यालयों, पूछताछ कार्यालयों के कामकाज, पानी की अनुपलब्धता, स्टेशनों की साफ-सफाई, सवारी डिब्बों के अनुरक्षण आदि जैसी विभिन्न विषयों से संबंधित है। क्षेत्र-वार ब्यौरा इस प्रकार है:

रेलवे	शिकायतों की संख्या
मध्य	4119
पूर्व	1990
उत्तर	4725
पूर्वोत्तर	994
पूर्वोत्तर सीमा	673
दक्षिण	2542
दक्षिण मध्य	1822
दक्षिण पूर्व	1209
पश्चिम	2981
पूर्व मध्य	1688
पूर्व तट	1043
उत्तर मध्य	1467
उत्तर पश्चिम	1372
दक्षिण पश्चिम	979
दक्षिण पूर्व मध्य	1366
पश्चिम मध्य	1243
कुल	30213

(ड) और (च) 2526 कर्मचारियों को लापरवाही के लिए दोषी पाया गया है। उनके विरुद्ध अनुशासन और अपील नियमों के अंतर्गत कार्रवाई की गई है। मूलभूत सुविधाओं की उपलब्धता और उनके काम की हालत में होने के संबंध में स्थिति पर मंडलों और

क्षेत्रीय मुख्यालय में भी विभिन्न स्तरों पर लगातार मानीटरिंग की जाती है। जहां कहीं भी कमियां पाई जाती हैं, उनको तत्काल दूर किया जाता है और जहां कहीं भी कर्मचारी दोषी पाए जाते हैं, उनके विरुद्ध उचित कार्रवाई की जाती है/इनका उचित मार्ग-दर्शन किया जाता है।

(छ) (1) स्टेशनों पर साफ-सफाई की हालत में सुधार के लिए किए गए कुछ उपाय निम्नलिखित हैं:

- * स्टेशनों की यांत्रिक साफ-सफाई।
- * पे एंड यूज शौचालय की व्यवस्था।
- * ग्लेज्ड टाइलस् आदि द्वारा शौचालयों में सुधार।
- * गाड़ियों में बायो डीग्रेडेबल शौचालयों की व्यवस्था।
- * जल की आपूर्ति में सुधार।
- * अधिक कूड़ेदानों की व्यवस्था।
- * धुलनीय एप्रेनों की व्यवस्था।

(2) रेलवे स्टेशनों पर साफ-सफाई पर निगरानी रखने के लिए नियमित साफ-सफाई अभियान चलाए जाते हैं। मूलभूत

सुविधाओं की व्यवस्था के लिए सभी क्षेत्रीय रेलों को सभी स्टेशनों पर तत्परतापूर्वक मूलभूत सुविधाएं उपलब्ध कराने के निर्देश दिए गए हैं।

(3) निधियों का प्रावधान और व्यय: रेलवे स्टेशन पर यात्री सुख-सुविधाओं के प्रावधान के लिए प्रत्येक वर्ष पहले से अधिक निधि आबंटित की जाती है। पिछले चार वर्षों में 'यात्री सुख-सुविधाएं' योजना शीर्ष के अंतर्गत बजट आबंटन और वास्तविक व्यय का ब्यौरा नीचे दिया गया है:

(करोड़ रुपये में)

वर्ष	बजट आबंटन	वास्तविक व्यय
2000-01	190	136.50
2001-02	190	168.92
2002-03	200	175.11
2003-04	205	178.12

चालू वर्ष अर्थात् 2004-05 में 215 करोड़ रुपए आबंटित किए गए हैं।

विवरण

विभिन्न श्रेणी के स्टेशनों पर न्यूनतम आवश्यक सुविधाओं की मात्रा के लिए मानदंड

क्र.सं.	सुविधाएं	स्टेशन श्रेणी					
		ए	बी	सी	डी	ई	एफ
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	बुकिंग सुविधाएं (कार्टरों की संख्या)	15	10	7	4	2	1
2.	पीने का पानी ** (नलों की संख्या)	12 नल प्रत्येक प्लेटफर्म पर	12 नल प्रत्येक प्लेटफर्म पर	6 नल प्रत्येक प्लेटफर्म पर	6 नल प्रत्येक प्लेटफर्म पर	1 नल/हैंड पंप प्रत्येक प्लेटफर्म पर	1 हैंड पंप प्रत्येक प्लेटफर्म पर
3.	प्रतीक्षालय/शेड @	100 वर्ग मी.	50 वर्ग मी.	0	30 वर्ग मी.	15 वर्ग मी.	10 वर्ग मी. बुकिंग कर्मचाल एवं प्रतीक्षालय
4.	बैठने की व्यवस्था (सीटों की सं.)	100	75	10	50	10	-
5.	प्लेटफर्म सायबान छायादार वृक्ष (प्रत्येक प्लेटफर्म पर)	400 घ.मी. -	200 घ.मी. -	200 घ.मी. -	50 घ.मी. -	- छायादार वृक्ष	- छायादार वृक्ष

प्रश्नों के	1	2	3	4	5	6	7	8
6. मूत्रालय	10	6	6	2	1	1	1	
7. शौचालय	10	6	6	2	1	1	1	
8. प्लेट फॉर्मलर उच्च-मध्यम-पटरी								
9. बिजली*								
10. पंखे* (अदर)								
11. ऊपर पैदल पुल								
12. समय सारणी प्रदर्शन								
13. भड़ी								

क्षेत्रीय रेलों द्वारा निर्धारित किया जाता है

- कोई के दिनांक 19.3.96 के पर सं. 95/इलैक (जी)/138/5 के अनुसार
- कोई के दिनांक 19.3.96 के पर सं. 95/इलैक (जी)/138/5 के अनुसार
- क्षेत्रीय रेलों द्वारा निर्धारित किया जाता है
- क्षेत्रीय रेलों द्वारा निर्धारित किया जाता है
- क्षेत्रीय रेलों द्वारा निर्धारित किया जाता है

** पानी की कमी के क्षेत्र में आने वाले स्टेशन या उन स्टेशनों पर जहां ग्रीष्मकाल में पानी के जोत सूखने के कारण पानी की कमी हो जाती है, प्रत्येक प्लेटफॉर्म पर पीने योग्य पानी की सुविधा मुहैया कराने के लिए रेलों के महाप्रबंधकों द्वारा यह निर्णय लिया गया है कि सिटिक्स की टंकिंग/केन/मटके/बर्तन इत्यादि मुहैया कराकर अवस्था की जाए। कम महत्वपूर्ण स्टेशनों पर विशेषकर ग्रेपी ई और एफ के अंतर्गत आने वाले स्टेशनों पर न्यूनतम आवश्यक सुविधाओं के अनुसार यात्रियों की सुविधा वाली जगह पर एक पानी सप्लाय संबंधी जोत मुहैया कराया जाए। पीने योग्य पानी की सुविधा में सभी आवश्यक इकाइयां शामिल होंगी भले ही निजी पार्टियों द्वारा दान की गई हों या स्वयं रेलों द्वारा मुहैया कराई गई हों।

* यदि निम्नतम (05 बर्गमीटर तक) मामूली अंतर है तो इसे पर्याप्त रूप से व्यवस्था कराने के लिए लिया जा सकता है।

*1. शौचालय/मूत्रालय की संख्या जिसमें प्रतीक्षा कक्ष/हॉल की व्यवस्था भी शामिल है। महिलाओं के लिए 1/3 शौचालय आरक्षित होने चाहिए। यदि दो शौचालय हैं तो एक महिलाओं और एक पुरुषों के लिए होना चाहिए।

2. शौचालयों/मूत्रालय की संख्या में महाप्रबंधक के अनुमोदन से रेलों द्वारा उन क्षेत्रों में शौचालयों/मूत्रालयों की संख्या में कमी की जा सकती है जो पानी की तंगी वाले क्षेत्र हैं।

3. ए, बी, सी तथा डी कोटि के स्टेशनों पर बुकिंग काउंटर 24 घंटे खुले रहेंगे सिवाय उन स्टेशनों के जहां रात्रि स्टाफ नहीं होता है।

टिप्पणी- 1. उन स्टेशनों पर जहां केवल एक सहायक स्टेशन मास्टर तैनात है केवल एक बुकिंग खिड़की मुहैया कराई जायेगी। ई ग्रेपी के उन स्टेशनों पर जहां आय 20 लाख रु. प्रतिवर्ष से कम है वहां वास्तविक आवश्यकताओं के आधार पर सुविधाओं की मात्रा महाप्रबंधकों द्वारा तय की जा सकेगी।

II. उपर्युक्त निर्धारित सभी सुविधाओं का मापदंड स्टेशनों की उपयुक्त ग्रेपी पर न्यूनतम रूप से मुहैया कराई जाती है। न्यूनतम मापदंड में निर्धारित सुविधाएं 'अनुमोदित स्तर' पर सुविधाओं की व्यवस्था के मापदंड के अनुसार निर्धारित न्यूनतम स्तर पर मुहैया कराई जाती रहेगी।

*ब्यौर 2.12.1988 के परिपत्र सं. 86/इलैक. 1/138/1 और 19.03.1996 के 95/ इलैक. (जी)/138/5 में दिए गए हैं।

[अनुवाद]

इंडियन एयरलाइंस/एयर इंडिया का विनिवेश

*129. श्री भर्तृहरि महताब: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार इंडियन एयरलाइंस और एयर इंडिया में अपनी धारिता का विनिवेश करने का है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या विनिवेश योजना हेतु कोई समय-सारणी बनाई जा रही है;

(घ) यदि हां, तो क्या इस संबंध में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश से संबंधित नियमों को परिवर्तित किया जा सकता है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौर क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

(घ) और (ङ) सरकार ने दिनांक 10.11.2004 को एक सरकारी अधिसूचना जारी की है जिसमें विमान परिवहन सेवाओं (अंतर्देशीय एयरलाइनों) में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश की सीमा का उल्लेख किया गया है। संशोधित सीमा स्वचालित मार्ग के माध्यम से 49% है तथा स्वचालित मार्ग के माध्यम से ही अनिवासी भारतीयों द्वारा 100% है। तथापि, विदेशी एयरलाइनों को प्रत्यक्ष भागीदारी की अनुमति नहीं दी गई है।

पंचायती राज संस्थानों को सुदृढ़ बनाना

*130. श्री चन्द्रशेखर साहू:

श्री के. एस. राव:

क्या पंचायती राज मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ग्रामीण क्षेत्रों में आर्थिक सुधार लाने हेतु पंचायती राज संस्थानों को सुदृढ़ बनाने के लिए कोई कदम उठा रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है;

(ग) क्या कुछ राज्य पंचायती राज व्यवस्था के संदर्भ में संवैधानिक संशोधन की मांग करते रहे हैं;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है;

(ङ) क्या सरकार का विचार पंचायतों की भूमिका और अधिक बढ़ाने के लिए विभिन्न केन्द्र प्रायोजित योजनाओं का पुनर्गठन करने का है;

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है और इस समय कितनी योजनाएं चल रही हैं;

(छ) क्या सरकार का विचार पंचायती राज संस्थानों को प्रोत्साहन देने के लिए कुछ नई योजनाएं शुरू करने का है; और

(ज) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) "पंचायती राज के माध्यम से गरीबी उन्मूलन और ग्रामीण समृद्धि" विषय पर मुख्यमंत्रियों और ग्रामीण विकास तथा पंचायती राज के प्रभारी राज्य मंत्रियों को एक सम्मेलन ग्रामीण विकास मंत्रालय और पंचायती राज मंत्रालय द्वारा संयुक्त रूप से 29-30 जून, 2004 को नई दिल्ली में आयोजित किया गया था।

पंचायती राज से संबंधित संविधान के भाग IX और IX 'क' के प्रभावी कार्यान्वयन से संबंधित मुद्दों को पंचायती राज मंत्रालय द्वारा विचार-विमर्श के लिए कार्यबिन्दु के रूप में प्रस्तुत किया गया था। इन मुद्दों में कार्यो, निधियों, कर्मियों का प्रभावी अंतरण आयोजना ग्रामसभा महिला अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के लिए आरक्षण, अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति की विशेष समस्याएं, चुनाव, लेखा-परीक्षा, समानान्तर निकाय क्षमता निर्माण एवं प्रशिक्षण और पंचायत रिपोर्ट की स्थिति तथा न्यायप्रक्रिया से

संबंधित मुद्दे शामिल थे। सम्मेलन में पंचायती राज संस्थाओं को सुदृढ़ बनाने के उद्देश्य को हासिल करने के लिए एक कार्य-योजना का मसौदा तैयार करने के लिए सात गोलमेज सम्मेलन आयोजित करने का निर्णय लिया गया ताकि संविधान के प्रावधान के अनुसार आर्थिक विकास और सामाजिक न्याय के कार्यक्रमों की योजना बनाने और उन्हें कार्यान्वित करने के लिए पंचायती राज संस्थाओं को स्व-शासन की एक संस्था बनने में सक्षम बनाया जा सके।

छह गोलमेज सम्मेलन आयोजित किए जा चुके हैं जिनमें पंचायती राज के 18 चिन्हित विषयों में से सोलह विषय पर चर्चा की गई है। शेष दो विषयों पर जयपुर में 17-19 दिसम्बर, 2004 को आयोजित होने वाले सातवें गोलमेज सम्मेलन में चर्चा की जाएगी। पंचायतों के प्रभारी मंत्रिगण और उनके प्रतिनिधि विचारधीन विषयों के संबंध में छठे गोलमेज सम्मेलन के दौरान प्राप्त निष्कर्षों पर आगे आवश्यक कार्यवाही करने के लिए अपने संबंधित सरकारों से सिफारिश करने पर सहमत हों। इसी प्रकार पंचायतों के प्रभारी मंत्रियों द्वारा सातवें गोलमेज सम्मेलन के दौरान प्राप्त निष्कर्षों पर अपने संबंधित सरकारों से सिफारिश करने का भी प्रस्ताव है ताकि इन्हें लागू किया जा सके।

(ग) और (घ) 29-30 जून, 2004 को आयोजित मुख्यमंत्रियों के सम्मेलन के दौरान राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के कुछ प्रतिनिधियों ने पंचायती राज प्रणाली के संबंध में संविधान में संशोधन करने की मांग की प्रस्तावों के सभी पहलुओं पर विचार करने के बाद, पंचायती राज मंत्रालय ने यह निर्णय लिया है कि राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को संविधान के वर्तमान प्रावधानों को लागू करने के लिए सावधानीपूर्वक तैयार की गई कार्य योजनाओं को अपनाने हेतु प्रोत्साहित करके राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा संविधान (73वां संशोधन) अधिनियम, 1992 के सही रूप में कार्यान्वयन को सुनिश्चित किया जाए।

(ङ) से (ज) पंचायती राज मंत्रालय ने वय्य बजट 2004-05 के वाल्यूम-II में उल्लिखित लगभग 300 योजनाओं की सूची का अवलोकन किया है जिसमें स्पष्टीकरण टिप्पणियों में, अन्य बातों के साथ-साथ विभिन्न प्रायोजित योजनाओं को श्रेणीकृत किया गया है। इस तरह इसमें उल्लिखित अधिकांश योजनाएं XIवीं अनुसूची में उल्लिखित 29 विषयों से संबंधित हैं। अधिकांश केन्द्र प्रायोजित योजनाओं में संविधान के भाग IX और IX 'क' में दी गई व्यवस्था के अनुसार पंचायतों की भागीदारी को बढ़ाने की काफी गुंजाइश है। इस प्रकार अनुच्छेद 243 "ज" के प्रावधान जब तक केन्द्र प्रायोजित योजनाओं की अवधारणाओं का अतिक्रमण नहीं करते हैं तब तक पंचायतों को ऐसी योजनाओं के संबंध में "स्व-शासन की संस्था" के रूप में कार्य करने के लिए वास्तविक रूप से अधिकार संपन्न बनाया जाएगा। ये सभी ऐसे मुद्दे हैं जिन पर पंचायती राज मंत्रालय द्वारा आयोजित किए जा रहे पंचायती राज संस्थाओं के सात गोलमेज सम्मेलनों के क्रम में आम

सहमति से चर्चा की जा रही है, इनमें से छह सम्मेलन पहले ही आयोजित किए जा चुके हैं जैसाकि ऊपर बताया गया है।

विकलांगों, विधवाओं और वृद्ध व्यक्तियों को पेंशन

*131. श्रीमती मेनका गांधी: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विकलांगों, विधवाओं और वृद्ध व्यक्तियों को पेंशन के रूप में संवितरित की जा रही धनराशि को बढ़ाने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्रीमती मीरा कुमार): (क) और (ख) विकलांगों, विधवाओं और वृद्ध व्यक्तियों को पेंशन राज्य सरकारों द्वारा निर्मुक्त की जाती हैं और राज्य सरकारें अपने स्वयं के पास उपलब्ध संसाधनों के आधार पर इन पेंशनों की राशि बढ़ाने के बारे में निर्णय ले सकती हैं।

सियाचिन मसले पर बातचीत

*132. श्री कीर्ति वर्धन सिंह:

श्री मोहन सिंह:

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत और पाकिस्तान की सरकारों के पास सियाचिन ग्लेशियर से सुरक्षा बल हटाने से संबंधित कोई प्रस्ताव विचाराधीन है;

(ख) यदि हां, तो उपर्युक्त प्रस्ताव तथा सुरक्षा बल हटाने से संबंधित निबन्धन और शर्तों का विवरण क्या है;

(ग) क्या क्षेत्र के सुरक्षात्मक पहलू के सभी बिन्दुओं पर पूरी तरह विचार कर लिया गया है;

(घ) यदि हां, तो भविष्य में किसी अप्रिय घटना से बचने के लिए क्या सुरक्षात्मक उपाय किए गए हैं/किए जाने हैं; और

(ङ) सियाचिन ग्लेशियर में तैनात भारतीय सैनिक चौकियों के रख-रखाव और सुरक्षा प्रबंधों पर कितना वार्षिक व्यय होता है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) और (ख) भारत और पाकिस्तान के रक्षा सचिवों ने संयुक्त बातचीत के ढांचे के भीतर सियाचिन मसले पर 5-6 अगस्त, 2004 को नई दिल्ली में

बातचीत की। बैठक के दौरान, सेना को हटाने व उसकी पुनः तैनाती के लिए तौर-तरीकों पर चर्चा की गई थी। दोनों पक्षों द्वारा अपनी चर्चा जारी रखने के लिए सहमति व्यक्त की गई।

(ग) और (घ) भारत सरकार सुरक्षा संबंधी पहलुओं से पूर्णतया अवगत है और यह सुनिश्चित करने के लिए सभी सुरक्षात्मक उपाय किए गए हैं कि क्षेत्र की सुरक्षा के साथ किसी प्रकार का समझौता नहीं किया जाए।

(ङ) ये ब्यौरे देना राष्ट्रीय सुरक्षा के हित में नहीं होगा।

[हिन्दी]

रेलवे में इस्तेमाल के लिए कुल्हड़ों की खरीद

*133. श्री सुशील कुमार मोदी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने रेलवे स्टेशनों/रेलगाड़ियों में 'कुल्हड़' का इस्तेमाल अनिवार्य कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसके क्या कारण हैं;

(ग) चालू वर्ष के दौरान जोनवार कितने कुल्हड़ खरीदे गए/खरीदे जाने हैं तथा इस पर कितनी धनराशि खर्च की गई/खर्च की जानी है;

(घ) रेलवे द्वारा जोनवार प्रतिदिन इस्तेमाल किए जाने वाले/आवश्यक कुल्हड़ों की संख्या तथा उनकी उपलब्धता कितनी है;

(ङ) रेलवे में कुल्हड़ों की आपूर्ति/खरीद के लिए क्या मानदंड हैं;

(च) क्या कुम्हार रेलवे को सीधे कुल्हड़ नहीं बेच पाएंगे;

(छ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ज) क्या इस प्रक्रिया का लाभ बिचौलियों को मिलने की संभावना है; और

(झ) यदि नहीं, तो सरकार का कुम्हारों को लाभकारी मूल्य प्रदान करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है?

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): (क) क्षेत्रीय रेलों, कोंकण रेल नियम लिमिटेड और भारतीय रेल खान-पान एवं पर्यटन निगम लिमिटेड (आई आर सी टी सी) को अनुदेश दिए गए हैं कि

पर्यावरण प्रदूषण रोकने के लिए रेलवे परिसरों में प्लास्टिक के कर्पों का उपयोग न किया जाए और इनके स्थान पर कुल्हड़ों का उपयोग किया जाए।

(ख) भारतीय रेल पर खादी/हैंडलूम उत्पादों का प्रयोग भी शुरू किया गया है, जिनकी विनिर्माण प्रक्रिया पर्यावरण सहिष्णु है। कुल्हाड़ों और खादी/हैंडलूम उत्पादों का प्रयोग शुरू किए जाने से समाज के कमजोर वर्गों द्वारा बनाए गए उत्पादों की बिक्री में वृद्धि करने से रोजगार के अधिक अवसर प्राप्त होंगे। इसमें अंततः रेलवे स्टेशनों के वातावरण में सुधार लाने, साफ-सफाई की बेहतर व्यवस्था सुनिश्चित करने और समाज के कमजोर वर्गों का ध्यान रखने, उन्हें आय और आजीविका के अतिरिक्त स्रोत मुहैया कराने का लक्ष्य है। चाय, लस्सी आदि देने के लिए बायोडिग्रेडेबल और पर्यावरण-सहिष्णु सामग्री का उपयोग करने की दृष्टि से, भारतीय रेल पर 25.5.2004 से रेलवे स्टेशनों और अन्य स्थानों पर प्लास्टिक कर्पों के स्थान पर कुल्हड़ों का प्रयोग करने का विनिश्चय किया गया है।

(ग) और (घ) क्षेत्रीय रेलों और भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम लिमिटेड द्वारा कुल्हड़ों की खरीद और उनके उपयोग तथा उन पर खर्च की गई राशि का विवरण संलग्न परिशिष्ट में दिया गया है। परिशिष्ट में दिखाए गए आंकड़ों के आधार पर दर्शाए गए रुझान के अनुसार, चालू वर्ष के लिए क्षेत्र-वार अनुमान संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ङ) कुल्हड़ों की खरीद जनजातीय सहकारी समितियों, लघु उद्योगों, महिला विकास निगमों जैसी अन्य एजेंसियों से कीमतों का औचित्य सुनिश्चित करने के बाद एकला निविदा के माध्यम से खादी ग्राम उद्योग आयोग (के वी आई सी) से की जाती है। खादी ग्राम उद्योग आयोग की अनुपस्थिति में या खादी ग्राम उद्योग आयोग द्वारा अपेक्षित मात्रा में आपूर्ति न कर पाने की स्थिति में, विभिन्न स्थानों पर कुल्हड़ों की खरीद जनजातीय सहकारी समितियों, लघु उद्योगों, महिला विकास निगम, स्थानीय कुम्हारों आदि से की जाती है। इन मामलों में खरीद के लिए निरीक्षण और कोटेशन का तरीका अपनाया जाता है।

(च) जी हां। कुम्हार सीधे ही रेलवे को कुल्हड़ बेच सकेंगे।

(छ) प्रश्न नहीं उठता।

(ज) मध्यस्थों को इस प्रक्रिया से कोई फायदा होने की संभावना नहीं है क्योंकि या तो खादी ग्राम उद्योग आयोग या जनजातीय सहकारी समितियां आदि कुम्हारों को मिलने वाले पारिश्रमिक का ध्यान रखती हैं अथवा कुम्हार सीधे ही रेलवे से उचित पारिश्रमिक प्राप्त कर रहे हैं।

(झ) रेलवे खादी ग्राम उद्योग आयोग से खरीद के लिए एकल निविदा प्रणाली अपना रही है अथवा इच्छुक सहकारी समितियों, कुम्हारों आदि से सीधे खरीद कर रहीं हैं, जिसमें आपूर्तिकर्ता कुम्हारों/सहकारी समितियों को स्वीकृत मूल्य रेलवे द्वारा प्रदान किया जाता है।

विवरण

क्षेत्रीय रेलों पर कुल्हड़ों की खरीद और उनका प्रयोग तथा उन पर खर्च की गई राशि
अनुमानित आंकड़े (जून से नवम्बर, 2004)

रेलवे/जोन	खरीदे गए कुल्हड़ों की संख्या	कुल्हड़ों पर किया गया व्यय (रु.)	प्रतिदिन प्रयुक्त/अपेक्षित कुल्हड़ों की संख्या	रेलवे के पास उपलब्ध स्टॉक की उपलब्धता	खरीद का स्रोत
1	2	3	4	5	6
मध्य	146415	100329	750	उपलब्ध	केवीआईसी* और लोकल कार्पोरेटर्स, जनजातीय समितियां, लघु उद्योग, महिला विकास निगम आदि
पूर्व	95000	42750	3100	उपलब्ध	कुम्हार
उत्तर	327735	147480	10925	उपलब्ध	केवीआईसी और एसोसिएट आरगनाइजेशन/सोसाइटी पोर्टर्स

1	2	3	4	5	6
पूर्वोत्तर	67000	20100	27000	उपलब्ध	स्थानीय कुम्हार
पूर्वोत्तर सीमा	65400	36135	2150	उपलब्ध	स्थानीय कुम्हार
दक्षिण	73630	41691	240	उपलब्ध	स्थानीय कुम्हार
दक्षिण मध्य	543260	355593	10818	उपलब्ध	केवीआईसी और स्थानीय कुम्हार
दक्षिण पूर्व	1493100	522585	51728	उपलब्ध	केवीआईसी और स्थानीय कुम्हार
पश्चिम	410000	295000	2234	उपलब्ध	केवीआईसी और स्थानीय कुम्हार
पूर्व मध्य	711858	207395.50	4400	उपलब्ध	स्थानीय कुम्हार
पूर्व तट	89200	43500	2966	उपलब्ध	केवीआईसी* और लोकल कार्पो पीटर्स, जनजातीय समितियां, लघु उद्योग, महिला विकास निगम आदि
पश्चिम मध्य	6840000	4104000	38000	उपलब्ध	स्थानीय कुम्हार
दक्षिण पश्चिम	300000	191000	1666	उपलब्ध	केवीआईसी और स्थानीय कुम्हार
उत्तर पश्चिम	33700	20456	374	उपलब्ध	लोकल कार्पो. पीटर्स
उत्तर मध्य	1025703	317552	7573	उपलब्ध	लोकल कार्पो. पीटर्स
दक्षिण पूर्व मध्य	114000	41700	5092	उपलब्ध	केवीआईसी और स्थानीय कुम्हार
भा.रे.खा.प.नि.	825221	352544	10500	उपलब्ध	केवीआईसी, स्थानीय कुम्हार और कुम्हार संघ
कुल	13161222	6833810.50	179516		

*खादी ग्राम एवं उद्योग आयोग (केवीआईसी)

[अनुवाद]

अनिवार्य वाणिज्यिक समझौते को समाप्त करना

*134. श्री अधीर चौधरी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का ध्यान दिनांक 23 अक्टूबर, 2004 के 'द टाइम्स ऑफ इंडिया' में 'कोड शेयर एग्रीमेन्ट्स शेयर टु बी स्क्रेप्ड' शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर आकृष्ट किया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार उन अनिवार्य वाणिज्यिक समझौते को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने पर विचार कर रही है जिन पर अंतर्राष्ट्रीय एयरलाइनों द्वारा उनके भारत में उड़ान शुरू करने से पहले हस्ताक्षर करने पड़ते हैं;

(ग) यदि हां, तो क्या इस कदम से इंडियन एयरलाइंस/एयर इंडिया प्रभावित होंगी/लाभ होगा; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):
(क) जी, हां।

(ख) से (घ) मामला सरकार के पास विचाराधीन है।

इंडियन एयरलाइंस/एयर इंडिया की अलाभकारी उड़ानें

*135. श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी:

श्री जी. करुणाकर रेड्डी:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एयर इंडिया और एयरलाइंस कई ऐसी उड़ानों का संचालन कर रही हैं जिसने, उनके संचालन पर होने वाले व्यय की तुलना में आय कम अर्जित होती है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं;

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान हुए नुकसान का मार्ग-वार ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सरकार ने इस नुकसान की भरपाई करने हेतु कोई योजना तैयार की है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (ग) इंडियन एयरलाइन्स जिसमें एलायन्स एयर शामिल है, द्वारा प्रचालित विमान सेवाओं, जो कि पिछले तीन वर्षों में व्यय की लागत अर्थात् प्रचालन पर आने वाली प्रत्यक्ष लागत को भी पूरा नहीं कर पा रही है, उनका विवरण इस प्रकार है:

वर्ष	इंडियन एयरलाइन्स और एलायन्स एयर द्वारा प्रचालित कुल सेवायें	प्रचालन की नकद (प्रत्यक्ष) लागत को पूरा न कर पाने वाली विमान सेवाओं की संख्या
2001-02	156	55
2002-03	148	53
2003-04	172	59

जहां तक एयर इंडिया का संबंध है, अधिकांश मार्गों पर आर्थिक दृष्टि से लाभ हुआ है जिससे कि खर्चों अर्थात् प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष प्रकार की स्थिर लागतों को पूरा करने में सहायता मिली है। एयरलाइनों के प्रचालन के दायरे में डायरेक्ट तथा इनडायरेक्ट कनेक्शनों द्वारा विभिन्न देशीय तथा अंतरराष्ट्रीय एयरपोर्टों की इण्टरलिंगिंग आती है। एयरलाइनों के प्रचालन ग्लोबल प्रकृति के होने कारण एयरलाइनों द्वारा राजस्व, व्यय तथा लाभ का लेखा-जोखा एयरपोर्टवार अलग से नहीं रखा जाता है।

हानि के प्रमुख कारण ये रहे हैं: (1) एटीएफ के मूल्य में हुई वृद्धि, (2) लैंडिंग तथा नेवीगेशनल शुल्क में हुई वृद्धि, (3) विनिमय दर में वृद्धि होना तथा लीज पर लिए गए वायुयानों के आयात पर सीमा शुल्क लगा दिया जाना, (4) बीमा प्रीमियम की दरों में हुई वृद्धि, (5) उड़ानों पर स्काई मार्शलिंग प्रारम्भ किए जाने तथा लैडर प्वाइंट इत्यादि पर सुरक्षा प्रदान करने जैसी मदों

पर होने वाला अतिरिक्त सुरक्षा व्यय, (6) यातायात वहन में कमी आने के कारण राजस्व की हानि होना, तथा (7) इंडियन एयरलाइंस द्वारा श्रेणी-2 तथा श्रेणी-3 के मार्गों पर अनिवार्य रूप से आवश्यक क्षमता से अधिक क्षमता का नियोजन कर दिया जाना।

(घ) और (ङ) दोनों एयरलाइनें अपने व्यापार को बढ़ाने तथा ग्राहक सेवाओं में गुणात्मक और परिमाणात्मक सुधार लाने के उद्देश्य से सतत रूप से विभिन्न प्रकार के कदम उठा रही हैं, ताकि उनके समग्र कार्य-निष्पादन में सुधार हो सके। इस दिशा में किए गए कुछ उपाय इस प्रकार हैं:-

(1) विमानबेड़े का विस्तार/नवीकरण (2) लागत पर नियंत्रण तथा किफायत संबंधी उपाय (3) मार्केटिंग में पहल किया जाना (4) प्रोन्नति संबंधी योजनायें (5) उड़ानगत प्रोत्साहन (6) भू सेवाओं में सुधार (7) केबिन परिवेश में सुधार

[हिन्दी]

अनुसूचित जातियों का उत्थान

*136. श्री मनसुखभाई डी. वसावा:

श्री हरिकेवल प्रसाद:

क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अनुसूचित जाति के अधिकांश लोग गरीबी रेखा से नीचे जीवनयापन कर रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है;

(ग) अनुसूचित जातियों के उत्थान संबंधी कानूनों को कड़ाई से लागू करने तथा उन्हें अन्य जाति के लोगों के समकक्ष लाने हेतु सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं; और

(घ) सरकार को अपने प्रयासों में कितनी सफलता प्राप्त हुई है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्रीमती मीरा कुमार): (क) और (ख) योजना आयोग द्वारा वर्ष 1999-2000 में किए गए गरीबी आकलन के अनुसार, 36.25% ग्रामीण और 38.47% शहरी अनुसूचित जाति जनसंख्या गरीबी रेखा से नीचे जीवनयापन कर रही है।

(ग) और (घ) सरकार के अनुसूचित जातियों के विकास के लिए विभिन्न प्रयास किए हैं ताकि उन्हें अन्य समुदायों के बराबर लाया जा सके, जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं:

- (i) अनुसूचित जातियों के विकास पर अधिक ध्यान देने के उद्देश्य से, राज्य सरकारों और केन्द्रीय मंत्रालयों से अनुसूचित जातियों के लिए विशेष संघटक योजना (एससीपी) नामक विशेष योजना कार्यान्वित करने के लिए कहा गया है। इस योजना के अंतर्गत, अनुसूचित जातियों की जनसंख्या के अनुपात में राज्यों/केन्द्रीय मंत्रालयों की योजनागत निधियां केवल अनुसूचित जातियों के कल्याण और विकास पर खर्च करने के लिए निर्दिष्ट की जा रही हैं।
- (ii) विशेष केन्द्रीय सहायता, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को उनकी विशेष संघटन योजना के एक योग्य के रूप में प्रदान की जा रही है।
- (iii) राष्ट्रीय अनुसूचित जाति वित्त एवं विकास निगम अनुसूचित जातियों को रियायती ब्याज-दर पर ऋण दे रहा है।
- (iv) केन्द्रीय प्रायोजित योजना के अंतर्गत, 49% अंश पूंजी राज्य स्तरीय अनुसूचित जाति विकास निगमों को निर्मुक्त की जाती है। ये निगम अनुसूचित जाति के परिवारों को विभिन्न आर्थिक क्रिया-कलाप करने के लिए रियायती ब्याज-दर पर ऋण और मार्जिन धन प्रदान कर रहे हैं।
- (v) इसके अतिरिक्त, सरकार अस्वच्छ व्यवसायों में लगे व्यक्तियों के बच्चों के लिए मैट्रिकोत्तर छात्रवृत्ति, मैट्रिक-पूर्व छात्रवृत्ति, अनुसूचित जातियों के लड़के और लड़कियों के लिए छात्रावास, अनुसूचित जातियों के शैक्षिक विकास के लिए अनुसूचित जाति के छात्रों की योग्यता-उन्नयन जैसी विशेष योजनाएं भी कार्यान्वित कर रही हैं।
- (vi) सरकार के प्रयासों में अभिवृद्धि के लिए, गैर-सरकारी संगठनों को अनुसूचित जातियों के कल्याण और विकास के वास्ते विभिन्न कार्यक्रम/क्रियाकलाप शुरू करने हेतु सहायता दी जा रही है।
- (vii) सरकारी सेवाओं, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों तथा शिक्षण संस्थाओं में अनुसूचित जातियों के लिए आरक्षण प्रदान किया जाता है।
- (viii) संविधान के अनुच्छेद 338 के अंतर्गत राष्ट्रीय अनुसूचित जाति आयोग का गठन गया है। इस आयोग के कृत्यों में शामिल हैं—अनुसूचित जातियों के लिए उपबंधित विभिन्न सुरक्षोपायों की जांच, मॉनीटरिंग तथा मूल्यांकन करना, अनुसूचित जातियों के अधिकारों और सुरक्षोपायों के वंचन से संबंधित विशिष्ट शिकायतों की जांच पड़ताल तथा योजना प्रक्रिया में उनकी भागीदारी।

- (ix) संविधान के अनुच्छेद 17, जिसके द्वारा अस्पृश्यता समाप्त कर दिया गया है और उसकी किसी भी रूप में मनाही है, पर आगे कार्रवाई करते हुए संवैधानिक उपबंधों को लागू करने हेतु सिविल अधिकार संरक्षण अधिनियम, 1955 अधिनियमित किया गया है। इसके अतिरिक्त, अनुसूचित जाति के व्यक्तियों के विरुद्ध होने वाले अत्याचारों को रोकने, ऐसे अपराधों का विचारण के लिए विशेष न्यायालयों की व्यवस्था और अपराधों के पीड़ित व्यक्तियों को राहत और पुनर्वास हेतु अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति (अत्याचार निवारण) अधिनियम, 1989 भी बनाया गया है।

- (x) सरकार ने सिर पर मैला ढोने की कुप्रथा को दूर करने के उपाय के रूप में सिर पर मैला ढोने वालों (स्केवेंजर्स) का नियोजन और शुष्क शौचालय निर्माण (प्रतिषेध) अधिनियम, 1993 बनाया है तथा 2007 तक इस कुप्रथा की सामाप्ति के लिए एक राष्ट्रीय कार्य योजना बनाई गई है।

सरकार के प्रयासों के माध्यम से गरीबी रेखा से उभरे अनुसूचित जाति के परिवारों की संख्या में इजाफा हुआ है। सेवाओं में प्रतिनिधित्व तथा साक्षरता दरों में भी वृद्धि हुई है।

ईरान से गैस पाइप लाईन

*137. श्री धर्मेन्द्र प्रधान:

डा. एम. जगन्नाथ:

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विदेश मंत्रालय ने पेट्रोलियम मंत्रालय को यह निर्देश दिया है कि प्रस्तावित ईरान-भारत प्राकृतिक गैस पाइप लाइन के बारे में पाकिस्तान से वार्ता आरम्भ करे;

(ख) क्या ईरान से भारत तक गैस पाइप लाइन बिछाने की कार्य योजना पूर्णतः तैयार है;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार ने पहले ही पाकिस्तान को इस प्रस्ताव के बारे में सूचना दे दी है;

(घ) यदि हां, तो क्या इस परियोजना के क्रियान्वयन में होने वाली सभी समस्याओं का निपटान हो गया है;

(ङ) क्या जापान ने पाकिस्तान से होकर गुजरने वाली ईरान-भारत गैस पाइपलाइन के वित्त पोषण में अपनी इच्छा जाहिर की है;

(च) यदि हां, तो इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक होने की संभावना है;

(छ) क्या सभी संबंधित देश अर्थात् ईरान-पाकिस्तान-भारत इस परियोजना को तत्काल क्रियान्वित करने के लिए सहमत हो गए हैं; और

(ज) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (घ) हाइड्रोकार्बन झलक-2025 में यथाअनुमानित देश में प्राकृतिक गैस की मांग और आपूर्ति के बीच भारी घाटे को पूरा करने के लिए और राष्ट्रीय सांझा न्यूनतम कार्यक्रम के ऊर्जा सुरक्षा भाग के उपबंधों के अनुरूप देश की ऊर्जा सुरक्षा बढ़ाने के लिए पाकिस्तान से गुजरने वाली ईरान से भारत तक एक राष्ट्रपार जमीनी पाइपलाइन एक व्यवहार्य विकल्प है। इस मामले पर हाल ही में दोनों के बीच शिखर स्तर पर चर्चा की गई और दोनों के बीच समग्र द्विपक्षीय व्यापार और आर्थिक सहयोग के संदर्भ में पाकिस्तान के रास्ते ईरान-भारत प्राकृतिक गैस पाइपलाइन पर आगे कार्यवाही करने का निर्णय लिया गया। इस संबंध में चर्चाएं जारी हैं। यह परियोजना मूलतः आपूर्तियों की सुरक्षा के लिए समुचित गारंटियों द्वारा समर्थित एक वाणिज्यिक परियोजना होगी। भारतीय पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री ने 5-6 दिसम्बर, 2004 को अपने ईरानी प्रतिपक्षी के साथ तेहरान में बिना प्रतिबद्धता एक वार्ता की। इस मामले पर 24.11.2004 को पाकिस्तान के प्रधानमंत्री के साथ मंत्री जी की मुलाकात पर बातचीत के दौरान भी जिज्ञास्य हुआ।

(ड) से (ज) यह प्रस्ताव प्राथमिक चरण पर है, ये ब्यौरे तैयार नहीं किए गए हैं।

सैनिक कल्याण कोष

*138 श्री रामदास आठवले: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश की जनता द्वारा "सैनिक कल्याण कोष" में कितनी धनराशि दान दी गई है;

(ख) दान दी गई इस धनराशि में से कारगिल शहीदों के अश्रितों को दी गई वित्तीय सहायता का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या "सैनिक कल्याण कोष" के अंतर्गत कोई अन्य योजना तैयार की गई है ताकि भविष्य में शहीदों के अश्रितों को वित्तीय सहायता दी जा सके; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) कारगिल आपरेशन के दौरान जनता से दान के जरिए सैनिक केन्द्रीय कल्याण कोष में 261.23 करोड़ रुपए की धनराशि प्राप्त हुई थी।

(ख) कारगिल शहीदों के अश्रितों को उनकी सामान्य सक्दारी के अलावा सैनिक केन्द्रीय कल्याण कोष तथा राष्ट्रीय रक्षा कोष से निम्नलिखित वित्तीय सहायता प्रदान की गई थी;

- (1) आवासीय यूनिट के लिए सहायता - 5 लाख रुपए
- (2) माता-पिता के लिए सहायता - 2 लाख रुपए
- (3) बच्चों की शिक्षा के लिए सहायता - 2 लाख रुपए (अधिकतम दो बच्चों तक)
- (4) तत्काल राहत—30,000/-रुपए

इसके अलावा, सरकार द्वारा कारगिल शहीदों के निकटतम परिजनों को 10 लाख रुपए की अनुग्रह राशि दी गई थी।

(ग) और (घ) भविष्य में युद्ध हताहतों के अश्रितों को वित्तीय सहायता मुहैया कराने के लिए सैनिक केन्द्रीय कल्याण कोष के तहत निम्नलिखित योजनाएं उपलब्ध हैं:

- (1) चिकित्सा आधार पर कार्यमुक्त सभी युद्ध हताहतों में से प्रत्येक को एक लाख रुपए;
- (2) सभी विघातक हताहतों में से प्रत्येक को 30,000 रुपए का अनुदान;
- (3) सेवा में रख लिए गए सभी निःशक्त सैनिकों में से प्रत्येक को, उनकी निःशक्तता की प्रतिशतता के आधार पर, 10,000 से 30,000 रुपए तक;
- (4) निःशक्त युद्ध हताहतों के लिए चलने-फिरने में सहायक उपकरणों/ कृत्रिम अंगों हेतु अधिकतम 50,000 रुपए तक;
- (5) पुत्री के विवाह के लिए अधिकतम 30,000 रुपए तक;
- (6) विकलांग सैनिकों के लिए स्नानघरों के परिवर्तन के वास्ते अधिकतम 25,000 रुपए तक;
- (7) पुरानी युद्ध विधवाओं, उनके अश्रितों तथा विपन्नता में रह रहे युद्ध सेनानियों को संकट अनुदान;
- (8) सेवानिवृत्ति/अशक्तता के कारण सेवामुक्त होने के बाद दिवंगत हुए सैनिकों की विधवाओं/निकटतम परिजनों को निधन अनुदान।

[अनुवाद]

नरेश चन्द्र समिति की सिफारिशें

*139. श्री गुरूदास दासगुप्त:

श्री अजय चक्रवर्ती:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नरेशचन्द्र समिति ने अपनी रिपोर्ट सरकार को सौंप दी है;

(ख) यदि हां, तो रिपोर्ट की मुख्य सिफारिशें क्या हैं;

(ग) क्या सरकार ने रिपोर्ट की सभी सिफारिशों को मंजूर कर लिया है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) नागर विमानन सेक्टर के लिए रोड मैप तैयार करने हेतु श्री नरेश चन्द्र, पूर्व कैबिनेट सचिव की अध्यक्षता में सरकार ने जुलाई, 2003 में एक समिति गठित की थी। समिति ने अपनी रिपोर्ट दो भागों में प्रस्तुत की है। रिपोर्ट का पहला भाग दिनांक 2.11.2004 को प्रस्तुत किया गया है।

(ख) नरेश चन्द्र समिति की मुख्य सिफारिशें संलग्न विवरण के अनुसार हैं।

(ग) और (घ) ये सिफारिशें सरकार के विचाराधीन हैं।

विवरण

नरेश चन्द्र समिति की रिपोर्ट की मुख्य सिफारिशें

भाग-1

- * उदार आर्थिक नीतियां शुरू करके प्रणालियों की लगतों में कमी लाना—एटीएफ और एवीजीएस पर लगने वाले करों को तर्कसंगत बनाया जाना।
- * एयरलाइनों को अपनी मर्जी के सप्लायर से एटीएफ लेने की अनुमति प्रदान किया जाना तथा अन्य मंत्रालयों से समन्वय में सुधार किया जाना।

- * एटीएफ की सप्लाय के लिए हवाईअड्डों पर कॉमन हाइड्रेन्ट इन्फ्रास्ट्रक्चर सुलभ कराया जाना।
- * हवाई अड्डों के प्रभारों को अन्तरराष्ट्रीय स्तर के अनुरूप कम किया जाना।
- * अन्तरराष्ट्रीय हवाई यातायात सेगमेंट को उदार बनाया जाना।
- * बेहतर अन्तरराष्ट्रीय संबद्धता के लिए क्षेत्रीय/बहुपक्षीय समूहों के साथ जुड़ना।
- * अन्तर्देशीय निजी एयरलाइनों को अन्तरराष्ट्रीय सेवाओं के प्रचालन की अनुमति प्रदान किया जाना।
- * अन्तरराष्ट्रीय एयर चार्टर्स को उदार बनाया जाना।
- * विनिवेश आदि द्वारा इंडियन एयरलाइंस/एयर इंडिया/पवनहंस हेलिकाप्टर्स लिमिटेड की पुनः संरचना किया जाना।
- * अन्तर्देशीय एयरलाइनों पर प्रवेश संबंधी पाबंदियों को कम किया जाना।
- * अन्तर्देशीय एयरलाइनों में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश की सीमा को 40% से बढ़ाकर 49% किया जाना और विदेशी एयरलाइनों को इक्विटी रखने की अनुमति प्रदान किया जाना।
- * क्षेत्रीय विमान सेवाओं को प्रोत्साहन प्रदान किया जाना।
- * अनिवार्य किन्तु गैर किफायती विमान सेवाओं, हवाई अड्डों के अनुरक्षण के लिए अनिवार्य विमान सेवा निधि की स्थापना किया जाना।
- * न्यूनतम अनुदान नियंत्रण के माध्यम से अनिवार्य वायु सेवाओं का अनुरक्षण किया जाना तथा मार्ग संवितरण संबंधी मार्ग निर्देशों को समाप्त किया जाना।
- * हेलिकाप्टर प्रचालनों को प्रोत्साहित किया जाना तथा हेलीकाप्टर प्रचालनों के लिए विशिष्ट नीति एवं प्रक्रियाओं की घोषणा।
- * उचित प्रोत्साहनों के माध्यम से सामान्य विमानन को बढ़ावा दिया जाना।
- * भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को अलग-अलग एककों में बांटा जाना।
- * मुंबई और दिल्ली हवाई अड्डों का शीघ्रता से निजीकरण किया जाना।

- * ग्राउंड हैंडलिंग सेवाओं में चयन की सुविधा को सुनिश्चित किया जाना।
- * कम्प्यूटर प्रणाली का उन्नयन तथा आप्रवासन एवं अन्य सेवाओं के लिए अन्तरराष्ट्रीय हवाईअड्डों पर और अधिक स्थान सुलभ कराया जाना।
- * भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण से एटीसी सेवाएं अलग करके डीजीसीए की देखरेख में सरकार द्वारा धारित एटीसी कारपोरेशन को इन सेवाओं का दायित्व सौंपा जाना।
- * विमानन सैक्टर के लिए पृथक आर्थिक नियामक अर्थात् विमानन आर्थिक नियामक प्राधिकरण की स्थापना किया जाना।
- * विभिन्न एजेंसियों के बीच कारगर समन्वय के लिए एक तन्त्र की स्थापना किया जाना।
- * विमानन सुरक्षा के लिए नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो को ही नोडल एजेंसी बनाए रखना।

रिपोर्ट, भाग-2

- * पायलटों, इंजीनियरों और अन्य तकनीकी कार्मिकों की ट्रेनिंग हेतु बुनियादी ढांचे को सुदृढ़ करने के लिए उचित उपाय किया जाना, जिसमें इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी का व्यवसायीकरण किया जाना भी शामिल है।
- * नागर विमानन सुरक्षा अधिनियम बनाया जाना।
- * आप्रवासन तथा सीमाशुल्क की प्रक्रियाओं में सुधार किया जाना।
- * डीजीसीए की पुनः संरचना किया जाना तथा दुर्घटना से संबंधित जांच कार्य को डीजीसीए से अलग करके एक अलग प्राधिकरण को सौंपा जाना।
- * विमानन के सभी पक्षों के प्रभावी नियमन हेतु विमान-अधिनियम 1934, विमान नियम 1937 तथा विनियमों में संशोधन किया जाना।
- * वायु क्षेत्र की क्षमता को बढ़ाया जाना।
- * हवाई अड्डों की क्षमता में वृद्धि किया जाना।
- * संचार, नेविगेशन तथा निगरानी क्षमता को बढ़ाया जाना।
- * हेलीपैडों और हेलीपोर्टों का विकास करना।

- * स्वदेशी वैमानिक उत्पादों को निर्यात को बढ़ाने के उपाय किया जाना।

[हिन्दी]

पुणे-मिराज खंड पर बिना चौकीदार वाले समपारों पर चौकीदार नियुक्त करना

1380. श्री श्रीनिवास दादासाहेब पाटील: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) मध्य रेलवे के पुणे-मिराज खंड पर बिना चौकीदार वाले समपारों की कुल संख्या कितनी है;

(ख) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि खड़ाडे, कोनेगांव और विरावांडे गांवों में समपार के रात के समय बंद रहने के कारण गन्ने की दुलाई में बाधा पहुंच रही है जिससे मध्य रेलवे के पुणे-मिराज खंड पर गन्ने की पिराई प्रभावित हो रही है;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार इन समपारों पर रात के समय चौकीदार नियुक्त करने की योजना बना रही है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) पुणे-मिराज खंड पर इस समय बिना चौकीदार वाले 43 समपार हैं;

(ख) जी नहीं, ऐसी कोई सूचना नहीं है कि रात्रि के दौरान इन गेटों के बंद होने से खंड पर गन्ने की पिराई प्रभावित हुई है।

(ग) और (घ) रात्रि के दौरान यातायात की गणना के मूल्यांकन हेतु 1.12.2004 से 7.12.2004 तक परीक्षण आधार पर इनमें से एक गेट अर्थात् खड़ाडे गांव के पास समपार संख्या-90 पर रात्रि के दौरान चौकीदार नियुक्त करने की योजना है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि इस गेट पर चौबीस घंटों के लिए चौकीदार नियुक्त किया जाए अथवा नहीं। कोनेगांव और विरावांडे गांव के लिए आधा किमी की दूरी पर नजदीक ही चौकीदार युक्त समपार मौजूद हैं, जिन पर चौबीस घंटे चौकीदार तैनात रहता है और इनका रात्रि के दौरान उपयोग किया जा सकता है।

दिल्ली और मुम्बई में स्काई बस परियोजनाएं

1381. श्री तुकाराम गंगाधर गदाख: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या मुम्बई और दिल्ली में स्काई बस परियोजना का कोई प्रस्ताव सरकार को प्रस्तुत किया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस परियोजना को आकार देने में कोंकण रेलवे सभी संबद्ध पक्षों के साथ समन्वय कर रहा है;

(घ) यदि हां, तो इसका वित्तीय परिव्यय कितना है और इस परियोजना में सरकार और निजी पक्ष की भागीदारी का ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या यह परियोजना इन दो शहरों में यातायात की स्थिति सुधारने में सहायक होगा;

(च) क्या परिवहन प्रणाली के अन्य साधनों से स्काई बस परियोजना सस्ती है; और

(छ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. चेलु): (क) जी हां।

(ख) मुम्बई के लिए, कोंकण रेलवे निगम लिमिटेड (के आर सी एल) ने 9 मार्गों पर कुल 84.2 कि.मी. लंबाई पर लगभग 4587 करोड़ रु. की लागत से स्काई बस मेट्रो चलाने का महाराष्ट्र सरकार से प्रस्ताव किया था। दिल्ली के लिए कोंकण रेलवे निगम लिमिटेड ने 9 मार्गों पर, कुल 124.9 कि.मी. लंबाई पर, 6620.9 करोड़ रु. की अनुमानित लागत से स्काई बस मेट्रो चलाने का प्रस्ताव किया था।

(ग) कोंकण रेलवे निगम लिमिटेड संबंधित राज्य सरकारों और शहरी मंत्रालय की प्रतिक्रिया की प्रतीक्षा कर रही है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) और (च) शहरी विकास और गरीबी उन्मूलन मंत्रालय ने भारतीय शहरों में स्काई बस मेट्रो की स्थापना और इसके परिचालन की व्यवहार्यता की जांच करने के लिए दिसम्बर, 2003 में श्री ई. बी. इंदीरेसन की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया है। इस समिति के विचारार्थ विषय निम्नलिखित हैं:-

- (1) स्काई बस मेट्रो प्रणाली की तकनीकी, आर्थिक और वित्तीय व्यवहार्यता की जांच
- (2) प्रणाली की संरक्षा सुनिश्चित करना।
- (3) नई प्रणाली के घटकों जैसे सस्पेंडिड रेल तकनीक, ट्रेवर्सिंग प्रणाली आदि का सूक्ष्म मूल्यांकन।
- (4) विभिन्न तकनीकों के एकीकरण का सूक्ष्म मूल्यांकन
- (5) अन्य कोई भी विषय जो समिति द्वारा प्रासंगिक समझा जाए।

इस समिति की रिपोर्ट की अभी भी प्रतीक्षा है। समिति की रिपोर्ट प्राप्त होने के बाद ही यातायात की भीड़-भाड़ में कमी और यातायात की लागत संबंधी मुद्दों पर निर्णय लिया जाएगा।

(छ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

भू आबंटन

1382. श्री के. सी. पलभिसामी: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तमिलनाडु सरकार ने राज्य सरकार के कर्मचारियों सहित विभिन्न पात्र व्यक्तियों के लिए भवनों के निर्माण हेतु तमिलनाडु में भू आबंटन हेतु रक्षा मंत्रालय से अनुरोध किया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर केन्द्र सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) तमिलनाडु सरकार ने 1998 में रक्षा मंत्रालय से गंदी बस्तियों में रहने वाले लोगों के लिए वास-गृह बनाने के लिए तमिलनाडु स्लम क्लियरेंस बोर्ड, चैन्ने को जार्ज टाउन चैन्ने में राजस्व सर्वेक्षण संख्या 3915 तथा राजस्व सर्वेक्षण संख्या 4107 में भूमि आबंटित करने का अनुरोध किया था। रक्षा मंत्रालय में अन्य कोई प्रस्ताव लंबित नहीं है।

(ख) तमिलनाडु स्लम क्लियरेंस बोर्ड ने उक्त प्रस्तावित योजना को कार्यान्वित नहीं करने का निर्माण लिया था क्योंकि बोर्ड, राजस्व सर्वेक्षण संख्या 3915 में 8920 वर्ग फुट भूमि की कीमत नहीं चुकाना चाहता था। परियोजना में शामिल राजस्व सर्वेक्षण संख्या 4107 की 13024 वर्ग फुट भूमि पहले ही 1984 में तमिलनाडु जक्फ बोर्ड को हस्तांतरित कर दी गई थी।

अनधिकृत पेट्रोल पम्प

1383. श्री आलोक कुमार मेहता: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली सहित देश के विभिन्न भागों में चल रहे अनधिकृत पेट्रोल पम्प की ओर सरकार का ध्यान आकृष्ट किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इनके विरुद्ध क्या कार्रवाई की जा रही है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) दिल्ली के राष्ट्रीय राजधानी प्रदेश सहित देश में सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओ एम सीज) के खुदरा बिक्री केन्द्रों (पेट्रोल पम्पों) के अनधिकृत (बेनामी) प्रचालन के कुछ मामले घटित हुए हैं। प्रचलित विपणन अनुशासन दिशा-निर्देशों (एम डी जी) के अनुसार उन मामलों में ओ एम सीज ने डीलरशिपों को समाप्त करने सहित डीलरशिप करारों आदि के उपबंधों के अनुसार आवश्यक कार्रवाई की है/आरम्भ की है।

सांस्कृतिक मूल्यों के प्रति जागरूकता

1384. श्री हितेश बर्मन: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि भारतीय युवकों में भारतीय संस्कृति के प्रगाढ़ मूल्य समाप्त होते जा रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) भारतीय नवयुवकों में भारतीय सांस्कृतिक मूल्यों के प्रति जागरूकता उत्पन्न करने वाले कार्यक्रम/अभियान चलाने के लिए सरकार क्या ठोस कदम उठा रही है अथवा उठाए जाने का विचार है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या पश्चिम बंगाल में कोई सांस्कृतिक केन्द्र स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है;

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(छ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) से (घ) छात्रवृत्ति और कनिष्ठ अध्येतावृत्ति योजना के अंतर्गत, भारतीय शास्त्रीय नृत्य, भारतीय शास्त्रीय संगीत, रंगमंच, दृश्य कला और कलाओं के लोक/परंपरागत रूपों इत्यादि के क्षेत्र में युवा कलाकारों को छात्रवृत्तियां और अध्येतावृत्तियां प्रदान की जाती हैं।

इस मंत्रालय के अधीन एक स्वायत्त संगठन 'सांस्कृतिक संसाधन और प्रशिक्षण केन्द्र' भारत की क्षेत्रीय संस्कृतियों की बहुलता के बारे में छात्रों में समझ और जागरूकता उत्पन्न करके और उसे शिक्षा के साथ जोड़कर शिक्षा प्रणाली का सुदृढ़ीकरण करता है। इस केन्द्र का मुख्य बल सभी विकासात्मक कार्यक्रमों में संस्कृति के महत्व से युवाओं को अवगत कराना है।

(ङ) से (छ) बहु-प्रयोजनीय सांस्कृतिक परिसरों की स्थापना करने के लिए राज्यों को वित्तीय सहायता की योजना के अंतर्गत पश्चिम

बंगाल सरकार को बहु-प्रयोजनीय सांस्कृतिक परिसर की स्थापना के लिए 35.00 लाख रु. की पहली किस्त प्रदान की गई है।

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे की पटरियों का नवीकरण

1385. श्री मणी कुमार सुब्बा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे की उन पुरानी और पुरानी हो रही पटरियों की पहचान की है जिनका नवीकरण किए जाने की आवश्यकता है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और कितनी लंबी रेल पट्टी के नवीकरण की आवश्यकता है और इसकी अनुमानित लागत कितनी है; और

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष और चालू वित्तीय वर्ष में कुल कितने किलोमीटर लंबी पटरियों का नवीकरण किया गया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) रेलपथ की मरम्मत और अनुरक्षण एक सतत् प्रक्रिया है। तब कभी आयु एवं हालत के आधार पर नवीकरण अपेक्षित होता है तो निधियों एवं संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार नवीकरण स्वीकृत किए जाते हैं और निष्पादित किए जाते हैं। संसद के अनुमोदन से रेल बजट के माध्यम से प्रत्येक वर्ष रेलपथ नवीकरण कार्य स्वीकृत किए जाते हैं।

अन्य क्षेत्रीय रेलों के नवीकरण कार्यों के साथ पूर्वोत्तर सीमा रेलवे (एन एफ आर) के रेलपथ नवीकरण कार्य भी स्वीकृत किए गए हैं। पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के संबंध में, 01.04.04 को लगभग 700 किमी. के लिए रेलपथ नवीकरण कार्यों जिसे अभी निष्पादित किया जाना है, के लिए 395.0 करोड़ रुपए (अनुमानतः) की लागत स्वीकृत की गई थी, इसमें वर्ष 2004-05 के लिए स्वीकृत नए निर्माण कार्य भी शामिल हैं।

(ग) पिछले तीन वर्षों और चालू वित्तीय वर्ष के दौरान पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में किए गए रेलपथ नवीकरण का वर्ष-वार ब्यौरे नीचे दिए गए हैं:-

वर्ष	किए गए नवीकरण (किमी. में)
2001-02	86.10
2002-03	213.8
2003-04	160.8
2004-05	
पूरे वर्ष के लिए लक्ष्य	200
(अक्टूबर, 04 तक किए गए कार्य)	68.15

रेलवे की आय

1386. श्री प्रभुनाथ सिंह: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे द्वारा अपनी आय की बड़ी राशि वसूलना शेष है;

(ख) यदि हां, तो आज की तिथि के अनुसार वसूली जाने वाली बकाया आय का ब्यौरा क्या है;

(ग) बकाया आय को वसूलने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं;

(घ) क्या आय की वसूली के अपने दायित्व में विफल रहने के लिए रेलकर्मियों की जिम्मेदारी तय करने हेतु कोई प्रस्ताव है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी हां।

(ख) सितम्बर, 2004 तक 2951 करोड़ रुपए की राशि वसूल नहीं की गई है जिसमें से एक बड़ी राशि, (1762 करोड़ रुपए) जिसकी वसूली नहीं की गई है राज्य बिजली बोर्ड एवं तापघरों से संबंधित है।

(ग) एक विवरण संलग्न है।

(घ) और (ङ) जी नहीं। बहरहाल इस संबंध में रेलकर्मियों की जवाबदेही और जिम्मेदारी निर्धारित करने के लिए रेलवे नियमों में पहले से ही प्रावधान मौजूद है।

विवरण

(ग) बकाया आमदनियों की वसूली के लिए निम्नलिखित कदम-उठाए जाते हैं:

- (1) बकाया आमदनियों की वसूली के लिए राज्य बिजली बोर्डों/तापघरों और अन्य पार्टियों के प्रतिनिधियों के साथ बैठकें आयोजित करके सभी स्तरों पर गहन निगरानी रखी जाती है। बकाया राशियों की निकासी के लिए समय-समय पर विशेष अभियान चलाए जाते हैं।
- (2) चूंकि वसूल नहीं की गई आमदनियों का एक बहुत बड़ा भाग राज्य बिजली बोर्डों/पावर हाउसों से संबंधित है, इसलिए उन्हें कोयले को ढोने के लिए माल-भाड़े का पूर्व भुगतान करने की योजना में शामिल होने के लिए प्रोत्साहित किया जा रहा है।
- (3) राज्य बिजली बोर्डों/पावर हाउसों के पास बकाया राशियों को रेलवे द्वारा उन्हें भुगतान किए जाने वाले कर्षण बिलों के साथ समायोजित किए जाते हैं।

(4) समय-समय पर संबंधित मंत्रालयों के सचिवों के साथ बैठकें भी आयोजित की जाती हैं।

[हिन्दी]

नीवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान अपतटीय वेधन

1387. प्रो. चन्द्र कुमार: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) नीवीं पंचवर्षीय योजना में अपतटीय वेधन के माध्यम से तेल के घरेलू उत्पादन हेतु क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है और कितना लक्ष्य प्राप्त किया गया है;

(ख) दसवीं पंचवर्षीय योजना के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है;

(ग) वर्तमान आवश्यकता के अनुसार देश में तेल और गैस की उपलब्धता की अद्यतन स्थिति क्या है; और

(घ) दसवीं और ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना की समाप्ति तक स्रोतों के दोहन हेतु कुल कितनी राशि की आवश्यकता है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री यणि शंकर अय्यर): (क)

[मिलियन मीट्रिक टन (एम एम टी) में]

कंपनी	अपतटीय	
	लक्ष्य	वास्तविक
ओ एन जी सी	94.17	87.58
नि.कं./सं. उ.	*	17.44

टिप्पणी :

1. आयल इंडिया लिमिटेड (ओ आई एल) अपतटीय क्षेत्रों से तेल का कोई उत्पादन नहीं करती।
2. निजी/संयुक्त उद्यमों द्वारा तटीय और अपतटीय क्षेत्रों से पृथक रूप से तेल उत्पादन के लिए कोई अनुमान नहीं लगाया गया।

(ख) ओ एन जी सी द्वारा 10वीं पंचवर्षीय योजना में अपतटीय क्षेत्रों से कच्चे तेल के उत्पादन के लिए निर्धारित लक्ष्य 88.004 एम एम टी है। 10वीं पंचवर्षीय योजना के अनुसार निजी/संयुक्त उद्यमों द्वारा प्रचालित क्षेत्रों/ब्लॉकों के लिए अपतटीय तेल के उत्पादन के लिए अनुमान 15.504 एम एम टी है।

(ग) 2003-04 के दौरान कच्चे तेल का स्वदेशी उत्पादन 33.373 एम एम टी था जबकि कच्चे तेल की कुल मांग 118.678 एम एम टी थी। कमी की पूर्ति आयात के जरिए की गई।

जहां तक प्राकृतिक गैस का संबंध है, 2003-04 के दौरान उत्पादन 87.32 मिलियन मीट्रिक मानक घन मीटर प्रति दिन था जबकि 10वीं योजना के प्रलेख में अनुमानित मांग 155 एम एम एस सी एम डी है।

(घ) 10वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान ओ एन जी सी और ओ आई एल द्वारा तेल और गैस संसाधनों के दोहन के लिए योजना परिव्यय क्रमशः 22,267 करोड़ रुपये और 2,343 करोड़ रुपये है।

जहां तक निजी/संयुक्त उद्यमों का संबंध है 10वीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक विभिन्न स्रोतों से तेल की निकासी के लिए कुल धनराशि की मांग की पुष्टि नहीं की गई है। तथापि 10वीं योजना के वर्ष 2002-03 से 2004-05 (सितंबर, 2004 तक) तक विकास क्रियाकलापों के लिए एन ई एल पी जी के अंतर्गत प्रदान किए गए ब्लाकों में निजी/संयुक्त उद्यमों द्वारा किया गया वास्तविक व्यय 7,379 करोड़ रुपये है।

घरेलू अन्वेषण और उत्पादन (ई एण्ड पी) क्रियाकलापों के लिए 11वीं योजना का परिव्यय तैयार नहीं किया गया है।

[अनुवाद]

फिल्म प्रभाग द्वारा निर्मित फिल्मों

1388. श्री बी. विनोद कुमार: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या फिल्म प्रभाग फिल्मों और जीवनी पर आधारित फिल्मों का निर्माण करता है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष, आज तक निर्मित फिल्मों के नाम क्या हैं; और

(ग) जीवनी पर आधारित फिल्मों के निर्माण के आगे के कार्यक्रम का ब्यौरा क्या है और उन फिल्मों के नाम क्या हैं जो निर्माणाधीन हैं?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) जी, हां।

(ख) और (ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

रेलवे में "स्पीच रेकारिगनशन इक्वायरी सिस्टम"

1389. श्री नवीन जिन्दल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे में पूछताछ हेतु "स्पीच रेकारिगनशन इक्वायरी सिस्टम" शुरू करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस प्रणाली के सभी महानगरों में कब तक कार्यशील हो जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. खेलु): (क) और (ख) बंगलौर और पटना में एक एकीकृत गाड़ी पूछताछ प्रणाली (सूचना केंद्र) कार्यान्वित की गई हैं। बंगलूरु में पहली बार ऑटोमेटिक स्पीच रेकारिगनशन सिस्टम लगाने की कोशिश की जा रही है।

(ग) फिलहाल स्पीच रेकारिगनशन प्रणाली को अन्य महानगरों में शुरू करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

[हिन्दी]

जिला निःशक्त पुनर्वास केन्द्र

1390. डा. सत्यनारायण जटिया:

श्री रघुवीर सिंह कौशल:

क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री 26 अगस्त 2004 के अतारांकित प्रश्न संख्या 4231 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अब तक उक्त जानकारी एकत्र कर ली गयी है;

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और उक्त जानकारी के कब तक एकत्र कर लिए जाने की संभावना है;

(ग) गत तीन वर्षों के दौरान आज तक इन जिला निःशक्त पुनर्वास केन्द्रों द्वारा केन्द्र-वार कितने निःशक्त व्यक्तियों का पुनर्वास किया गया है; और

(घ) इन केन्द्रों पर स्वीकृत पदों तथा कार्य कर रहे अधिकारी और कर्मचारियों की संख्या का ब्यौरा क्या है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) जी, हां। सूचना आश्वासन समिति को प्रस्तुत की जा रही है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) 81 जिला निःशक्त पुनर्वास केन्द्रों की उपलब्ध सूचना विवरण के रूप में संलग्न है। शेष 52 जिला निःशक्त पुनर्वास केन्द्रों की जानकारी एकत्र की जा रही है।

विवरण

क्रम सं.	डीडीआरसी का नाम	गत तीन वर्षों के दौरान पुनर्वासित विकलांगों की संख्या	भरे गए कुल पद
1	2	3	4
1.	डीडीआरसी एलोट	931	3
2.	डीडीआरसी अगार	216	4
3.	डीडीआरसी अगरतला	283	12
4.	डीडीआरसी अहमदाबाद	707	8
5.	डीडीआरसी आइजोल	1454	8
6.	डीडीआरसी इलाहाबाद	7264	6
7.	डीडीआरसी अल्मोड़ा	3224	3
8.	डीडीआरसी अम्बेडकरनगर	1600	6
9.	डीडीआरसी अनंतपुर	46432	4
10.	डीडीआरसी औरंगाबाद	2866	7
11.	डीडीआरसी बलिया	10124	12
12.	डीडीआरसी बांका	2533	11
13.	डीडीआरसी बस्तर	333	8
14.	डीडीआरसी बेलगाम	4799	7
15.	डीडीआरसी बेल्लारी	8332	-
16.	डीडीआरसी बुल्डाना	1680	5
17.	डीडीआरसी दक्षिण दीनाजपुर	10784	9
18.	डीडीआरसी दरभंगा	5930	8
19.	डीडीआरसी देवास	2389	8
20.	डीडीआरसी धरमशाला	5269	6
21.	डीडीआरसी डिब्रुगढ़	381	5

1	2	3	4
22.	डीडीआरसी दीमापुर	5019	8
23.	डीडीआरसी दुमका	2164	11
24.	डीडीआरसी सिंहभूमि	408	11
25.	डीडीआरसी फरूखाबाद	1442	7
26.	डीडीआरसी फिरोजपुर	5021	12
27.	डीडीआरसी गुलबर्गा	12646	4
28.	डीडीआरसी ग्वालियर	10031	11
29.	डीडीआरसी हरिद्वार	4678	7
30.	डीडीआरसी हजारीबाग	8915	12
31.	डीडीआरसी इम्फाल	1561	11
32.	डीडीआरसी इंदौर	6951	8
33.	डीडीआरसी ईटानगर	559	4
34.	डीडीआरसी जलपाइगुड़ी	1348	7
35.	डीडीआरसी जामनगर	2704	7
36.	डीडीआरसी जसपुर	751	7
37.	डीडीआरसी जावाद	45	3
38.	डीडीआरसी जहानाबाद	635	8
39.	डीडीआरसी झाबुआ	8455	7
40.	डीडीआरसी झांसी	3731	15
41.	डीडीआरसी करीमनगर	8358	7
42.	डीडीआरसी किशनगंज	2541	13
43.	डीडीआरसी कोरापुट	19084	9
44.	डीडीआरसी काशीकोड	17101	9
45.	डीडीआरसी मदुरै	20453	8
46.	डीडीआरसी माहिम	387	6
47.	डीडीआरसी मंडसौर	117	4
48.	डीडीआरसी मांढ्या	1294	7
49.	डीडीआरसी मंगलूर	5649	6

1	2	3	4
50.	डीडीआरसी मुजफ्फरपुर	2896	11
51.	डीडीआरसी नवादा	952	11
52.	डीडीआरसी पटियाला	10781	10
53.	डीडीआरसी फूलबानी	29760	9
54.	डीडीआरसी पीलीभीत	16057	18
55.	डीडीआरसी पोर्टब्लेयर	805	1
56.	डीडीआरसी राजगढ़	29781	9
57.	डीडीआरसी रायगढ़	14422	9
58.	डीडीआरसी राजकोट	3728	7
59.	डीडीआरसी रांची	8618	6
60.	डीडीआरसी सागर	9009	7
61.	डीडीआरसी समस्तीपुर	240	3
62.	डीडीआरसी संगरूर	1538	5
63.	डीडीआरसी सारन (छपरा)	5640	8
64.	डीडीआरसी सतना	351	8
65.	डीडीआरसी सेलम	1124	7
66.	डीडीआरसी शिमला	6286	12
67.	डीडीआरसी सिल्चर	3850	9
68.	डीडीआरसी सिंधदुर्ग	12363	8
69.	डीडीआरसी सूरत	5479	7
70.	डीडीआरसी टेहरी	5014	6
71.	डीडीआरसी तेजपुर	3053	11
72.	डीडीआरसी तिरुवनंतपुरम	15399	8
73.	डीडीआरसी धुधकुड़ी	9218	8
74.	डीडीआरसी त्रिसूर	13363	8
75.	डीडीआरसी तुमकुर	11303	8
76.	डीडीआरसी उदयपुर	16913	7

1	2	3	4
77.	डीडीआरसी ठज्जैन	12498	8
78.	डीडीआरसी वडौदरा	26	7
79.	डीडीआरसी विरुधनगर	580	7
80.	डीडीआरसी विशाखापट्टनम	35582	3
81.	डीडीआरसी वर्धा	12403	6
कुल		568611	621

योजना के अनुसार डीडीआरसी में स्वीकृत पद 11 हैं।

[अनुवाद]

अहमदाबाद मेल से चांदी और विदेशी सामान
जब्त किया जाना

1391. श्री महेश कनोडीया: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अहमदाबाद मेल से चांदी और विदेशी सामान जब्त किए गए हैं;

(ख) यदि हां, तो इस घटना का ब्यौरा क्या है और जब्त किए गए चांदी और विदेशी सामानों का मूल्य कितना है और इस संबंध में कितने व्यक्ति गिरफ्तार किए गए हैं;

(ग) क्या इस मामले में रेल कर्मी भी लिप्त हैं; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उनके विरुद्ध अब तक क्या कार्रवाई की गयी है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी नहीं। बहरहाल 2.7.2004 को रेलवे सर्तकता द्वारा प्राप्त सूचना पर आग्रम एक्सप्रेस के आगे के ब्रेकवेन से संदिग्ध पैकेट उतारे गए थे और उनमें से 600 किलो ग्राम चांदी, 11 किलो ग्राम सोना, 41,68,330 रु. नकद और 65,000 रु. मूल्य के कीमती पत्थर, कुल 1.5 करोड़ रु. का सामान पकड़ा गया। मामला राजकीय रेलवे पुलिस, दिल्ली मेन को सौंप दिया गया जिन्होंने एक अभियुक्त की गिरफ्तारी सहित भारतीय दंड संहिता की धारा 420, 406, 36 और रेल अधिनियम, 1989 की धारा 163 के तहत मामला दर्ज किया है।

(ग) जी नहीं। इस मामले में किसी रेलवे कर्मचारी की संलिप्तता प्रकाश में नहीं आई है।

(घ) प्रश्न नहीं उठता, क्योंकि इसमें कोई भी शामिल नहीं पाया गया था।

[हिन्दी]

**अजमेर-पुष्कर-मेड़ता, मेड़ता-जैतरन-बिलारा-बापावार
रेल लाइन का सर्वेक्षण**

1392. प्रो. रासा सिंह रावत: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) अजमेर-पुष्कर-मेड़ता, मेड़ता-जैतरन-बिलारा-बापावार रेल लाइन के आरंभिक सर्वेक्षण का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार का उक्त मार्ग का नया सर्वेक्षण करने का प्रस्ताव है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है, अजमेर-पुष्कर रेल लाइन के निर्माण का निर्णय किस तिथि को लिया गया था और इस निर्णय के क्रियान्वयन में अब तक क्या प्रगति हुई है;

(घ) प्रगति की धीमी गति के क्या कारण हैं;

(ङ) क्या आवश्यक भूमि के अधिग्रहण की प्रक्रिया पूरी कर ली गई है;

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(छ) क्या उक्त परियोजना के निर्माण में विलंब के कारण निर्माण लागत लगातार बढ़ेगी; और

(ज) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेल्लु): (क) पुष्कर के रास्ते अजमेर से मेड़ता रोड नई बड़ी लाइन का सर्वेक्षण कार्य मार्च, 1999 में पूरा किया गया था। सर्वेक्षण रिपोर्ट के अनुसार, अजमेर-मेड़ता रोड के बीच 96.57 किमी लंबी लाइन की लागत 0.79% प्रतिफल की दर के साथ 208.76 करोड़ रुपए निर्धारित की गई थी। सर्वेक्षण रिपोर्ट में, अजमेर से पुष्कर नई लाइन की व्यवहार्यता का अलग से आकलन किया गया जिसके अनुसार 26.30 किमी लंबी लाइन के निर्माण की लागत (-) 4.06% प्रतिफल की दर के साथ 66.54 करोड़ रुपए निर्धारित की गई। मेड़ता रोड-जैतरन-बिलारा-बापावार के लिए सर्वेक्षण नहीं किया गया था।

(ख) से (च) पुष्कर-मेड़ता रोड और बिलारा-बाड़ के बीच नई बड़ी लाइन के सर्वेक्षण को अद्यतन करने का कार्य 2004-05

के बजट में शामिल किया गया है। सर्वेक्षण रिपोर्ट के उपलब्ध होने के बाद ही इन लाइनों पर आगे विचार करना संभव होगा। अजमेर और पुष्कर के बीच रेल लाइन निर्माण का कार्य बजट 2000-01 में शामिल किया गया है। भूमि अधिग्रहण के लिए राज्य सरकार के पास 10.93 करोड़ रुपए जमा कराए गए हैं। राज्य सरकार ने अभी तक केवल निजी भूमि का कब्जा दिया है। बजट 2004-05 में इस कार्य के लिए 5 करोड़ रुपए मुहैया कराए गए हैं। जब रेलवे को पूरी भूमि हस्तांतरित कर दी जाएगी तभी कार्य शुरू किया जाएगा। उपलब्ध संसाधनों के अनुसार कार्य की प्रगति हो रही है।

(छ) और (ज) सामान्यतः, परियोजना की लागत में निर्माण अवधि के दौरान सामग्री की लागत, ईंधन, श्रम आदि की लागत में वृद्धि होने के कारण वृद्धि हो जाती है। इस मामले में भी, परियोजना के पूर्ण होने की अवधि के आधार पर परियोजना की लागत में वृद्धि होने की संभावना है।

[अनुवाद]

मदुरै में वायुसेना केन्द्र की स्थापना

1393. श्री ए. के. मूर्ति: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का तमिलनाडु में मदुरै में एक वायुसेना स्टेशन शुरू करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) कोई प्रचालनात्मक अपेक्षा नहीं है।

हरियाणा के भिवानी जंक्शन को बीकानेर मंडल से दिल्ली मंडल में लाना

1394. श्री कुलदीप बिश्नोई: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने वर्ष 1999 में हरियाणा के भिवानी जंक्शन को बीकानेर मंडल से दिल्ली मंडल में अंतरित करने का निर्णय लिया था;

(ख) यदि हां, तो इस निर्णय के क्रियान्वित न किए जाने के क्या कारण हैं; और

(ग) भिवानी जंक्शन को दिल्ली मंडल में अंतर्गत करने के लिए सरकार द्वारा क्या नए कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. खेलु): (क) से (ग) भिवानी जंक्शन को बीकानेर मंडल से दिल्ली मंडल में स्थानांतरित करने का निर्णय 1999 में लिया गया था। बहरहाल, इसे परिचालनिक और प्रशासनिक कारणों से कार्यान्वित नहीं किया जा सका। बाद में, 2002 में नए जोनों और मंडलों को परिचालनिक करते समय इसकी पुनः समीक्षा की गई और परिचालनिक सुविधा को देखते हुए, प्रादेशिक सीमाओं के समाहन के हिस्से के रूप में भिवानी (को छोड़कर) से रोहतक (को छोड़कर) खण्ड को दिल्ली मंडल से बीकानेर मंडल में स्थानांतरित करने का निर्णय लिया गया। यह बदलाव 1.4.03 से प्रभावी हो गया है और आगे किसी बदलाव का विचार नहीं है। भिवानी जंक्शन बीकानेर मंडल में बरकरार है।

उपभोक्ता मामलों से संबंधित कार्यक्रम

1395. श्री कैलाश मेघवाल: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दूरदर्शन का उपभोक्ता जागरूकता संबंधी विशेष कार्यक्रम शुरू करने की योजना है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) इसके कब तक शुरू किए जाने की संभावना है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) से (ग) प्रसार भारती ने सूचित किया है कि 'कंप्यूमर एजुकेशन', 'जागो ग्राहक जागो' और 'ग्राहक दोस्त' नामक तीन कार्यक्रमों की एक श्रृंखला दूरदर्शन द्वारा 28 फरवरी, 2004 से डी डी-1 नेशनल नेटवर्क पर पहले से ही प्रसारित की जा रही है। उपभोक्ता संगठनों और उनके कार्यकलापों पर दूरदर्शन द्वारा निरंतर प्रकाश डाला जाता है।

दक्षिण-पश्चिम रेलवे में रिक्तियों को भरा जाना

1396. श्री प्रह्लाद जोशी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) अप्रैल, 2004 से अक्टूबर, 2004 की अवधि के दौरान दक्षिण-पश्चिम रेलवे में विभिन्न श्रेणियों के पदों के संदर्भ में की गई कुल भर्तियों का ब्यौरा क्या है;

(ख) उपर्युक्त पदों में भर्ती किए गए बिहार मूल के अभ्यर्थियों की संख्या का ब्यौरा क्या है; और

(ग) ऐसी भर्तियों में कर्नाटक, आंध्र, तमिलनाडु के अभ्यर्थियों की संख्या का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. खेलु): (क) 691 (मात्र छः सौ इक्यानवे)।

(ख) और (ग) भर्तियों की स्थिति मूल निवास के आधार पर नहीं रखी जाती है।

पूर्वोत्तर राज्यों के विमानपत्तनों पर आई. एल. एस. लगाया जाना

1397. श्री राजेन गोहेन: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आई. एल. एस. नहीं लगाए जाने के कारण पूर्वोत्तर राज्यों के लिए उड़ानों के लगातार रद्द होने के मद्देनजर सरकार का विचार सभी पूर्वोत्तर राज्यों के विमानपत्तनों पर आई. एल. एस. लगाने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) इनके कब तक स्थापित किए जाने की संभावना है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल्ल पटेल): (क) से (ग) उत्तर-पूर्व क्षेत्र में गुवाहाटी, इम्फाल, अगरतला और डिब्रूगढ़ हवाईअड्डों पर इन्स्ट्रूमेंट लैंडिंग सिस्टम (आईएलएस) पहले ही उपलब्ध कराया जा चुका है तथा सिलचर एवं लीलाबाड़ी हवाईअड्डों पर भी इसे लगाए जाने की योजना है बशर्ते कि संबंधित राज्य सरकारों द्वारा आवश्यक भूमि उपलब्ध कराई जाए।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

गोला-बारूद का निर्यात

1398. श्री रघुनाथ झा: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) आयुध कारखानों द्वारा गोला-बारूद के निर्यात को बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं और इसमें कितनी सफलता प्राप्त हुई है;

(ख) किन-किन गोला-बारूदों का निर्यात किया गया है तथा किन देशों को इनका निर्यात किया गया है और इनका मूल्य कितना है;

(ग) क्या निर्यात किए गए गोला-बारूद की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त हुई थी; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर क्या कार्रवाई की गई है?

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्दिक): (क) आयुध निर्माणी बोर्ड ने रक्षा निर्यात बढ़ाने के लिए विभिन्न कदम उठाए हैं जैसे-विभिन्न देशों की रक्षा अधिप्राप्ति एजेंसियों के पास पंजीकरण करवाना, पूछताछ का तुरंत उत्तर देना, रक्षा संबंधी प्रकाशनों में विज्ञापन देना और अंतर्राष्ट्रीय रक्षा प्रदर्शनियों में भाग लेना। इसके परिणामस्वरूप रक्षा निर्यात 1999-2000 में 6.19 करोड़ रुपए से बढ़कर वर्ष 2003-04 में 104 करोड़ रुपए हो गया है।

(ख) सप्लाई की मुख्य मद्दे हैं—आई एन एस ए एस राइफल तथा एल एम जी, माइन प्रोटैक्टिड व्हीकल, 105 मि.मी. लाइट फील्ड गन, विभिन्न प्रकार के गोला-बारूद और विविध स्टोर्स जोकि नेपाल, संयुक्त राज्य अमरीका, मिस्र ओमान तथा अन्य देशों को भेजी जाती है।

(ग) एक विशेष मामले में 5.56 मि.मी. राइफल आई.एन.एस. ए.एस. के कार्य के संबंध में एक शिकायत प्राप्त हुई थी।

(घ) इस मामले की जांच करने के लिए आयुध निर्माणी बोर्ड से एक दल भेजा गया था। प्रयोक्ता के प्रशिक्षण में कमी होना इस शिकायत का मुख्य कारण पाया गया था। आयुध निर्माणी बोर्ड के कार्मिकों द्वारा आवश्यक प्रशिक्षण दिए जाने पर यह मामला सुलझ गया था।

सूरत और भुसावल के बीच रेल लाइन

1399. श्री काशीराम राणा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सूरत और भुसावल रेल खंड को तीव्रगामी और आधुनिक रेलगाड़ियों के संचालन योग्य बनाने हेतु इस रेल मार्ग का दोहरीकरण कार्य आरंभ किया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में इस खंड पर अब तक क्या कार्य किया गया है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) सूरत-भुसावल लाइन पर, सूरत-उधना (4 कि.मी.) और जलगांव-भुसावल (25 कि.मी.) खंडों के बीच पहले से ही दोहरी लाइन मौजूद है, उधना-जलगांव खंड के दोहरीकरण के लिए सर्वेक्षण पहले ही पूरा कर लिया गया है। सर्वेक्षण रिपोर्ट को पश्चिम रेलवे के परामर्श से अंतिम रूप दिया जा रहा है। सर्वेक्षण के परिणामों को अंतिम रूप दिए जाने के बाद ही आगे निर्णय लिया जाएगा।

[हिन्दी]

“विलेज ऑन रेल” परियोजना

1400. श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने पर्यटन मंत्रालय के साथ मिलकर “विलेज ऑन रेल” परियोजना के लिए रूपरेखा बनाना शुरू कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो इस परियोजना का ब्यौरा क्या है; और

(ग) उक्त परियोजना के मसौदे के कब तक तैयार होने और रेलवे में क्रियान्वित होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) रेल मंत्रालय ने पर्यटकों के लिए स्लीपर कोच वाली “पहियों पर गांव” नामक एक विशेष नई गाड़ी चालू की है, जो कि पूर्व निर्धारित सर्किटों पर चलेगी, जिससे विभिन्न क्षेत्रों के पर्यटक धार्मिक, संस्कृतिक और ऐतिहासिक महत्व वाले प्रमुख स्थानों का भ्रमण एक समग्र पैकेज जिसमें खाना, रहना, सैर-सपाटा, स्थानीय परिवहन भोजन इत्यादि की लागतें शामिल हैं, के रूप में सस्ते दरों पर कर सकेंगे। पहली गाड़ी को निम्नलिखित सर्किट पर 29.11.04 को हरी झंडी दिखाई गई:

राजेन्द्र नगर-पटना-वाराणसी-आगरा-मथुरा-दिल्ली-जम्मू तवी (वैष्णों देवी) अमृतसर-हरिद्वार (ऋषिकेश)-पटना-राजेन्द्र नगर।

यह नौ दिवसीय यात्रा है तथा प्रति यात्री किराया 4500 रुपए है।

अम्बेडकर प्रतिष्ठान तथा पुस्तकालय का स्थानांतरण

1401. श्रीमती पी. सतीदेवी: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का प्रस्ताव डा. बी. आर. अम्बेडकर प्रतिष्ठान तथा पुस्तकालय को जनपथ पर पहले से आबंटित किए गए स्थान से स्थानांतरित करने का है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसके क्या कारण हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशम): (क) और (ख) जी, नहीं।

[अनुवाद]

वरिष्ठ नागरिकों को किराए में रियायत

1402. श्री दलपत सिंह परस्ते: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार वरिष्ठ नागरिकों के लिए, विशेष रूप से देश के धार्मिक स्थलों का दौरा करने के लिए, रेल यात्रा रियायत को 30 प्रतिशत से 50 प्रतिशत तक बढ़ाने के प्रस्ताव पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) क्या सरकार वरिष्ठ नागरिकों के लिए रेलवे के होलिडे होम तथा अतिथि गृहों में आवास की सुविधा भी प्रदान कर रही है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. चेलु): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

निर्माताओं को भुगतान

1403. श्री मिलिन्द देवरा: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली दूरदर्शन निर्माताओं से उनके कार्यक्रम लिए बिना ही उन्हें पूरा भुगतान कर देता है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान संविदा की शर्तों का उल्लंघन करने वाले निर्माताओं की संख्या क्या है;

(ग) निर्माताओं से पैसा वापस न लेने से दूरदर्शन को कितना घाटा हुआ है;

(घ) क्या प्रसार भारती बोर्ड ने स्व-वित्त-पोषित कमीशनिंग को स्वीकृति दी है जिसमें यह प्रावधान है कि निर्माता अपने "जोखिम एवं लागत" पर कार्यक्रम बनाएगा तथा दूरदर्शन की भूमिका विपणन और प्रसारण तक ही सीमित रहेगी;

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(च) यदि नहीं, तो निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) से (ग) प्रसार भारती ने सूचित किया है कि दिनांक 13.8.2002 को प्रसार भारती बोर्ड द्वारा अनुमोदित कमीशंड दिशा-निर्देशों के अनुसार निर्माताओं को निधियां निम्नानुसार निर्मुक्त की जाती हैं:-

(1) करार पर हस्ताक्षर करना और पट-कथा अनुमोदन	30%
(2) रफ कट्स का अनुमोदन	30%
(3) अंतिम निर्माण कार्य के अनुमोदन पर (सनदी लेखाकार के प्रमाण-पत्र सहित)	40%

दिल्ली दूरदर्शन केन्द्र ने सूचित किया है कि उन्होंने गत पांच वर्षों के दौरान किसी कार्यक्रम को कमीशन नहीं किया है। इसलिए भुगतान का प्रश्न ही नहीं उठता।

(घ) से (च) जी, हां। प्रसार भारती बोर्ड ने दिनांक 14.10.2004 को स्व-वित्तपोषित कमीशनिंग (एस एफ सी) की एक स्कीम अनुमोदित की है। इस स्कीम के अंतर्गत बाह्य निर्माता द्वारा अपने स्वयं के जोखिम एवं लागत पर कार्यक्रम की निर्माण किया जाना अपेक्षित होगा। प्रसार भारती ने सूचित किया है कि दूरदर्शन कार्यक्रम का विपणन करेगा, उसका प्रसारण करेगा और तत्पश्चात् उसका भुगतान करेगा। कार्यक्रम के लिए भुगतान को उसकी ग्रेडिंग से जोड़ा जाएगा और दर्शकों की संख्या को टी ए एम रेटिंग के जरिए आकलित किया जाएगा। प्रसार भारती ने यह भी सूचित किया है कि इसको वृत्तचित्रों के संबंध में भी लागू किए जाने पर फिलहाल विचार नहीं किया जा रहा है।

[अनुवाद]

एच. पी. सी. एल. द्वारा पेट्रोल पम्पों का नवीकरण

1404. श्री अशोक अर्गल:

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा:

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड द्वारा नवीकृत किए गए पेट्रोल पम्पों की संख्या क्या है;

(ख) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) आज की तारीख में गोदाम में पड़े पुराने माल का ब्यौरा क्या है; और

(घ) यदि पुराने माल का भण्डारण नहीं किया गया है, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पञ्जायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) गत तीन वर्षों के दौरान हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) ने देश में 1523 खुदरा बिक्री केन्द्रों का पुनरुद्धार किया है, इसके ब्यौरे निम्नवत् हैं-

वर्ष	पुनरुद्धार किए गए खुदरा बिक्री केन्द्रों की संख्या
2001-02	447
2002-03	541
2003-04	535
कुल	1523

खुदरा बिक्री केन्द्रों के पुनरुद्धार कार्यों में बिक्री कक्ष, केनॉपी, ड्राइव-वे, पम्प आईलैंड, पम्पों और टैंकों का संस्थापन तथा प्रकाश व्यवस्था शामिल है।

(ग) और (घ) पेट्रोल पम्पों का पुनरुद्धार पंजीकृत संविदाकारों द्वारा किया जाता है। टैंकों और वितरण पम्पों के अलावा सभी विनिर्माण सामग्री की आपूर्ति संविदाकारों द्वारा की जाती है। कार्य के दौरान किसी किस्म के बेकार या निपटान योग्य सामग्री को कारपोरेशन की प्रक्रिया के अनुसार ही निपटाया जाता है।

[हिन्दी]

एनसीईआरटी के कार्यक्रमों का समय

1405. श्री एस. के. खारबेनगन: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दूरदर्शन द्वारा एनसीईआरटी के कार्यक्रमों का प्रसारण दिन में किया जाता है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि जिन बच्चों के लिए ये कार्यक्रम बने हैं, वे इन्हें नहीं देख पाते हैं;

(ग) यदि हां, तो क्या प्रसारण के समय को बदलने का कोई प्रस्ताव है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

पर्यावरण और जन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) और (ख) प्रसार भारती ने सूचित किया है कि दूरदर्शन राष्ट्रीय शैक्षिक अनुसंधान एवं प्रशिक्षण परिषद द्वारा बच्चों के लिए निर्मित कार्यक्रम तरंग को प्रातः 10.30 बजे से प्रातः 11.00 बजे तक प्रसारित करता है। इस कार्यक्रम को इंदिरा गांधी राष्ट्रीय मुक्त विश्वविद्यालय के ज्ञान दर्शन चैनल से रिले किया जाता है। इस स्लॉट में प्रसारित कार्यक्रम को बच्चों द्वारा उनके अपने स्कूलों में देखा जा सकता है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

टीवी धारावाहिकों में अश्लीलता

1406. श्री महेन्द्र प्रसाद निषाद: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 12 अक्टूबर, 2004 को प्रसारित "क्योंकि सास भी कभी बहू थी" धारावाहिक के एपिसोड में एक बलात्कार का दृश्य था जिसे लगातार पांच मिनट तक दिखाया गया था;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में किसी स्वैच्छिक संगठन ने मंत्रालय से कोई शिकायत की है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या इस धारावाहिक के निर्माता, निर्देशक तथा टीवी चैनल के विरुद्ध कोई कार्रवाई की गई है;

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(च) क्या सरकार का विचार धारावाहिकों में अश्लीलता के प्रसारण के संबंध में सीमा/दिशा-निर्देश निर्धारित करने का है; और

(छ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) स्टार टी वी ने इस बात की पुष्टि की है कि धारावाहिक 'क्योंकि सास भी कभी बहू थीं' की दिनांक 12.10.2004 की कड़ी में बलात्कार के एक दृश्य का प्रसारण किया गया था। इसके अतिरिक्त उन्होंने सूचित किया है कि इस कड़ी का निर्माण महिलाओं के विरुद्ध किए जाने वाले अपराधों के बारे में दर्शकों को सुग्राही बनाने और विशेषकर वैवाहिक बलात्कार की घटनाओं को उजागर करने के लिए किया गया था।

(ख) से (ड) इस संबंध में सूचना और प्रसारण मंत्रालय में कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है।

(च) और (छ) केबल टेलीविजन नेटवर्क विनियमन अधिनियम, 1995 की धारा-5 के अनुसार टी वी चैनल के किसी कार्यक्रम को केबल सेवा के जरिए प्रसारित या पुनः प्रसारित नहीं किया जाना चाहिए यदि वह निर्धारित कार्यक्रम संहिता के अनुरूप न हो। केबल टेलीविजन नेटवर्क नियम, 1994 के नियम-6 के तहत निर्धारित कार्यक्रम संहिता में अन्य के साथ-साथ यह प्रावधान है कि केबल सेवा में किसी ऐसे कार्यक्रम को प्रसारित नहीं किया जाना चाहिए जो सुरुचि या शालीनता के विरुद्ध हो, जिसमें महिला की देह्यष्टि के किसी भी प्रकार के चित्रण से महिलाओं का अपमान होता हो, जिसमें महिलाओं की आकृति या शरीर या उसके किसी अंग का इस प्रकार से चित्रण किया गया हो जिसका अश्लील प्रभाव पड़ता हो या महिलाओं के लिए अपमानजनक हो अथवा जिससे चरित्र भ्रष्ट होने, सार्वजनिक नैतिकता को ठेस पहुंचने की संभावना हो तथा जो अप्रतिबंधित सार्वजनिक प्रदर्शन के लिए उपयुक्त न हो। केन्द्र सरकार केबल अधिनियम की धारा-20 के अंतर्गत संहिता के उल्लंघन के संबंध में कार्रवाई कर सकती है। केन्द्र सरकार ने कार्यक्रम संहिता के उल्लंघनों की जांच करने के लिए एक अन्तर-मंत्रालयीय समिति का गठन किया है।

महाराष्ट्र के गढ़चिरोली में नई रेल लाइन बिछाना

1407. श्री हंसराज जी. अहीर: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास महाराष्ट्र के गढ़चिरोली जनजातीय जिले में नई रेल लाइन बिछाने का कोई प्रस्ताव लंबित है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इसके लिए कोई समय-सीमा निर्धारित की गई है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (घ) वाडसा-अरमोरी-गढ़चिरोली के बीच नई रेल लाइन के लिए सर्वेक्षण कार्य 2000-01 में पूरा कर लिया गया था। सर्वेक्षण के अनुसार, इस 50 किमी. लंबी रेल लाइन के निर्माण कार्य की लागत (-) 8.19% की प्रतिफल की दर से 77 करोड़ रुपए आकलित की गई थी। संसाधनों की तंगी और चालू परियोजनाओं के भारी थ्रोफावर्ड को ध्यान में रखते हुए प्रस्तावित लाइन पर विचार करना व्यवहारिक नहीं पाया गया।

[हिन्दी]

उड़ीसा में बिछाई जा रही लाइनों के लिए निधियां

1408. श्री अनन्त नायक: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 2004-05 के लिए उड़ीसा में बिछायी जा रही रेल लाइनों के लिए कितनी निधि आबंटित की गई है;

(ख) इन लाइनों की अनुमानित लागत कितनी है; और

(ग) अब तक इन परियोजनाओं ने कितनी प्रगति की है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) उड़ीसा में पूर्णरूपेण अथवा अंशतः स्थित विभिन्न चालू नई लाइन, आमाम परिवर्तन तथा दोहरीकरण कार्यों के लिए पूरा करने की लक्ष्य स्थिति सहित, जहां कहीं निर्धारित हो, परियोजनावार अद्यतन प्रगति, अनुमानित लागत तथा 2004-05 के दौरान बजट परिक्रय निम्नानुसार है:

क्र.सं.	परियोजना का नाम	वर्तमान स्थिति	अनुमानित लागत (करोड़ रुपयों में)	2004-05 के दौरान बजट परिक्रय (करोड़ रुपयों में)
1	2	3	4	5
नई लाइन				
1.	दैतारी-बांसपानी (155 किमी)	बांसपानी-जोरूली खंड (11 किमी) पूरा हो गया है और खोल दिया गया है। जोरूली क्योझार खंड (48 किमी) भी पूरा हो गया है। क्योझार-टुमका खंड (98 किमी) में मिट्टी संबंधी कार्य, पुल	590.60	83.00

1	2	3	4	5
		संबंधी कार्य तथा अन्य आनुवंशिक कार्य प्रगति पर हैं। परियोजना के संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर 2005-06 के दौरान पूरा हो जाने की संभावना है। यह कार्य राष्ट्रीय रेल विकास योजना के अंतर्गत है।		
2.	लांजीगढ़ रोड-जूनागढ़ (56 किमी)	भूमि का आंशिक रूप से अधिग्रहण हो गया है। चरण-I में लांजीगढ़ से भवानीपटना (31 किमी) तक कार्य शुरू किया गया है जहां मिट्टी संबंधी कार्य और पुल संबंधी कार्य प्रगति पर हैं।	119.29	8.00
3.	खोरधा रोड-बोलनगीर (289 कि मी)	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण अंशतः पूरा हो गया है। भूमि का आंशिक रूप से अधिग्रहण हो गया है। रेलों के पास उपलब्ध भूमि पर खोरधा रोड छोर से 2.5 किमी की लंबाई में कार्य प्रगति पर है	700.00	15.38
4.	हरिदासपुर-पारादीप (82 किमी)	बड़े पुलों के लिए अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण और मिट्टी की जांच का कार्य पूरा हो गया है। भूमि का आंशिक रूप से अधिग्रहण हो गया है। यह परियोजना राष्ट्रीय रेल विकास योजना के अंतर्गत क्रियान्वित की जा रही है।	301.64	6.00
5.	अंगुल-सुकिंदा रोड (98.7 किमी)	सभी बड़े पुलों के लिए अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण तथा भूमि की जांच का कार्य पूरा हो गया है।	415.47	2.00
6.	तालचेर-बिमलागढ़ (154 किमी)	2003-04 के पूरक बजट में शुरू किया गया कार्य। अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण तथा नक्शे एवं अनुमानों की तैयारी जैसे प्रारंभिक व्यवस्थाएं शुरू की जा रही हैं।	726.396	5.00
आमान परिवर्तन				
1.	रूपसा-बांगरीपोसी (89 किमी)	चरण-I में रूपसा-बांगरीपोसी (52 किमी) खंड का आमान परिवर्तन शुरू किया गया है जिसे 2004-05 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है।	89.00	27.54
2.	नौपाडा-गुनूपुर (90 किमी)	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो गया है। भूमि अधिग्रहण प्रगति पर है। मिट्टी संबंधी कार्यों तथा पुलों के लिए निविदाएं दे दी गई हैं तथा कार्य प्रगति पर है।	91.30	15.00
दोहरीकरण				
1.	नेरगुंडी-कटक-रघुनाथपुर (43 किमी)	कपिलास रोड-नेरगुंडी-बिरूपा केबिन खंड पूरा हो गया है और खोल दिया गया है। शेष खंड पर पुल संबंधी कार्य प्रगति पर हैं। कटक-रघुनाथपुर पर कार्य 2004-05 के दौरान पूरा होने की संभावना है।	122.25	15.00

1	2	3	4	5
2.	महानदी और बिरूपा पर दूसरा पुल (3 किमी)	बिरूपा नदी पर दूसरे पुल का कार्य पूरा हो गया है। महानदी पर दूसरे पुल का कार्य रेल विकास निगम लि. द्वारा निष्पादित किया जा रहा है।	109.82	11.00
3.	लांजीगढ़ टिटलागढ़ (47 किमी)	कोसिंघा-नोरला रोड खंड (23 किमी) पूरा हो गया है और खोल दिया गया है। नोरला रोड-लांजीगढ़ खंड (11 किमी) को 2004-05 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है। शेष खंड पर मिट्टी संबंधी कार्य और पुल संबंधी कार्य प्रगति पर हैं।	100.05	20.00
4.	रजतगढ़-बैरंग (20 किमी)	महानदी पुल को छोड़कर सभी बड़े पुलों का अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण और भू-तकनीकी जांच का कार्य पूरा हो गया है। भूमि अधिग्रहण प्रगति पर है। यह कार्य रेल विकास निगम लि. द्वारा निष्पादित किया जा रहा है।	157.98	15.00
5.	खोरधा रोड पुरी (चरण-1) (15.3 किमी)	मिट्टी संबंधी कार्य तथा पुल संबंधी कार्य प्रगति पर हैं। हरिपुरग्राम, मोतारी तथा देलांग में स्टेशन इमारतों का कार्य पूरा हो गया है।	47.28	10.00
6.	संबलपुर-रंगाली (22.7 किमी)	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो गया है। भूमि अधिग्रहण प्रगति पर है तथा निविदाओं को अंतिम रूप दिया जा रहा है।	70.36	10.00
7.	झारसुगुडा बाईपास लाइन (8.73 किमी)	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो गया है। विस्तृत अनुमान तैयार किए जा रहे हैं।	19.62	3.50
8.	कटक-बैरंग (12 किमी)	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण प्रगति पर है। यह कार्य रेल विकास निगम लि. द्वारा निष्पादित किया जा रहा है।	127.13	20.300
9.	खोरधा रोड-बैरंग तीसरी लाइन (35 किमी)	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण प्रगति पर है। यह कार्य रेल विकास निगम लि. द्वारा निष्पादित किया जा रहा है।	133.41	10.00

अतिरिक्त रेल लाइनें बिछाने हेतु प्रावधान

1409. श्री रघुवीर सिंह कौशल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) ऐसे रेल खण्डों की संख्या कितनी है जहां रेल प्रचालन भार 100 प्रतिशत की अधिकतम सीमा से अधिक है;

(ख) क्या सरकार की ऐसे खण्डों पर अतिरिक्त रेल लाइन बिछाकर अधिकतम सीमा से भी अधिक हो रहे भार को कम करने की कोई योजना है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. खेलु): (क) भारतीय रेल पर रेल परिचालन लदान के नाम से कोई विषय-सूची नहीं रखी जाती है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

पाण्डिचेरी में विमानपत्तन

1410. प्रो. एम. रामदास: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पाण्डिचेरी में कार्य कर रहे छोटे विमानपत्तन को बंद करने के क्या कारण हैं;

(ख) क्या सरकार का विचार बढ़ती पर्यटन तथा औद्योगिक आवश्यकताओं के संदर्भ में वायु सुविधाओं के लिए बढ़ती मांग को देखते हुए पाण्डिचेरी में हवाईअड्डे को पुनः स्थापित करने का है; और

(ग) यदि हां, इस संबंध में क्या कार्यवाही करने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) पाण्डिचेरी का हवाईअड्डा पूरी तरह से प्रचालन में है। इस समय केवल गैर-अनुसूचित उड़ानें तथा फ्लाईंग क्लब ही इस हवाईअड्डा से प्रचालन कार्य कर रहे हैं।

(ख) और (ग) किसी भी एयरलाइन द्वारा इस हवाईअड्डे के लिए अनुसूचित सेवाएं आरंभ करने के लिए इच्छा जाहिर न किए जाने के कारण फिलहाल इस हवाईअड्डे का उन्नयन करने की कोई योजना नहीं है।

[अनुवाद]

विमानपत्तनों पर बुनियादी सुविधाओं का उन्नयन

1411. श्री विजय कृष्ण:

श्री कीर्ति वर्धन सिंह:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अधिकांश विदेशी एयरलाइनों ने चरम शीत ऋतु के दौरान दिल्ली में घनी धुंध के कारण विलंब और रद्द किए जाने से बचने के लिए दिल्ली तक अपनी उड़ानों की अनुसूची को बदलना शुरू कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने अधिकाधिक उड़ानों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए विमानपत्तन की बुनियादी सुविधाओं के उन्नयन हेतु कोई कदम उठाया है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) कुछ एयरलाइनें यथा एअर इंडिया, ब्रिटिश एयरवेज, चाइना एयरलाइन्स, कैथे पैसिफिक एयरवेज, इमिरेटस, कुवैत एयरवेज, मलेशियन एयरलाइन्स, आस्ट्रियन एयरलाइन्स, एशियाना एयरलाइन्स, रॉयल जार्डनेनियन, सिंगापुर एयरलाइन्स, एयरफ्लोट, साऊदी अरबियन

एयरलाइन्स, म्यांमार एयरवेज, थाई एयरवेज तथा तुर्किश एयरलाइन्स ने अपनी उड़ानों को पुनर्निर्धारित किया है ताकि दिल्ली में कड़ी सर्दियों के दौरान घने कोहरे के कारण उड़ानों में विलंब न हो तथा इन्हें रद्द न करना पड़े।

(ग) और (घ) कैट-III ए इन्स्ट्रूमेंट लैंडिंग सिस्टिम (आई एल एस) दिल्ली अंतरराष्ट्रीय एयरपोर्ट पर पहले से ही कार्यान्वित किया जा चुका है ताकि दृश्यता रेंज 200 मीटर से कम नहीं होने पर उड़ानों का आगमन और प्रस्थान सुनिश्चित किया जा सके। सरकार द्वारा कैटगरी IIIबी आई एल एस स्थापित करने की प्रक्रिया आरंभ कर दी गई है ताकि दृश्यता रेंज 200 मीटर से कम होने पर भी विमानों की लैंडिंग तथा टेक ऑफ सुनिश्चित किया जा सके। इंडियन एयरलाइन्स तथा एअर इंडिया ने क्रमशः 49 तथा 55 पायलटों को कैट-III ए, 20 तथा 11 पायलटों को III बी तथा 171 तथा 142 पायलटों को कैट-III में उड़ान प्रचालन के लिए प्रशिक्षण दिलाया है। सभी संबंधित एजेंसियों के प्रतिनिधियों के साथ आगामी सर्दियों में कोहरे से निपटने के लिए की गई तैयारियों की समीक्षा की गई है। एक समन्वय समिति कोहरे के दौरान उड़ानों के संचालन संबंधी प्रबंध तथा प्राथमिकता के लिए स्टार्ट अप क्लियरेंस की मानीटरिंग करेगी। मौसम विभाग कोहरे की प्रवृत्ति तथा पूर्वानुमान संबंधी सूचना यथासमय उपलब्ध कराएगा तथा यह सूचना इन्टरनेट साइट पर उपलब्ध कराई जाएगी। इंडियन एयरलाइन्स ने एक समन्वय कक्ष की है जिसमें अखिल भारतीय स्तर पर कोहरे की स्थिति तथा कॉल सेन्टरों के माध्यम से उड़ान सूचना प्रदान करने की मानीटरिंग की जाएगी। एस एम एस सेवाएं टी.वी./एफ.एम. चैनलों के माध्यम से प्रसारित की जाएंगी जो अखिल भारतीय स्तर पर शुरू की जा रही है। इसके अंतर्गत हवाई यात्रियों को उड़ान संबंधी विलंब उड़ान का समय पुनर्निर्धारित होने, उड़ान रद्द होने के बारे में सूचना दी जाएगी। एअर इंडिया ने सर्दियों के मौसम के दौरान उड़ानों का समय पर प्रचालन सुनिश्चित करने हेतु आपातकालीन योजना बनाई है। निजी एयरलाइनें भी कोहरे के दौरान उड़ानों के प्रचालन की व्यवस्था हेतु ठपाय कर रही हैं ताकि यात्रियों को कम से कम असुविधा हो।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

सिंगापुर की वायुसेना के साथ संयुक्त अभ्यास

1412. श्री श्यामरत्न गेहलोत:

प्रो. महादेवराव शिवनकर:

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ग्वालियर में भारतीय वायुसेना तथा सिंगापुर वायुसेना ने संयुक्त अभ्यास किया था;

(ख) यदि हां, तो संयुक्त अभ्यास में भारतीय वायुसेना के किन विमानों ने भाग लिया;

(ग) चालू वर्ष के दौरान भारतीय वायुसेना द्वारा कितने देशों के साथ ऐसे संयुक्त अभ्यास किया गया और इन अभ्यासों से भारतीय वायु सेना को क्या लाभ हुए;

(घ) क्या इन संयुक्त अभ्यासों के दौरान तकनीकी जानकारी का भी आदान-प्रदान किया गया; और

(ङ) यदि हां, तो हमारी वायुसेना द्वारा अन्य देशों के रक्षा कर्मियों को दी गई तकनीकी जानकारी का ब्यौरा क्या है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) जी, हां।

(ख) संयुक्त अभ्यासों में भारतीय वायुसेना के निम्नलिखित विमानों ने भाग लिया:-

- (1) सुखोई - 30
- (2) मिराज - 2000
- (3) मिग - 29
- (4) मिग - 21 बिसन
- (5) मिग - 27

(ग) ये संयुक्त अभ्यास संयुक्त राज्य अमरीका, सिंगापुर तथा दक्षिण अफ्रीका के साथ किए गए थे। इन संयुक्त अभ्यासों के फलस्वरूप उन्नत विदेशी वायु सेनाओं के साथ सामरिक संबंधों लंबी दूरी की योजना तथा तैनाती; आत्म-क्षमता के मूल्यांकन; नई प्रौद्योगिकी तथा प्रचालनात्मक सिद्धांतों की जानकारी; विमान और उपस्कर मूल्यांकन तथा प्रशिक्षण अपेक्षाओं पर अंतर्दृष्टि में सुधार आया है।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

एनएसएफडीसी के कार्य

1413. श्री दुष्यंत सिंह: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) राष्ट्रीय अनुसूचित जाति वित्त एवं विकास निगम (एनएसएफडीसी) के मुख्य कार्य क्या हैं;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष तथा चालू वर्ष में निगम द्वारा आबंटित तथा जारी निधियों का राज्य-वार/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) उक्त अवधि के दौरान निगम द्वारा आबंटित/जारी निधियों तथा राज्य सरकारों/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों द्वारा वास्तव में उपयोग की गई निधियों का राज्य/संघ राज्य क्षेत्र-वार ब्यौरा क्या है; और

(घ) उक्त अवधि के दौरान विभिन्न राज्यों में एनएसएफडीसी द्वारा लाभान्वित व्यक्तियों की राज्य/संघ शासित प्रदेश-वार संख्या क्या है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) राष्ट्रीय अनुसूचित जाति वित्त एवं विकास निगम का मुख्य कार्य दुगनी गरीबी रेखा के नीचे जीवन-यापन कर रहे (इस समय ग्रामीण क्षेत्रों में वार्षिक परिवार आय 40,000 रुपए और शहरी क्षेत्रों में यह 55,000 रुपए है) अनुसूचित जाति के व्यक्तियों को ऋण सहायता उपलब्ध करना है।

(ख) से (घ) पिछले तीन वर्षों तथा वर्तमान वर्ष के दौरान राष्ट्रीय अनुसूचित जाति वित्त एवं विकास निगम द्वारा आबंटित एवं निर्मुक्त निधियों, राज्य चैनेलाइजिंग एजेंसियों द्वारा उपयोग की गई निधियों तथा एनएसएफडीसी-वित्तपोषित योजनाओं के अंतर्गत लाभान्वित व्यक्तियों की संख्या का राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

विवरण

एससीए द्वारा सूचित एससीए को आबंटित, निर्मुक्त और निधियों का उपयोग का राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार ब्यौरा और पिछले तीन वर्ष के दौरान तथा चालू वर्ष के लिए लाभान्वित व्यक्तियों की संख्या

(लाख रुपये)

क्र.सं.	राज्य	2001-2002				2002-2003			
		एससीए को आबंटित निधियां	एससीए द्वारा उपयुक्त निधियां	एससीए द्वारा किया गया उपयोग	लाभान्वित अनुसूचित जातियों की संख्या	एससीए को आबंटित निधियां	एससीए द्वारा उपयुक्त निधियां	एससीए द्वारा किया गया उपयोग	लाभान्वित अनुसूचित जातियों की संख्या
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	आंध्र प्रदेश	1185.66	2317.05	957.99	10214	1185.66	3909.32	2259.38	34081
2.	अरुणाचल प्रदेश	3.15	0.00	0.00	0	3.15	0.00	0.00	0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3.	असम	1290.76	917.53	23.24	12	1290.76	0.00	368.35	1209
4.	बिहार	1151.51	680.00	385.11	430	1117.42	0.00	520.05	260
5.	छत्तीसगढ़	212.19	261.10	0.00	0	240.48	631.00	396.36	162
6.	गोवा	2.73	20.56	1.00	5	2.73	15.76	25.42	15
7.	गुजरात	342.57	652.42	203.92	814	342.57	680.85	1087.58	5228
8.	हरियाणा	363.90	165.04	284.31	133	363.90	261.38	261.88	102
9.	हिमाचल प्रदेश	146.68	333.27	251.79	85	146.67	454.57	343.92	105
10.	जम्मू-कश्मीर	72.19	330.42	16.94	6	72.19	0.00	36.44	11
11.	झारखंड	255.74	297.20	0.00	0	289.84	303.35	51.66	42
12.	कर्नाटक	824.91	2082.19	1243.16	2751	824.90	1233.35	1408.45	5656
13.	केरल	323.11	46.05	233.47	243	323.11	280.27	304.64	1704
14.	मध्य प्रदेश	865.41	1317.36	685.99	753	837.11	1618.95	747.55	882
15.	महाराष्ट्र	980.33	1203.91	326.08	204	980.34	1333.55	1722.41	2538
16.	मणिपुर	28.87	0.00	40.73	24	28.86	98.05	47.50	45
17.	मेघालय	7.06	0.00	0.00	0	7.06	0.00	0.00	0
18.	मिजोरम	0.53	0.00	0.00	0	0.54	6.00	0.00	0
19.	नागालैंड	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00	0
20.	उड़ीसा	574.17	129.55	1062.72	419	574.17	140.71	358.25	248
21.	पंजाब	642.80	10.16	68.93	62	642.81	99.77	75.02	154
22.	राजस्थान	851.61	271.13	236.01	199	851.60	312.40	238.80	294
23.	सिक्किम	18.73	91.97	47.56	67	18.73	1.80	75.94	99
24.	तमिलनाडु	1199.11	485.69	823.48	343	1199.11	276.14	264.36	88
25.	त्रिपुरा	350.90	345.16	114.02	131	350.90	301.15	498.77	979
26.	उत्तर प्रदेश	3143.66	2516.45	968.97	728	3139.21	2547.34	1728.20	14751
27.	उत्तरांचल	133.49	247.95	0.00	0	137.94	493.56	332.43	211
28.	पश्चिम बंगाल	1800.03	2008.90	930.34	11136	1800.03	749.80	236.82	454
29.	अंडमान व निकोबार	0.00	0.00	0.00	0	2999.98	0.00	0.00	0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
30.	चंडीगढ़	11.87	93.82	97.81	114	11.86	28.47	50.07	104
31.	दादरा व नागर हवेली	0.74	0.00	0.81	1.00	0.74	0.00	21.90	8.00
32.	दमन व दीव	-	-	-	-	-	-	-	-
33.	दिल्ली	200.91	387.96	6.17	1	200.91	229.63	276.59	192
34.	लक्षद्वीप	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00	0.000
35.	पांडिचेरी	14.70	157.81	4.50	5	14.70	0.00	77.28	43
कुल:		17000.02	17379.65	9014.87	28880	19999.98	16007.17	13836.02	69474

नोट: (1) उपयोगिता आंकड़ों में उस वर्ष तथा पिछले वर्ष (वर्षों) के दौरान वितरण के मुकाबले वर्ष के दौरान उपयोग शामिल है।

(2) एससीए से उपयोग की आगे सूचना में परिवर्तन की शर्त पर ये आंकड़े हैं।

एससीए द्वारा सूचित एससीए को आबंटित, निर्मुक्त और निधियों के उपयोग का राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार ब्यौरा और पिछले तीन वर्ष के दौरान तथा चालू वर्ष के लिए लाभान्वित व्यक्तियों की संख्या

क्र.सं.	राज्य	2003-2004				2004-05 (30.11.2004 के अनुसार) (लाख रुपए)			
		एससीए को आबंटित निधियां	एससीए द्वारा उपयुक्त निधियां	एससीए द्वारा किना गया उपयोग	लाभान्वित अनुसूचित जातियों की संख्या	एससीए को आबंटित निधियां	एससीए द्वारा उपयुक्त निधियां	एससीए द्वारा किना गया उपयोग	लाभान्वित अनुसूचित जातियों की संख्या
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.	आंध्र प्रदेश	1029.70	3487.39	3104.16	34286	1170.01	297.00	2063.77	15465
2.	अरुणाचल प्रदेश	0.39	0.00	0.00	0.00	0.80	0.00	0.00	0.00
3.	असम	161.31	0.00	217.88	940	234.73	0.00	0.00	0
4.	बिहार	970.44	0.00	309.52	172	1237.25	0.00	8.39	11
5.	छत्तीसगढ़	208.85	252.78	241.76	77	229.34	28.50	257.14	86
6.	गोवा	2.37	8.68	16.63	12	2.26	0.00	0.40	2
7.	गुजरात	297.51	1245.33	5.24	48	340.66	10.08	776.26	3598
8.	हरियाणा	316.04	93.05	201.60	69	387.90	79.69	11.77	4
9.	हिमाचल प्रदेश	127.38	203.38	117.99	37	142.44	51.79	72.57	128
10.	जम्मू-कश्मीर	62.70	0.00	95.15	34	7.02	101.56	6.83	10
11.	झारखंड	251.71	283.95	478.61	232	302.41	0.00	15.63	32

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
12.	कर्नाटक	716.40	414.75	1079.54	6735	812.02	600.00	344.93	1381
13.	केरल	280.61	389.56	311.47	904	296.21	195.12	108.57	291
14.	मध्य प्रदेश	727.00	702.29	1458.33	1590	868.08	0.00	32.10	214
15.	महाराष्ट्र	851.39	1333.08	495.63	657	936.97	615.70	681.86	783
16.	मणिपुर	3.61	0.00	50.20	30	5.71	0.00	0.00	0
17.	मेघालय	0.88	0.00	0.00	0	1.44	0.00	0.00	0
18.	मिजोरम	0.06	0.00	0.00	0	0.03	0.00	0.00	0
19.	नागालैंड	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00	0
20.	उड़ीसा	498.65	73.98	45.30	28	576.69	0.00	74.26	16
21.	पंजाब	558.25	32.45	39.09	90	666.45	45.27	5.54	12
22.	राजस्थान	739.59	223.04	143.72	112	919.21	87.40	111.08	131
23.	सिक्किम	2.34	133.70	55.35	43	3.49	0.00	72.30	85
24.	तमिलनाडु	1041.38	0.00	265.81	233	1124.31	0.00	649	4
25.	त्रिपुरा	43.86	74.80	99.05	136	71.44	0.00	17.20	24
26.	उत्तर प्रदेश	2726.30	815.00	1606.18	9817	3332.70	650.00	804.36	9924
27.	उत्तरांचल	119.80	0.00	204.64	183	143.86	100.67	21.14	6
28.	पश्चिम बंगाल	1563.29	863.41	345.60	501	1749.64	85.42	179.89	114
29.	अंडमान व निकोबार	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00	0
30.	चंडीगढ़	10.30	39.35	26.20	82	14.94	15.16	24.22	45
31.	दादरा व नागर हवेली	0.65	0.00	0.00	0.00	0.85	0.00	0.00	0.00
32.	दमन व दीव	-	-	-	-	-	-	-	-
33.	दिल्ली	174.48	613.10	315.12	112	222.18	8.28	368.31	1103
34.	लक्षद्वीप	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
35.	पांडिचेरी	12.76	24.02	121.19	82	14.97	0.00	2.63	4
कुल		13500.00	11307.09	11450.96	57242	15882.01	2971.64	6067.64	33453

नोट: (1) उपयोगिता आंकड़ों में उस वर्ष तथा पिछले वर्ष (वर्षों) के दौरान वितरण के मुकाबले वर्ष के दौरान उपयोग शामिल है।

(2) एससीए से उपयोग की आगे सूचना में परिवर्तन की शर्त पर ये आंकड़े हैं।

पेंशन योजना में संशोधन

1414. श्री आनंदराव विठोबा अडसूल: क्या रक्षा मंत्री यह बताने कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 1970 से 1984 के बीच मझगांव डॉक लिमिटेड से सेवानिवृत्त लगभग 100 पेंशनभोगियों को केन्द्र सरकार के कर्मचारियों की तर्ज पर पेंशन का लाभ देने के लिए पेंशन योजना में संशोधन करने की मांग की गई है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार को इस संबंध में कोई अभ्यावेदन मिला है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) इस पर सरकार द्वारा क्या कार्रवाई की गई है?

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्दिक): (क) से (घ) मझगांव डॉक लिमिटेड से 1970 से 1984 के बीच सेवानिवृत्त हुए ऐसे 35 पूर्व-कर्मचारी तथा 90 पूर्व-कर्मचारियों की विधवाएं हैं जिनकी प्रतिमाह औसत पेंशन 230 रु. थी। पेंशन में संशोधन करने की पेंशनभोगियों की मांग, मांग-अर्धपत्र में शामिल की गई थी तथा यह 1980 से औद्योगिक न्यायालय, मुंबई के समक्ष पड़ी थी। उक्त औद्योगिक न्यायालय ने यह मामला 6.5.1998 को बिना कोई अधिनिर्णय दिए निपटा दिया। तथापि, कंपनी ने, आवश्यक वस्तुओं की कीमतों में अत्यधिक वृद्धि को देखते हुए इन पेंशनभोगियों की पेंशन में मानवीयता के आधार पर पांच बार अर्थात् 1983, 1988, 1993, 1996 तथा 1998 में वृद्धि की। उन्हें 50% की अंतिम वृद्धि दिनांक 1.10.1998 से दी गई थी।

भारत सरकार को इस पेंशन योजना में केंद्र सरकार के कर्मचारियों की तर्ज पर संशोधन किए जाने संबंधी अभ्यावेदन प्राप्त होते रहे हैं। इन अभ्यावेदनों पर सरकार द्वारा विचार किया गया है। चूंकि पेंशनभोगी कंपनी की अपनी पेंशन योजना के अनुसार पेंशन प्राप्त कर रहे हैं, इसलिए इसे केंद्र सरकार के कर्मचारियों पर लागू पेंशन योजना से नहीं जोड़ा जा सकता है।

चिराग दिल्ली किले का रख-रखाव

1415. मो. मुक्तीम: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या चिराग दिल्ली जैसे कुछ पुराने और प्रसिद्ध स्मारकों तथा स्थान, जो कि बड़े पर्यटन आकर्षण हैं तथा सूफी संतों के नाम पर हैं, पर ध्यान नहीं दिया जा रहा और बर्बाद हो रहे हैं,

और यहां तक कि मुख्य द्वार भी टूट गया है तथा दुकानदारों और अन्य लोगों ने इन पर कब्जा कर रखा है;

(ख) क्या चिराग दिल्ली द्वार तथा पुराना किला संरक्षित स्मारक हैं; और

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा चिराग दिल्ली के रख-रखाव तथा देख-भाल करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) चिराग दिल्ली असंरक्षित स्मारक परिरक्षण की अच्छी अवस्था में नहीं है तथा इनमें अतिक्रमण की समस्याएं हैं। चिराग दिल्ली में प्राचीन संस्मारक तथा पुरातत्वीय स्थल और अवशेष अधिनियम, 1958 के अनुसार संरक्षित केवल दो स्मारक, बहलोल लोधी का मकबरा तथा लाल गुंबद हैं। जबकि बहलोल लोधी का मकबरा रखरखाव की अच्छी अवस्था में हैं, लाल गुम्बद में अतिक्रमण हुआ है तथा इस समय यह मामला दिल्ली उच्च न्यायालय में न्यायाधीन है।

(ख) और (ग) जबकि चिराग दिल्ली गेट संरक्षित नहीं है, पुराना किला केन्द्रीय सरकार के संरक्षण में है। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण का असंरक्षित स्मारकों के रखरखाव तथा देखभाल के प्रति कोई सरोकार नहीं है। तथापि, दिल्ली के संरक्षित घोषित स्मारकों का रखरखाव नियमित रूप से उनकी अपेक्षानुसार किया जा रहा है।

गुजरात को वित्तीय सहायता

1416. श्री जसुभाई दानाभाई बारडः क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार केन्द्रीय प्रायोजित योजनाओं के अंतर्गत नए संग्रहालयों के निर्माण हेतु राज्य सरकारों को सहायता प्रदान करती है;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान गुजरात को कितनी धनराशि प्रदान की गई है;

(ग) उन योजनाओं की संख्या क्या है, जिनके लिए यह धनराशि दी गई तथा इन योजनाओं की प्रगति का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या गुजरात सरकार ने जूनागढ़ जिले में संरक्षित स्मारकों तथा नए संग्रहालयों के लिए चालू वित्तीय वर्ष में केन्द्र सरकार को कोई कार्य-योजना भेजी है;

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(च) इस संबंध में अब तक कितनी प्रगति की गई है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) जी नहीं।

(ङ) और (च) प्रश्न नहीं उठता।

पंचायत सचिव के भर्ती नियम

1417. श्री मनोरंजन भक्त: क्या पंचायती राज मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार अण्डमान और निकोबार प्रशासन में पंचायत सचिवों के भर्ती नियमों में संशोधन पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो क्रियाविधि सहित तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) यदि नहीं, तो सरकार द्वारा पंचायत सचिवों को प्रशासन में कार्यकारी अधिकारी अथवा समकक्ष पदोन्नत पद पर रखने के लिए भर्ती नियमों में सुधार करने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं;

(घ) क्या सरकार को इस संबंध में कोई अभ्यावेदन मिला है; और

(ङ) यदि हां, तो इस पर क्या कार्रवाई की गई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ङ) जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

प्रेस/मीडिया कार्मिकों पर हमला

1418. श्री पी. सी. धामस:

श्रीमती सी. एस. सुजाता:

श्री एस. अजय कुमार:

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल ही में भारत के कुछ भागों में प्रेस और मीडिया कार्मिकों पर हमले हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो क्या अक्टूबर/नवम्बर में केरल में ऐसी कुछ घटनाओं की रिपोर्ट मिली थी;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या प्रेस काउंसिल ऑफ इंडिया अथवा किसी अन्य केन्द्रीय प्राधिकारियों को ऐसी शिकायतें मिली हैं; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा इन पर क्या कार्रवाई की गई है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) से (ङ) पत्रकारों के साथ दुर्व्यवहार और हिंसा की कुछ घटनाएं लोक सभा के संसद सदस्य, डा. सेबेस्टियन पॉल और भारतीय प्रेस परिषद् के सदस्य द्वारा प्रेस परिषद् के ध्यान में लाई गई थी।

केरल में पुलिस और राजनीतिक दलों के कार्यकर्ताओं द्वारा पत्रकारों और मीडिया संस्थाओं पर हो रहे मामलों में वृद्धि को रोकने के लिए तत्काल हस्तक्षेप करने की मांग करते हुए केरल पत्रकार संघ द्वारा दिनांक 2.12.2004 का एक ज्ञापन भी प्रेस परिषद् को सौंपा गया है।

भारतीय प्रेस परिषद् ने नई दिल्ली में दिनांक 16.11.2004 को आयोजित अपनी बैठक में इन रिपोर्टों को गंभीरता से लिया है और इन घटनाओं पर गहरी चिंता व्यक्त की है। परिषद् ने कथित घटनाओं की स्थलीय जांच करने के लिए एक तीन-सदस्यीय तथ्य अन्वेषण समिति गठित करने का निर्णय लिया।

परिषद् ने दिनांक 3.12.2004 के अपने पत्र के तहत केरल सरकार से मामले की जांच करने और संबंधित प्राधिकारियों को इस बात को सुनिश्चित करने का निदेश देने के लिए अनुरोध किया है कि मीडिया अपने दायित्व का निर्वाह बिना किसी व्यवधान के कर सके।

सरकारी उद्यम पुनर्गठन बोर्ड

1419. श्री इकबाल अहमद सरङ्गी:

श्री चन्द्रभूषण सिंह:

श्री गुरुदास दासगुप्त:

श्री महबूब जाहेदी:

श्री रायापति सांबासिवा राव:

श्री पी. के. वासुदेवन नायर:

श्री आलोक कुमार मेहता:

श्री बालासाहिब विखे पाटील:

श्री नरेन्द्र कुमार कुशवाहा:

श्री नवजोत सिंह सिद्ध:

श्री सुभाष सुरेशचंद्र देशमुख:

क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने घोषणा की है कि सरकारी उद्यम पुनर्गठन बोर्ड की स्थापना सरकारी क्षेत्र पर नीति के दिशानिर्देश हेतु की जाएगी;

(ख) यदि हां, तो इस बोर्ड के गठन के मुख्य उद्देश्य क्या हैं;

(ग) क्या बी. आर. पी. एस. ई. का गठन किया जा चुका है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा बोर्ड ने सरकार को किस सीमा तक अपनी सलाह दी है;

(ङ) सरकार द्वारा किस सीमा तक इसकी सिफारिशों को स्वीकार तथा कार्यान्वित किया गया है; और

(च) यदि नहीं, तो उक्त बोर्ड के गठन में विलम्ब के क्या कारण हैं?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) से (च) सरकार ने दिनांक 6 दिसम्बर, 2004 को सरकारी क्षेत्र के उद्यमों के पुनर्गठन के लिए एक बोर्ड स्थापित किया है। निदेशक मण्डल में एक अध्यक्ष, 3 गैर-सरकारी सदस्य, सदस्य-सचिव सहित 3 सरकारी सदस्य, एक स्थायी आमंत्रित सदस्य तथा एक विशेष आमंत्रित सदस्य शामिल हैं। बोर्ड के विचारार्थ विषय हैं:- सामान्य रूप से सरकारी क्षेत्र के उद्यमों को मजबूत बनाने तथा उन्हें और स्वायत्त व व्यावसायिक बनाने के तौर-तरीकों के बारे में सरकार को सलाह देना सरकारी क्षेत्र के उद्यमों के पुनर्गठन पर विचार करना तथा ऐसी योजनाओं के वित्तपोषण के तौर-तरीकों के बारे में सुझाव देना, रूग्ण/घाटा उठाने वाले सरकारी क्षेत्र के उद्यमों में आमूलचूल परिवर्तन के लिए उनके पुनरुद्धार/पुनर्गठन के प्रस्तावों की जांच करना, लंबे समय से रूग्ण/घाटा उठाने वाली जिन कंपनियों का पुनरुद्धार नहीं किया जा सकता, उनके विनिवेश/बंदीकरण/बिक्री के बारे में सलाह देना तथा कर्मचारियों की सभी उचित देयताओं तथा प्रतिपूर्ति के भुगतान तथा बंद करने की अन्य लागतों के लिए राशि के स्रोतों के बारे में सलाह देना तथा प्रारंभिक रूग्णता का परिवीक्षण करना। चूंकि, यह बोर्ड 6.12.2004 को ही गठित किया गया है, इसलिए इसने अभी तक सरकार को कोई सिफारिशों की हैं।

मिजोरम में आई. ओ. सी. की कल्याण योजनाएं

1420. श्री वनलाल जावभा: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या असम ऑयल डिवीजन, इंडियन आयल कारपोरेशन का एक भाग मिजोरम में काफी समय से लाभप्रद व्यवसाय कर रहा है;

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान इंडियन आयल कारपोरेशन द्वारा कितनी कल्याण योजनाएं चलाई जा रही हैं; और

(ग) विभिन्न कल्याण योजनाओं के नाम क्या हैं तथा ये योजनाएं कब शुरू की गई थीं तथा उक्त अवधि के दौरान इनमें से प्रत्येक योजना पर कितनी राशि खर्च की गई?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) जी, नहीं। इंडियन आयल कारपोरेशन (आई ओ सी) असम आयल डिवीजन (ए ओ डी) गत तीन वर्षों के दौरान मिजोरम राज्य में भारी नुकसान उठा रही है।

(ख) और (ग) आई. ओ. सी. ने गत तीन वर्षों के दौरान मिजोरम राज्य में सीधे कोई कल्याण योजनाएं नहीं चलाई हैं। तथापि, आई. ओ. सी. (ए ओ डी) के डीलर, अपने कारोबारी क्षेत्र में सड़कों की मरम्मत जैसे कुछ कल्याण कार्य कर रहे हैं।

[हिन्दी]

हवाई अड्डों पर विमान यातायात नियंत्रण प्रणाली में सुधार

1421. श्री हरिश्चंद्र चव्हाण: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार विमानपत्तनों पर विमान यातायात नियंत्रण प्रणाली में सुधार करने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस संबंध में सरकार द्वारा अब तक क्या प्रयास किए गए हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) से (ग) हवाई अड्डों पर वायु यातायात नियंत्रण का सुधार/आधुनिकीकरण एक सतत् प्रक्रिया है जिसे प्रचालन की आवश्यकताओं के आधार पर किया जाता है। अधिक संख्या में उड़ानों को संचालित करने के प्रयोजन से वायु क्षेत्र की क्षमता को बढ़ाने के अनुक्रम में भारत में रिड्यूस्ड वर्टिकल सेपरेशन मिनिमा (आरवी एसएम) व्यवस्था आरम्भ की गई है। विभिन्न एटीसी उपकरणों जैसे डेडीकेटेड सेटेलाइट कम्प्यूनिकेशन नेटवर्क (डीएससीएन),

सर्विलेन्स राडारों, कन्ट्रोलर-पायलट डाटा लिंक कम्प्यूनिकेशन (सीपीडीएलसी) के साथ आटोमैटिक डिपेन्डेंट सिस्टम, डॉप्लर वेरी हाई फ्रीक्वेंसी ओमनी रेन्ज (डीवीओआर), आटोमैटिक मैसेज स्विचिंग सिस्टम (एएमएसएम), उड़ान संबंधी सूचना प्रदर्शित करने वाले उपकरण (एफआईडीएस) आदि विभिन्न राष्ट्रीय तथा अन्तरराष्ट्रीय हवाई अड्डों पर उनकी आवश्यकता के आधार पर स्थापित किए गए हैं और लगाए जाने की भी संभावना है। राडारों की नेटवर्किंग के लिए एक परियोजना को पहले ही स्वीकृति दे दी गई है। इसके कार्यान्वित हो जाने पर एरिया कन्ट्रोल सेंट्रों की संख्या में कमी आएगी और एयर ट्राफिक को अधिक प्रभावशील एवं उत्कृष्ट ढंग से नियन्त्रित किया जा सकेगा। विमानों को नैवीगेशन सुलभ कराने के प्रयोजन से सैटेलाइट पर आधारित ग्लोबल पोजिशनिंग सिस्टम (जीपीएस) के कार्यान्वयन के लिए भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा भारतीय अन्तरिक्ष अनुसंधान संस्थान के साथ मिलकर पहले ही एक कार्य योजना को अन्तिम रूप दिया जा चुका है।

बिहार और झारखंड में नई लाइनें

1422. श्री मनोज कुमार: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) बिहार और झारखंड में नई रेल लाइन बिछाने के लिए सर्वेक्षणों का ब्यौरा क्या है;

(ख) इस प्रयोजनार्थ किए गए वार्षिक आबंटन की तुलना में आज तक इन सर्वेक्षणों पर कुल कितनी राशि खर्च की गई;

(ग) क्या नई रेल लाइन बारवाडिह-चिरमिरी का सर्वेक्षण पूरा हो चुका है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(च) इस लाइन का सर्वेक्षण कब तक पूर्ण किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) बिहार और झारखंड में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली नई रेल लाइनें बिछाने में हुई प्रगति का सर्वेक्षण 31.3.2004 तक इन सर्वेक्षणों में उपगत कुल व्यय और 2004-05 में किए गए आबंटन निम्नलिखित है:-

सर्वेक्षण का नाम	31.3.2004 तक उपगत अनुमानित व्यय (लाख रु. में)	2004-05 के दौरान पूरा करने के लिए मुहैया कराए गए परिव्यय लक्ष्य तारीख (लाख रु. में)		
1	2	3	4	5
1. आरा-धनुआ रोड (मोहनिया)	2004-05 बजट में शामिल नया सर्वेक्षण	5.00	30.06.2005	
2. मधेपुरा-सिंघेश्वरास्नान-करजयेन भीमनगर	2004-05 बजट में शामिल नया सर्वेक्षण	0.65	30.06.2005	
3. धामडहा के रास्ते बिहारगंज-कुर्सेला रूपौली	2004-05 बजट में शामिल नया सर्वेक्षण	0.65	30.06.2005	
4. शिवहर के रास्ते मोतोहारो से सीतामढ़ी तक	2004-05 बजट में शामिल नया सर्वेक्षण	0.60	30.06.2005	
5. गरखा मकर और रेवाघाट के रास्ते छपरा-मुजफ्फरपुर	2004-05 बजट में शामिल नया सर्वेक्षण	2.20	30.06.2005	
6. अनुगढ़ नागयण रोड़, अरवाल एंव पालीगंज के रास्ते औरंगाबाद-बिहटा	-	6.00	30.06.2005	
7. बिहारगंज-सिमरीबखियापुर	2004-05 बजट में शामिल नया सर्वेक्षण	0.04	30.06.2005	
8. असरगंज, तागापुर, बेल्लार के रास्ते सुल्तानपुर-कटोरिया	2004-05 बजट में शामिल नया सर्वेक्षण	2.00	31.03.2005	
9. खड़कपुर, लक्ष्मीपुर नाराहाट के रास्ते, बरियारपुर-मननपुर	2004-05 बजट में शामिल नया सर्वेक्षण	2.00	31.03.2005	
10. मॉनुचकई के रास्ते झाझा-गिराडिह सोनूचकवी	5.28	0.46	31.03.2005	
11. अरांरिया के रास्ते सुपौल-गालगालिया	2004-05 बजट में शामिल नया सर्वेक्षण	0.50	31.03.2005	

1	2	3	4	5
12.	हजारोबाग-गड़वारोड	0.57	5.89	30.06.2005
13.	छत्रा-गया	2004-05 बजट में शामिल नया सर्वेक्षण	0.60	30.06.2005
14.	तांड़ी-छत्रा	-	1.62	31.03.2005
15.	हंसडिहा-गोड्डा	0.50	1.46	30.06.2006
16.	कन्दरा-नामकोम	2004-05 बजट में शामिल नया सर्वेक्षण	2.00	31.03.2005
17.	रांची-कन्दरा	1.00	2.00	31.03.2005
	कुल जोड़	7.35	34.03	

(ग) जी हां।

(घ) चिरिमिरी-बिश्रामपुर खंड पहले ही एक मौजूदा बड़ी लाइन है। अंबिकापुर लाइन निर्माणाधीन है। सर्वेक्षण के परिणाम के अनुसार अंबिकापुर-बढ़वाडीह के बीच 182.20 कि.मी. लंबी लाइन के निर्माण की लागत प्रतिफल की दर के साथ 406.86 करोड़ रु. आंकी गई है। संसाधनों की अत्यधिक तंगी तथा चालू परियोजनाओं पर भारी दबाव होने के कारण प्रस्ताव पर विचार नहीं किया जा सकता।

(ङ) और (च) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

त्रिवेन्द्रम विमानपत्तन से निजी एयरलाइनों का कार्य संचालन

1423. श्री बरकला राधाकृष्णन: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या निजी एयरलाइन आपरेटों ने त्रिवेन्द्रम विमानपत्तन से अपनी विमान सेवाएं चलाने की अनुमति मांगी है;

(ख) यदि हां, तो प्रदत्त अनुमति का ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (ग) सरकार ने उत्तर-पूर्व क्षेत्र सहित देश के विभिन्न क्षेत्रों की हवाई यातायात सेवाओं की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए हवाई यातायात सेवाओं के बेहतर नियमन के उद्देश्य से मार्ग संवितरण दिशानिर्देश बनाए हैं। तथापि यह यातायात मांग

तथा वाणिज्यिक व्यवहार्यता के आधार पर विशिष्ट स्थानों को हवाई सेवाएं प्रदान करना एयरलाइनों पर निर्भर करता है। इस प्रकार, एयरलाइनें सरकार द्वारा जारी मार्ग संवितरण दिशानिर्देशों के अनुपालन की शर्त पर देश में कहीं भी प्रचालन करने के लिए स्वतंत्र हैं।

इसके अतिरिक्त, निजी अनुसूचित प्रचालकों में से जेट एयरवेज द्वारा पहले से ही तिरुवनंतपुरम से/को निर्धारित हवाई सेवाएं प्रचालित की जा रही हैं जिसका विवरण इस प्रकार है:-

मुम्बई-तिरुवनंतपुरम-मुम्बई—दैनिक आधार पर

इंडियन एयरलाइन्स की बकाया धनराशि

1424. श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:
श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन एयरलाइन्स बकाया राशि संबंधी बहुत सी समस्याओं का सामना कर रही है;

(ख) यदि हां, तो इंडियन एयरलाइन्स द्वारा कुल कितनी बकाया राशि का भुगतान किया जाना है और किन्हें किया जाना है तथा इसके क्या कारण हैं; और

(ग) सरकार इंडियन एयरलाइन्स को इस समस्या से छुटकारा दिलाने के लिए क्या प्रयास कर रही है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) इंडियन एयरलाइन्स अपनी सभी देनदारियों को पूरा कर रही है। कम्पनी ने अपने बकायों तक अन्य वित्तीय देयताओं को पूरा करने का अति उत्तम ट्रेक रिकार्ड हासिल किया है तथा इसे उच्च क्रेडिट रेटिंग दी गई है।

[हिन्दी]

बोइंग विमान सेवा को पुनः आरंभ करना

1425. श्री रामसेवक सिंह: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वर्ष 2002 में बंद की गई नई दिल्ली-ग्वालियर-जबलपुर दोवनियर और ग्वालियर-भोपाल-दंदौर-मुंबई-बोइंग विमान सेवा को फिर से आरंभ करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (ग.) इंडियन एयरलाइंस ग्वालियर इत्यादि जैसे नॉन ट्रंक मार्गों को मम्बद्द करने की संभावनाओं पर कार्य कर रही है।

कर्मचारियों की कमी

1426. श्री भूपेन्द्र सिंह सोलंकी: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आकाशवाणी और दूरदर्शन में कर्मचारियों की कमी है;

(ख) यदि हां, तो उक्त विभागों ने सरकार से अधिक संख्या में कर्मचारियों की नियुक्ति करने की स्वीकृति मांगी है;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस संबंध में अभी तक कोई निर्णय लिया है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) और (ख) प्रसार भारती के अनुसार आकाशवाणी और दूरदर्शन में स्टाफ की कमी है और उन्होंने नई नियुक्तियों के लिए सरकार के पास प्रस्ताव भेजे हैं।

(ग) से (ङ) इस विषय सम्बन्धी विभिन्न निर्देशों को ध्यान में रखते हुए मंत्रालय में इन प्रस्तावों की जांच की जा रही है।

[अनुवाद]

वडोदरा और अहमदाबाद विमानपत्तनों पर घटिया यात्री सुविधाएं

1427. श्री भरतसिंह माधवसिंह सोलंकी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को वडोदरा और अहमदाबाद विमानपत्तनों पर घटिया यात्री सुविधाओं की जानकारी है जहां इस कारण यात्रियों का सामान तक क्षतिग्रस्त हो जाता है;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने विमानपत्तनों के उन्नयन और यात्री सुविधाओं को बेहतर बनाने के लिए क्या कदम उठाये हैं;

(ग) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के पास सरदार वल्लभाई पटेल अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन, अहमदाबाद में शीघ्र नष्ट होने वाली वस्तुओं के लिए एयर कार्गो कॉम्प्लेक्स के लिए भूमि प्रदान करने का प्रस्ताव लंबित है; और

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में ब्यौरा क्या है और वर्तमान स्थिति क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) वडोदरा का टर्मिनल भवन एक साथ 500 यात्रियों की सेवा के लिए सक्षम है तथा यह सभी आधुनिक यात्री सुविधाओं से सज्जित है। अहमदाबाद में एक साथ 600 यात्रियों को सेवा प्रदान करने में सक्षम तथा सभी आधुनिक यात्री सुविधाओं से सज्जित एक नये अंतर्देशीय प्रस्थान भवन का निर्माण किया जा रहा है। यह निर्माण कार्य जुलाई, 2005 तक पूरा होने की संभावना है। अहमदाबाद एयरपोर्ट पर 600 यात्रियों के लिए एक नए अंतर्देशीय आगमन भवन के निर्माण और अंतरराष्ट्रीय टर्मिनल भवन के विस्तार किए जाने की भी योजना है।

(ग) और (घ) सरदार वल्लभ भाई पटेल अंतरराष्ट्रीय एयरपोर्ट, अहमदाबाद पर जल्दी खराब होने वाली वस्तुओं के लिए एक एयर कार्गो परिसर बनाने के लिए मैसर्स गुजरात एग्री इण्डस्ट्रीज कार्पोरेशन लिमिटेड को 1080 वर्ग मीटर भूमि आवंटित किए जाने का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है और भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा इसकी जांच की जा रही है।

[हिन्दी]

डा. अम्बेडकर सामाजिक समता केन्द्र
योजना आरंभ किया जाना

1428. श्री मुन्शी राम:

श्री नरेन्द्र कुमार कुशवाहा:

क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की
कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार डा. अम्बेडकर सामाजिक समता केन्द्र
योजना आरंभ कर रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस योजना के अंतर्गत धनराशि का
खर्च पंचायतें नगरपालिकाएं और गैर-सरकारी संगठन करेंगे;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) अलग-अलग राज्यों में विशेषकर उत्तर प्रदेश के बिजनौर
जिले में इस योजना के अंतर्गत अभी तक कुल कितनी धनराशि
आबंटित की गयी/जारी की गयी और खर्च की गयी;

(ङ) क्या राज्य सरकारें इन संगठनों को धनराशि प्रदान करेंगी;
और

(च) यदि हां, तो इस संबंध में ब्यौरा क्या है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री
(श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशान): (क) जी हां, यह योजना
क्रियाशील है।

(ख) इस योजना के अंतर्गत सहायता अनुदान प्राप्त करने हेतु
पंचायत/नगरपालिकाएं/गैर-सरकारी संगठन पात्र हैं।

(ग) इस योजना के अंतर्गत ग्राह्य अधिकतम राशि का विवरण
संलग्न है।

(घ) इस योजना के अंतर्गत कुल आबंटित निधियां 4.90
करोड़ रुपए हैं। अभी तक मध्य प्रदेश, राजस्थान और महाराष्ट्र
राज्यों में 7 केन्द्रों के लिए 34.30 लाख रुपए की अनुदान राशि
निर्मुक्त की गई हैं। ब्यौरा इस प्रकार है:

राज्य	केन्द्रों की संख्या	निर्मुक्त राशि (लाख रुपए)
मध्य प्रदेश	5	25.30
राजस्थान	1	4.5
महाराष्ट्र	1	4.5

उत्तर प्रदेश के बिजनौर जिले के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं
हुआ है।

(ङ) जी नहीं।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

(लाख रुपए)

क्र.सं.	मद	शहरों की श्रेणी		
		क	ख	ग
अनावर्ती				
1.	भवन (निर्माण/नवीकरण/मरम्मत/विस्तार/परिवर्तन)	50	20	10
2.	पुस्तक, पत्रिका, शैक्षिक, सूचना, अनुसंधान सामग्री और श्रव्य दृष्टि सहायक उपकरण	10	4	4
3.	फर्नीचर	10	4	2
आवर्ती				
4.	अनुरक्षण के लिए सहायता	1.5	1.2	1

संवेदनशील रेलवे स्टेशन

1429. श्री देविदास पिंगले:

प्रो. महादेवराव शिवनकर:

श्री नरेन्द्र कुमार कुशावाहा:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यात्रियों की अत्यधिक भीड़ के कारण कुछ स्टेशनों पर भगदड़ की घटना घटी है;

(ख) क्या सरकार ने कुछ रेलवे स्टेशनों की पहचान अथवा घोषणा संवेदनशील रेलवे स्टेशनों के रूप में की है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी विशेषकर उत्तर प्रदेश में जोन वार/राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सरकार रेलगाड़ियों की संख्या बढ़ाने के स्थान पर रेलवे स्टेशनों पर भीड़ कम करने हेतु कुछ रेलवे स्टेशनों विशेषकर बड़े स्टेशनों के आधुनिकीकरण की कोई योजना तैयार करने पर विचार कर रही है;

(ङ) क्या कुछ स्टेशनों का दर्जा बड़े स्टेशनों के रूप में बढ़ाये जाने की संभावना है ताकि वहां पर भीड़-भाड़ कम की जा सके; और

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी हां। 13.11.2004 को गाड़ी सं. 2388 डाउन जन-साधारण एक्सप्रेस जो 15.10 बजे रवाना होने वाली थी, को 11.00 बजे प्लेटफॉर्म पर लगा दिया गया और 12.10 बजे इसके दरवाजे खोल दिए गए। छठ का त्यागहार तथा ईद होने के कारण नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर बिहार की ओर जाने वाली भारी भीड़ थी। जब जन-साधारण एक्सप्रेस में चढ़ने के लिए प्लेटफॉर्म-3 के लिए भीड़ उतर रही थी तो अचानक भीड़ के दबाव के कारण प्लेटफॉर्म नं. 2/3 के ऊपरी सड़क पुल से उतरने समय एक बुजुर्ग महिला फिसल कर गिर गई। इसके फलस्वरूप कुछ और यात्री घबरा गए और भगदड़ मच गई, जिसके परिणामस्वरूप कुछ और यात्री एक दूसरे पर गिरने लगे।

(ख) जी हां।

(ग) दक्षिण पश्चिम रेलवे (कर्नाटक) के बैंगलोर, मैसूर, हुबली, दावनगरे और अर्साकिरे की संवेदनशील स्टेशनों के रूप में पहचान की गई है।

दक्षिण मध्य रेलवे (आंध्र प्रदेश) में तिरुपति, रेणिंगुटा, विजयवाड़ा और राजामुंद्री की संवेदनशील स्टेशनों के रूप में पहचान की गई है,

पूर्व रेलवे (पश्चिम बंगाल) में हावड़ा और सियालदह की संवेदनशील स्टेशनों के रूप में पहचान की गई है।

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे (असम) में गुवाहाटी की पहचान संवेदनशील स्टेशनों के रूप में की गई है।

(घ) से (च) बड़े स्टेशनों सहित रेलवे स्टेशनों का उन्नयन/नवीकरण/आधुनिकीकरण एक सतत प्रक्रिया है और ये कार्य स्टेशन की श्रेणी, यातायात वृद्धि, अंतर खंड प्राथमिकताओं और धन की उपलब्धताओं के अनुसार निर्धारित मानदंडों के अनुसार किए जाते हैं।

[अनुवाद]

भारत में विश्व विरासत संपदा

1430. श्री सुदाम मरन्डी:

श्री नवजोत सिंह सिन्धू:

श्री के. एस. राव:

श्री कैलाश मेघवाल:

श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:

क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विश्व विरासत समिति ने भारत में विश्व विरासत संपदाओं के बेहतर प्रबंधन और क्षेत्रीय विकास योजना बनाने के लिए कुछ दिशानिर्देश दिये हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार का विचार दिनांक 1 फरवरी, 2005 को यूनेस्को के विश्व विरासत केन्द्र को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करने का है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या कतिपय विरासत भवनों पर विशेष ध्यान देने और उनके संरक्षण के लिए उनकी मरम्मत किए जाने की आवश्यकता है;

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी स्मारक-वार ब्यौरा क्या है; और

(छ) सरकार देश में ऐतिहासिक स्मारकों की सुरक्षा के लिए क्या कदम उठा रही है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) और (ख) जी, हां। विश्वदाय समिति ने संरक्षण तथा प्रबंधन मुद्दों की समस्या के सम्बंध में सांस्कृतिक स्थलों जैसे स्मारक समूह, हम्पी, महाबोधि मंदिर, बोधगया, ताजमहल, आगरा किला तथा फतेहपुर सीकरी के लिए व्यापक स्थल प्रबंधन योजनाओं को तैयार करने की सिफारिश की है।

(ग) और (घ) जी, हां। विश्वदाय समिति द्वारा निर्धारित सक्रियात्मक दिशा-निर्देशों के तहत ऊपर उल्लिखित स्थलों की अपेक्षित संरक्षण स्थिति 1 फरवरी, 2005 से पूर्व प्रस्तुत की जानी अपेक्षित है। शुरू किए जाने वाले संरक्षण उपायों तथा विकास गतिविधियों पर अपेक्षित रिपोर्ट विश्वदाय केन्द्र को आगे प्रेषण करने के लिए तैयार की जा रही है।

(ङ) से (छ) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण प्राचीन संस्मारक तथा पुरातत्वीय स्थल एवं अवशेष अधिनियम, 1958 के प्रावधानों के अनुसार, पूरे देश में जगह-जगह स्थित राष्ट्रीय महत्व के 3652 अधिसूचित स्मारकों/स्थलों का परिरक्षण तथा रखरखाव करता है। इसके अतिरिक्त, पूरे देश में लगभग 5,000 स्मारकों/स्थलों का संरक्षण तथा रखरखाव राज्य पुरातत्व विभागों द्वारा किया जाता है। तथापि, पूरे देश में, बड़ी संख्या में स्मारक/स्थल/दाय भवन अब भी असंरक्षित हैं तथा इन्हें संरक्षण परिरक्षण की आवश्यकता है। संस्कृति मंत्रालय, भारत सरकार ने स्मारक तथा पुरावशेषों पर राष्ट्रीय मिशन तैयार किया है जिसका उद्देश्य प्रलेखन तथा निर्मित दाय स्थलों का एक राष्ट्रीय रजिस्टर तैयार करना है। इस मिशन के कार्य-निष्पादन के लिए भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण एक राष्ट्रीय नोडल एजेंसी के रूप में कार्य करेगा तथा मिशन के कार्यान्वयन के लिए अपेक्षित कार्रवाई शुरू की गई है।

कारीपुर विमानपत्तन पर राष्ट्रीय ध्वज का अपमान

1431. श्री एन. एन. कृष्णादास:

श्री एस. अजय कुमार:

श्रीमती सी. एस. सुजाता:

श्री सी. के. चन्द्रप्पन:

श्री पी. के. वासुदेवन नायर:

श्री चेंगरा सुरेन्द्रन:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि भीड़ ने कारीपुर विमानपत्तन पर एयरपोर्ट टर्मिनल के ऊपर राष्ट्रीय ध्वज को हटाकर राजनैतिक दल के झंडे को फहरा दिया था;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस घटना की कोई जांच करायी गयी है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या दोषी व्यक्तियों के विरुद्ध मामला दर्ज करने के लिए कोई कार्यवाही आरंभ की गयी है;

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल्ल पटेल):

(क) और (ख) जी, नहीं। इंडियन यूनियन मुस्लिम लीग (आईयूएमएल) के कार्यकर्ताओं ने कालीकट में कारीपुर हवाई अड्डे के घरेलू टर्मिनल भवन के टैरेस पर लगे संचार एन्टीना पर अपना झण्डा बांध दिया था। परन्तु राष्ट्रीय झण्डे को इसके स्थान से नहीं हटाया गया था।

(ग) से (च) एअरपोर्ट निदेशक, कारीपुर हवाई अड्डा तथा मुख्य एअरपोर्ट सुरक्षा अधिकारी (सीएसओ), सीआईएसएफ, कारीपुर (कालीकट) हवाई अड्डा ने इस घटना की जांच की है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) द्वारा दर्ज कराई गई और कोडॉटी थाना द्वारा दर्ज प्रथम सूचना रिपोर्ट के आधार पर स्थानीय पुलिस ने दो व्यक्तियों को गिरफ्तार किया है।

[हिन्दी]

टी.वी. और रेडियो सेटों पर लाइसेंस

1432. श्री मुनव्वर हसन:

श्री अर्जुन सेठी:

श्री हरीश नागपाल:

श्री बाडिगा रामकृष्णा:

श्री प्रभुनाथ सिंह:

श्री सुप्रीव सिंह:

श्री बालेश्वर यादव:

क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार टी. वी. और रेडियो सेटों पर वार्षिक लाइसेंस शुल्क लगाने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार ने समाज के मध्यम/निचले मध्यम वर्ग और कमजोर वर्गों पर इसके संभावित प्रभाव का मूल्यांकन किया है;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार अपने निर्णय पर पुनर्विचार करने का है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री. ए. राजा): (क) से (ङ) कोई विशिष्ट प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है। तथापि, प्रसार भारती के स्वायत्तशासी वित्तीय आधार को सुदृढ़ बनाने के लिए विभिन्न विचारों पर चर्चा की गयी है।

[अनुवाद]

पश्चिम बंगाल में सड़क उपरि-पुल

1433. श्री सांताश्री घटर्जी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को सड़क उपरि-पुलों के निर्माण के लिए पश्चिम बंगाल सरकार से प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने विशेषकर डानकुनी सड़क उपरि-पुल के संबंध में क्या कदम उठाए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी हां, राज्य सरकार से प्राप्त सभी ठोस प्रस्ताव, जो मौजूदा नियमों के अनुरूप हैं और जिनकी स्थल पर निष्पादन की व्यवहार्यता है, को रेलवे के निर्माण कार्यक्रम में शामिल किया जाता है। डानकुनी में 11/30-32 किमी. पर उपरि-सड़क पुल का निर्माण 2001-02 में स्वीकृत किया जा चुका है। स्थल पर भू-तकनीकी सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है। अस्थायी प्रबंध आरेखण राज्य सरकार सड़क प्राधिकारियों को अनुमोदन के लिए भेज दिया गया है।

चारमीनार का अनुरक्षण

1434. श्री एम. राजा मोहन रेड्डी: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण (ए. एस. आई.) हैदराबाद स्थित प्रसिद्ध स्मारक चारमीनार का अनुरक्षण कर रहा है;

(ख) क्या सरकार को स्मारक के नीचे भिखारियों और अन्य लोगों द्वारा किसी अतिक्रमण की जानकारी है;

(ग) क्या चारमीनार भी घटिया अनुरक्षण और प्रदूषण के कारण अपनी चमक और सफेदी खोता जा रहा है;

(घ) यदि हां, तो सरकार ने इस संबंध में क्या प्रभावी कदम उठाए हैं;

(ङ) क्या इस स्मारक के सौन्दर्यीकरण के लिए कोई विशेष योजना तैयार की गयी है; और

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) जी, हां।

(ख) सरकार का ध्यान भिखारियों तथा अन्य द्वारा अतिक्रमण किए जाने की ओर नहीं दिलाया गया है।

(ग) रखरखाव में किसी प्रकार की कमी नहीं है तथा स्मारक की चमक व सफेदी कम नहीं हो रही है। तथापि, वाहनों के यातायात के कारण, स्मारक पर शोर तथा वायु प्रदूषण का प्रभाव पड़ रहा है।

(घ) वैज्ञानिक अध्ययनों से पता चला है कि सस्पेण्डेड पार्टिकल मैटर तथा साथ ही यातायात शोर सूचकांक ऊंचा तथा ध्वनि दबाव बल अधिक हैं। चार मीनार के आस-पास बाड़ को 13 फुट और आगे बढ़ाया गया है तथा पुश्ता दीवार के साथ-साथ एक मीटर चौड़ी खाई खोदी गई है व मिट्टी से भरी गई है, घास थिगलियां तथा फूल के पौधे लगाए गए हैं। ताकि वाहनों के यातायात के कारण कम्पन के प्रभाव को कम किया जा सके।

कालिख को हटाने के लिए आवधिक रासायनिक उपचार किए जाते हैं।

(ङ) और (च) भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण इस स्मारक के संरक्षण तथा परिरक्षण के आवधिक उपाय करता है। दक्षिण-पश्चिम मीनारों की गिरी हुई बालकनियों तथा सीढ़ियों, आदि को संरक्षित किया गया है। स्ट्रकों के गायब हिस्से की मरम्मत की गई है। बाहर प्रकाश व्यवस्था की गई है।

राज्य सरकार ने वाहनों के यातायात का मार्ग बदलने तथा इसे पैदल चलने वालों का क्षेत्र बनाने की योजना तैयार है।

हेलीकॉप्टरों की खरीद

1435. श्री अर्जुन सेठी:

श्री इकबाल अहमद सरडगी:

श्री रायापति सांबासिवा राव:

डा. एम. जगन्नाथ:

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सेना रूस, अमरीका और यूरोप से अधिक ऊंचाई वाले क्षेत्रों में उड़ानों के लिए बनाए गए हेलीकॉप्टरों का आयात कर रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या हिंदुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड निकट भविष्य में ऐसे हेलीकॉप्टर प्रदान करने में अक्षम है; और

(ग) यदि हां, तो हिंदुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड अधिक ऊंचाई पर उड़ान भरने वाले हेलीकॉप्टरों का निर्माण कब तक कर पायेगी?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) अधिक ऊंचाई पर उड़ानों के लिए चीता और चेतक को हटाकर उनके स्थान पर हेलीकॉप्टर आयात किए जाने का प्रस्ताव है जिसके लिए विश्वव्यापी प्रस्ताव हेतु अनुरोध (आर. एफ. पी.) जारी किया गया था।

(ख) इस समय, हिंदुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड उस श्रेणी के हेलीकॉप्टर का विनिर्माण नहीं करता है जिसके लिए प्रस्ताव हेतु अनुरोध जारी किया गया है। इस प्रस्ताव में सफल विक्रेता से कुछ हेलीकॉप्टरों का आयात करने तथा प्रौद्योगिकी का हस्तांतरण करने की परिकल्पना की गई है ताकि हिंदुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड उक्त हेलीकॉप्टरों का विनिर्माण कर सके।

(ग) प्रौद्योगिकी का हस्तांतरण प्राप्त कर लेने के बाद हिंदुस्तान एरोनॉटिक्स लिमिटेड इन हेलीकॉप्टरों का विनिर्माण कर सकेगा।

चीनी मॉडल पर ग्रामीण विकास

1436. श्री लोनाप्पन नम्बाडन: क्या पंचायती राज मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार चीनी मॉडल के आधार पर ग्रामीण विकास कार्यक्रमों का नवीकरण करने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इन मॉडलों की मुख्य विशेषताएं क्या हैं;

(ग) क्या इस संबंध में कार्य योजना का प्रारूप तैयार करने के लिए दिनांक 28-29 अगस्त, 2004 को मैसूर में एक गोल मेज सम्मेलन आयोजित किया गया था;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) उक्त सम्मेलन में चर्चा की गयी कार्य योजना पर क्या कार्यवाही की गयी?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) "पंचायती राज

के माध्यम से गरीबी उन्मूलन और ग्रामीण समृद्धि के विषय पर मुख्यमंत्रियों और ग्रामीण विकास और पंचायती राज के प्रभारी राज्य मंत्रियों का एक सम्मेलन ग्रामीण विकास और पंचायती राज मंत्रालय द्वारा संयुक्त रूप से 29-30 जून, 2004 को नई दिल्ली में आयोजित किया गया। प्रधानमंत्री ने इस सम्मेलन में अपने उद्घाटन भाषण में चीन के ग्रामीण व्यवसायिक केंद्रों के मॉडल से सीखने की जरूरत पर बल दिया जो ग्रामीण क्षेत्रों में कृषि उत्पाद का महत्व संवर्धित करता है। सम्मेलन में पंचायती राज संस्थाओं को सुदृढ़ बनाने के उद्देश्य को हासिल करने के लिए कार्य-योजना का मसौदा तैयार करने के लिए सात गोलमेज सम्मेलन आयोजित करने का निर्णय लिया गया ताकि संविधान के प्रावधान के अनुसार आर्थिक विकास और सामाजिक न्याय के कार्यक्रमों की योजना बनाने और उन्हें कार्यान्वित करने के लिए। पंचायती राज संस्थाओं को स्व-शासन की एक वास्तविक संस्था बनने योग्य बनाया जा सके। दूसरा गोलमेज सम्मेलन 28-29 अगस्त, 2004 को मैसूर में हुआ जहां "पंचायती राज: आयोजना और कार्यान्वयन तथा ग्रामीण व्यवसायिक केंद्र" पर चर्चा की गई। विशेषज्ञों द्वारा कृषि/बागवानी, जट्टोफा के द्वारा बायो डीजल, उपयोग में न लाये जा रहे तेल कूपों का दोहन से संबंधित प्रस्तुतीकरण पंचायतों के लिए किये गये। उसके बाद तदनुसार "पंचायतों के माध्यम से आर्थिक सशक्तीकरण" विषय पर विज्ञान भवन, नई दिल्ली में दिनांक 5 नवम्बर, 2004 को भारतीय उद्योग परिसंघ (सी. आई. आई.) के सहयोग से ग्रामीण व्यवसायिक केन्द्रों पर एक राष्ट्रीय प्रस्तुतीकरण आयोजित किया गया। राज्य पंचायती राज मंत्रालय राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों की पंचायती राज संस्थाओं (पी.आर.आई) के निर्वाचित प्रतिनिधियों और साथ ही सी. आई. आई. के कुछ सदस्यों ने भी प्रस्तुतीकरण में भाग लिया। कृषि/बागवानी, बांस उत्पाद और प्रसंस्करण, खादी एवं ग्रामोद्योग, हस्तशिल्प, ग्रामीण फैशन-हथकरघा एवं सिले-सिलाए वस्त्र, जट्टोफा के माध्यम से बायो-डीजल, बायोमास के माध्यम से बिजली, पंचायत के लिए अलग पड़े गैस कूपों का दोहन, पंचायत के लिए बिजली उत्पादन, लघु वित्त, ग्रामीण व्यवसायिक केन्द्रों के लिए योजना, ग्रामीण सेवा सुपुर्दगी में ई-गवर्नेंस की भूमिका सूचना प्रौद्योगिकीयुक्त ग्रामीण व्यवसायिक केन्द्रों (ई-चौपालों) को बढ़ावा देना जैसे अनेक विषयों पर प्रस्तुतीकरण किया गया। ऐसी वार्ता भी हुई जिसमें सभी ने भाग लिया।

(ग) से (ङ) जी हां, दूसरे गोलमेज सम्मेलन की कार्यवाही का विवरण संलग्न है। पंचायतों के प्रभारी मंत्रिगण और उनके प्रतिनिधि विचाराधीन विषयों पर छठे गोलमेज सम्मेलन के दौरान लिए गए निष्कर्षों पर अपनी अपनी सरकारों को इन्हें स्वीकार किए जाने के लिए सिफारिशें देने पर सहमत हुए। इसी प्रकार सातवें

गोलमेज सम्मेलन के दौरान जो निष्कर्ष निकलेंगे, उन्हें स्वीकार किए जाने के लिए पंचायती राज के प्रभारी मंत्रियों द्वारा अपनी-अपनी सरकारों को सिफारिशें करने का भी प्रस्ताव है। तत्पश्चात् इन निष्कर्षों को आगे की आवश्यक कार्यवाही हेतु मुख्यमंत्रियों की बैठक में पारित करने का प्रस्ताव है, जो अगले वर्ष के आरम्भ में होगी।

विवरण

पंचायती राज के राज्य मंत्रियों का दूसरा गोलमेज सम्मेलन
मैसूर, 28-29 अगस्त, 2004

पंचायती राज के प्रभारी मंत्रीगण तथा उनके प्रतिनिधिगण, सहकारी संघवाद की भावना, जिससे संविधान के पैरा-9 एवं इससे संबंधित प्रावधानों में की गई व्यवस्था के अनुरूप पंचायती राज का प्रभावी क्रियान्वयन होगा, को ध्यान में रखते हुए, केन्द्र एवं राज्यों द्वारा संयुक्त स्वीकृति के लिए कार्रवाई के निम्नलिखित मुद्दों पर अपने संबंधित सरकारों को सिफारिश करने के लिए सहमत हुए:-

1. आयोजना

1. जहां कहीं भी, पहले से जिला आयोजना समितियां विद्यमान नहीं हैं, उसके लिए प्रत्येक राज्य में वर्तमान वित्तीय वर्ष के अंत तक जिला स्तर पर एक जिला आयोजना समिति का गठन किया जाना चाहिए।
2. समस्त जिला आयोजना समितियों का गठन संविधान के अनुच्छेद 243जैडडी(2) में निहित प्रक्रिया के अनुरूप किया जाना चाहिए।
3. समस्त राज्यों में जिला आयोजना समितियों से संबंधित कार्यों के लिए कानून द्वारा प्रावधान किया जाना चाहिए।
4. जिला आयोजना में निम्न पर ध्यान दिया जाना चाहिए:-
 - (1) क्षेत्र की संसाधन निधि,
 - (2) लोगों की नितांत आवश्यकता, और
 - (3) संबद्ध अवशोषी क्षमता।
5. संविधान के किए गए प्रावधान के अनुसार, पंचायती राज प्रणाली के ग्राम, मध्य एवं जिला प्रत्येक स्तर पर उनके संबंधित सीमाक्षेत्र के लिए भावी पंचवर्षीय योजना और वार्षिक योजनाएं तैयार की जाना चाहिए। ऐसा ही कार्य जिले की नगरपालिकाओं में भी किया जाना

चाहिए। जिला आयोजना समिति को अपनी इच्छा के अनुसार या अपने अनुरूप जिला योजना बनाने की बजाय, संविधान में दिए गए प्रावधान के अनुसार, पंचायतों एवं नगरपालिकाओं द्वारा तैयार की गई योजनाओं को "समेकन" करना चाहिए।

6. विभिन्न स्तरों पर तैयार की गई योजनाओं को अच्छा बनाने के लिए, साथ ही जिला आयोजना समिति में योजना के समेकन को तकनीकी रूप से स्वीकार्य तरीके से शुरू करने के लिए, राज्य सरकारों को अनुच्छेद 243जैडडी(3)(बी) के प्रावधानों के अनुरूप संस्थाओं, संगठनों एवं व्यक्तियों का निर्धारण करना चाहिए, जो तकनीकी रूप से स्वीकार्य योजनाओं को तैयार करने में पंचायतों, नगरपालिकाओं तथा जिला आयोजना समितियों की सहायता कर सके।
7. ऐसी आयोजना की सुविधा के लिए, राज्य सरकार अनुच्छेद 243जैडडी के प्रावधानों के अनुसार, प्रत्येक स्तर की पंचायतों एवं नगरपालिकाओं को "उपलब्ध संसाधनों की सीमा एवं प्रकृति चाहे, वह वित्तीय या किसी अन्य स्वरूप की हो, के बारे में बता सकती है"।
8. जहां तक संभव हो, पंचायतों एवं नगरपालिकाओं को बिना शर्त सामान्य कार्य के आधार पर संसाधनों को उपलब्ध कराया जाना चाहिए। जहां अनुदानों को योजनाओं से जोड़ा गया हो, दिशा-निर्देश व्यापक और सामान्य होने चाहिए जिससे उन्हें पंचायत एवं नगरपालिका स्तर के निर्वाचन प्रतिनिधियों द्वारा आसानी से समझा जा सके।
9. वित्तीय बाधाओं को समझते हुए जिसके अंतर्गत अधिकांश राज्य सरकारें इस समय कार्य करती हैं, बिना शर्त अनुदान देने और सरलीकृत योजनाओं की प्राथमिक जिम्मेवारी केन्द्र सरकार और योजना आयोग की है। अतः केन्द्र सरकार केन्द्र में एक तंत्र को स्थापित करने पर विचार कर सकती है जो जिला विकास एजेंसियों, जिन्हें जिला पंचायत विकास एजेंसियों के रूप में भी नामित किया जा सकता है, के माध्यम से पंचायती राज संस्थाओं को यथासंभव अनुपात में समस्त केन्द्रीय सरकार और वित्त आयोग के संसाधनों को सूत्रबद्ध करने के लिए उन्हें एक साथ मिलाएगी क्योंकि वे मात्र ग्रामीण विकास मंत्रालय की बजाए केन्द्र सरकार के समस्त संसाधनों को प्राप्त कर रही होंगी। किसी भी मामले में, जहां राज्य सरकारों ने डीआरडीए को समाप्त

कर दिया है और इन्हें जिला पंचायतों में मिला दिया है, इस चैनल का प्रयोग किया जाना चाहिए। प्रस्ताविक जिला पंचायत विकास एजेंसियों को जिला पंचायत के साथ इस तरह से मिलाया जाना चाहिए कि इसके संसाधन, वित्तीय एवं तकनीकी श्रमशक्ति दोनों के मामले में पंचायती राज व्यवस्था के प्रत्येक स्तर के लिए राज्य सरकारों द्वारा तैयार की गई गतिविधियों के अनुरूप पंचायत राज व्यवस्था के प्रत्येक स्तरों को उपलब्ध कराया जा सके।

10. इस प्रकार कार्यों, कार्यकर्ताओं और वित्त को सौंपने के मामले में भी पंचायती राज संस्थाओं के प्रत्येक स्तर पर गतिविधियों के अनुरूप आयोजना की जानी चाहिए।
11. राज्य, अपनी संसाधन उपलब्धता के आधार पर पंचायती राज संस्थाओं की वित्त व्यवस्था को उपयुक्त ढंग से सुदृढ़ बना सकते हैं जिससे कि जिला एवं उप जिला स्तर पर उपलब्ध संसाधनों के सूचकांक के आधार पर आयोजना की गई हो और जिसे उन्हें सौंपी गई गतिविधियों के लिए उपलब्ध कराया जा सके।
12. राज्य सरकारों के बजट में, राज्य क्षेत्र एवं जिला क्षेत्र के बीच परंपरागत वितरण के अतिरिक्त प्रत्येक विभागीय बजट में एक पंचायत क्षेत्र को सम्मिलित करने पर विचार किया जाना चाहिए। केन्द्र में, संबद्ध केन्द्रीय मंत्रालयों से परामर्श कर योजना आयोग इसी तरह की उपयुक्त व्यवस्था कर सकता है।
13. पंचायती राज संस्थाओं को वित्तीय संसाधन आबंटित करने में, प्रशासनिक अनुदानों और विकास अनुदानों में अंतर को बनाए रखा जाना चाहिए।
14. राज्य सरकारें प्रत्येक पंचायत निकाय में उन स्थायी समितियों के गठन के लिए अपने राज्य कानूनों में प्रावधान को सम्मिलित कर सकती हैं, जो उन्हें आबंटित किए गए विषयों हेतु आयोजना एवं कार्यान्वयन से संबंधित दायित्वों को वहन कर सके। इन समितियों का अपना एक आबंटित बजट होना चाहिए जो पंचायतों द्वारा स्थायी समितियों को उनके संबंधित दायित्वों के आधार पर आबंटित की गई निधियों पर आधारित हो।
15. जिला योजनाओं को तैयार करने में मूलभूत न्यूनतम आवश्यकताओं के प्रावधान के लिए योजनाओं को प्रथम प्राथमिकता, सेवाओं के प्रावधान को दूसरी प्राथमिकता, ग्रामीण विपणन केन्द्रों की सुविधा को तीसरी

प्राथमिकता और सामान्य आर्थिक विकास को चौथी प्राथमिकता दी जानी चाहिए।

16. योजना आयोग से यह सुनिश्चित करने के लिए कहा गया है कि 11वीं योजना संविधान के भाग IX और IXक के प्रावधानों के अनुरूप तैयार की गई जिला योजनाओं पर आधारित हो और शुरू की गई हों।

II. कार्यान्वयन

1. स्थानीय सरकारी संस्थाओं के रूप में, पंचायती राज संस्थाओं को सामाजिक न्याय और आर्थिक विकास के ऐसे कार्यक्रमों की न केवल आयोजना करनी होती है वरन् कार्यान्वयन भी करना होता है, जो उन्हें 11वीं अनुसूची में सूचीबद्ध मामलों से संबंधित कार्यक्रमों के साथ-साथ सौंपा जाए। इस प्रकार कार्यान्वयन से संबंधित मुद्दे आयोजना से संबंधित मुद्दों के समान होने चाहिए। जो बात योजना बनाने के समय लागू होती है वही बात कार्यान्वयन के समय भी समान रूप से लागू होगी।
2. संविधान के अनुच्छेद 243जी में पंचायती राज संस्थाओं को "सौंपे गए" योजना के कार्यान्वयन के लिए प्रावधान किया गया है। इसका तात्पर्य यह है कि सौंपी गई योजनाओं का कार्यान्वयन पंचायती राज संस्थाओं द्वारा किया जाना चाहिए न की लाइन विभागों द्वारा।
3. सौंपी गई योजनाओं के प्रभावी कार्यान्वयन के लिए, अध्यक्षों को 'परिषद के अध्यक्ष' के रूप में कार्य करना चाहिए। पंचायत की विषय-परक स्थायी समितियों को पूर्ण रूप से सक्रिय बनाया जाना चाहिए जिससे कि पंचायत के समस्त निर्वाचित सदस्य कार्यान्वयन के समस्त पहलुओं के प्रबंध में भाग ले सकें। जैसे सिद्धांत से लेकर स्वीकृति तक निविदा लेने से लेकर विक्रेताओं का निर्णय लेने तक और चालू कार्यों का पर्यवेक्षण करने से लेकर उपयोगिता प्रमाण-पत्रों के जारी होने को सत्यापित करने तक में निर्वाचित सदस्यों को भाग लेना चाहिए। वास्तव में, ग्राम सभा को प्रक्रिया के प्रत्येक चरण में शामिल किए जाने की आवश्यकता है।
4. प्रभावी कार्यान्वयन के लिए आवश्यक है कि ग्राम सभा ग्राम पंचायतों की योजनाओं, कार्यक्रमों और परियोजनाओं के वास्तविक एवं वित्तीय निष्पादन दोनों के लेखा-परीक्षण में और साथ-ही-साथ उन्हें "सौंपी गई" योजनाओं में सक्रिय भूमिका निभाएं। ग्राम सभा के तीन मुख्य कार्यों को राज्यों के विधान में शामिल किया जाना चाहिए:-

- (ii) पंचायतों द्वारा तैयार की गई योजनाओं, कार्यक्रमों और परियोजनाओं की स्वीकृति,
- (iii) एक कार्य की प्रगति को सत्यापित करने के बाद उपयोगिता प्रमाण-पत्रों को जारी करने को प्राधिकृत करना। यह महत्वपूर्ण है कि ग्राम सभा के सामाजिक लेखा-परीक्षण कार्यों को कानून में वर्णित किया जाए।
5. सिटीजन चार्टर को अपनाना, कानून द्वारा सूचना का अधिकार और जन सुनवाई जैसे समुदाय आधारित आंदोलन को पंचायती राज संस्थाओं को शक्तियों एवं अधिकारों को इन्हें ठीक ढंग से सौंपने के कार्य में काफी हद तक सहायक पया गया है। अतः यह सिफारिश की जाती है कि पंचायतों की कार्यप्रणाली में समुदायिक भागीदारी और पारदर्शिता को सुनिश्चित करने के लिए संतुलनों एवं रोकथामों की एक अंतर्निहित प्रणाली के साथ एक समयबद्ध योजना बनाई जानी चाहिए।

III. समानान्तर निकाय

1. गतिविधि योजना पर आधारित कार्यों, कार्यकर्ताओं और वित्त को मात्र पंचायतों को सौंपने की संविधान (अनुच्छेद 243जी) में अपेक्षा की गई है, न कि किसी समानान्तर निकाय को।
2. यदि संस्थागत गतिरोधों के कारण से समानान्तर निकायों को गठित किया गया है या गठित किया जाना है, तो इन्हें पंचायती राज संस्थाओं के साथ उपयुक्त स्तर पर वास्तविक रूप से संबंधित किया जाना चाहिए जिससे कि पंचायती राज संस्थाएं स्थानीय निकायों के कार्य में पूर्ण रूप से शामिल हों।
3. जहां, तक संभव हो, समानान्तर निकायों को जहां अपरिहार्य को वहीं स्थापित किया जाना चाहिए और ऐसा भी उपयुक्त स्तर पर पंचायती राज संस्थाओं के साथ परामर्श करके तथा उनके सहयोग से किया जाना चाहिए।
4. कानूनन समानान्तर निकायों को अपनी रिपोर्ट समय-समय पर ग्राम सभाओं को भेजनी चाहिए जिससे कि समग्र रूप में समुदाय को समानान्तर निकायों की गतिविधियों की सूचना मिलती रहे।
5. केन्द्रीय एवं राज्य सरकारें समानान्तर निकायों को अनुमति देने के लिए प्राथमिकताएं और तंत्र को स्थापित कर

सकती हैं, जिसमें बाहरी और बहुपक्षीय दानदाता एजेंसियों द्वारा स्थापित की गई प्राथमिकताएं भी शामिल हों जिससे समानान्तर निकाय "स्वशासी संस्थाओं" के रूप में पंचायती राज संस्थाओं के संबैधानिक अधिकार की अनदेखी न करें बल्कि अपने आपसी लाभ तथा समुदाय के सामान्य लाभ के लिए एक साथ मिलकर काम करें।

बेनामी (भूतपूर्व सैनिकों की) ट्रांसपोर्ट कंपनियां

1437. श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने वर्ष 1979 में भूतपूर्व सैनिकों के पुनर्वास के लिए एक योजना आरंभ की थी जिसके तहत खानों से कोयला लाने-ले जाने के लिए भूतपूर्व सैनिकों की कंपनियां (ई एस एम) तैयार की गई थी;

(ख) यदि हां, तो इस योजना के अंतर्गत भूतपूर्व सैनिकों की कौन-कौन सी कंपनियां तैयार की गई थीं;

(ग) क्या ऐसी शिकायतें मिली हैं कि भूतपूर्व सैनिकों की अधिकांश कंपनियां नकली/बेनामी हैं और कोल माफिया द्वारा चलाई जा रही हैं; और

(घ) यदि हां, तो ऐसी बेनामी कंपनियों का पता लगाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं और उनके विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) जी, हां।

(ख) इस समय कोल इंडिया लिमिटेड की सहायक कोयला कंपनियों के रूप में 101 भूतपूर्व सैनिक कोयला परिवहन कंपनियां कार्य कर रही हैं जिनके नाम संलग्न विवरण में दिए गए हैं।

(ग) जी, हां।

(घ) पुनर्वास महानिदेशालय ने इन शिकायतों की जांच की थी और यह पाया गया था कि भूतपूर्व सैनिक कोयला परिवहन कंपनियां पूरी तरह से निर्धारित प्रक्रिया के अनुरूप कार्य कर रही हैं तथा पुनर्वास महानिदेशालय और कोल इंडिया लिमिटेड के बीच हस्ताक्षरित समझौता-ज्ञापन के विविध प्रावधानों का कड़ाई से अनुसरण कर रही हैं। इसके अलावा, किसी भी भूतपूर्व सैनिक कंपनी द्वारा समझौता-ज्ञापन का उल्लंघन किए जाने की किसी भी कोयला सहायक कंपनी ने रिपोर्ट नहीं की है।

विवरण

इस समय कोल इंडिया लिमिटेड की सहायक कोयला कंपनियों के रूप में कार्य कर रही भूतपूर्व सैनिक कोयला परिवहन कंपनियों के नाम

क्र.सं.	कंपनी का नाम
1	2
1.	सीबा कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
2.	पायनिअर ईएसएम कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
3.	चेतक टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
4.	सुभद्रा टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
5.	श्री राज कोल कैरियर्स
6.	उत्कल कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
7.	सुपर फ्रेट कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
8.	हिंगुला ट्रांसपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड
9.	अमर कंटक कोल कैरियर्स
10.	विनश्री कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
11.	पवन पुत्र हनुमान टीपीटी (प्राइवेट) लिमिटेड
12.	सुपर कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
13.	गोपालपुर टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
14.	लिंगराज टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
15.	आईबी वैली टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
16.	लिलारी कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
17.	नवनीत कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
18.	लाजकुरा ट्रांसपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड
19.	अजिला टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
20.	लखनपुर कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
21.	आरकेजी कोल टीपीटी लिमिटेड
22.	कलिंगा रोड कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
23.	विश्वरा कोल टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड

1	2
24.	जोटमान कोल टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
25.	ब्रह्मिनी कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
26.	जीजी कोल टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
27.	सिंहसन कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
28.	ओम साई टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
29.	गंगोत्री कोल टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
30.	खुशी कोल टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
31.	शौर्य वीर कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
32.	पायनिअर कोल लिंकर्स प्राइवेट लिमिटेड
33.	संजय ईएक्सएम कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
34.	केएल कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
35.	ईएक्सएम एवरेस्ट कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
36.	शत्रुजीत ईएक्सएम टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
37.	स्वरूप कोल ट्रांसपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड
38.	वनगार्ड कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
39.	एसएसबी कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
40.	वर्धा कोल ट्रांसपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड
41.	कार्तिकेय बल्क मूवर्स प्राइवेट लिमिटेड
42.	श्रीम कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
43.	त्रिवेणी कोल टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
44.	एनपी अर्थमूवर्स प्राइवेट लिमिटेड
45.	जरडॉट्स अर्थमूवर्स प्राइवेट लिमिटेड
46.	अनिता एंड एंजल्स टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
47.	जीएसएल एसोसिएट्स प्राइवेट लिमिटेड
48.	नवजीवन अर्थमूवर्स प्राइवेट लिमिटेड
49.	आर.एस. अर्थमूवर्स प्राइवेट लिमिटेड
50.	बिलासपुर कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड

1	2
51.	अकाल पुर्ख ईएक्सएम टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
52.	बाबा मस्तनाथ ट्रांसपोर्ट्स प्राइवेट लिमिटेड
53.	मास्टर्स ट्रांसपोर्ट्स प्राइवेट लिमिटेड
54.	परम मित्तर् कोल मूवर्स प्राइवेट लिमिटेड
55.	जगनाथ कोल ट्रांसपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड
56.	गगन कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
57.	मों करनी कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
58.	चाणक्य ट्रांसपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड
59.	दीपिका कोल कैरिर्स प्राइवेट लिमिटेड
60.	एमबी ईएक्सएम ट्रांसपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड
61.	धनपुरी कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
62.	शिवानी ट्रांसपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड
63.	गजराज कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
64.	जीएल कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
65.	विंध्या कोल मूवर्स प्राइवेट लिमिटेड
66.	कोरबा कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
67.	श्री दादा देव कोल टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
68.	सुमति ट्रांसपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड
69.	शिवम कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
70.	छत्तीसगढ़ कोल टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
71.	कुसमुण्डा कोल टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
72.	श्री गणराज कोल टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
73.	जीब्रा कोल टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
74.	अर्जुन कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
75.	वीएन ट्रांसपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड
76.	एचएन कोल टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड

1	2
77.	जोगिंदर कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
78.	कंवल कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
79.	अनुपम कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
80.	साहनी कोल ट्रांसपोटेशन प्राइवेट लिमिटेड
81.	सैनिक कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
82.	श्री अंगद टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
83.	भिवानी कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
84.	दादा मठक वाला कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
85.	ग्रेहाउंड टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
86.	वराही कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
87.	अम्बे ट्रांसपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड
88.	मनसा देवी कोल टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
89.	नटराज कोल टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
90.	ओनिरिक कैरियर्स वेज प्राइवेट लिमिटेड
91.	त्रिपुरारे कोल टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
92.	जोय कैरियर वेज प्राइवेट लिमिटेड
93.	त्रिभुवन कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
94.	ईगल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
95.	डॉल्फिन टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
96.	नीनी टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
97.	जगुआर टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड
98.	इटरनल ट्रांसपोर्ट कंपनी प्राइवेट लिमिटेड
99.	बालाजी कोल कैरियर्स प्राइवेट लिमिटेड
100.	गणपति कोल मूवर्स प्राइवेट लिमिटेड
101.	बेल्फर टीपीटी प्राइवेट लिमिटेड

बैटरी रिजेनेरेटर के उपयोग के लिए प्रस्ताव

1438. डा. अरूण कुमार शर्मा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आर.डी.एम.ओ. ने रेल विभाग में प्रयुक्त की जा चुकी बैटरियों की आयु बढ़ाने के लिए बैटरी रिजेनेरेटर्स के उपयोग के प्रस्ताव की जांच की है;

(ख) यदि हां, तो किये गये प्रत्येक परीक्षण के निष्कर्षों का अवधि-वार और स्थान-वार ब्यौरा क्या है; और

(ग) तय किए गए विशेष तकनीकी मानदंडों यदि कोई हो, तो उनका ब्यौरा क्या है और प्रौद्योगिकी के स्थलीय अनुप्रयोग के परीक्षणों को पूरा करने के लिए क्या लक्ष्य रखा गया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेल्सु): (क) जी हां।

(ख) उत्तर और पूर्वोत्तर सीमा रेलवे द्वारा 2000 और 2003 वर्षों के दौरान किए गए परीक्षणों के कोई परिणाम नहीं निकले।

(ग) बैटरी-डिसल्फेटर एवं चार्जिंग प्रणाली के लिए अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन द्वारा अक्टूबर 2002 में तैयार की गई अनर्नतिम तकनीकी विशिष्टि के सं. आर डी एस ओ/पी ई/एस पी ई सी/टी एल/00031-02 (आर ई बी '0' मध्य प्रदेश तथा दक्षिण रेलों को उपस्कर की खरीद एवं पुनः जनित्र बैटरियों पर व्यापक फोल्ड परीक्षण करने के लिए परिपत्रित कर दी गई है। शुरू करने की तिथि से 18 महीनों की अवधि तक उक्त उपस्कर को उपयोग करते हुए पुनः जनित्र बैटरियों के परीक्षण के परिणामों के आधार पर आगे की कार्यवाई सुनिश्चित की जाएगी।

[हिन्दी]

विकलांग लोगों के लिए कार्य करने वाले गैर-सरकारी संगठनों के लिए धनराशि के आबंटन के लिए समिति का गठन

1439. डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने विकलांग लोगों के कल्याण के लिए गैर-सरकारी संगठनों के लिए धनराशि का आबंटन करने हेतु कोई समिति गठित की है; और

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों के दौरान आज की तिथि तक उक्त समिति ने वर्षवार कितनी बैठकें बुलायीं और इसके माध्यम से कुल कितनी धनराशि आबंटित की गई?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) जी, नहीं। प्रश्न नहीं उठता।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

आयुध कारखाना बोर्ड का पुनर्गठन

1440. श्री नवजोत सिंह सिद्ध: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार आयुध कारखाना बोर्ड में विशेषज्ञों को नामित कर इसके पुनर्गठन का है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्दिक): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

इंडियन एयरलाइन्स/एयर इंडिया के लिए नये विमानों की खरीद

1441. श्री राजनरायण बुधौलिया:

श्री के. एस. राव:

श्रीमती मनोरमा माधवराज:

श्री कैलाश मेघवाल:

श्री कमला प्रसाद रावत:

श्री एस.के. खारवेनथन:

श्री वाई. जी. महाजन:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने इंडियन एयरलाइन्स और एअर इंडिया के लिए नये विमानों की खरीद के लिए मंजूरी प्रदान कर दी है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इंडियन एयरलाइन्स/एअर इंडिया द्वारा कितने विमान खरीदे जाने की संभावना है और कंपनियों का ब्यौरा क्या है;

(ग) सरकार ने इस प्रयोजनार्थ कितनी धनराशि स्वीकृत की है;

(घ) क्या सरकार का विचार इस प्रयोजनार्थ अंतरराष्ट्रीय ऋण एजेंसियों से वित्तीय सहायता प्राप्त करने का है;

(ङ) यदि नहीं, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(च) इससे इंडियन एयरलाइन्स और एअर इंडिया को अपना लाभ बढ़ाने में कितनी सहायता मिलेगी?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (ग) सी एफ एम इंटरनेशनल के इंजनों के साथ एयरबस इंडस्ट्रीज द्वारा निर्मित 19 ए-319, 4 ए-320 तथा 20 ए-321 विमानों को मिलाकर कुल 43 विमानों की खरीद के लिए इंडियन एयरलाइन्स के प्रस्ताव पर पी आई बी द्वारा 10.11.2004 को हुई इसकी बैठक में विचार किया गया। निवल परियोजना लागत 10089 करोड़ रुपए है। इंडियन एयरलाइन्स के प्रस्ताव में इसकी इक्विटी वृद्धि के लिए सरकार द्वारा अनुमोदित 325 करोड़ रुपए के प्रावधान पर भी विचार किया गया। एअर इंडिया बोर्ड ने 24.11.2004 को हुई अपनी बैठक में संशोधित विमान बेड़ा योजना अनुमोदित की है जिसके अनुसार एयर इंडिया के विमान बेड़े में मौजूदा विमानों की संख्या 34 से बढ़ाकर वर्ष 2012-13 तक 74 विमान किए जाने का प्रस्ताव है। तथापि, इस संबंध में एअर इंडिया की परियोजना रिपोर्ट सरकार को प्राप्त नहीं हुई है।

(घ) और (ङ) इस संबंध में अपेक्षित निधि, एयरलाइनें अपने आंतरिक संसाधनों से और अंतरराष्ट्रीय/भारतीय बाजार से, वाणिज्यिक ऋणों द्वारा सम्बद्ध बोर्डों/सरकार से अपेक्षित अनुमोदन प्राप्त करने के बाद जुटाएंगी।

(च) एयरलाइनों के बेड़े में नई पीढ़ी के विमानों के शामिल किए जाने से, उच्चतर ईंधन क्षमता, कम अनुरक्षण लागत गैर-अनुसूचित अनुरक्षण आदि में कमी आदि के कारण प्रचालन लागत में बचत होगी। इसके अतिरिक्त विमान बेड़े में प्रस्तावित विमान शामिल हो जाने से एयरलाइनें पुराने विमानों को बदलने और यातायात की मांग पूरा करने के लिए नए विमान शामिल करने और बाजार में अपनी पहुंच बढ़ाने के लिए सक्षम हो जाएंगी। इससे यात्रीगण भी विमान सेवाओं को और अधिक पसंद करेंगे।

[अनुवाद]

चन्द्रकेतुगढ़ में खुदाई

1442. श्री महबूब जाहेदी: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पश्चिम बंगाल के 24 उत्तर परगना के चन्द्रकेतुगढ़ में लगभग एक शताब्दी के पश्चात् पुरातात्विक स्थल की खोज के पश्चात् इतिहासकारों के लिए यह रहस्य ही बना हुआ है;

(ख) यदि हां, तो क्या बाद की खुदाई के दौरान दो शताब्दी ईसा पूर्व की ईंटें और मिट्टी के बर्तन पाए गए हैं;

(ग) यदि हां, तो क्या यह स्थल उपेक्षित पड़ा हुआ है और हाल ही में यह समाचारों में तब आया जब एक सेल्यूलर फर्म ने दूरसंचार टॉवर खड़ा करने के लिए इस क्षेत्र में खुदाई की;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार कला संबंधी परम्परा के विकास की व्याख्या करने के लिए इसका अध्ययन करना चाहेगी कि वे लोग कौन थे जिन्हें मिट्टी की आकृति में चित्रित किया गया है, इन वस्तुओं का उद्देश्य क्या था और ये किस प्रकार भारत के अन्य भागों की प्रमुख कला शैलियों से सम्बन्धित थे; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) जी, नहीं। 24 परगना (उत्तर) पश्चिम बंगाल स्थित पुरातात्विक स्थल चन्द्रकेतुगढ़ इतिहासकारों के लिए रहस्य नहीं है। यहां किए गए उत्खननों से 5-6वीं शताब्दी ई. पू. की प्रारंभिक शहरी बस्ती का पता चला है।

(ख) जी, हां।

(ग) यह स्थल उपेक्षित स्थिति में नहीं है। स्थल पर अभी हाल ही में शुरू की गई अनधिकृत खुदाई को तुरन्त रोक दिया गया है। इस स्थल को कोई क्षति नहीं पहुंची।

(घ) और (ङ) इस विषय पर कई बांगला तथा अंग्रेजी प्रकाशन पहले ही उपलब्ध हैं। इनमें से प्रमुख हैं:-

1. बंगिया साहित्य परिषद में मूर्तियों तथा सिक्कों की वर्णनात्मक सूची
2. इंडियन हिस्ट्री कांग्रेस की कार्यवाहियां
3. ललित कला
4. संग्रहालय तथा संग्रहालय विज्ञान का अध्ययन
5. पूर्वी भारत का पुरातत्व : नवीन परिप्रेक्ष्य
6. चन्द्रकेतुगढ़, तथा
7. गढ़ चन्द्रकेतुर कथा (बांगला में)

सरकार की कोई अलग अध्ययन करने की योजना नहीं है।

[हिन्दी]

राष्ट्रीय विकलांग आयोग को भंग किया जाना

1443. श्री नरेन्द्र कुमार कुशवाहा: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार राष्ट्रीय विकलांग आयोग को भंग करने का है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या आयोग ने अपना कार्य पूरा कर लिया है और इस आयोग के अंतर्गत तैयार की गई योजनाओं को पूरा कर लिया गया है;

(घ) यदि नहीं, तो इस संबंध में ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या सरकार इन योजनाओं के शेष कार्य के लिए धनराशि प्रदान करने में अक्षम है;

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(छ) सरकार ने इस संबंध में कौन-कौन से सुधारत्मक कदम उठाए हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) दिनांक 16 अक्टूबर, 2003 के संकल्प के तहत राष्ट्रीय निःशक्त व्यक्ति आयोग का गठन किया गया था। उस समय निःशक्त व्यक्ति (समान अवसर, अधिकारों का संरक्षण तथा पूर्ण भागीदारी) अधिनियम, 1995 के अंतर्गत मुख्य आयुक्त, विकलांगता के पद से संबंधित प्रावधानों को समाप्त करने का भी निर्णय लिया गया था। तथापि, सीसीडी के कार्यालय को सौंपी गई भूमिका का अध्ययन करने के बाद एनसीपीडी ने यह सिफारिश की कि सीसीडी को एक अलग अस्तित्व के रूप में अवश्य जारी रखा जाना चाहिए।

पुनर्विचार करने पर यह निर्णय लिया गया था कि सीसीडी के पद को समाप्त न किया जाए। तथापि, 20 अक्टूबर, 2004 के संकल्प के अनुसार, एनसीपीडी को समाप्त करने का निर्णय लिया गया था।

(ग) से (छ) एनसीपीडी ने कोई योजना तैयार नहीं की थी।

तथापि, विकलांग व्यक्ति केन्द्र सरकार की विभिन्न योजनाओं के अंतर्गत लाभान्वित हो रहे हैं अर्थात् दीनदयाल विकलांग पुनर्वास योजना, सहायक यंत्र तथा उपकरण खरीदने/लगाने के लिए विकलांग

व्यक्तियों को सहायता, राष्ट्रीय विकलांग वित्त तथा विकास निगम के माध्यम से ऋण, राष्ट्रीय संस्थानों के माध्यम से प्रशिक्षण तथा पुनर्वास सेवाएं, संयुक्त क्षेत्रीय केन्द्र, जिला पुनर्वास केन्द्र, क्षेत्रीय पुनर्वास प्रशिक्षण केन्द्र तथा जिला विकलांग पुनर्वास केन्द्र, राष्ट्रीय न्यास के माध्यम से ऑटिज्म, मानसिक मंदता, प्रमस्तिष्क अंगघात तथा बहु-विकलांगता वाले व्यक्तियों के लिए जरूरत आधारित सेवाएं प्रदान करने का प्रावधान, राष्ट्रीय छात्रवृत्तियां आदि। इसके अतिरिक्त राज्य सरकारें विकलांग व्यक्तियों के कल्याण के लिए अपनी स्वयं की योजनाएं भी चलाती हैं।

लाभ कमा रहे सरकारी क्षेत्र के उपक्रम

1444. श्रीमती जयाप्रदा:

डा. चिन्ता मोहन:

क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारी उद्योग के रूप में चल रहे सरकारी उपक्रमों में से कुछ उद्योग लाभ कमा रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो इन उद्योगों की कुल संख्या कितनी है तथा पिछले तीन वर्षों के दौरान अर्जित औसत वार्षिक धनराशि कितनी है;

(ग) सरकार द्वारा इन उद्योगों में कितनी पूंजी निवेश की गयी है; और

(घ) इन उद्योगों में कार्य कर रहे कर्मचारियों की कुल संख्या कितनी है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) और (ख) वर्ष 2003-04 के दौरान, भारी उद्योग विभाग के अन्तर्गत प्रत्यक्ष रूप से सरकारी क्षेत्र के नौ उद्यमों (पीएसईज) ने लाभ अर्जित किया है। विगत तीन वर्षों (2001-02, 2002-03 और 2003-04) के दौरान सरकारी क्षेत्र के इन उद्यमों द्वारा अर्जित किये गये लाभ की औसत वार्षिक धनराशि 881.41 करोड़ रुपए थी।

(ग) दिनांक 31.03.2004 की स्थिति के अनुसार, सरकारी क्षेत्र के इन उद्यमों में सरकार/धारक कम्पनी द्वारा इक्विटी के रूप में निवेश की गई पूंजी 1043.22 करोड़ रुपए थी।

(घ) दिनांक 31.03.2004 की स्थिति के अनुसार, सरकारी क्षेत्र के इन उद्यमों में कार्यरत कर्मचारियों की कुल संख्या 52059 थी।

[अनुवाद]

केरल में सड़क ऊपरि पुल/सड़क अधोगामी पुल

1445. श्री सी. के. चन्द्रप्पन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) केरल में कौन-कौन से सड़क ऊपरि/अधोगामी पुल (आरओबी/आरयूबी) निर्माण के विभिन्न चरणों में हैं तथा प्रत्येक परियोजना की लागत शुरू होने की तारीख और कार्य के समाप्त होने का संभावित समय क्या है;

(ख) क्या त्रिचूर जिले में एक पुल के निर्माण स्थल पर एक दुर्घटना के बाद केरल में पुलों का निर्माण कार्य निलम्बित कर दिया गया था; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या उसके बाद से कार्य आरंभ हुआ है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. चेलु): (क) एक विवरण संलग्न है।

(ख) से (ङ) रेलवे के हिस्से के कार्य और त्रिचूर में पहुंच

मागों सहित संपूर्ण ऊपरी सड़क पुल के निर्माण का कार्य केरल सरकार द्वारा केरल सड़क और पुल विकास निगम (आर बी डी सी के) जिन्होंने इस कार्य को आगे एक निर्माण एजेंसी को सौंप दिया है, के माध्यम से कराया जा रहा है 16.3.2004 को त्रिचूर के निकट समपार सं. 17 के स्थान पर सड़क ऊपरी पुल के पहुंच स्पैन पर एक दुर्घटना हो गई थी। पहुंचों के निष्पादन की जिम्मेदारी राज्य सरकार की है। रेलवे ने त्रिचूर अथवा केरल राज्य में किसी अन्य स्थल पर कोई कार्य नहीं रोका है।

विवरण

केरल में स्वीकृत विभिन्न सड़क/ऊपरी निचले पुलों की लागत में भागीदारी के आधार पर रेलवे और राज्य सरकार के हिस्से सहित में लागत नीचे दी गई है। ये कार्य रेलवे और राज्य सरकार द्वारा संयुक्त रूप से निष्पादित किए गए। रेलवे द्वारा पुल खास (रेलपथ के ऊपर पुल) तथा राज्य सरकार द्वारा पहुंच मार्ग का निर्माण किया जाता है। कुछ मामलों में, राज्य सरकार रेलवे के हिस्से के कार्य को भी निष्पादित कर रही है। लागत में भागीदारी के कार्यों के निष्पादन में, सामान्य प्रबंध आरेखण तैयार करना (जी ए डी) अनुमान तैयार करना, लांचिंग योजना तैयार करना, निविदाओं को अंतिम रूप देना और इन कार्यों को अंतिम रूप से निष्पादित करना सम्मिलित है। इस समय ये स्वीकृत कार्य योजना और निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं। राज्य सरकार द्वारा पहुंच मार्गों को पूरा करने के साथ-साथ रेलवे अपने हिस्से के कार्य को पूरा करेगी।

क्र.सं.	कार्य का नाम	रेलवे का हिस्सा (लाख रुपए में)	राज्य का हिस्सा (लाख रुपए में)
1	2	3	4
1.	फेरोक-कलायी-शोन्नूर-मंगलौर खंड पर कि.मी. 600/4-5 पर समपार सं. 177 के स्थान पर सड़क ऊपरि पुल	538	533
2.	वरकाला-कि.मी. 179/13-14 पर समपार सं. 561 के स्थान पर निचला सड़क पुल	237	305
3.	कि.मी. 19/0-1 पर समपार सं. 13 के स्थान पर वड़कचेरी और मुलागुनाधुकाबू के बीच सड़क ऊपरि पुल	48	48
4.	चेरावतूर और नीलेश्वर-शोरानूर-मंगलौर खंड पर चेरावतूर और नीलेश्वर स्टेशन के बीच कि.मी. 805/5-6 पर समपार सं. 269 के स्थान पर सड़क ऊपरि पुल	511	499
5.	शोरानूर-मंगलौर खंड में कनहागाड़ी और नीलेश्वर स्टेशनों के बीच कि.मी. 810/1-2 पर समपार सं. 272 के स्थान पर सड़क ऊपरि पुल	511	499
6.	चेरोड़-शोरानूर-केलिकट-कि.मी. 713/10-11 पर समपार सं. 215 के स्थान पर सड़क ऊपरि पुल	311	389

1	2	3	4
7.	चलाकुड़ी-शोरानूर-एर्णाकुलम खंड पर चलाकुड़ी पर कि.मी. 62/9-8 पर समपार सं. 48 के स्थान पर सड़क ऊपरि पुल	375	375
8.	एलातूर और क्वीलांडी के बीच (वेंगालन स्टेशन, शोरानूर और मंगलौर खंड पर) कि.मी. 679/1-2 पर समपार सं. 196 के स्थान पर सड़क ऊपरि पुल	499	499
9.	वेंगाली-शोरानूर-मंगलौर खंड पर वैस्टहिल और एलातूर स्टेशनों के बीच कि.मी. 673/8-9 पर समपार सं. 192 के स्थान पर सड़क ऊपरि पुल	581	581
10.	वेलायिल-शोरानूर-मंगलौर खंड पर कैलीकट और वैस्टहिल के बीच कि.मी. 666/11-12 पर समपार सं. 186 के स्थान पर सड़क ऊपरि पुल	850	844
11.	शोरानूर-मंगलौर खंड पर इटोकोट और कन्नौर स्टेशनों के बीच कि.मी. 749/2-3 पर समपार सं. 239 के स्थान पर सड़क ऊपरि पुल	511	499
12.	चौवा-शोरानूर-मंगलौर खंड पर इटोकोट और कन्नौर स्टेशनों के बीच कि.मी. 743/3-4 पर समपार सं. 238 के स्थान पर सड़क ऊपरि पुल	511	499
13.	नंदी-शोरानूर-मंगलौर खंड पर इटोकोट और कन्नौर स्टेशनों के बीच कि.मी. 695/12-13 पर समपार सं. 206 के स्थान पर सड़क ऊपरि पुल	610	610
14.	चेंगोत्तुकावो-शोरानूर-मंगलौर खंड पर इलातूर और क्वीलांडी स्टेशनों के बीच कि.मी. 686/1-2 पर समपार सं. 199 के स्थान पर सड़क ऊपरि पुल	606	606
15.	अंगामाली-शोरानूर-एर्णाकुलम खंड के अंगामाली और अलूवा स्टेशन के बीच कि.मी. 80/12-13 पर सएर्णाकुलम 64 के स्थान पर सड़क ऊपरि पुल	538	533
16.	एर्णाकुलम-तिरूनेतु-कि.मी. 1/9-10 पर समपार सं. 76 टी के स्थान पर सड़क ऊपरि पुल	524	518
17.	पालघाट टाउन-पोलाची-पालघाट-पोलाची खंड पर पालघाट-पालघाट टाउन स्टेशनों के बीच कि.मी. 54/12-13 पर समपार सं. 50 के स्थान पर सड़क ऊपरि पुल	524	518
18.	पोल्लापाड़ी-धम्मन रोड एर्णाकुलम टाउन-एर्णाकुलम खंड पर पोल्लापाड़ी-धम्मन रोड पर कि.मी. 105/5-6 पर समपार सं. 73 के स्थान पर सड़क ऊपरि पुल	559	942
19.	एर्णाकुलम-क्वीलोन रोड पर कि.मी. 3/19-20 पर समपार सं. 2 के स्थान पर सड़क ऊपरि पुल	524	518
20.	तिरूर, शोरूवण्णूर-मंगलौर खंड पर कि.मी. 639/14-15 पर समपार सं. 174 के बदले सड़क ऊपरि पुल	571	559
21.	कुट्टीपुरम, शोरूवण्णूर-मंगलौर खंड पर कि.मी. 626/10-11 पर समपार सं. 171 के बदले सड़क ऊपरि पुल	538	533
22.	कोरत्तीयानगाड़ी, शोरूवण्णूर एर्णाकुलम खंड पर कि.मी. 67/13-14 पर समपार सं. 54 के बदले सड़क ऊपरि पुल	538	533

1	2	3	4
23.	मुन्दुर रोड, शोरुवण्णूर-एर्णाकुलम खंड पर कि.मी. 28/10-11 पर समपार सं. 17 के बदले सड़क ऊपरि पुल	538	533
24.	ओल्लुर, शोरुवण्णूर-एर्णाकुलम खंड पर कि.मी. 39/13-14 (ओल्लुर यार्ड) पर सीआरएल यार्ड में समपार सं. के बदले सड़क ऊपरि पुल	571	559
25.	कलामसेरी, शोरुवण्णूर-एर्णाकुलम खंड पर कि.मी. 95/7-8 पर समपार सं. 67 के बदले सड़क ऊपरि पुल	538	533
26.	बडगरा, शोरुवण्णूर-मंगलोर खंड पर कि.मी. 732/9-10 पर समपार सं. 229 के बदले सड़क ऊपरि पुल	538	533
27.	करुकुट्टी-अंगाबाली, एसआरआर-ई आरएस खंड पर कि.मी. 74/600-700 पर समपार सं. 59 के बदले सड़क ऊपरि पुल	518	518
28.	इरुगुर-कोयम्बतूर-पोदानूर समपार सं. 20 के बदले सड़क निचला पुल	75	155
29.	पय्यानूर, शोरुवण्णूर-मंगलोर कि.मी. 807/6-7 पर समपार सं. 217 के बदले सड़क उपरी पुल	538	533
30.	इदापल्ली-एर्णाकुलम, इदापल्ली-एर्णाकुलम स्टेशनों के बीच कि.मी. 101/10-11 पर समपार सं. 69ए के बदले ऊपरि पुल	590	572
31.	कांजीकोड़े, इरोड-पालघाट खंड पर कांजीकोड़े-पालघाट स्टेशनों के बीच कि.मी. 531/8-10 पर समपार सं. 159 के बदले सड़क ऊपरि पुल	590	571
32.	वेस्टहिल, शोरुवण्णूर-मंगलोर खंड पर ऐलातुर-क्विलाडी स्टेशनों के बीच कि.मी. 688/2-3 पर समपार सं. 201 के बदले सड़क ऊपरि पुल	576	587
33.	पल्लीकेरा-कोटिकुलम, शोरुवण्णूर-मंगलोर खंड पर पल्लीकेरा-कोटिकुलम स्टेशनों के बीच कि.मी. 825/15-826/1 पर समपार सं. 276 के बदले सड़क ऊपरि पुल	587	576
34.	पोलायची-पुनदुनगरम-पालघाट टाउन, शोरुवण्णूर-मंगलोर खंड पर पालघाट पालघाट टाउन स्टेशनों के बीच कि.मी. 53/10-11 पर समपार सं. 49 के बदले सड़क ऊपरि पुल	587	576
35.	पालघाट-पालघाट टाउन, शोरुवण्णूर-मंगलोर खंड पर पालघाट-पालघाट टाउन स्टेशनों के बीच कि.मी. 56/4-5 पर समपार सं. 52 के बदले में ऊपरि पुल	555	574
36.	कोल्लम-मय्यानाड, समपार सं. 543 के बदले सड़क ऊपरि पुल	588	576
37.	कोचिन-हार्बर, पुनकोनम और मुलगुनधुकावा स्टेशनों के बीच कि.मी. 25/5-6 पर समपार सं. 14 के बदले सड़क ऊपरि पुल	607	607
38.	करुकुत्ति-अंगामाली, करुकुत्ति-अंगामाली स्टेशनों के बीच कि.मी. 30/14/-15 पर समपार सं. 19 के बदले सड़क ऊपरि पुल	496	496
39.	मंगलोर, थिरूनावया स्टेशन पर कि.मी. 615/3-4 पर समपार सं. 170 के बदले सड़क ऊपरि पुल	5119	496

1	2	3	4
40.	कालीकट कालीकट और वेस्टहिल स्टेशन पर कि.मी. 666/3-4 पर समपार सं. 185 के बदले सड़क ऊपरि पुल	511	511
41.	बडगरा, बडगरा और मुकली स्टेशनों के बीच कि.मी. 714/14 पर समपार सं. 216 के बदले सड़क ऊपरि पुल	638	638
42.	माहे, माहे और तेलीचेरी स्टेशनों के बीच कि.मी. 730/7-8 पर समपार सं. 226 के बदले सड़क ऊपरि पुल	528	528
43.	कन्नौर, कन्नौर और कन्नौर साउथ स्टेशनों के बीच कि.मी. 752/1-2 पर समपार सं. 241 के बदले सड़क ऊपरि पुल	505	505
44.	नीलेश्वर, चरावतुर और नीलेश्वर स्टेशनों के बीच कि.मी. 801/9-10 पर समपार सं. 268 के बदले सड़क ऊपरि पुल	575	575
45.	नंदिव्कारा, पुडुक्काडा और एरिंगजलकुडा स्टेशनों के बीच कि.मी. 49/2-3 पर समपार सं. 31 के बदले सड़क ऊपरि पुल	463	463
46.	शोरुवण्णूर-एर्णाकुलम खंड, इरिंगजलकुडा और चलककुड़ी स्टेशनों के बीच कि.मी. 58/2-3 पर समपार सं. 45 के बदले सड़क ऊपरि पुल	463	463
47.	डिवाइन नगर, चलककुड़ी करुकुट्टि (डिवाइन नगर) स्टेशनों के बीच कि.मी. 65/11-12 पर समपार सं. 52 के बदले सड़क ऊपरि पुल	463	463
48.	वेलनचेरा, इरिंगजलकुडा और जलककुड़ी (वेल्लाचेरी) स्टेशनों के बीच कि.मी. 60/15 पर समाचार सं. 46 के बदले सड़क ऊपरि पुल	546	546
49.	पय्यानुर और श्रीक्कारीप्पुर स्टेशनों के बीच कि.मी. 787/15 पर समपार सं. 261 के बदले सड़क ऊपरि पुल	513	513
50.	तिरूर और तानुर स्टेशनों के बीच कि.मी. 629/11/1-2 पर समपार सं. 172 के बदले सड़क ऊपरि पुल	512	512
51.	कुन्जीपल्ली, बडगरा और माहे स्टेशनों (कुन्जीपल्ली) के बीच कि.मी. 721/6-7 पर समपार सं. 217 के बदले सड़क ऊपरि पुल	482	482
52.	तेलीचेरी और जगन्नाथ टेम्पल स्टेशनों के बीच कि.मी. 731/14-15 पर समपार सं. 228 के बदले सड़क ऊपरि पुल	551	551
53.	कन्नीक्काडायु-समपार सं. 1 के बदले सड़क ऊपरि पुल	389	389
54.	शोरुवण्णूर-एर्णाकुलम-इडापल्ली के निकट समपार सं. 71 के बदले सड़क ऊपरि पुल	742	742
55.	चिरोड-शोरुवण्णूर-कालीकट-समपार सं. 215 के बदले सड़क ऊपरि पुल	314	392
56.	धर्मादम-इकट्टाकोट समपार सं. 232 के बदले सड़क ऊपरि पुल	626	626
57.	शोरुवण्णूर-एर्णाकुलम समपार सं. 64 के बदले सड़क ऊपरि पुल	538	538
58.	शोरुवण्णूर-एर्णाकुलम समपार सं. 54 के बदले सड़क ऊपरि पुल	293	293
59.	एल्लातुर-क्विंलांडी समपार सं. 201 के बदले ऊपरि पुल	587	587
60.	कांहागढ़-पल्लीकेरे समपार सं. 274 के बदले सड़क ऊपरि पुल	607	607

रेल आरक्षण प्रणाली की सफलता

[हिन्दी]

1446. श्री बृज किशोर त्रिपाठी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हाल में देश के उत्तरी हिस्से में रेल आरक्षण प्रणाली करीब दो घंटों तक विफल रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या रेलवे ने प्रणाली की सफलता की कोई जांच करवायी है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या परिणाम निकले हैं; और

(ङ) सरकार द्वारा ऐसी विफलता की पुनरावृत्ति को रोकने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी नहीं।

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

कोट्टायम-एरुमेली पर रेल लाइन

1447. श्री चेंगरा सुरेन्द्रन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या प्रस्तावित कोट्टायम-एरुमेली रेल लाइन का अंतिम सर्वेक्षण पूरा हो गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार इस परियोजना को अगले वर्ष के रेलवे कार्यक्रम में सम्मिलित करने का है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण प्रगति पर है।

(ख) कोट्टायम-इरुमेली से नई लाइन के निर्माण कार्य को पहले ही रेलवे बजट में शामिल कर लिया गया है।

(ग) परियोजना की प्रत्याशित लागत 200 करोड़ रुपए हैं। वर्ष 2004-05 के दौरान 2 करोड़ रुपए के परिव्यय की व्यवस्था की गई है।

मिसाइलों का परीक्षण

1448. प्रो. महादेवराव शिवनकर:

श्री बाडिगा रामकृष्णा:

श्री कैलाश मेघवाल:

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले एक वर्ष के दौरान सफलतापूर्वक किए गए मिसाइल परीक्षणों की श्रेणीवार संख्या कितनी है;

(ख) इन मिसाइलों की मारक क्षमता कितनी है;

(ग) इन मिसाइलों को कब तक शामिल किए जाने की संभावना है;

(घ) क्या सरकार को मिसाइलों की खरीद हेतु दूसरे देशों से कुछ प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा और तथ्य क्या हैं; और

(च) सरकार द्वारा मिसाइलों के निर्यात हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) और (ख) एक विवरण संलग्न है।

(ग) पृथ्वी (पी-1) को सेना में पहले ही शामिल कर लिया गया है। अन्य प्रक्षेपास्त्रों, जैसे वायुसेना के लिए पृथ्वी (पी-2) नौसेना के लिए धनुष ब्रह्मोस, अग्नि-1 और अग्नि-2 के विकास परीक्षण पूरे कर लिए गए हैं तथा इन्हें शामिल करने की प्रक्रिया चल रही है। आकाश, त्रिशूल और नाग, दिसंबर, 2005 तक प्रयोक्ता परीक्षण के लिए तैयार हो जाएंगे।

(घ) और (ङ) कुछ देशों ने ब्रह्मोस और नाग में अपनी दिलचस्पी दिखाई है। पृथ्वी और अग्नि श्रेणी के अन्य प्रक्षेपास्त्रों का निर्यात परमाणु प्रसार पर अंतर्राष्ट्रीय बाध्यताओं के अध्यधीन है। अतः ऐसा कोई निर्यात विचाराधीन नहीं है।

(च) भारत-रूसी संयुक्त उद्यम कंपनी ब्रह्मोस एयरोस्पेस को ब्रह्मोस प्रक्षेपास्त्र का उत्पादन करने और उसका निर्यात करने का कार्य सौंपा गया है। अन्य सामरिक प्रक्षेपास्त्रों के बारे में मामला-दर-मामला निर्णय लिया जाएगा।

विवरण

दिसंबर, 2003 से आज तक एक वर्ष में आयोजित उड़ान परीक्षणों की संख्या

प्रेक्षपास्त्र प्रणाली का नाम	परीक्षणों की संख्या	रेंज कि.मी. में
त्रिशूल (सतह से हवा में द्रुत प्रतिक्रिया प्रक्षेपास्त्र प्रणाली)	8	9
आकाश (सतह से हवा में, बहु-लक्ष्यीय हवाई रक्षा प्रणाली)	8	25
नाग (तीसरी पीढ़ी का एंटी-टैंक टॉप अटैक प्रक्षेपास्त्र प्रणाली)	4	4
अग्नि-1 (सतह से सतह पर मार करने वाली बैलिस्टिक प्रक्षेपास्त्र प्रणाली)	1	700
अग्नि-2 (सतह से सतह पर मार करने वाली बैलिस्टिक प्रक्षेपास्त्र प्रणाली)	1	2000
पृथ्वी (सेना, वायुसेना तथा नौसेना के लिए सतह से सतह पर मार करने वाली सामरिक बैटल फील्ड प्रक्षेपास्त्र प्रणाली)	3	150- सेना रूपांतर 250- वायुसेना तथा नौसेना रूपांतर
ब्रह्मोस (सुपरसोनिक क्रूज प्रक्षेपास्त्र प्रणाली)	2	290

[अनुवाद]

पश्चिम बंगाल में रेल परियोजनाएं

1449. श्री हुन्मान मोल्लाह:
श्री सचत कुमार मंडल :
श्री अजय चक्रवर्ती:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पश्चिम बंगाल में नई और लंबित रेल परियोजनाओं और सर्वेक्षणों का परियोजनावार ब्यौरा क्या है तथा तत्संबंधी क्या प्रगति हुई है;

(ख) इनमें से प्रत्येक परियोजनाओं/सर्वेक्षणों को पूरा करने हेतु क्या समय सीमा निर्धारित की गयी है;

(ग) क्या सरकार को पश्चिम बंगाल में रेल लाइनों के निर्माण/आमान परिवर्तन हेतु सर्वेक्षण कराने के लिए कोई नया प्रस्ताव प्राप्त हुआ है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) सरकार द्वारा इस पर क्या कार्रवाई की गयी है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. खेसु): (क) और (ख) लंबित परियोजनाओं पर उन परियोजनाओं के रूप में विचार किया गया है जिन्हें अपेक्षित मंजूरी के बिना बजट में शामिल किया गया है। और मंजूरीयां अभी तक नहीं मिली। पश्चिम बंगाल में ऐसी कोई परियोजना लंबित नहीं है। माननीय संसद सदस्य संभवतः चालू परियोजनाओं के बारे में कह रहे हैं और पश्चिम बंगाल में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाली सर्वेक्षणों जिनकी प्रगति और उन्हें पूरा करने की समय सीमा जो भी निर्धारित की गई है, निम्नलिखित है:-

(करोड़ रु. में)

क्र.सं.	परियोजना का नाम	अनुमानित लागत	31.3.2004 तक अनुमानित व्यय	प्रस्तावित परिष्वय 2004-2005	वर्तमान स्थिति
1	2	3	4	5	6
नई लाइनें					
1.	लक्ष्मीकांतपुर-नामखाना (47.5 कि.मी.)	100.88	93.97	1.00	कार्य पूरा हो गया है।
2.	तारकेश्वर-विष्णुपुर को कुमारकुंडु बाईपास तक बढ़ाते हुए हावड़ा-वर्धमान कॉर्ड से जोड़ना (85 कि.मी.)	276	22.66	2.99	तारकेश्वर-आरामबाग के बीच भूमि अधिग्रहण का कार्य प्रगति पर है। भूमि उपलब्ध हो जाने के बाद कार्य आरंभ किया जाएगा।
3.	आजिमगंज नसीर जियागंज का घाटों तक (3 कि.मी.)	22.78	-	0.01	योजना आयोग की सहमति से सक्षम अधिकारी ने कार्य अनुमोदित कर दिया है। कार्य आरंभ किए जाने के लिए प्राथमिक कार्रवाई चल रही है।
4.	दुमका के रास्ते मंदारहिल-रामपुरा हाट (130 कि.मी.)	254.07	57.43	10.00	अंतिम स्थल सर्वेक्षण पूरा हो गया है। भूमि अधिग्रहण कार्य प्रगति पर है। मिट्टी का कार्य, पुल तथा अन्य कार्य प्रगति पर है।
5.	न्यू मायनागुड्डी जोगीघोषा (245 कि.मी.)	733	33.97	42.00	अंतिम स्थल सर्वेक्षण पूरा हो गया है। भूमि अधिग्रहण कार्य प्रगति पर है। मायनागुड्डी रोड़ से छंगराबंध तक मिट्टी का कार्य तथा पुल का कार्य प्रगति पर है।
6.	इकलाखी-बेलूरघाट तथा गजोल-इतहार (118 कि.मी.)	274.41	207.25	5.00	इकलाखी बेलूरघाट कार्य पूरा हो गया है। गजोल-इतहार के बीच अंतिम स्थल सर्वेक्षण किया जा रहा है।
7.	तामलुक-दीघा (87.5 कि.मी.)	293.97	241.19	11.00	तामलुक कांठी का कार्य पूरा हो गया है। कांठी-दीघा के बीच निर्माण कार्य जिसे 2004-2005 के दौरान पूरा किया जाने का लक्ष्य है, प्रगति पर है।
8.	हवड़ा-अमटा एवं बरगचिया-चंपाईंगा (73.5 कि.मी.)	154.3	68.42	5.00	हवड़ा-महेंदरलाल नगर खंड पूरा हो गया है। महेंदरलालनगर अमटा भी अभी हाल ही में पूरा किया गया है।

1	2	3	4	5	6
आमान परिवर्तन					
1.	न्यू जलपाईगुडी-न्यू बोगईगांव (415.48 कि.मी.)	820.00	596.49	30.00	न्यू जलपाईगुडी-समुक्ताला रोड पूरा किया है। समुक्ताला-न्यू बोगईगांव को 2004-2005 के दौरान पूरा किया जाने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। अलीपुरद्वार से बामनहाट तक शाखा लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य अभी शुरू किया जाना है।
2.	बांकुरा-दामोदर नदी परियोजना सहित बोवाईचंडी से खाना के लिए नई लाइन का विस्तार (198 कि.मी.)	158.16	52.95	33.16	बांकुरा-दामोदर नदी रेलवे लाइन पर मिट्टी का कार्य तथा पुल कार्य आदि प्रगति पर है। बांकुरा-सोनामुखी को 2004-2005 के दौरान पूरा किया जाने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।
3.	कटिहार-जोगवली (कटिहार-राधिकापुर सहित) (196 कि.मी.)	403.38	97.69	25.00	मिट्टी तथा पुल कार्य प्रगति पर है। बरसोई-राधिकापुर को 2004-2005 के दौरान पूरा किया जाने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।
दोहरीकरण					
1.	तारकेश्वर-शिउराफुली, फेस-1 (शिउराफुली-नालीकुल) (18 कि.मी.)	38.88	15.76	2.04	शिउराफुली-दियारा पूरा हो गया है शेष कार्य प्रगति पर है।
2.	गुरुप-शक्तिगढ़ तीसरी लाइन (26 कि.मी.)	55.58	44.55	4.00	गुरुप-पाल्लारोड खंड पूरा हो गया है पाल्लारोड-शक्तिगढ़ को 2004-2005 के दौरान पूरा किया जाने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।
3.	हावड़ा-चांदपाड़ा (22.25 कि.मी.)	40.81	0.98	2.00	अंतिम स्थल सर्वेक्षण पूरा हो गया है।
4.	सोनारपुर केनिंग फेस-1 (सोनारपुर-घुटिआरी शरीफ) (29 कि.मी.)	30.47	11.11	1.00	मिट्टी कार्य तथा पुल कार्य प्रगति पर है।
5.	बारूईपुर-लक्ष्मीकांतपुर फेस-1 (बारूईपुर-दक्षिनिया बारासात) (17 कि.मी.)	31.82	4.8	1.00	मिट्टी कार्य तथा पुल कार्य प्रगति पर है।
6.	बोलपुर-अहमदपुर (19 कि.मी.)	54.8	30.31	3.00	कार्य पूरा हो गया है।
7.	कालीनारायणपुर-कृष्णानगर सहित कृष्णानगर से चारलाता तक नई लाइन (51 कि.मी.)	102.5	5.73	1.00	मिट्टी का कार्य कुछ हिस्से में पूरा हो गया है।

1	2	3	4	5	6
8.	बारासात-हसनाबाद विद्युतीकरण के साथ दोहरीकरण फेस-1 (बारासात-सोनदालिया) (12.12 कि.मी.)	23.65	3.29	1.00	मिट्टी कार्य तथा पुल कार्य प्रगति पर है।
9.	बंडेल-जिराट (20 कि.मी.)	50.13	1.71	1.00	मिट्टी कार्य तथा पुल कार्य प्रगति पर है।
10.	बारूइपुर-मगराहाट (15 कि.मी.)	30.09	0.43	1.00	निविदाओं पर कार्रवाई की जा रही है।
11.	अहमदपुर-सैकिया (13 कि.मी.)	26.76	-	12.80	निर्माण कार्य प्रगति पर है और परियोजना 2004-2005 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है।
12.	कुमारगंज इकलाखी (6 कि.मी.)	21.57	5.44	6.00	मिट्टी कार्य तथा पुल कार्य प्रगति पर है।
13.	हरिशचंद्रपुर-कुमारगंज (30 कि.मी.)	63.22	38.41	16.00	मिट्टी कार्य तथा पुल कार्य प्रगति पर है।
14.	टिकियापाड़ा-संतरागाछी 4 लाइन (5.6 कि.मी.)	22.5	1.00	20.00	निर्माण कार्य योजना स्तर पर है।
15.	पनस्कुरा-हल्दिया फेस-1 (16 कि.मी.)	26.02	7.49	10.00	मिट्टी कार्य तथा पुल कार्य प्रगति पर है।
16.	पन्डाबेश्वर-चिनपाई	56.47	-	3.00	नया निर्माण कार्य 2004-05 के बजट में शामिल है और संसद द्वारा बजट पास होने के बाद उसे आरंभ किया जाएगा।
17.	चांदपाड़ा-बोगांव (9.77 कि.मी.)	27.48	-	1.00	प्रारंभिक निर्माण कार्य शुरू किया जा रहा है।

महानगर परिवहन

1.	दम-दम गड़िया, तीव्र परिवहन प्रणाली का अभिकल्प (22 कि.मी.)	2324.70	1972.03	42.00	नींव का निर्माण कार्य, ऊंचे-ऊंचे रेलपथ के लिए सब स्ट्रक्चर एवं सुपर स्ट्रक्चर प्रगति पर है जून 2007 तक कार्य पूरा करने का लक्ष्य है।
2.	दम-दम-टाटा विद्युतीकरण सहित सर्कुलर रेलवे (18.5 कि.मी.)	242.42	163.94	41.00	प्रिंसपघाट से मजारहाट तक और दमदम से एनएससीबी हवाई अड्डे तक निर्माण कार्य प्रगति पर है और इसके मार्च, 2005 तक या उससे पहले पूरा होने का लक्ष्य है। उस्ताडांगा से राजघाट फेस-1

1	2	3	4	5	6
---	---	---	---	---	---

से लोक टाउन तक का निर्माण कार्य तब तक रोक दिया गया है जब तक चितपुर यार्ड के नक्शे को अंतिम रूप नहीं दे दिया जाता आक्र पूर्व-पश्चिम कॉरीडोर का प्रस्ताव पक्का नहीं हो सका।

रेल विद्युतीकरण

1.	कृष्णानगर-लालगोला (128 कि.मी.)	63.83	11.00	15.40	निर्माण कार्य जून 2006 तक पूरा करने का लक्ष्य है।
----	--------------------------------	-------	-------	-------	---

पश्चिम बंगाल में पूर्णतः/अंशतः पड़ने वाले चालू सर्वेक्षणों का ब्यौरा

क्र.सं.	सर्वेक्षण का नाम	प्रत्याशित लागत (लाख रु. में)	पूरा करने की लक्ष्य तिथि
1	2	3	4

नई लाइनें

1.	पार्क सर्कस से धामखाली	4.05	30.06.05
2.	कनिंग-सोनाखाली	1.35	31.03.05
3.	बजबज-नामखाना फ्रेजरगंज	4.50	31.03.05
4.	चौरीगाचा-काण्डी	0.90	31.03.05
5.	बजबज-पुजाली	0.90	31.03.05
6.	बेलरघाट-हिली	1.75	31.03.06
7.	समसी-चंचल-हरिशचंद्रपुर	1.25	31.12.05
8.	अररिया के रास्ते सुपौल-गलजलिया	1.50	31.03.05
9.	झारग्राम-पुरूलिया	1.00	31.03.05
10.	बुरामारा-चकुलिया	2.80	31.03.05

आमान परिवर्तन

1.	कृष्णानगर-नबाददीपघाट	0.15	31.03.05
2.	कटवा-वर्धमान	0.40	30.06.05
3.	कटवा-अहमदपुर	2.75	31.03.05
4.	गलजलिया के रास्ते आलुआवाड़ी-सिलीगुडी	4.00	31.12.05

1	2	3	4	5	6
दोहराकरण					
1.	शांतीपुर-कालीनारायणपुर			0.80	31.03.05
2.	पांडेश्वर-सैधिया			7.15	30.06.05
3.	बंडेल-कटवा			0.80	30.06.05
4.	कृष्णानगर-लालगोला			1.00	30.06.05
5.	गिरिमैदान के रास्ते खड़गपुर-मिदनापुर			0.80	31.03.05
6.	राजगोडा-दुर्गा चाक			2.50	31.03.05

(ग) से (ड): पश्चिम बंगाल में पासकुड़ा-घाटाल-चंद्रकोण रोड में नयी रेल लाइन के निर्माण के लिए सर्वेक्षण आरंभ करने हेतु हाल ही में एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। इस प्रस्ताव पर मंजूरी के लिए कार्रवाई चल रही है।

[हिन्दी]

दलालों द्वारा रेल टिकटों की कालाबाजारी

1450. श्री बीर सिंह महतो:
श्री काशीराम राणा:
श्री हरिकेश्वर प्रसाद:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को रेलवे स्टेशनों पर दलालों द्वारा रेल टिकटों की कालाबाजारी किए जाने की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रत्येक वर्ष और आज तक पकड़े गए, दंडित किए गए और जेल भेजे गए दलालों की जोनवार संख्या कितनी है;

(ग) उक्त अवधि के दौरान इन दलालों के साथ शामिल रेल अधिकारियों की जोनवार संख्या कितनी है तथा उनके विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है; और

(घ) रेल टिकटों की कालाबाजारी को रकने हेतु क्या उपाय किए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी हां, कुछ मामले नोटिस में आए हैं।

(ख) एक विवरण संलग्न है।

(ग) यदि कोई रेलवे कर्मचारी ऐसी अनियमितताओं में सहयोग करते हुए पाया जाता है तो अनुशासन एवं अपील नियमों के अंतर्गत उसके खिलाफ कड़ी अनुशासनात्मक कार्रवाई की जाती है। बहरहाल, इस बारे में अलग से आंकड़े नहीं रखे जाते हैं।

(घ) रेल टिकटों की कालाबाजारी रोकने के लिए रेलवे द्वारा नियमित रूप से जांच की जाती है। दलालों के विरुद्ध कार्रवाई करने के लिए पुलिस की सहायता भी ली जाती है। गिरफ्तार किए गए दलालों के विरुद्ध नियमों के अनुसार मुकदमा चलाया जाता है। इसके अलावा, अत्यधिक भीड़भाड़ के समय महत्वपूर्ण स्थानों पर मॉनीटरिंग बढ़ा दी जाती है।

विवरण

रेलवे	दलालों की संख्या जिन पर मुकदमा चलाया गया है				दोषी पाए गए दलालों की संख्या			
	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004 (सित., 04 तक)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
मध्य	52	32	27	23	13	27	25	21
पूर्व	321	411	787	935	313	401	713	930

1	2	3	4	5	6	7	8	9
पूर्व मध्य	**	29	59	45	**	21	59	43
पूर्व तट	**	**	73	43	**	**	21	16
उत्तर	243	218	129	106	125	130	97	49
उत्तर मध्य	**	**	19	16	**	**	13	15
पूर्वोत्तर	50	35	23	37	38	26	14	19
पूर्वोत्तर सीमा	9	25	15	14	5	17	7	5
उत्तर पश्चिम	**	8	24	15	**	3	4	-
दक्षिण	248	183	72	14	247	181	72	12
दक्षिण मध्य	23	9	32	7	18	7	2	-
दक्षिण पूर्व	118	113	26	25	33	24	4	1
दक्षिण पूर्व मध्य	**	**	10	15	**	**	-	-
दक्षिण पश्चिम	**	**	141	180	**	**	141	180
पश्चिम	59	76	85	96	6	14	24	21
पश्चिम मध्य	**	**	23	9	**	**	22	4
कुल	1123	1139	1545	1580	798	851	1218	1316

** अक्टूबर, 2002 तथा अप्रैल 2003 से मौजूदा 9 जनों में से 7 नए जोन बनाए गए।

तेल कंपनियों की लाभ-सीमा

1451. श्री रामजीलाल सुमन: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पिछले कुछ वर्षों के दौरान देश में तेल कंपनियों का लाभ उनकी कारोबारी लागत में हुई वृद्धि की तुलना में अधिक रहा है;

(ख) यदि नहीं, तो वर्ष 2002-2003, 2003-2004 और 2004-2005 की प्रथम छमाही में ओ.एन.जी.सी. और इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड द्वारा उनके कारोबार में अलग-अलग कितना लाभ दर्ज किया गया है;

(ग) इन कंपनियों द्वारा अर्जित लाभ की प्रतिशतता अलग-अलग कितनी है; और

(घ) उनके कारोबार की तुलना में उनके लाभ की प्रतिशतता में निरन्तर वृद्धि होने के क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) गत तीन वर्षों के दौरान

तेल कंपनियों के कुल व्यय के संबंध में लाभ सीमा तथा लेन-देन लागत संलग्न विवरण में दी गई है।

(ख) वर्ष 2002-03, 2003-04 तथा 2004-05 के प्रथम छः माह में आयल एण्ड नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओ एन जी सी) तथा इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड (आई ओ सी) द्वारा दर्ज लाभ सीमा निम्नवत है :

अप्रैल-सितम्बर के दौरान लाभ सीमा (%)

	2002-03	2003-04	2004-05
ओ. एन. जी. सी.	28.37	29.46	25.30
आई. ओ. सी.	5.5	4.5	3.8

(ग) जानकारी संलग्न विवरण में दी गई है।

(घ) तेल कंपनियों की लाभ सीमा में अंतर केवल लेन-देन लागत में अन्तर से ही संबंधित नहीं है। कच्चे तेल के मूल्यों में परिवर्तन का तेल कंपनियों की लाभ सीमा पर प्रभाव पड़ता है।

विवरण

तेल कंपनियों की लाभ सीमा तथा लेन-देन लागत

	लाभ सीमा (%) (कुल राजस्व की प्रतिशत के रूप में शुद्ध लाभ)			कुल व्यय के संबंध में लेन-देन लागत (करोड़ रुपये)		
	2001-02	2002-03	2003-04	2001-02	2002-03	2003-04
आयल एण्ड नेचुरल गैस कारपोरेशन लि.	25.98	29.75	26.31	14769.00	20482.00	20392.00
आयल इंडिया लिमिटेड	23.95	29.33	27.32	1389.74	1784.87	1994.90
गेल (इंडिया) लि.	11.02	13.55	14.72	8961.00	9756.00	9883.00
इंडियन आयल कारपोरेशन लि.	2.5	5.1	5.40	108548.0	99725.00	106510.00
हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लि.	1.74	2.92	3.38	38678.67	46332.33	48675.22
भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लि.	2.12	2.56	3.14	38768.10	46855.35	51279.69
आई बी पी कंपनी लि.	3.43	1.57	3.12	8256.78	8858.78	10435.52
ओ एन जो सो-विदेश लिमिटेड	60.45	25.34	12.23	13.53	160.16	2745.56
इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड	4.6	6.00	7.50	494.56	748.12	987.32
कोच्च रिफाइनरीज लिमिटेड	1.00	4.30	4.80	57.94	8835.00	8956.00
चर्नई पेट्रोलियम का. लि.	1.03	3.50	4.24	5882.86	7666.27	8195.55
बोंगाईगांव रिफाइनरी एण्ड पेट्रोकेमिकल्स लि.	-14.94	8.54	9.16	1638.37	1782.53	2876.25
नुमालीगढ़ रिफाइनरी लिमिटेड	4.92	6.13	6.22	2358.27	2283.40	2757.89
मैंगलोर रिफाइनरी एण्ड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड	-9.09	-4.80	3.64	6148.65	8766.30	11424.15
बीको लारी कंपनी लिमिटेड	-26%	-33%	-10%	54.02	36.86	32.69
बामर लारी कंपनी लिमिटेड	1.09%	1.90	1.89	729.04	846.61	959.86

[अनुवाद]

विदेशों के तेल क्षेत्रों में निवेश की योजना

1452. श्री असादुद्दीन ओवेसी: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत विदेशों में तेल क्षेत्रों का अर्जन करने हेतु एक वर्ष में एक बिलियन डालर से अधिक की धनराशि खर्च करने की योजना बना रहा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा वर्तमान में तेल क्षेत्रों हेतु कितने देशों के साथ बातचीत चल रही है;

(ग) क्या सरकार को इस संबंध में चीन से कड़ी प्रतिस्पर्धा का सामान करना पड़ रहा है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) सरकार द्वारा विदेशों में तेल क्षेत्रों का अर्जन करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जा रहे हैं तथा इस संबंध में क्या व्यापक रणनीति तैयार की गयी है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री यशिवंश अय्यर): (क) और (ख) राष्ट्रीय साझा

न्यूनतम कार्यक्रम के ऊर्जा सुरक्षा खण्ड के उद्देश्यों के अनुरूप देश की तेल सुरक्षा में वृद्धि करने के लिए ओ एन जी सी विदेश लि. (ओ वी एल) के साथ आई ओ सी, ओ आई एल और गेल जैसी अन्य राष्ट्रीय तेल कंपनियों विदेशों में तेल इक्विटी प्राप्त करने की खोज करती रही हैं और इसके साथ-साथ विदेशों में तेल और गैस अन्वेषण करने तथा उत्पादक परिसंपत्तियों की प्राप्ति में लगी हैं। इन कंपनियों का वियतनाम, सूडान, रूस, इराक, ईरान, म्यांमार, लीबिया, सीरिया, आस्ट्रेलिया और आइवरी कोस्ट में स्थित तेल और गैस परियोजनाओं में भागीदारी हित हैं। इन तेल कंपनियों ने विदेशी तेल और गैस परियोजनाओं में अब तक लगभग 2500 मिलियन अमेरिकी डालर का निवेश किया है।

ओ वी एल अन्य तेल क्षेत्र सा. क्षे. उ. के साथ कजाखस्तान, कुवैत, यमन, अंगोला, क्यूबा, सिएरा लियोन, बांग्लादेश और इक्वेडोर जैसे अन्य देशों में ई एंड पी अवसरों की सक्रिय रूप से खोज कर रही है जो विद्यमान देशों में ओ वी एल के प्रचालनाधीन और ई एण्ड पी परिसंपत्तियों को प्राप्त करने के प्रयासों के अतिरिक्त हैं। विदेशों में ओ वी एल के ई एण्ड पी कार्यकलापों के लिए 10वीं पंचवर्षीय योजना में 13,550 करोड़ रुपए के परिव्यय का अनुमोदन किया गया है।

(ग) और (घ) अंतर्राष्ट्रीय तेल और गैस अधिग्रहण क्षेत्र बहुत ही प्रतिस्पर्धात्मक है जहां चीन जैसे तेल और गैस की कमी वाले राष्ट्रों से और साथ ही विकसित देशों की तेल कंपनियों से ओ वी एल को कड़ी प्रतिस्पर्धा करनी है।

(ङ) विदेशों में तेल इक्विटी प्राप्त करने संबंधी प्रयासों में, भारतीय तेल कंपनियों को दिशानिर्देश और सलाह देने के उद्देश्य से सरकार ने ऊर्जा सुरक्षा हेतु तेल राजनय पर एक सलाहकार समिति का गठन किया है जिसमें देश और क्षेत्रों का विशिष्ट वाले विशेषज्ञ शामिल हैं जिनके साथ तेल कंपनियों द्वारा अंतर्संपर्क किए जाने की आशा है।

पुणे विमानपत्तन हेतु सुविधाएं

1453. श्री सुरेश कलमाडी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार पुणे विमानपत्तन पर और अधिक यात्री विमानों के उतरने के लिए सुविधाओं को बढ़ाने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या विमानपत्तनों पर उपकरण प्रणाली और निगरानी घंटों के उन्नयन हेतु रक्षा मंत्रालय के साथ कोई वार्ता हुई है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) चकन, पुणे में बनने वाले अंतर्राष्ट्रीय यात्री विमानपत्तन की प्रगति का ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (घ) जी, हां। मौजूदा एप्रन के विस्तार के लिए 5 एकड़ भूमि का आवंटन किए जाने के अलावा पुणे हवाई अड्डे पर अनुसूचित उड़ानों की आवश्यकता के अनुसार वर्तमान निगरानी समय को बढ़ाए जाने हेतु रक्षा मंत्रालय से उपकरण अवतरण प्रणाली (आइएलएस) लगाने का अनुरोध किया गया है।

(ङ) महाराष्ट्र सरकार द्वारा महाराष्ट्र औद्योगिक विकास निगम (एमआईडीसी) को परियोजना के लिए तथा चकन हवाई अड्डे के लिए लगभग 1150 एकड़ भूमि की उपलब्धता सुनिश्चित करने हेतु एक नोडल एजेन्सी के रूप में नियुक्त किया गया है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा साइट को अंतिम रूप दिए जाने, मास्टर प्लान तैयार करने तथा विस्तृत परियोजना रिपोर्ट बनाने के लिए तकनीकी परामर्श सेवाएं सुलभ करायी जा रही हैं। परियोजना में आने वाली मुख्य बाधाओं के संबंध में विस्तृत सर्वेक्षण का कार्य भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा किए जाने की संभावना है।

रेल कर्मचारियों को सुविधाएं

1454. श्री पी. मोहन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बेरोजगारी की वर्तमान स्थिति पर विचार करते हुए प्रिविलेज पास में रेल कर्मचारियों के पुत्र की आयु-सीमा बढ़ाए जाने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो क्या परिवार को भी उसी श्रेणी में यात्रा करने की अनुमति दी जाएगी जिस श्रेणी में यात्रा करने के लिए पास धारक पात्र है;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी नहीं।

(ख) जी नहीं।

(ग) वित्तीय तंगियों और अन्य अप्रत्यक्ष प्रभावों के कारण रेल कर्मचारियों और उनके आश्रितों के लिए मौजूदा यातायात सुविधाओं को और बढ़ाना व्यवहार्य नहीं है।

नौवीं पंचवर्षीय योजना में नागर विमानन योजनाएं

1455. श्री सनत कुमार मंडल: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) नौवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान प्रत्येक राज्य विशेषकर पश्चिम बंगाल में शुरू की गयी नागर विमानन योजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) आज की तिथि के अनुसार इन योजनाओं के अंतर्गत की गयी प्रगति का राज्यवार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इन योजनाओं पर कार्य समय-सीमा के अनुरूप चल रहे हैं;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) इन योजनाओं हेतु कितनी धनराशि स्वीकृत की गयी है और उन पर कितनी धनराशि खर्च की जा चुकी है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (ङ) नागर विमानन मंत्रालय निम्नलिखित संगठनों के कार्यों की देख-रेख करता है;

1. भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण
2. एअर इंडिया लिमिटेड
3. इंडियन एयरलाइंस लिमिटेड
4. पवन हंस हेलीकॉप्टर्स लिमिटेड
5. भारतीय होटल निगम लिमिटेड
6. नागर विमानन महानिदेशालय
7. नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो
8. इंदिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी

नवीं पंचवर्षीय योजना के लिए विभिन्न संगठनों के संबंध में बजट परिव्यय और व्यय संगठन-वार है, न कि राज्यवार। योजनाओं के लिए राज्यवार कोई बजट आवंटन नहीं है। नवीं पंचवर्षीय योजना के लिए अनुमोदित परिव्यय और विभिन्न संगठनों द्वारा उपयोगिता का विवरण संलग्न है।

तथापि, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण विभिन्न हवाईअड्डों पर एयरोड्रोम और तकनीकी सुविधाओं से संबंधित कार्य करता है जो कि भिन्न-भिन्न राज्यों के अधीन आते हैं। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा किए गए पश्चिम बंगाल सहित राज्यवार, कार्यों का ब्यौरा विवरण II और III पर है।

विवरण I**नागर विमानन मंत्रालय**

नवीं पंचवर्षीय योजना के लिए अनुमोदित परिव्यय तथा विभिन्न संगठनों द्वारा निधियों का उपयोग उनके नाम के सामने दिया गया है

क्र.सं.	संगठन	नवीं योजना हेतु अनुमोदित परिव्यय	वास्तविक व्यय 1997-2000
1.	एयर इंडिया लिमिटेड	3664.00	2437.91
2.	इंडियन एयरलाइंस लिमिटेड	3640.75 (125.00)	2301.75
3.	भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण	3421.87 (283.37)	1687.24 (125.45)
4.	पवनहंस हेलिकाप्टर्स लिमिटेड	209.20	62.22
5.	भारतीय होटल निगम लिमिटेड	89.55	73.11
6.	नागर विमानन सुरक्षा ब्यौरा	25.00 (25.00)	7.55 (7.55)
7.	नागर विमानन महानिदेशालय	27.00 (27.00)	16.78 (16.78)
8.	इन्दिरा गांधी राष्ट्रीय उड़ान अकादमी	35.00 (35.00)	33.89 (33.89)
	कुल	11112.37 (495.37)	6620.45 (183.67)

नोट: कोष्ठकों में दिए गए आंकड़े बजटीय सहायता को दर्शाते हैं।

विवरण II

नवीं पंचवर्षीय में नागर विमानन की योजना-एयरोड्रम कार्य

(रुपये करोड़ में)

क्र.सं.	राज्य/नागर विमानन योजनायें	स्वीकृत राशि	अब तक हुई प्रगति गई राशि	अब तक खर्च की गई राशि	क्या ये योजनाएं अनुसूची के अनुसार चल रही हैं
1	2	3	4	5	6
आन्ध्र प्रदेश					
1.	हैदराबाद नए एकीकृत टर्मिनल भवन का निर्माण तथा मौजूदा टर्मिनल भवन का विस्तार एवं सुधार	26.61	पूर्ण	28.58	पूर्ण
2.	राजमुन्दरी एटी आर- 72 प्रचालन के लिए रनवे का सुदृढीकरण तथा चारदीवारी इत्यादि का निर्माण	8.67	पूर्ण	8.67	पूर्ण
3.	विजयवाड़ा 7500 फुट तक रनवे का विस्तार, रनवे का विस्तार, रनवे का सुदृढीकरण और टर्मिनल भवन के विकास एवं संबद्ध पेवमेंट डालने का कार्य	8.56	पूर्ण	8.98	पूर्ण
4.	विशाखापत्तनम ए-300 विमान के प्रचालन के लिए एयरपोर्ट का विकास जिसमें नए रनवे टेक्सी एवं दीवार इत्यादि का निर्माण शामिल है	191.52	31%	40.54	जी हां, अनुसूची के अनुसार कार्य प्रगति पर है।
असम					
5.	डिब्रूगढ़ (क) नए टर्मिनल भवन का निर्माण तथा संबद्ध कार्य	24.58	शून्य	4.24	नहीं, राज्य सरकार द्वारा भूमि को सीपने में देरी के कारण, प्रतिस्पर्धा द्वारा ड्राइंग्स को अंतिम रूप दिया जा रहा है।
	(ख) रनवे का 800 फुट तक विस्तार जिसमें भूमि का अधिग्रहण शामिल है	14.00	2%	2.71	नहीं, विलम्ब राज्य सरकार द्वारा भूमि में देर से सीपने के कारण हुई। कार्य 17.06.2004 को अवाई किया गया।
6.	गुवाहाटी (क) टर्मिनल भवन का विस्तार और सुधार	27.50	पूर्ण	27.55	पूर्ण

1	2	3	4	5	6
	(ख) रनवे के 12000 फुट तक विस्तार के लिए भूमि का अधिग्रहण	11.46	पूर्ण	11.46	पूर्ण
	(ग) मौजूदा रनवे का सुदृढीकरण	27.63	पूर्ण	27.00	पूर्ण
7.	लीलाबाड़ी				
	(क) नए टर्मिनल भवन का निर्माण	16.50	पूर्ण	16.50	पूर्ण
	(ख) रनवे एवं पेवमेंट का विस्तार	16.41	पूर्ण	14.96	पूर्ण
8.	तेजपुर				
	नए कैट काम्प्लेक्स तथा नए एप्रन का निर्माण	18.60	पूर्ण	18.60	पूर्ण
9.	पोर्ट ब्लेयर				
	अंडमान एवं निकोबार				
	टर्मिनल भवन परिसर का विकास	19.83	पूर्ण	19.41	पूर्ण
10.	बिहार				
	(क) रनवे का सुदृढीकरण व संबद्ध कार्य	13.00	पूर्ण	6.51	पूर्ण
	(ख) नए टर्मिनल भवन का निर्माण	44.52	50%	18.82	हां, अनुसूची के अनुसार कार्य प्रगति पर है।
11.	पटना				
	टर्मिनल भवन और तकनीकी ब्लॉक का निर्माण	13.93	पूर्ण	13.93	पूर्ण
12.	दिल्ली—आई जी आई हवाईअड्डा				
	(क) एन आई टी सी चरण-II	302.00	शून्य	शून्य	पुनर्संचना के कारण योजना रोक दी गई।
	(ख) टर्मिनल 1 बी का पुनर्निर्माण	34.04	शून्य	शून्य	पुनर्संचना के कारण योजना रोक ली गई।
	(ग) एप्रन जी एस ई ए आई ओ ए तथा स्टोर भवन का निर्माण	9.97	पूर्ण	9.00	पूर्ण
	(घ) टर्मिनल 1 ए का पुनर्निर्माण	26.00	पूर्ण	22.59	पूर्ण
	(ङ) रनवे 09/27 का सुदृढीकरण	16.03	पूर्ण	10.54	पूर्ण
	(च) रनवे 10/28 का सुदृढीकरण	43.16	पूर्ण	33.53	पूर्ण
	(छ) इम्पोर्ट कार्गो (चरण-III)	23.66	पूर्ण	18.15	पूर्ण
	(ज) एक्सपोर्ट कार्गो (चरण-II)	18.54	पूर्ण	13.26	पूर्ण

1	2	3	4	5	6
गुजरात					
13.	अहमदाबाद				
	(क) एग्रन का विस्तार, रनवे का 11.500 फुट तक सुदृढीकरण, टैक्सी ट्रैक का पनर्सतहीकरण	48.50	पूर्ण	41.90	पूर्ण
	(ख) नए प्रस्थान ब्लॉक का निर्माण, घरेलू टर्मिनल भवन का सुधार	46.09	73%	26.00	हां, तो कार्य अनुसूची के अनुसार प्रगति पर है।
	(ग) त्वरित विकास टैक्सीवे सहित समांतर टैक्सीट्रैक का निर्माण	12.78	पूर्ण	12.00	पूर्ण
14.	वडांदरा				
	स्टाफ क्वार्टरों सहित टर्मिनल भवन का निर्माण	13.73	पूर्ण	13.50	पूर्ण
15.	भुज				
	भुज हवाईअड्डे पर एक टर्मिनल परिसर का निर्माण	19.51	पूर्ण	18.93	पूर्ण
गोवा					
16.	नए अंतरराष्ट्रीय भवन का निर्माण/विस्तार व सुधार	12.69	पूर्ण	12.00	पूर्ण
हिमाचल प्रदेश					
17.	कांगड़ा				
	(क) भूमि अधिग्रहण सहित रनवे का पुनर्सतहीकरण	1.89	पूर्ण	1.83	पूर्ण
	(ख) रनवे का विस्तार, एग्रन, टैक्सीवे, टर्मिनल भवन, कार पार्क, आपरेशनल वाल, ड्रेनेज, का निर्माण बिजली एसी आदी की आपूर्ति में वृद्धि	10.75	99%	8.60	नहीं, भूमि का अनुपलब्धता के कारण विलम्ब हुआ।
जम्मू और कश्मीर					
18.	जम्मू				
	(क) रनवे का विस्तार व भूमि का अधिग्रहण	11.31	पूर्ण	14.30	पूर्ण
	(ख) रनवे 18 का विस्तार (नदी की ओर)	13.16	-	0.30	नहीं, अभी सेना द्वारा भूमि सौंपी जानी है।
	(ग) टर्मिनल भवन (सी एण्ड ई) का विस्तार व सुधार	9.00	पूर्ण	9.00	पूर्ण

1	2	3	4	5	6
19.	कारगिल नया हवाईअड्डा कर्नाटक	37.81	पूर्ण	33.76	पूर्ण
20.	बंगलौर नए आगमन ब्लॉक और अंतरराष्ट्रीय ब्लॉक का निर्माण और टर्मिनल भवन का विस्तार केरल	21.43	पूर्ण	21.43	पूर्ण
21.	कालीकट (क) रनवे का 9377 फुट तक विस्तार (ख) अंतराष्ट्रीय प्रचालन के लिए घरेलू टर्मिनल भवन का विस्तार व सुधार जिसमें आगन्तुक गैलरी शामिल हैं। मणिपुर	102.87 89.48	पूर्ण 5%	101.82 2.00	पूर्ण हां, कार्य अनुसूची के अनुसार प्रगति पर है
22.	इम्फाल (क) टर्मिनल भवन का विस्तार और सुधार (ख) रनवे का पुनर्सतहीकरण और आइसोलेशन वे का निर्माण मध्य प्रदेश	17.62 20.94	पूर्ण पूर्ण	17.00 13.25	पूर्ण पूर्ण
23.	इन्दौर टर्मिनल भवन का निर्माण, विस्तार और सुधार तथा सम्बद्ध कार्य	11.68	पूर्ण	11.68	पूर्ण
24.	जबलपुर (क) रनवे का विस्तार (ख) नए टर्मिनल भवन का निर्माण	11.76 7.14	पूर्ण पूर्ण	11.70 7.00	पूर्ण पूर्ण
25.	खजुराहो रनवे का 7500 फीट तक विस्तार महाराष्ट्र	21.78	85%	14.93	हांस कार्य अनुसूची के अनुसार प्रगति पर है।
26.	नागपुर नए टर्मिनल भवन का निर्माण	11.78	पूर्ण	10.98	पूर्ण

1	2	3	4	5	6
27.	मुंबई				
	(क) एन आई टी सी-III	78.49	पूर्ण	70.47	पूर्ण
	(ख) एन डी टी सी-II	107.20	शून्य	शून्य	पुनर्संरचना के कारण योजना रोक दी गई
	(ग) टी-1 पर सुरक्षा होल्ड के साथ-साथ वे सं. 17,18 व 19 पर एयरोब्रिज	18.82	पूर्ण	17.85	पूर्ण
	(घ) फ्लाईओवर को चौड़ा करना	20.16	शून्य	शून्य	हां, कार्य अनुसूची के अनुसार प्रगति पर है
	(ङ) मौजूदा टर्मिनल-2ए का सुधार व विस्तार	20.00			
	(च) एक्सपोर्ट कार्गो टर्मिनल-II	29.50			
	नागालैण्ड				
28.	दीमापुर				
	(क) नए टर्मिनल भवन का निर्माण	14.90	पूर्ण	14.90	पूर्ण
	(ख) रनवे का पुनर्सतहीकरण	10.27	पूर्ण	10.27	पूर्ण
	उड़ीसा				
29.	भुवनेश्वर				
	(क) रनवे का 9000 फीट तक विस्तार व सुदृढीकरण	12.62	90%	9.64	नहीं, राज्य सरकार द्वारा सड़क को नहीं मोड़े जाने के कारण रनवे 77 एम, हिस्सा छूट गया
	(ख) नए एयर टर्मिनल कॉम्प्लैक्स, टैक्सी- ट्रैक, एप्रन का निर्माण व संबद्ध कार्य	17.77	पूर्ण	17.71	पूर्ण
	पंजाब				
30.	पठानकोट				
	भूमि के साथ आवासीय क्वार्टरों सहित सिविल एन्क्लेव का विकास	33.34	98%	15.90	हां, कार्य प्रगति पर है। कार्य के स्कोप में कमी है।
31.	अमृतसर				
	अमृतसर हवाईअड्डे का उन्नयन व विकास (सरकार 1:1 की ऋण इक्विटी अनुपात पर केन्द्र सरकार की ओर से बजटीय सहायता के साथ 79.27 करोड़ रुपए की परियोजना एचवी 20015/7/96-वीबी दिनांक 23.11.2000 के द्वारा अनुमति दी है)	79.27	75%	49.86	हां, कार्य अनुसूची के अनुसार प्रगति पर है।

1	2	3	4	5	6
	राजस्थान				
32.	जयपुर जयपुर हवाईअड्डे जयपुर में एबी-300 के लिए एप्रन तथा आइसोलेशन बे सहित रनवे 09/27 का विस्तार, बढ़ाए गए भाग में नाले के ऊपर आर सी सी के पुल का निर्माण, ग्रेड सुधार, ओवर ले, तथा रनवे की मौजूदा लम्बाई के लिए शोल्डर्स का निर्माण	24.03	99%	27.32	हां, कार्य पूरा होने को है।
	त्रिपुरा				
33.	अगरतला (क) टार्मिनल परिसर का विस्तार (ख) रनवे का विस्तार व भूमि का अधिग्रहण	27.61 28.70	पूर्ण पूर्ण	24.95 23.76	पूर्ण पूर्ण
	तमिलनाडु				
34.	चेन्नई (क) तकनीकी ब्लॉक व नियंत्रण टॉवर का निर्माण (ख) एन आई टी सी चरण-II (ग) एकीकृत कार्गो टार्मिनल (चरण I) (घ) प्रशासनिक ब्लॉक	23.04 60.25 42.80 14.53	पूर्ण पूर्ण पूर्ण पूर्ण	23.00 18.95 30.36 11.93	पूर्ण पूर्ण पूर्ण पूर्ण
	उत्तर प्रदेश				
35.	आगरा टर्मिनल भवन तथा एप्रन का विस्तार एवं लिंक टैक्सी वे का निर्माण	14.07	पूर्ण	10.10	पूर्ण
36.	लखनऊ (क) टैक्सी मार्ग का पुनर्सतहीकरण और एप्रन, आइसोलेशन बे का विस्तार (ख) टर्मिनल भवन का निर्माण (ग) रनवे का 9000 फीट तक विस्तार और मौजूदा रनवे का सुदृढीकरण तथा सम्बद्ध कार्य	11.81 15.23 32.91	पूर्ण पूर्ण पूर्ण	12.10 14.23 32.00	पूर्ण पूर्ण पूर्ण

1	2	3	4	5	6
37.	वाराणसी				
(क)	रनवे का विस्तार मौजूदा रनवे का सुदृढ़ीकरण तथा इसके लिए शोल्डर्स का प्रावधान	31.43	60%	15.72	नहीं, प्रस्तावित रनवे विस्तार पर पढ़ने वाली सड़क को अभी राज्य सरकार द्वारा डायवर्ट किया जाना है।
(ख)	एयरोब्रिज सहित नए टर्मिनल भवन का निर्माण	44.31	शून्य	शून्य	नहीं, प्रस्तावित नए टर्मिनल भवन पढ़ने वाली सड़क को अभी राज्य सरकार द्वारा डायवर्ट जाना है।
	पश्चिम बंगाल				
38.	बागडोगरा				
	यात्री हवाई टर्मिनल परिसर का विकास	13.47	पूर्ण	13.47	पूर्ण
39.	कोलकाता				
(क)	टी-2 का सुधार (चरण-I)	10.49	पूर्ण	12.19	पूर्ण
(ख)	टी-2 का सुधार (चरण-II)	10.00	कार्य योजना स्तर पर संकल्पना के ड्राइंग्स तैयार। अनुमान की संवीक्षा की जा रही है		कार्य योजना स्तर पर संकल्पना के ड्राइंग्स तैयार। अनुमान की संवीक्षा की जा रही है
(ग)	एकीकृत कार्गो परिसर (चरण-I)	49.66	3%	1.00	ऊंचाई की बाधताओं के कारण ड्राइंग्स संशोधित की गई है। अब कार्य प्रगति पर है और मार्च 2006 तक पूरा हो जाएगा
(घ)	हैंगर का निर्माण	9.05	95%	2.40	पूर्णता जनवरी, 2005 तक
(ङ)	मुख्य रनवे 19 एल/01 आर का सुदृढ़ीकरण	16.95	60%	6.00	कार्य मार्च, 2005 तक पूरा होगा।

विवरण III

नवी पंचवर्षीय योजना में नागर विमानन योजनाएं आरंभ की गई तकनीकी सुविधाओं का ब्यौरा

क्र.सं.	राज्य/नागर विमानन योजनाएं	स्वीकृत राशि	अब तक की गई प्रगति	अब तक खर्च की गई राशि	क्या ये योजनाएं अनुसूची के अनुसार चल रही हैं
1	2	3	4	5	6
	इन्दिरा गांधी अंतरराष्ट्रीय हवाई अड्डा, दिल्ली				
1.	(क) संचार नेटवर्क (ईपीएबीएक्स) का सुधार	1.10	पूर्ण	0.46	पूर्ण
	(ख) निगरानी हेतु सीसी टीवी सिस्टम की स्थापना	3.12	पूर्ण	1.23	पूर्ण

1	2	3	4	5	6
	(ग) अन्य (उड़ान सूचना तंत्र पी ए प्रणाली, फायर अलार्म प्रणाली सुरक्षा उपस्कर आदि की स्थापना)	11.85	पूर्ण	6.00	पूर्ण
	(घ) कम्प्यूटरीकरण	8.17	पूर्ण	4.00	पूर्ण
	(ङ) प्लाण्ट एवं मशीनरी	140.50	पूर्ण	63.92	पूर्ण
	(च) टूल्स एंड इक्विपमेंट्स	187.50	पूर्ण	212.82	पूर्ण
	(छ) फैक्स फेसिलीटेशन उपस्कर	231.00	पूर्ण	103.18	पूर्ण
	(ज) वाहन	820.00	पूर्ण	479.06	पूर्ण
	(झ) फर्नीचर एवं फिक्स्चर	33.20	पूर्ण	70.00	पूर्ण
2.	सीएसआई हवाई अड्डा, महाराष्ट्र				
	(क) संचार नेटवर्क (ईपीएबीएक्स) का सुधार	0.89		0.16	
	(ख) निगरानी सीसी टीवी सिस्टम की स्थापना	3.38	पूर्ण	1.39	पूर्ण
	(ग) अन्य (उड़ान सूचना तंत्र पी ए प्रणाली, फायर अलार्म प्रणाली सुरक्षा उपस्कर आदि की स्थापना)	14.48	पूर्ण	5.14	पूर्ण
	(घ) कम्प्यूटरीकरण	8.90	पूर्ण	4.97	पूर्ण
	(ङ) प्लाण्ट एवं मशीनरी	160.00	पूर्ण	97.59	पूर्ण
	(च) टूल्स एंड इक्विपमेंट्स	90.15	पूर्ण	83.74	पूर्ण
	(छ) फैक्स फेसिलीटेशन उपस्कर	162.90	पूर्ण	85.87	पूर्ण
	(ज) वाहन	289.80	पूर्ण	250.44	पूर्ण
	(झ) फर्नीचर एवं फिक्स्चर	102.78	पूर्ण	104.14	पूर्ण
3.	चेन्नई हवाई अड्डा, तमिलनाडु				
	(क) संचार नेटवर्क (ईपीएबीएक्स) का सुधार	1.02	पूर्ण	0.11	पूर्ण
	(ख) निगरानी सीसी टीवी सिस्टम की स्थापना	2.10	पूर्ण	0.55	पूर्ण
	(ग) अन्य (उड़ान सूचना तंत्र पी ए प्रणाली, फायर अलार्म प्रणाली सुरक्षा उपस्कर आदि की स्थापना)	11.65	पूर्ण	4.78	पूर्ण
	(घ) कम्प्यूटरीकरण	3.10	पूर्ण	1.47	पूर्ण
	(ङ) प्लाण्ट एंड मशीनरी	387.15	पूर्ण	251.08	पूर्ण

1	2	3	4	5	6
	(च) टूल्स एंड इक्विपमेंट्स	255.70	पूर्ण	201.64	पूर्ण
	(छ) फैक्स फेसिलीटेशन उपस्कर	278.39	पूर्ण	106.48	पूर्ण
	(ज) वाहन	281.05	पूर्ण	255.83	पूर्ण
	(झ) फर्नीचर एवं फिक्स्चर	74.00	पूर्ण	28.58	पूर्ण
4. त्रिवेन्द्रम हवाई अड्डा, केरल					
	(क) संचार नेटवर्क (ईपीएबीएक्स) का सुधार	0.51	पूर्ण	0.20	पूर्ण
	(ख) निगरानी सीसी टीवी सिस्टम की स्थापना	1.11	पूर्ण	0.27	पूर्ण
	(ग) अन्य (उड़ान सूचना तंत्र पी ए प्रणाली, फायर अलार्म प्रणाली सुरक्षा उपस्कर आदि की स्थापना)	2.72	पूर्ण	1.19	पूर्ण
	(घ) कम्प्यूटरीकरण	0.93	पूर्ण	0.42	पूर्ण
	(ङ) प्लाण्ट एवं मशीनरी	37.13	पूर्ण	37.78	पूर्ण
	(च) टूल्स एंड इक्विपमेंट्स	56.95	पूर्ण	19.16	पूर्ण
	(छ) फैक्स फेसिलीटेशन उपस्कर	54.15	पूर्ण	22.49	पूर्ण
	(ज) वाहन	19.08	पूर्ण	22.16	पूर्ण
	(झ) फर्नीचर एवं फिक्स्चर	35.86	पूर्ण	24.55	पूर्ण
5. एनएससीबीआई हवाई अड्डा, कोलकाता					
	(क) संचार नेटवर्क (ईपीएबीएक्स) का सुधार	0.45	पूर्ण	0.17	पूर्ण
	(ख) निगरानी सीसी टीवी सिस्टम की स्थापना	1.19	पूर्ण	0.56	पूर्ण
	(ग) अन्य (उड़ान सूचना तंत्र पी ए प्रणाली फायर अलार्म प्रणाली सुरक्षा उपस्कर आदि की स्थापना)	3.37	पूर्ण	2.40	पूर्ण
	(घ) कम्प्यूटरीकरण	2.64	पूर्ण	1.59	पूर्ण
	(ङ) प्लाण्ट एवं मशीनरी	208.30	पूर्ण	401.24	पूर्ण
	(च) टूल्स एंड इक्विपमेंट्स	169.48	पूर्ण	40.12	पूर्ण
	(छ) फैक्स फेसिलीटेशन उपस्कर	187.67	पूर्ण	77.00	पूर्ण
	(ज) वाहन	236.13	पूर्ण	116.46	पूर्ण
	(झ) फर्नीचर एवं फिक्स्चर	50.00	पूर्ण	41.00	पूर्ण

[हिन्दी]

रक्षा खरीद बोर्ड का गठन

1456. श्री ब्रजेश पाठक: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रक्षा सौदों हेतु एक उच्च स्तरीय रक्षा खरीद बोर्ड का गठन किया गया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या केंद्र सरकार ने रक्षा सौदों में बिचौलियों के शामिल होने पर रोक लगाई है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या उक्त बोर्ड के गठन के बाद भी बिचौलियों के शामिल होने के मामले सामने आए हैं;

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(छ) सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) और (ख) रक्षा विभाग में 'खरीदो' तथा बनाओ' निर्णयों के आधार पर पूंजीगत लेखे से अर्जन किए जाने संबंधी सभी क्रियाकलापों पर नजर रखने के लिए एक रक्षा अधिप्राप्ति बोर्ड का गठन किया गया है। रक्षा अधिप्राप्ति बोर्ड के अध्यक्ष रक्षा सचिव हैं और सचिव रक्षा उत्पादन विभाग, सचिव अनुसंधान एवं विकास विभाग, सचिव (रक्षा वित्त) सहसेनाध्यक्ष/सहसेनाध्यक्ष की नियुक्ति किए जाने तक चीफ स्टाफ समिति के अध्यक्ष के एकीकृत रक्षा स्टाफ के अध्यक्ष (सोआईएससी), सह थलसेनाध्यक्ष, सह नौसेनाध्यक्ष, सह वायुसेनाध्यक्ष और विशेष सचिव (अर्जन) इस बोर्ड के सदस्य हैं। रक्षा अधिप्राप्ति बोर्ड के कार्यों में अर्जन प्रक्रिया का समन्वय, पर्यवेक्षण और मानीटरिंग शामिल है।

(ग) और (घ) रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया 2002 (जून 2003 के संस्करण) के अनुसार केवल मूल उपस्कर विनिर्माताओं/विक्रेताओं/सरकार द्वारा प्रायोजित निर्यात एजेंसियों के साथ ही सीधे कार्यवाही करने की अनुमति है। इसके अलावा, भारत सरकार को रक्षा उपस्कर बेचने वाले किसी विक्रेता को संघिदा के एक हिस्से के रूप में जिन मानक शर्तों पर हस्ताक्षर करने होते हैं उनमें इस बात का विशिष्ट प्रावधान है कि अवांछित प्रभाव का इस्तेमाल किए जाने पर दंडात्मक कार्रवाई की जा सकती है।

(ङ) जी, नहीं।

(च) और (छ) प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

स्काई बस प्रोजेक्ट में दुर्घटना

1457. श्री अलीमाऊ चर्चील: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को कोंकण रेल निगम के स्काई बस प्रोजेक्ट के परीक्षण के समय दक्षिण गोवा के मारगांव में हुई बड़ी दुर्घटना की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) इस दुर्घटना की आदेशित जांच इसके परिणाम का ब्यौरा क्या है तथा दोषी अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गयी है;

(घ) क्या देश में कोई एजेन्सी है जो परियोजना की संरक्षा और सुरक्षा को प्रमाणित कर सकती है;

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(च) पणजी से मापुसा के बीच के 25 कि.मी. क्षेत्र की वर्तमान स्थिति क्या है जहां स्काई बस प्रोजेक्ट पूरा किया जाएगा?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. बेलु): (क) से (ग) जी हां, जांच रेल पथ पर 25 अगस्त, 2004 से परीक्षण चलान आरंभ किया गया। 25 सितम्बर, 2004 को परीक्षण चलान के दौरान वापसी यात्रा में प्रभारी अधिकारी ने देखा कि स्काई बस जब ठहराव स्थल के कर्व की ओर बढ़ रही थी तो उसकी गति नियंत्रित नहीं हो रही थी और चूँकि कर्व से पहले ही कुछ दूरी पर गति को 20 कि.मी. प्रति घंटा तक प्रतिबंधित कर लिया गया था, उसने शीघ्र प्रतिक्रिया व्यक्त करने हेतु परीक्षण रोक दिया और आपात बटन दबाया। इससे स्काई बस को पावर मिलनी बंद हो जाती है और वातीय ब्रेक लग जाते हैं। अधिकारी को तुरंत गति में कमी का आभास नहीं हुआ, लेकिन शीघ्र ही उसने पाया कि स्काई बस तेज गति से आगे बढ़ती हुई खंबे से टकरा गई जिससे उक्त दुर्घटना हुई। दुर्घटना के दौरान कोंकण रेलवे निगम के फिटर श्री टी. बाबू की मृत्यु हो गई और दो व्यक्ति-कनेक्स माइक्रोसिस्टम इंडिया लि. के इंजीनियर श्री लक्ष्मी नारायण और दक्षिण-पश्चिम रेलवे के ए सी मैकेनिक श्री रामचंद्र मूर्ति घायल हो रहे।

कोंकण रेलवे के चार विभागध्यक्षों की एक समिति जिसमें पो. एस. सी. लाक्कड, भारतीय तकनीकी संस्थान, पवई के उपनिदेशक और आस्ट्रियन इंजिनियर का भी सहयोग होगा, को प्रबंध निदेशक, कोंकण रेलवे निगम लि. द्वारा दुर्घटना की विस्तृत जांच करने के आदेश दिए गए हैं। जांच रिपोर्ट को शीघ्र ही अंतिम रूप दिए जाने की आशा है और तदनुसार आगे कार्रवाई की जाएगी।

(घ) और (ङ) शहरी विकास और गरीबी उन्मूलन मंत्रालय ने भारतीय शहरों में स्काई बस मेट्रो की स्थापना और उसके परिचालन की व्यवहार्यता की जांच करने के लिए दिसम्बर, 2003 में श्री ई. इंदीरेसन की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया है। इस समिति के विचारार्थ विषय निम्नलिखित हैं:-

- (1) स्काई बस मेट्रो प्रणाली की तकनीकी, आर्थिक और वित्तीय व्यवहार्यता की जांच
- (2) प्रणाली की संरक्षा सुनिश्चित करना।
- (3) नई प्रणाली के घटकों जैसे सस्पेंडिड रेल तकनीक, ट्रेवर्सिंग प्रणाली आदि का सूक्ष्म मूल्यांकन।
- (4) वित्तीय तकनीकों के एकीकरण का सूक्ष्म मूल्यांकन
- (5) अन्य कोई भी विषय जो समिति द्वारा प्रासंगिक समझा जाए।

इस समिति की रिपोर्ट अभी भी प्रतीक्षित है।

(च) गोवा सरकार के आदेश पर, कोंकण रेलवे ने मापुसा से पंजिम कॉरीडोर 105 कि.मी. लंबाई के लिए एक प्रारंभिक रिपोर्ट और अनुमान गोआ सरकार को प्रस्तुत किए हैं जिन्होंने बदले में स्वीकृति और निधियों के आबंटन हेतु शहरी विकास और गरीबी उन्मूलन मंत्रालय को इनकी सिफारिश की है और अग्रेषित किया है।

पाइपलाइन के माध्यम से रसोई गैस की आपूर्ति

1458. श्री एम. अप्पादुरई: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) दिल्ली के उन क्षेत्रों के नाम क्या हैं जहां पाइपलाइन के माध्यम से रसोई गैस की आपूर्ति की जा रही है;

(ख) यदि हां, तो गैस पाइपलाइन प्रणाली की प्रचालन लागत क्या है;

(ग) क्या दिल्ली के सभी भागों और देश के अन्य भागों में पाइपलाइन स्थापित करना किफायती और अर्थक्षम है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा यंचायती राज मंत्री (श्री यणि शंकर अय्यर): (क) से (घ) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियां (ओ. एस. सीज) दिल्ली में पाइपलाइनों के जरिए एल पी जी की आपूर्ति नहीं कर रही है। परन्तु ओ. एम. सीज. ने दिल्ली सहित विभिन्न नगरों में व्यक्तिगत आवास परिसरों में घरेलू ग्राहकों को पाइप द्वारा एल. पी. जी. का वितरण करने के लिए एल. पी. जी. रेटिकुलेटिड पद्धति आरम्भ की है। इस पद्धति में सिलेंडर बैंकों में एक केन्द्रीयकृत एल. पी. जी. भण्डारण शामिल है और इसे ग्राहकों की इस पद्धति को अपनाने की इच्छा और ओ. एम. सीज के वाणिज्यिक दृष्टिकोणों के आधार पर अन्य क्षेत्रों में विस्तारित किए जाने का प्रस्ताव है।

रेटिकुलेटिड पद्धति के जरिए एल पी जी की आपूर्ति करने के लिए ओ. एम. सीज. द्वारा वसूली जाने वाली दरें घरेलू सिलेंडरों के जरिए आपूर्ति एल.पी.जी. की प्रचलित दर के अनुसार हैं।

रेलगाड़ियों के समय को युक्तिसंगत बनाना

1459. श्री वरकला राधाकृष्णन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह बात सरकार के ध्यान में आयी है कि जल्दी रवानगी और विलंब से आगमन के कारण त्रिवेन्द्रम सेन्ट्रल रेलवे स्टेशन पर रेलगाड़ियों का समय यात्रियों के लिए सुविधाजनक नहीं हैं;

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा यात्रियों के लाभ के लिए सेन्ट्रल स्टेशन से जाने वाली और वहां आने वाली रेलगाड़ियों के समय को युक्तिसंगत बनाने के लिए क्या उपचारात्मक कार्रवाई की गई है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) गाड़ियों की अनुसूची परिचालनिक व्यवहार्यता, रेलपथ और प्लेटफार्मों की उपलब्धता तथा यात्रियों की सुविधा के आधार पर निर्धारित की जाती है। देश में अत्यधिक संख्या में गाड़ियों के चलने के कारण, त्रिवेन्द्रम सेन्ट्रल सहित सभी स्टेशनों पर गाड़ियों का आगमन/प्रस्थान सुविधानुसार करना संभव नहीं है। भारतीय रेलवे पर चौबीसों घंटे गाड़ियां चलती हैं, अतः किसी न किसी स्टेशन पर गाड़ी आगमन/प्रस्थान असुविधाजनक समय में हो सकता है। अतः यह ऐसी स्थिति है, जिससे बचा नहीं जा सकता। कुछ यात्रियों को असुविधाजनक समय में यात्रा करने के बोझ को सहना होगा।

[हिन्दी]

रेलवे का आधुनिकीकरण

1460. श्री अविनाश राय खन्ना:
श्री आनंदराव विठोबा अडसूल:
श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:
श्री चाई. जी. महाजन:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने भारतीय रेलवे के आधुनिकीकरण हेतु योजना आयोग के पास 46,000 करोड़ रुपए का प्रस्ताव भेजा है;

(ख) यदि हां, तो आधुनिकीकरण हेतु रेलवे द्वारा तैयार योजना का परिचय-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या रेलवे ने रेलगाड़ियों की क्षमता को सुधारने हेतु माल दुलाई के मार्गों के विकास हेतु भी योजना बनाई है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) रेलवे द्वारा भारतीय रेलवे के आधुनिकीकरण हेतु क्या अन्य कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी नहीं।

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

मुंबई में लोकल ट्रेनों में महिलाओं का उत्पीड़न

1461. श्री प्रकाशबापू वी. पाटिल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि मुंबई की लोकल ट्रेनों में महिलाओं के उत्पीड़न के मामले बढ़ रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो पिछले दो वर्षों के दौरान आज तक सरकार के ध्यान में आए उत्पीड़न के ऐसे मामलों का ब्यौरा क्या है तथा उन पर क्या कार्रवाई की गयी है; और

(ग) सरकार द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ताकि महिला यात्री लोकल ट्रेनों में सुरक्षित यात्रा कर सकें?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) यद्यपि रेलवे परिसरों (रेलवे स्टेशनों सहित) और चलती गाड़ियों में कानून और व्यवस्था को बनाये रखने और अपराध पर नियंत्रण रखना संबंधित राज्य सरकार का उत्तरदायित्व है तथापि यात्रियों, विशेषकर महिलाओं की बेहतर सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए रेलवे राज्य सरकार के साथ समन्वय स्थापित करती है। प्रशासन और पुलिस ने निम्नलिखित कदम उठाए हैं:

1. रेलवे परिसरों और गाड़ियों से असमाजिक तत्वों को नियमित रूप से हटाया जाता है।
2. रेलवे सुरक्षा बल और राजकीय रेलवे पुलिस के बीच विशेष आसूचना और अपराध आसूचना का आदान-प्रदान सभी स्तरों पर किया जाता है।
3. उपर्युक्त निवारण उपाय उठाने के लिए अपराध स्थिति के विश्लेषण हेतु राजकीय रेल पुलिस और स्थानीय पुलिस के साथ उच्च स्तर पर आवधिक समन्वय बैठकें आयोजित की जाती हैं।
4. कार्यशालाओं और सेमिनारों के आयोजन के द्वारा महिला यात्रियों को आने वाली कठिनाइयों से रेल सुरक्षा बल कर्मियों को अवगत कराने के लिए कदम उठाए गए हैं।
5. सधासंभव महिला कर्मचारियों का उपयोग करते हुए राजकीय रेलवे पुलिस और रेल सुरक्षा बल द्वारा मुंबई उपनगरीय क्षेत्रों में महिलाओं के कंपार्टमेंट में मार्गरक्षण कराया जाता है।
6. मध्य और पश्चिम रेलवे में महिला टिकट जांच कर्मचारी और महिला रेल सुरक्षा कर्मी के विशेष दस्तों का गठन किया गया है ताकि महिला यात्रियों की सुविधा हेतु महिला कंपार्टमेंट में अनधिकृत व्यक्तियों का पता लगाया जा सके और उनके विरुद्ध कार्रवाई की जा सके।
7. रात्रि के दौरान, छुट्टियों और रविवार के दिन महिला कंपार्टमेंटों में सशस्त्र मार्गरक्षण किया जाता है।
8. महिला कंपार्टमेंटों में असामाजिक तत्वों का प्रवेश रोकने के लिए महिला कंपार्टमेंट के सामने होमगार्ड कर्मचारियों की तैनाती की जाती है।

इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन, पालम में चोरी

1462. श्री अजय चक्रवर्ती:

श्री सुरवरम सुधाकर रेड्डी:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पिछले कुछ समय से इंदिरा गांधी अंतर्राष्ट्रीय विमानपत्तन, पालम पर चोरी की घटनाएं आम बात हो गई हैं;

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान चोरी के ऐसे कितने मामले सामने आए हैं तथा वे किस प्रकार की रही हैं;

(ग) चोरी के मामलों में कितने दोषियों को पकड़ा गया; और

(घ) विमानपत्तन पर पूर्ण सुरक्षा सुनिश्चित करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने वाले हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (घ) अपेक्षित सूचना एकत्र करके सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[हिन्दी]

सरपंचों को मानदेय

1463. श्रीमती करूणा शुक्ला: क्या पंचायती राज मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में कुल कितनी पंचायतें हैं और उन पंचायतों की संख्या कितनी है जिनके पास निर्वाचित सरपंच हैं;

(ख) उनमें से महिला सरपंचों, अनुसूचित जातियों के सरपंचों, अनुसूचित जनजातियों के सरपंचों की राज्यवार अलग-अलग संख्या कितनी है;

(ग) देश में ऐसी पंचायतों की राज्यवार संख्या कितनी है जिनके पास ग्राम सचिव और पंचायत भवन हैं;

(घ) क्या केन्द्र सरकार का विचार सरपंचों को कुछ मानदेय देने का है;

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (च) देश में 2,41,310

पंचायतें हैं। संविधान के अनुच्छेद 243 ग के अनुसार पंचायत का अध्यक्ष ग्राम स्तर पर इस तरह निर्वाचित किया जाएगा जैसा कि राज्य विधान द्वारा, प्रावधान करें और उन निर्वाचित सदस्यों में से मध्यवर्ती और जिला स्तर की पंचायत का निर्वाचन किया जाएगा। केन्द्र सरकार निर्वाचित/चयनित सरपंचों और उनके समुदाय/वर्ग का रिकार्ड नहीं रखती। पंचायत एक राज्य विषय है और केन्द्र सरकार की भूमिका संविधान के भाग 9 में दिए गए प्रावधान के कार्यान्वयन के लिए राज्य सरकारों/ संघ राज्य क्षेत्र प्रशासनों को मनाना है। ग्राम सचिव और पंचायत भवन वाली पंचायतों की संख्या से संबंधित आंकड़े केन्द्र सरकार स्तर पर नहीं रखे जाते। केन्द्र सरकार का सरपंचों को मानदेय देने का कोई प्रस्ताव नहीं है, क्योंकि इस विषय में निर्णय लेना राज्य सरकार का काम है

[अनुवाद]

अधिकारियों की कमी

1464. श्री एन. जनार्दन रेड्डी: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि तीनों लड़ाकू सशस्त्र सेवाओं में अधिकारियों की पर्याप्त कमी है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) सरकार द्वारा इन सेवाओं के तीनों स्कंधों में प्रतिभाशाली युवाओं को आकर्षित करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाने का विचार है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) से (ग) सशस्त्र सेनाओं में अफसरों की कुछ कमी है। सेना, वायुसेना और नौसेना में अफसरों की वर्तमान कमी निम्नानुसार है:-

सेना	वायुसेना	नौसेना
11,709	470	10160

सेना, नौसेना तथा वायुसेना में क्रमशः 1950, 1953 तथा 1985 से रिक्तियों की संख्या अलग-अलग रही है।

रिक्त पदों को भरने के लिए तीनों सेनाओं द्वारा कई कदम उठाए गए हैं। सेना द्वारा वर्ष 1997 में छवि सुधार अभियान शुरू किया गया है तथा इस समय इस अभियान के चरण-IV को अंतिम रूप दिया जा रहा है। इसके अलावा, सेना में भर्ती हेतु युवाओं को प्रेरित करने के लिए भर्ती कार्यालयों द्वारा स्कूलों तथा कॉलेजों में संगोष्ठियों, भाषणों तथा प्रदर्शनियों का आयोजन किया

जाता है। सेना की प्रशिक्षण क्षमता बढ़ाई गई है ताकि भर्ती में वृद्धि होने पर सभी को प्रशिक्षित किया जा सके।

अफसर संवर्ग में प्रतिभाशाली तथा योग्य युवाओं को आकर्षित करने के लिए वायुसेना द्वारा सतत प्रचार-प्रयास किए जा रहे हैं। प्रचार सामग्री भेजने के लिए लगभग 3000 स्कूल तथा कॉलेज डाक सूची में है। चयन बोर्ड के योग्य मूल्यांकनकर्ताओं द्वारा कैंपस साक्षात्कार लिए जाते हैं ताकि संभावित उम्मीदवारों के साथ सीधी बातचीत की जा सके तथा सेवा से संबंधित उनके प्रश्नों के उत्तर दिए जा सकें। बातचीत के माध्यम से प्रेरित करने के लिए स्कूल तथा कॉलेजों में नियमित दौरे किए जाते हैं।

नौसेना द्वारा सघन प्रचार तथा भर्ती अभियान चलाए जा रहे हैं। लक्षित जनसंख्या के दायरे को बढ़ाने के लिए विभिन्न कॉलेजों/संस्थाओं में प्रेरण अभियान चलाए जाते हैं।

इसके अलावा, इलैक्ट्रॉनिक तथा प्रिंट मीडिया के माध्यम से सशस्त्र सेनाओं की प्रतिबद्धता तथा वीरता को सुसंगत रूप से प्रदर्शित किया जाता है। रक्षा मंत्रालय का जनसंपर्क निदेशालय रक्षा से संबंधित सूचना देते समय मीडिया कर्मियों के साथ नियमित रूप से बातचीत करता रहता है तथा उसका सकारात्मक प्रचार सुनिश्चित करने का प्रयास करता है। प्रिंट तथा इलैक्ट्रॉनिक मीडिया में रक्षा संबंधी घटनाओं की नियमित कवरेज से लोगों में जागरूकता पैदा करने तथा युवाओं को सशस्त्र सेनाओं में भर्ती होने के लिए प्रेरित करने में काफी मदद मिलती है। तीनों सेनाओं के बारे में कैरियर संबंधी सूचना मुहैया कराने के लिए इंटरनेट पर वेबसाइट भी उपलब्ध है।

कैस्पियन सागर में तेल ब्लाकों की खोज

1465. श्रीमती मनोरमा माधवराज: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या ओ.एन.जी.सी. की कैस्पियन सागर स्थित तेल ब्लाकों की खोज में निवेश करने की योजना है;

(ख) निवेश की धनराशि कितनी है और कितनी कच्चे तेल का उत्पादन किया जाएगा,

(ग) ओ.एन.जी.सी. विदेश द्वारा स्खलेन आयलफील्ड (यू एस एस आर) और सूडानी आयल फैसिलिटीज में पूर्व में किए गए निवेशों की क्या स्थिति है;

(घ) क्या भारत ईरान और ओमान से गैस/कच्चे तेल की पाइपलाइन परियोजनाओं की व्यवहार्यता का पता लगा रहा है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) देश की ऊर्जा सुरक्षा को बढ़ाने के लिए, ओ एन जी सी-विदेश लिमिटेड (ओ वी एल) इक्विटी तेल तथा गैस अन्वेषण रकबों तथा कैस्पियन

सागर क्षेत्र के देशों सहित कई अभिज्ञात देशों में उत्पादनशील परिसंपत्तियों के अधिग्रहण पर कार्य कर रहा है।

कैस्पियन सागर क्षेत्र के तेल क्षेत्रों में ओ वी एल की भागीदारी संबंधी प्रस्ताव विचार के प्रारम्भिक स्तर पर है और इसलिए, निवेश की प्रमात्रा या संभावित तेल आउटपुट का अनुमान नहीं लगाया जा सकता।

(ग) वर्ष 2005-06 से सखालिन-1 परियोजना से तेल और गैस का सीमित उत्पादन संभावित है। इस क्षेत्र से तेल और गैस का पूरा उत्पादन वर्ष 2006-07 की अंतिम तिमाही तक संभावित है।

ओ वी एल द्वारा सूडान में अन्वेषण तथा उत्पादन (ई एण्ड पी) क्षेत्र में गठित तीन संयुक्त उद्यमों में से, ग्रेटर नील तेल परियोजना पहले से ही वाणिज्यिक उत्पादन कर रही है। अन्य दो परियोजनाएं अन्वेषण स्तर पर हैं।

सूडान में पाइपलाइन परियोजना का कार्य 1 जुलाई, 2004 को प्रारम्भ हुआ और इसकी अक्टूबर, 2005 तक पूरा होने की संभावना है।

(घ) और (ङ) भारत और ईरान कई वर्ष पूर्व अपतटीय तथा जमीनी दोनों स्तरों पर पाइपलाइन द्वारा प्राकृतिक गैस आयात करने के विकल्पों की खोज के लिए सहमत हुए थे। इस संबंध में लगातार बातचीत चल रही है। ओमान से गैस आयात करने के प्रस्ताव को व्यवहार्य नहीं पाया गया था।

विमान की यात्री क्षमता में वृद्धि

1466. श्री पवन कुमार बंसल: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में संचालित विमान कंपनियों के पास कुल कितने विमान हैं और इनकी कुल यात्री क्षमता कितनी है; और

(ख) यात्री क्षमता में वृद्धि करने हेतु क्या कदम उठाने का प्रस्ताव है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) देश में विभिन्न अनुसूचित एयरलाइनों के विमानों की संख्या तथा कुल सीट क्षमता इस प्रकार है:-

एयरलाइन का नाम	विमानों की संख्या	सीट क्षमता
1. एअर इंडिया लिमिटेड	35*	10343
2. इंडियन एयरलाइंस	51*	7603
3. एयरलाइन एलाइड सर्विस लिमिटेड	15	1501
4. जेट एयरवेज	42	5303
5. सहारा एयरलाइंस	20	2204
6. डक्कन एविएशन (प्रा)लिमिटेड	10	876

*एक इवाई जहाज प्रयोग में नहीं है परन्तु यह अभी डि-रजिस्टर्ड नहीं हुआ है।

(ख) एअर इंडियन तथा इंडियन एयरलाइंस ने अपनी सीट क्षमता बढ़ाने और विस्तार करने की योजना के तहत निम्नानुसार कार्रवाई की है:-

एअर इंडिया बोर्ड ने एक संशोधित विमान-बेड़ा योजना अनुमोदित की है जिसके अनुसार एअर इंडिया के विमान बेड़े में विमानों की संख्या वर्तमान 34 से बढ़कर वर्ष 2012-13 तक 74 हो जाएगी।

इंडियन एयरलाइन्स के 43 विमान अर्जित करने का प्रस्ताव लोक निवेश बोर्ड द्वारा अनुमोदित कर दिया गया है। इंडियन एयरलाइंस इस पर सरकार का अनुमोदन प्राप्त करेगी।

निजी अधिसूचित एयरलाइनों द्वारा सीट क्षमता बढ़ाने का निर्णय उनके प्रबंध वर्ग द्वारा लिया जाता है तथा सरकार द्वारा अनुमोदन प्रत्येक मामले के आधार पर किया जाता है।

एफ. एम. रेडियो स्टेशन

1467. श्री मधुसूदन मिस्त्री: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सूचना प्रसारण मंत्रालय ने देश भर में 400 एफ. एम. रेडियो स्टेशन स्थापित करने की एक महत्वाकांक्षी योजना की रूपरेखा तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो देश में विशेषकर कर्नाटक में ये कहां-कहां स्थापित होंगे और देश भर में एफ. एम. रेडियो स्टेशन स्थापित करने के क्या उद्देश्य हैं;

(ग) इस संबंध में निजी पक्षों और केन्द्र सरकार के बीच हस्ताक्षरित समझौते की निबंधन एवं शर्तें क्या हैं; और

(घ) इन एफ. एम. रेडियो स्टेशनों से होने वाली राजस्व की अनुमानित आय कितनी है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) लगभग 400 स्टेशनों की पहचान कर ली गयी है जिन्हें चरण 2 में निजी एफ. एम. रेडियो के विस्तार हेतु उपयोग में लाया जाना परिकल्पित है।

(ख) कर्नाटक के बंगलौर, हुबली मंगलौर, बेलगांव, गुलबर्ग, मैसूर और दावनगिरी में निजी एफ. एम. रेडियो का विस्तार करने की परिकल्पना है। वर्ष 1999 में सरकार ने निम्नलिखित मुख्य उद्देश्यों के साथ 40 अवस्थितियों (चरण-1) में निजी एफ. एम. रेडियो स्टेशनों की स्थापना करने की अनुमति दे दी थी:-

1. एफ. एम. नेटवर्क का विस्तार।
2. तदरूपता और अभिग्रहण की श्रेष्ठ गुणवत्ता वाले रेडियो कार्यक्रम तथा स्थानीय विषय-वस्तु व प्रासंगिकता वाले कार्यक्रमों का निर्माण।
3. प्रसारण को बढ़ावा और नई प्रतिभा को प्रोत्साहन।
4. रोजगार का सृजन।
5. सरकार हेतु राजस्व का अर्जन।

(ग) और (घ) चरण-II में निजी एफ.एम. रेडियो के विस्तार हेतु नीति को अभी अन्तिम रूप दिया जाना है।

कृष्णा और गोदावरी बेसिन में गैस की खोज

1468. श्री हरि राम जोगैया: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कृष्णा और गोदावरी बेसिन में प्राकृतिक गैस की खोज करने और इसका विपणन करने का कार्य, संभावित स्थलों का आबंटन करने के दौरान एक निजी कंपनी को सरकार के स्वामित्व वाले ओ. एन. जी. सी. से प्राथमिकता देते हुए आबंटित किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो उक्त आबंटन के क्या कारण थे और यह किस शर्त पर किया गया था?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) गहरे समुद्र सहित, भूमि और अपतट दोनों में अन्वेषण कार्यकलाप तेज करने के लिए भारत सरकार द्वारा वर्ष 1997-98 में नई अन्वेषण लाइसेंसिंग नीति निरूपित की गई थी। यह नीति एक समान अवसर मुहैया कराती है, जिसमें पी एस यूज सहित सभी कंपनियों अन्वेषण रकबे हासिल करने के लिए समान शर्तों पर प्रतिस्पर्धा करती हैं। इस समय कृष्णा और गोदावरी बेसिनों में 14 ब्लाक प्रचालनाधीन है जिनमें 7 ब्लाक गहरे पानी में और 7 उथले पानी में हैं। एन ई एल पी बोली चक्रों के तहत, उसमें बताई गई शर्तों के अनुसार अब तक 10 ब्लाक निजी कंपनियों/संयुक्त उद्यमों और 4 राष्ट्रीय तेल कंपनियों को प्रदान किए गए हैं।

रसोई गैस की कमी

1469. श्री सुरेश अंगडि: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दक्षिणी राज्यों सहित कई राज्यों से रसोई गैस की भारी कमी की सूचना मिली है, जिसके परिणामस्वरूप उपभोक्ताओं को रसोई गैस की आपूर्ति नहीं हो पा रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं; और

(ग) केन्द्र सरकार द्वारा रसोई गैस उपलब्ध कराने और स्थिति को सामान्य बनाने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों (ओ एम सी) ने एल पी जी की किसी कमी की सूचना नहीं दी है और दक्षिण राज्यों सहित देश के सभी भागों में ये अपने उपभोक्ताओं की मांग को पूरा कर रही हैं। जानबूझकर की गई किसी कृत्रिम कमी का कोई विशेष मामला यदि सरकार या तेल विपणन कंपनियों के ध्यान में लाया जाता है तो उस पर प्रचलित विपणन अनुशासन दिशा-निर्देशों के अनुसार जांच की जाएगी और उस पर अमल किया जाएगा।

इंडियन एयरलाइन्स/एअर इंडिया/निजी कंपनियों को वायुमार्गों हेतु अनुमति

1470. श्री बाडिगा रामकृष्णा:
श्री चंद्रकांत खैरे:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार इंडियन एयरलाइन्स/एअर इंडिया को और अधिक राष्ट्रीय/अंतरराष्ट्रीय वायुमार्गों पर उड़ानों का संचालन करने हेतु अनुमति देने की योजना बना रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या निजी ऑपरेटरों को भी इस प्रकार की अनुमति दिए जाने की संभावना है;

(घ) यदि हां, तो क्या इस निर्णय के फलस्वरूप एअर इंडिया/इंडियन एयरलाइन्स पर कोई प्रभाव पड़ेगा;

(ङ) यदि हां, तो इस स्थिति में सुधार करने हेतु क्या कदम उठाए गए हैं;

(च) क्या सरकार का विचार निजी ऑपरेटरों द्वारा सरकारी कर्मचारियों को पेशकश की जा रही छूट्टी यात्रा रियायत का दावा करने का लाभ उठाने की अनुमति देने की है; और

(छ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और इस संबंध में निर्धारित विद्यमान मानदण्ड क्या हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) अंतरराष्ट्रीय वायु सेवाओं के परिचालन के लिए मार्गों तथा अपेक्षित यातायात अधिकारों का विवरण भारत द्वारा विभिन्न देशों के साथ सहमत वायु सेवा करारों में किया गया है। सरकार द्वारा नामित एयरलाइन्स यातायात अधिकार उपलब्ध होने की शर्त पर सहमत मार्ग के लिए अपने वाणिज्यिक हितों को ध्यान में रखते हुए परिचालन कर सकती है। जहां तक घरेलू मार्गों का संबंध है, एयरलाइन मार्ग संवितरण मार्गनिर्देश को पूरा करने की शर्त पर देश में कहीं भी परिचालन करने के लिए स्वतंत्र हैं।

(ग) से (ङ) वर्तमान में सरकार ने निजी घरेलू अनुसूचित प्रचालकों को भारतीय हिस्से की अप्रयुक्त पात्रता के लिए संबंधित वायु सेवा करारों में एकाधिक एयरलाइनों को निर्दिष्ट किए जाने अधिकारों का प्रावधान होने की शर्त पर सार्क देशों के लिए प्रचालन करने की अनुमति दी है। जेट एयरवेज तथा एयर सहारा को उनके अनुरोध के अनुसार श्रीलंका, बंगलादेश तथा नेपाल के लिए प्रचालन करने के लिए निर्दिष्ट किया गया है। एअर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइन्स के हितों पर इससे कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा, क्योंकि निजी प्रचालकों को केवल यातायात अधिकारों का प्रयोग करते हुए ही प्रचालन करने की अनुमति दी गई है।

(च) और (छ) केन्द्रीय सिविल सेवाओं के छुट्टी यात्रा रियायत (एल टी सी) नियमावली में निर्धारित प्रावधानों, के अनुसार जिन सरकारी कर्मचारियों का वेतन 18,400/- रुपये या इससे अधिक है वे अपनी इच्छानुसार राष्ट्रीय वाहकों में किफायती श्रेणी में हवाई यात्रा अथवा रेल से प्रथम वातानुकूलित श्रेणी में यात्रा करने के हकदार हैं। सरकार के पास, निजी एयरलाइनों से छुट्टी यात्रा रियायत की सुविधा प्रदान करने का कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

नशा-मुक्ति केन्द्रों की स्थापना

1471. श्री जी. के. तुम्मर: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को नशाखोरों हेतु विभिन्न कल्याण योजनाएं तैयार करने और नशा-मुक्ति केन्द्रों की स्थापना करने हेतु कई राज्य सरकारों/संघ राज्य प्रशासनों और गैर-सरकारी संगठनों से प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो वर्तमान वर्ष के दौरान प्राप्त किए गए उक्त प्रस्तावों का राज्य-वार/संघ राज्य क्षेत्र-वार एवं गैर-सरकारी संगठन-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) इनमें से प्रत्येक पर क्या कार्रवाई की गई है; और

(श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशम): (क) जी, हां।

(घ) लंबित प्रस्तावों, यदि कोई हो, की क्या स्थिति है?

(ख) से (घ) नशामुक्ति केन्द्रों की स्थापना के लिए वर्ष 2004-05 के दौरान प्राप्त प्रस्तावों का ब्यौरा तथा उन पर की गई कार्रवाई दर्शाने वाला विवरण संलग्न है।

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री

विवरण

(30.11.2004 की स्थिति के अनुसार)

क्रम सं.	गैर-सरकारी संगठनों का नाम	की गई कार्रवाई
1	2	3
1.	संदीप शिक्षा प्रसार एवं समाज कल्याण समिति, दतिया, मध्य प्रदेश	चूंकि संगठन के पास अपेक्षित अनुभव नहीं है, अतः मामले को अस्वीकृत कर दिया गया है।
2.	जीवन ज्योति हैल्थ सर्विस सोसाइटी, झाबुआ, मध्य प्रदेश	वही
3.	न्यू प्रताप शिक्षा समिति, मध्य प्रदेश	वही
4.	श्रीराम शिक्षा समिति, सिओपुर मध्य प्रदेश	वही
5.	कनर्सन फॉर एंडवासमेंट ऑफ रूरल इफोरटस (सीएआरई) पफुटसेरो, फेक, नागालैंड	वही
6.	वोमन एंड चाइल्ड केयर सोसाइटी, चंडीगढ़	वही
7.	मानव सारथी, गुवाहाटी, असम	चूंकि आवेदन दिए गए जिले में दो से ज्यादा केन्द्र हैं, अतः मामले को अस्वीकृत कर दिया गया है।
8.	युग चेतना प्रसार एवं कल्याण समिति, भिंड, मध्य प्रदेश	चूंकि संगठन के पास अपेक्षित अनुभव नहीं है, अतः मामले को अस्वीकृत कर दिया गया है।
9.	मुंशी प्रेमचन्द्र सोसाइटी, भोपाल मध्य प्रदेश	चूंकि संगठन के पास अपेक्षित अनुभव नहीं है, अतः मामले को अस्वीकृत कर दिया गया है।
10.	रूरल डेवलपमेंट एसोसिएशन कारीग, सेनापति जिला, मणिपुर	स्वीकृति के लिए मामले पर कार्यवाही की गई।
11.	ब्रेन एगेन रिहैबिलिटेशन सेंटर, उखरूल, मणिपुर	वही
12.	गिलेडस बालम ड्रग एडडीक्ट केयर सेंटर, चुरचंदपुर मणिपुर	चूंकि आवेदन दिए गए जिले में दो से ज्यादा केन्द्र हैं, अतः मामले को अस्वीकृत कर दिया गया है।
13.	रूरल एड सर्विस, चुराचन्दपुर मणिपुर	वही
14.	मिशन फॉर सोशन रिफोरमस, ऐजवल मिजोरम	वही
15.	बेथानी हैल्थ सेंटर, एजवल, मिजोरम	वही
16.	अगोपे होम, एजवल, मिजोरम	वही
17.	केयर क्वांटसलिंग सेंटर मेन्कोहिंग नागालैंड	स्वीकृति के लिए मामले पर कार्यवाही की गई।

1	2	3
18.	नागालैंड ट्राइबल वेलफेयर एज्युकेशन एंड रीजिडेंसल इंस्टीट्यूट कोहिमा, नागालैंड	चूंकि आवेदन दिए गए जिले में दो से ज्यादा केन्द्र हैं, अतः मामले को अस्वीकृत कर दिया गया है।
19.	ईडियन रेलक्रॉस सोसाइटी, फिरोजपुर, पंजाब	स्वीकृति के लिए मामले पर कार्यवाही की गई।
20.	आदेश वेलफेयर सोसाइटी, मुक्तेसर, पंजाब	वही
21.	सोसाइटी फॉर प्रोमोशन ऑफ यूथ एंड मैसस, दिल्ली	वही
22.	मतुश्री चैरिटेबल ट्रस्ट साबरकांथा, गुजरात	वही
23.	दि कूथातुकुलम को -आपरेटिव हॉस्पिटल लिमिटेड इरनाकुलम, केरल	चूंकि आवेदन दिए गए जिले में दो से ज्यादा केन्द्र हैं, अतः मामले को अस्वीकृत कर दिया गया है।
24.	श्री हरालय्या हितवरधक संघ, बीजापुर कर्नाटक	स्वीकृत के लिए मामले पर कार्यवाही की गई।
25.	भारत रत्न महिला मंडली, कुडडपाह, आंध्र प्रदेश	चूंकि संगठन के पास अपेक्षित अनुभव नहीं है, अतः मामले को अस्वीकृत कर दिया गया है।
26.	श्री साई सेवा समिति, नालगौंडा, आंध्र प्रदेश	स्वीकृति के लिए मामले पर कार्यवाही की गई है।
27.	पार्कावन ट्रस्ट, त्रिची, तमिलनाडु	चूंकि आवेदन दिए गए जिले में दो से ज्यादा केन्द्र हैं, अतः मामले को अस्वीकृत कर दिया गया है।
28.	डोओवीई, हैदराबाद आंध्र प्रदेश	स्वीकृति के लिए मामले पर कार्यवाही की गई है।
29.	निराधारा सोशन वेलफेयर सोसाइटी, कोलार कर्नाटक	चूंकि संगठन के पास अपेक्षित अनुभव नहीं है, अतः मामले को अस्वीकृत कर दिया गया है।

जीवित बम गिराना

1472. श्री चन्द्र भूषण सिंह: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिनांक 4 नवम्बर, 2004 को गुजरात में जामनगर वायुसेना अड्डे के समीप एक गांव पर भारतीय वायुसेना के इस्करा प्रशिक्षण विमान ने गलती से 25 पाँड का जीवित बम गिरा दिया था;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस दुर्घटना की जांच के कोई आदेश दिए गए हैं; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) जी, हां।

(ख) 4 नवंबर, 2004 को अभ्यास के दौरान सरमत रेंज के ऊपर इस्करा प्रशिक्षण विमान द्वारा सजीव बम गिराने के लिए भरी गई उड़ान के दौरान पायलट बम गिराने में असफल रहा। पायलट, रेंज के ऊपर से दो बार फिर गुजरा परन्तु बम न गिरा सका। बेस पर वापस आते समय पायलट को विमान के बम-कैरियर पर उक्त बम दिखाई दिया। तथापि, विमान को जमीन पर उतारने के बाद पायलट ने देखा कि बम, विमान के बम-कैरियर से नदारद है। बाद में, सिविल पुलिस ने रिपोर्ट की कि बम गुजरात में जामनगर के दक्षिण लखाबावल गांव के एक खुले मैदान में गिरा था। बम विस्फोट के कारण सूखी घास के एक ढेर ने आग पकड़ ली थी। प्रभावित किसान को 2,000/- रु. की क्षतिपूर्ति का भुगतान कर दिया गया है।

(ग) जी, हां।

(घ) इस दुर्घटना के कारणों का पता लगाने के लिए एक जांच अदालत का आदेश दिया गया है। आशंका वाले राइट स्टोर बम कैरियर को खराबी का पता लगाने के लिए भेज दिया गया है।

रैक वैगनों को सेवा में लगाया जाना

1473. श्री पी. करुणाकरन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेल मंत्रालय को खाद्यान्न तथा अन्य सामग्रियों की दुलाई हेतु विभिन्न केन्द्रों में पूर्ण रैक वैगनों को सेवा में लगाने के संबंध में राज्य सरकारों से कोई अनुरोध प्राप्त हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो क्या मंत्रालय ने रेल मंडलों में और वैगनों को सेवा में लगाने हेतु कोई कदम उठाया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी हां।

(ख) यातायात की बुकिंग और इसकी समहलाई के लिए टर्मिनलों की क्षमता के आधार पर रेल मंत्रालय विभिन्न रेलवे मंडलों में खाद्यान्न मालडिब्बों सहित मासडिब्बों की उपलब्धता सुनिश्चित कर रहा है।

[हिन्दी]

रक्षा विभाग की भूमि पर अतिक्रमण

1474. श्री संतोष गंगवार: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या संपदा की अप्रयुक्त भूमि के रख-रखाव हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं;

(ख) रक्षा विभाग की राज्यवार/छावनीवार कितने क्षेत्रफल भूमि पर अतिक्रमण किया गया है; और

(ग) अतिक्रमण रोकने और इसे हटाने हेतु क्या प्रभावी कदम उठाए जा रहे हैं?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) रक्षा भूमि की चौकसी करने और उस पर अतिक्रमण का पता लगाने तथा उसे रोकने के लिए प्रभावी कदम उठाने हेतु महानिदेशक, रक्षा सम्पदा व सेना मुख्यालयों को निदेश जारी किए गए हैं।

(ख) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जाएगी।

(ग) महानिदेशक, रक्षा सम्पदा सेना मुख्यालयों को छावनी अधिनियम, 1924 तथा सरकारी स्थान (अप्राधिकृत अधिभोगियों की बेदखली) अधिनियम, 1971 के उपबंधों के अंतर्गत अतिक्रमणों को रोकने हेतु उपाय करने तथा अतिक्रमणों को हटाने के लिए कार्रवाई किए जाने के भी विस्तृत निदेश जारी किए गए हैं।

[अनुवाद]

शांति सेना

1475. श्री शिवराज सिंह चौहान: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वे देश कौन-कौन से हैं जहां भारतीय सैन्य दल शांति सेना के रूप में सम्मिलित है;

(ख) इन अभियानों में विदेश में कितने रक्षाकर्मी (कमीशन प्राप्त/गैर-कमीशन प्राप्त रैंक) तैनात हैं; और

(ग) इन पर सरकार द्वारा कितनी राशि व्यय की गयी है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) भारतीय सशस्त्र बलों (सेना और वायु सेना) के सैन्य दल इस समय निम्नलिखित देशों में संयुक्त राष्ट्र शांति मिशन में कार्यरत हैं:

(1) कांगो जनतांत्रिक गणराज्य में संयुक्त राष्ट्र मिशन

(2) लेबनान में संयुक्त राष्ट्र की अंतरिम सेना, और

(3) इथोपिया तथा इरिट्रिया में संयुक्त राष्ट्र मिशन

(ख) इन मिशनों में आज तक तैनात सशस्त्र सेना कर्मियों की संख्या 3452 है, जिसमें 416 कमीशन प्राप्त अधिकारी तथा 3036 गैर-कमीशन प्राप्त अधिकारी शामिल हैं।

(ग) सैन्य दल पर आई लागत, मिशन में सैन्य दल की स्वपोषिता और सैन्य दल के उपस्करों पर सरकार द्वारा किए गए व्यय की प्रतिपूर्ति संयुक्त राष्ट्र संघ द्वारा की जाती है।

[हिन्दी]

रेलवे स्टेशनों पर रोजगार के अवसर

1476. श्री सुमिल कुमार महतो:

श्री इलियास आजमी:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने रेलवे स्टेशनों और रेलवे स्टेशनों के आस-पास की अतिरिक्त रेलवे भूमि पर रोजगार अवसरों का पता लगाने हेतु कोई सर्वेक्षण किया है अथवा करने पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष इन स्थानों पर रोजगार के अवसर सृजित करने हेतु दुकानों एवं स्टॉलों को शुरू करने के लिए लिज्जतने ठेके/लाइसेंस जारी किए गए; और

(घ) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (घ) रेलवे स्टेशनों और इनके समीप की रेलवे भूमि पर खान-पान गतिविधियों में जनशक्ति की तैनाती के रूप में रोजगार के अवसर सृजन किए जा सकते हैं। बहराल, रेलवे ऐसी गतिविधियां भारतीय रेलवे खान-पान एवं पर्यटन निगम (आई आर सी टी सी) को सौंप रही है और सभी नए खान-पान संबंधी लाइसेंस भारतीय रेलवे खान-पान एवं पर्यटन निगम (आई आर सी टी सी) द्वारा प्रदान किए जाएंगे। आई आर सी टी सी ने सर्वेक्षण किया है और नई खान-पान इकाईयां, फूड प्लाजा, सस्ते होटल, रेल नीर संयंत्र आदि की स्थापना के लिए सर्वेक्षण कर रहा है।

माननीय रेल मंत्री ने संसद में यह घोषणा की थी कि आई आर सी टी सी चरण में 50 नए फूड प्लाजा, 6 सस्ते होटल और रेल नीर संयंत्रों की स्थापना करेगी। जिससे रोजगार के अवसर पैदा होंगे। आई आर सी टी सी ने 2001-02 में किसी फूड प्लाजा की स्थापना नहीं की 2002-03 में 4 फूड प्लाजा, 2003-04 में 15 फूड प्लाजा और चालू वर्ष अर्थात् 2004-05 में 8 फूड प्लाजा की स्थापना की है। लगभग 1620 व्यक्तियों को इन फूड प्लाजा में रोजगार मिला है। अगले 4 वर्षों में 12 नए फूड प्लाजा की स्थापना की जाएगी जिससे 720 व्यक्तियों को रोजगार प्राप्त होगा। इसी प्रकार, 2001-02 व 2002-03 में किसी स्थैतिक खान-पान इकाई की स्थापना नहीं की गई, 2003-04 में 02 लघु स्थैतिक इकाईयां और चालू वर्ष अर्थात् 2004-05 में एक स्थैतिक इकाई की स्थापना की गई थी। इन स्थैतिक इकाईयों में कुल 30 व्यक्तियों को रोजगार मिला। आई आर सी टी सी ने वर्ष 2003-04 में नांगलोई (दिल्ली) और दानापुर में दो रेल नीर संयंत्रों की स्थापना की जिसमें 150 व्यक्तियों को रोजगार मिला। आई आर सी टी सी 6 मुख्य स्थानों पर सस्ते होटलों की स्थापना के लिए सर्वेक्षण कार्य भी पूरा कर लिया है जिससे 600 व्यक्तियों के लिए रोजगारों का सृजन होगा। ऊपर उल्लिखित सभी रोजगारों का सृजन लाइसेंसधारकों द्वारा ही किया जाएगा।

रेलवे की ऐसी भूमि, जिसकी रेलवे में उपयोग के लिए तत्काल आवश्यकता नहीं है, का भी निम्नलिखित के लिए उपयोग किया जाता है:

1. समूह 'ग' और 'घ' के रेल कर्मियों को भूमि लाइसेंस पर देकर अधिक अन्न उगाओ योजना।

2. बायो-डीजल के उत्पादन के लिए जटरोफा करकास का पौधारोपण।
3. संयुक्त उद्यमों के माध्यम से वाणिज्यिक पौधारोपण।
4. वाणिज्यिक विकास

खाली पड़ी रेलवे भूमि के कुशल प्रबंधन के लिए, रेलवे भूमि विकास प्राधिकरण'' बनाए जाने का विचार है, जो खाली भूमि के पूरे वाणिज्यिक विकास का कार्य संभालेगा।

रेलवे उत्पादक एककों का पुनरूद्धार

1477. श्री प्रदीप गांधी:
श्री विजय कृष्ण:
श्री हरिभाऊ राठीड़:
प्रो. रासा सिंह रावत:
श्री रतिलाल कालीदास वर्मा:
श्री राजनरायन जुधीलिया:
श्री इकबाल अहमद सरडगी:
डा. एम. जगन्नाथ:
श्री कीर्ति वर्धन सिंह:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने दूसरे देशों में विनिर्मित उपकरणों का उपयोग नहीं करने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो इससे संबंधित ब्यौरा क्या है;

(ग) गत तीन वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के दौरान रेलवे द्वारा आयातित उपकरणों का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या रेलवे का विचार बंद पड़े कारखानों का आधुनिकीकरण करने का है;

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्यवार ब्यौरा क्या है; और

(च) वर्तमान वित्तीय वर्ष के दौरान इस प्रयोजनार्थ कितना धन आबंटित किया गया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) एक विवरण संलग्न है।

(घ) बंद पड़े कारखानों को आधुनिक बनाने/पुनः खोलने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ङ) से (च) प्रश्न नहीं उठता।

विवरण

वर्ष 2001-02 के दौरान रेलों द्वारा आयातित उपकरणों का ब्यौरा

क्र.सं.	मद का विवरण	मात्रा	मूल्य (लाख रुपये में)
1	2	3	4
1.	वाइटल साइन मॉनीटर	1	1.45
2.	इफोफ्लोरेस वैपोराइजर	1	1.41
3.	सी एन सी मिलिंग मशीन	2	408.00
4.	बेवल एजप्रिपरेशन मिलिंग मशीन (एम/सी)	2	15.87
5.	कोआर्डिनेट मेजरिंग एम/सी 3 डी	1	76.66
6.	सी एन सी मिलिंग एंड ड्रिलिंग मशीन	1	150.81
7.	पिन वेडिंग एम/सी	2	4.31
8.	मैग्नेटिंग ट्रैक सहित वेल्डिंग ट्रोली	1	12.82
9.	कन्वराइज्ड कम्पोनेंट पेंटिंग सिस्टम	1	145.59
10.	क्रैक टेस्टिंग एम/सी	1	1.21
11.	गोगन क्वाइलिंग एम/सी	1	8.14
12.	गोगन क्वाइलिंग एम/सी	2	3.69
13.	बार प्लानिंग एम/सी	1	85.59
14.	बार हीटिंग फरनेस	1	6.99
15.	बार हीटिंग फरनेस	3	4.31
16.	ब्लड सेल काउंटर	1	4.31
17.	इंडोस्कोप एम/सी	1	2.90
18.	ऑटो रिप्रेन्टर	1	4.56
19.	वेटिलेटर/रेस्मिरेटर	1	9.72
20.	ऑटो केरिटोमीटर	1	1.17
21.	कान, नाक, गले के ऑपरेटिंग माइक्रोस्कोप के सहायक उपकरण	1	3.35
22.	ग्रिपर यूनिट	2	41.72
23.	हाइड्रोजन डिटरमिनेटर	1	27.96

1	2	3	4
24.	बैलेस्ट क्लीनर	6	5789.00
25.	डायनेमिक ट्रैक स्टैब्लाइजर	4	
26.	ट्रैक रिलेइंग ट्रेन	1	
कुल			6811.54

वर्ष 2002-03 के दौरान रेलों द्वारा आयातित उपकरणों का ब्यौरा

1.	ऑटो एनालाइजर	1	19.78
2.	बोगी फ्रेम डाइमेंशनल चेकिंग मशीन (एम/सी)	2	45.93
3.	स्पेक्ट्रोमीटर	1	25.21
4.	सी एन सी टरट पंच प्रेस	1	179.51
5.	सी एन सी प्रेस ब्रेक 800 टन	1	314.04
6.	सी एन सी टर्निंग सेंटर	2	162.66
7.	सी एन सी टर्निंग सेंटर	1	87.61
8.	सी एन सी मॉड्यूलर टॉप स्पिडल एज प्रेप. एम/जी	1	89.89
9.	सी एन एक्सल टर्निंग लेथ	3	217.26
10.	रि-रेलिंग उपस्कर	59	2092.04
11.	हाइड्रॉलिक रैस्क्यू डिवाइए	62	436.79
12.	प्लान्मा कपल्ड इंडिकटवली स्पैक्ट्रोग्राफ	3	87.87
13.	ड्यूअल एंड रफिंग लेथ	1	1103.50
14.	सी एन सी मिलिंग एम/सी	1	1310.45
15.	सिमुलेटर इन मोशन	12	10474.00
16.	बेल्डिंग बेवल प्रिपरेशन एम/सी	2	13.57
17.	अल्ट्रासाउंड एम/सी	1	4.79
18.	कट ग्राइडिंग एम/सी	1	5.76
19.	डिफाइब्रिलेटर	1	4.86
20.	लाइका माइक्रोस्कोप	1	1.38
21.	रोटरी माइक्रोटोम	1	3.49
22.	ऑपरेशन टेबल	1	10.03
23.	सैंडल सिलो स्पिंग	1	2.91

1	2	3	4
24.	टेम्पोसोनिक डिसप्लेसमेंट	1	3.27
25.	कट ग्राइडिंग एम/सी	1	5.76
26.	टम्पिंग एम/सी	11	7773.00
27.	ब्लास्टर क्लीनर	5	
28.	डायनेमिक ट्रैक स्टैब्लाइजर	3	
29.	शोल्डर ब्लास्टर क्लीनिंग एम/सी	4	
कुल			24475.36

वर्ष 2003-04 के दौरान रेलों द्वारा आयातित उपकरणों का ब्यौरा

1.	औद्योगिक कचरे के लिए ऑटो एबजॉर्प्शन स्पैक्ट्रोग्राफ मीटर	1	9.59
2.	सी एन सी गीयर हॉबिंग मशीन (एम/सी)	1	260.89
3.	सी एन सी गीयर ग्राइडिंग एम/सी	2	653.73
4.	सी एन सी लेजर कटिंग एम/सी	2	506.03
5.	सी एन सी लेजर कटिंग एवं वेल्डिंग एम/सी	2	1799.22
6.	कोआर्डिनेट मेजरिंग एम/सी	1	312.63
7.	क्रीप फीड ग्राइडिंग एम/सी	1	306.06
8.	पराइप थ्रैडिंग एम/सी	2	35.24
9.	इंटरनल ग्राइडिंग एम/सी	1	418.11
10.	हुक बोल्ट इन्स्टालेशन उपकरण	1	25.36
11.	स्पैक्ट्रम एनालाइजर	1	13.73
12.	अल्ट्रासाउंड होल बॉडी कलर इंपलर एम/सी	1	15.69
13.	मॉनीटर के साथ डिफाइब्रिलेटर	1	3.41
14.	इलैक्ट्रो स्टीमुलेटर	1	1.36
15.	एअर कम्प्रेसर	1	4.02
16.	स्पैक्ट्रम एनालाइजर	1	13.73
17.	टैम्पिंग एम/सी	13	12573.00
18.	ब्लास्ट क्लीनर्स	3	
19.	डायनेमिक ट्रैक स्टैब्लाइजर	5	
20.	शोल्डर ब्लास्ट क्लीनिंग एम/सी	2	
कुल			16951.80

नए गंतव्यों हेतु विमान सेवा

1478. श्री भाल चन्द्र यादव:

श्री सुभाष सुरेशचंद्र देशमुख:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार घरेलू सेवा क्षेत्र में अन्य नए गंतव्यों हेतु विमान सेवा उपलब्ध कराने का है;

(ख) यदि हां, तो उपरोक्त प्रस्ताव में सम्मिलित स्थानों के नाम क्या हैं;

(ग) क्या उपरोक्त प्रस्ताव में गोरखपुर को भी सम्मिलित किया गया है;

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ङ) क्या सरकार का विचार शोलापुर विमानपत्तन से नियमित विमान सेवा आरंभ करने का है; और

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता। गोरखपुर में निजी अनुसूचित प्रचालक सहारा एयरलाइन्स द्वारा पहले से ही उड़ान सेवाएं परिचालित की जा रही हैं।

(घ) सरकार ने उत्तर-पूर्व क्षेत्र सहित देश के विभिन्न क्षेत्रों की हवाई यातायात सेवाओं की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए हवाई यातायात सेवाओं के बेहतर नियमन के उद्देश्य से मार्ग संवितरण दिशानिर्देश बनाए हैं। तथापि यह यातायात मांग तथा वाणिज्यिक व्यवहार्यता के आधार पर विशिष्ट स्थानों को हवाई सेवाएं प्रदान करना एयरलाइनों पर निर्भर करता है। इस प्रकार एयरलाइनें मार्ग संवितरण दिशानिर्देशों के अनुपालन की शर्त पर देश में कहीं भी प्रचालन करने के लिए स्वतंत्र हैं।

(ङ) जी नहीं।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

मणिपुर में जीरीबाम और टोनपुल के बीच नया रेलमार्ग

1479. डा. टोकचोम मैन्था: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) मणिपुर में जीरीबाम और टोनपुल के बीच हाल ही में संस्वीकृत रेल मार्ग हेतु कितनी धनराशि आबंटित की गई है;

(ख) क्या इस रेल मार्ग पर कार्य आरंभ किया गया है;

(ग) यदि हां, तो अब तक कितनी प्रगति हुई है; और

(घ) इस रेल मार्ग के कब तक पूरा होने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेणु): (क) 2004-05 के दौरान जीरीबाम-टोनपुर नई लाइन परियोजना के लिए 3 करोड़ रुपए का आबंटन किया गया है।

(ख) और (ग) जी हां, अंतिम स्थान सर्वेक्षण योजनाओं और अनुमानों आदि की तैयारी जैसी प्रारंभिक गतिविधियां शुरू कर दी गई हैं।

(घ) संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार परियोजना को आने वाले वर्षों में पूरा कर लिया जाएगा।

[हिन्दी]

मौलाना आजाद एजुकेशनल फाउंडेशन द्वारा गैर-सरकारी संगठनों को वित्तीय सहायता

1480. श्री फुरकान अंसारी: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में मौलाना आजाद एजुकेशन फाउंडेशन द्वारा क्रियान्वित योजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) वर्ष 2003-04 और 2004-05 के दौरान विभिन्न राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों में विशेषकर झारखंड में उक्त योजनाओं के अंतर्गत गैर-सरकारी संगठनों को फाउंडेशन द्वारा आबंटित/संस्वीकृत वित्तीय सहायता का योजनावार गैर-सरकारी संगठनवार और राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार ब्यौरा क्या है; और

(ग) उक्त अवधि के दौरान इस योजना के अंतर्गत इन गैर-सरकारी संगठनों द्वारा वित्तीय सहायता का योजनावार गैर सरकारी संगठन-वार और राज्य-संघ राज्य क्षेत्रवार वास्तविक रूप से कितना उपयोग किया गया है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) मौलाना आजाद प्रतिष्ठान द्वारा निम्नलिखित योजनाएं क्रियान्वित की जा रही हैं;

1. शैक्षिक रूप से पिछड़े अल्पसंख्यकों की लड़कियों के लिए आवासीय स्कूलों की स्थापना।

2. स्कूलों, कालेजों में लड़कियों के छात्रावासों की स्थापना के लिए शैक्षिक रूप से पिछड़े अल्पसंख्यकों में शिक्षा का प्रसार करना।
3. स्कूलों और कालेजों को उनके विस्तार एवं उन्नयन के लिए सहायता देना।
4. इंजीनियरिंग कालेजों में मेडिकल कालेजों, पालीटेक्निक, आई.टी.आई. और व्यावसायिक प्रशिक्षण केन्द्रों को स्थापित सुदृढ़ करना।
5. शैक्षिक रूप से पिछड़े अल्पसंख्यकों के छात्रों के लिए कक्षा 9 से 12 तक सुधारात्मक कोचिंग कार्यक्रमों हेतु सहायता।

6. लक्ष्य समूह की महिलाओं/बालिकाओं की शिक्षा के प्रसार विशेषकर कौशल उन्नयन के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करना।
7. अल्पसंख्यकों की मेधावी छात्राओं के लिए मौलाना आजाद राष्ट्रीय छात्रवृत्ति योजना।
8. प्रत्येक वर्ष चार गैर-सरकारी संगठनों को मौलाना आजाद साक्षरता पुरस्कार।
9. मौलाना आजाद सद्भावना केन्द्र स्थापित करना।

(ख) और (ग) वर्ष 2003-04 और 2004-05 के दौरान झारखंड सहित विभिन्न राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में इस प्रतिष्ठान द्वारा आबंटित/स्वीकृत वित्तीय सहायता का विवरण इस प्रकार है:

श्रेणी	के दौरान स्वीकृत सहायता अनुदान			
	2003-2004		2004-2005	
	एन. जी. ओ./स्थानीय निकायों/छात्रों की संख्या	राशि (लाख रुपए)	एन. जी. ओ./स्थानीय निकायों/ छात्रों की संख्या	राशि (लाख रुपए)
1. छात्रावास भवनों का निर्माण	8	100.00	0	शून्य
2. स्कूल/कालेजों की स्थापना/का विस्तार	32	239.60	0	शून्य
तकनीकी शिक्षा	2	3.00	0	शून्य
सद्भावना केन्द्र	4	38.90		शून्य
मेधावी छात्राओं को छात्रवृत्ति	634	63.40	2152	215.20
सुधारात्मक कोचिंग	0	शून्य	0	शून्य
साक्षरता पुरस्कार	0	शून्य	3	3.00

गैर-सरकारी संगठनों को स्वीकृत सहायता अनुदान तथा मेधावी छात्राओं की छात्रवृत्ति का ब्यौरा संलग्न विवरण I और II में दिया गया है।

विवरण I

मौलाना आजाद शिक्षा प्रतिष्ठान

वर्ष 2003-04 के दौरान स्वीकृत सहायता अनुदान का ब्यौरा:

क्रम सं.	एन. जी. ओ. का नाम और पता	उद्देश्य	स्वीकृत सहायता अनुदान (रुपए)	प्रथम किस्त निर्मुक्त करने की तिथि	प्रस्तुत किए गए उपयोगिता प्रमाणपत्र की तिथि
1	2	3	4	5	6
आंध्र प्रदेश					
1.	चैतन्य भारती एजुकेशनल सोसाइटी, कोडाड नालगोंडा	बालिका छात्रावास भवन	1000000.00	22.01.04	प्राप्त नहीं हुआ

1	2	3	4	5	6
	असम				
2.	धुलिया रिजनल फिजिकली हैंडीकेपड डेवलपमेंट	बालिका छात्रवास भवन का निर्माण	1000000.00	06.10.04	प्राप्त नहीं हुआ
	जम्मू-कश्मीर				
3.	सर सईद मुस्लिम इंस्टीट्यूट ऑफ एजुकेशन बहरोट्टा जिला रजौरी	स्कूल भवन का निर्माण	1000000	31.3.04	प्राप्त नहीं हुआ
	कर्नाटक				
4.	मोहदीस-ए-आजमिशन इस्ताम्पुर रोड हुबली धारवाड़	बालिका विद्यालय भवन का निर्माण	1000000	26.3.04	09.9.04
5.	सुन्नी दारुल उलूम मोहम्मदिया चैरिटेबुल ट्रस्ट मूदबिद्री, डी.के.	स्कूल भवन का निर्माण	500000	21.01.04	29.6.04
6.	यूथ एजुकेशनल सर्विस एसोसिएशन हेल्थ आफिस	बालिका विद्यालय भवन का निर्माण	1000000	15.3.04	प्राप्त नहीं हुआ
	मध्य प्रदेश				
7.	मुस्लिम एजुकेशनल सोसाइटी, संसेरनाबापुर	स्कूल भवन का निर्माण	1000000	24.3.04	प्राप्त नहीं हुआ
8.	नगरपंचायत बाडौडा सतलाम	सदभावना केन्द्र	1000000	06.02.04	प्राप्त नहीं हुआ
9.	नगरपंचायत, ताल रतलाम	सदभावना केन्द्र	1000000	06.02.04	
10.	नगरपालिका परिषद नागदा, उज्जैन	सदभावना केन्द्र	890000	06.02.04	प्राप्त नहीं हुआ
11.	नगरपालिका परिषद आगार, सजापुर	सदभावना केन्द्र	1000000	निर्मुक्त नहीं	प्राप्त नहीं हुआ
12.	सानुल इडिज जहाबी, 250 नाजमीपथ कामरी मार्ग, उज्जैन	कम्प्यूटर लैब की स्थापना	500000	02.9.04	प्राप्त नहीं हुआ
13.	सेन्ट आन् अयूब अंसारी एजुकेशनल सोसाइटी, 29/3 रानोपुर इंदौर	स्कूल भवन का निर्माण	750000	निर्मुक्त नहीं	प्राप्त नहीं हुआ
14.	जमत अंसार मोमिन हरि फाटक ब्रिज रोड, उज्जैन	स्कूल भवन का निर्माण	1000000	23.3.04	प्राप्त नहीं हुआ
15.	आदर्श भारती कांवेन्ट शिक्षा संस्थापन 12 संकाडिया सुल्तान की गली चांद का कुंआ, उज्जैन	स्कूल भवन का निर्माण	1000000	01.7.04	प्राप्त नहीं हुआ
16.	अमन एजुकेशन सोसाइटी साहजहानाबाद, भोपा	कालेज भवन का निर्माण एवं उपस्करों की खरीद	1000000	31.3.04	06.8.04
17.	न्यू प्रोग्रेसिव एजुकेशनल सोसाइटी 10 प्रिंस कालोनी लोवर इग हिल्स	बालिका छात्रवास भवन का निर्माण	1000000	31.3.04	चैक वापस किब
18.	प्रोग्रेसिव एजुकेशनल एंड कच्चरल डेवलपमेंट सोसाइटी, भोपाल	स्कूल भवन का निर्माण	1000000	31.3.04	13.10.04
	झारखण्ड				
19.	हजरत दादा हयात कलंदर एजुकेशनल सोसाइटी मंगरूल पीर, अकोला	स्कूल भवन का निर्माण	500000	11.02.04	15.9.04
20.	फ्रेंड वेल्फेयर सोसाइटी हबीबनगर, अमरकली	स्कूल भवन का निर्माण	1000000	27.02.04	26.7.04

1	2	3	4	5	6
21.	सेसल सोसाइटी मोरबा भन्गांव रावगढ़	स्कूल भवन का निर्माण	710000	31.3.04	23.8.04
22.	नागोत्थान एजुकेशन सोसाइटी, नागोत्थान रोहा रावगढ़	स्कूल भवन का निर्माण	1000000	27.02.04	08.11.04
23.	आइडियल एजुकेशन सोसाइटी, डा. असांरी रोड राबोधी, धाणे	स्कूल भवन का निर्माण	1000000	31.3.04	27.9.04
24.	रोहा एजुकेशनल एंड वेल्फेयर एसोसिएशन, रोहा, रावगढ़	स्कूल भवन का निर्माण	1000000	27.02.04	प्राप्त नहीं हुआ
25.	महमूदा शिक्षण एवं महिला ग्रामीण विकास बहुद्वैतीय संस्था, अहमद कम्पलेक्स कोलचा मार्ग, सदर, नागपुर	स्कूल भवन का निर्माण	1000000	27.02.04	15.6.04
26.	मौलाना अबुल कलाम आजाद सोसल वेल्फेयर एंड एजुकेशनल सोसाइटी, अकोट, अकोला	स्कूल भवन का निर्माण	1000000	29.3.04	19.8.04
27.	दि एजुकेशन सोसाइटी, 22 मस्जिद स्ट्रीट कदवई, मुम्बई, मणिपुर	बालिका छात्रावास भवन का निर्माण	1500000	31.3.04	17.8.04
28.	दि हैंड्रेड फ्लावर्स हायर सेकंडरी स्कूल थंगजाम ईस्ट इंपाल	बालिका छात्रावास भवन का निर्माण	2000000	निर्मुक्त नहीं	प्राप्त नहीं हुआ
29.	न्यू इंटीग्रेटेड रूरल मैनेजमेंट एजेंसी, बांगजिंग, धाउबल राजस्थान	शिल्प ट्रेनिंग सेंटर की स्थापना	100000	31.3.04	प्राप्त नहीं हुआ
30.	इसाखिया एजुकेशनल सोसाइटी मो. खराडियन जोधपुर तमिलनाडु	बालिका विद्यालय भवन का निर्माण	1000000	26.3.04	03.11.04
31.	इस्तामिया एजुकेशनल ट्रस्ट अब्दूल कादिर स्ट्रीट बोधिनयकनूर उत्तर प्रदेश	स्कूल भवन का निर्माण	400000	21.01.04	20.4.04
32.	नादिर एजुकेशनल सोसाइटी, अतरीली, अगीगा	स्कूल भवन का निर्माण	500000	31.3.04	प्राप्त नहीं हुआ
33.	इकरा जूनियर हा. स्कूल समिति, कोलहुई, महाराजगंज	स्कूल भवन का निर्माण	400000	31.3.04	प्राप्त नहीं हुआ
34.	अल्ल हिलाल फाउंडेशन, दरियाचख, गोरखपुर	स्कूल भवन का निर्माण	650000	31.3.04	02.11.04
35.	फ्लोरेस एजुकेशनल एंड वेल्फेयर सोसाइटी, बाल्डा कालोनी, लखनऊ	स्कूल भवन का निर्माण	1000000	09.01.04	12.5.04
36.	मदसा अहले सुन्नत जिआउल उलून बागीचा इल्लिफतगंज अम्बेडकरनगर	स्कूल भवन का निर्माण	200000	31.3.04	प्राप्त नहीं हुआ
37.	मौलाना आजाद एजुकेशनल सोसाइटी, अंजन रूहीद सागरी आजमगढ़	बालिका छात्रावास भवन का निर्माण	1500000	08.01.04	16.6.04
38.	मौलाना आजाद एजुकेशनल सोसाइटी, जलालपुर, अम्बेडकरनगर	स्कूल भवन का निर्माण	300000	31.3.04	01.11.04
39.	दुमरियागंज एजुकेशनल एंड वेल्फेयर सोसाइटी, आजादनगर, सिद्धार्थ नगर	स्कूल भवन का निर्माण	500000	31.3.04	प्राप्त नहीं हुआ

1	2	3	4	5	6
40.	मुसब्बिन उमेर एजूकेशनल सोसाइटी सदुल्लाह नगर, अतरौला, बलघमपुर	बालिका विद्यालय भवन का निर्माण	600000	निर्मुक्त नहीं	प्राप्त नहीं हुआ
41.	हानी कावेंट शिक्षा समिति सरई मोहिदीन जैनपुर	स्कूल भवन का निर्माण	500000	29.3.04	प्राप्त नहीं हुआ
42.	चंद मेमोरियल चैरिटेबुल ट्रस्ट, न्यू फ्रेडस कालोनी, नई दिल्ली	विद्यालय अनुदान पर स्कूल भवन का निर्माण	450000	17.01.04	01.3.04
43.	मैनेजिंग कमेटी, मुस्लिम कुदरत स्कूल, शिवद्वारा, बिजनौर	विज्ञान लैब उपकरणों की खरीद	500000	07.5.04	प्राप्त नहीं हुआ
44.	अब्बासी चैरिटेबुल एंड एजूकेशनल सोसाइटी, अमरोहा, जेपीनगर पश्चिम बंगाल	बालिका छात्रवास भवन का निर्माण	1000000	25.5.04	27.9.04
45.	मिल्लत गर्ल अकादमी, जेके घोष रोड, कोलकाता	व्यावसायिक प्रशिक्षण केन्द्र की स्थापना	200000	31.3.04	30.8.04
46.	सोधपुकार वेल्फेयर सोसाइटी, रामचंद्र नगर, साउथ 24 परगना	स्कूल भवन का निर्माण	1000000	31.3.04	प्राप्त नहीं हुआ
कुल			38150000		

बिबरण II

मौलाना आजाद शिक्षा प्रतिष्ठान

अल्पसंख्यकों की मेधावी छात्राओं को स्वीकृत छात्रवृत्ति को दर्शाने वाला विवरण

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	2003-04 में स्वीकृत छात्रवृत्ति					2004-05 में स्वीकृत छात्रवृत्ति				
		एम.	सी.	एस.	बी.	कुल	एम.	सी.	एस.	बी.	कुल
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.	आंध्र प्रदेश	44	9	0	0	53	110	0	0	0	110
2.	अरुणाचल प्रदेश	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.	असम	2	0	0	0	2	70	0	0	0	70
4.	बिहार	2	0	0	0	2	102	0	0	2	104
5.	मध्य प्रदेश एवं छत्तीसगढ़	25	0	0	0	25	63	0	0	0	63
6.	गोवा	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8
7.	गुजरात	0	0	0	0	0	500	0	0	0	500
8.	हरियाणा	3	0	5	0	8	4	0	0	1	5
9.	हिमाचल प्रदेश	4	0	0	0	4	0	0	0	0	0
10.	जम्मू-कश्मीर	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11.	झारखंड	2	0	0	0	2	40	0	0	0	40

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
12.	कर्नाटक	30	1	0	0	31	110	27	0	0	137
13.	केरल	52	28	0	0	80	16	2	0	0	18
14.	महाराष्ट्र	53	0	0	0	53	143	2	0	0	145
15.	मणिपुर	3	8	0	0	11	5	6	0	0	11
16.	मेघालय	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17.	मिजोरम	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
18.	नागालैंड	0	8	0	0	8	0	0	0	0	0
19.	राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली	7	0	0	0	7	49	0	0	1	50
20.	उड़ीसा	12	0	0	0	12	30	0	0	0	30
21.	पंजाब	4	0	0	0	4	10	0	0	3	13
22.	राजस्थान	2	0	0	0	2	29	0	0	0	29
23.	सिक्किम	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24.	तमिलनाडु	18	16	0	0	34	52	30	0	0	82
25.	त्रिपुरा	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
26.	उत्तरांचल	6	0	0	0	6	0	0	0	0	0
27.	उत्तर प्रदेश	172	0	2	0	174	430	0	0	6	436
28.	पश्चिम बंगाल	116	0	0	0	116	290	0	0	0	290
29.	चंडीगढ़	0	0	0	0	0	0	0	0	9	9
	कुल	557	70	7	0	634	2053	77	0	22	2152

प्रत्येक छात्र का एक मुरत 10000 रुपए के सहायता अनुदान के रूप में छात्रवृत्ति दी जाती है।

[अनुवाद]

विमानपत्तन के कर्मचारियों द्वारा निजीकरण का विरोध

1481. श्री बालासाहिब विखे पाटील:

श्री सुनील खां:

श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के कर्मचारियों ने

विमानपत्तनों का निजीकरण करने के बजाय इनके आधुनिकीकरण का एक वैकल्पिक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने प्रस्ताव पर गौर करने हेतु समिति गठित की है;

(ग) यदि हां, तो क्या उक्त समिति ने अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है;

(घ) यदि हां, तो उक्त समिति की सिफारिशों पर सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ड) यदि नहीं, तो समिति द्वारा कब तक रिपोर्ट प्रस्तुत किए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य (श्री प्रफुल पटेल): (क) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के कर्मचारियों ने दिल्ली और मुम्बई हवाई अड्डों के आधुनिकीकरण के संबंध में प्राधिकरण को एक संक्षिप्त प्रस्ताव दिया है।

(ख) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा आधुनिकीकरण के इस प्रस्ताव की जांच-पड़ताल करने के लिए एक समिति का गठन कर दिया गया है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ड) समिति द्वारा आधुनिकीकरण के प्रस्ताव पर कर्मचारियों के प्रतिनिधियों के साथ विचार-विमर्श किया गया है। कर्मचारियों ने एक विस्तृत प्रस्ताव तैयार करने के प्रयोजन से सहायता तथा समय दिए जाने का अनुरोध किया है। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण के कर्मचारियों से विस्तृत प्रस्ताव प्राप्त हो जाने पर समिति अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करेगी।

[हिन्दी]

रसोई गैस के अतिरिक्त उत्पादन की बिक्री

1482. डा. चिन्ता मांहन: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या निजी क्षेत्र की संस्थाएं रसोई गैस के अतिरिक्त उत्पादन को समानांतर बाजार में बेचने के लिए सरकार की सहमति की मांग कर रही है;

(ख) यदि हां, तो इससे संबंधित तथ्य क्या है;

(ग) देश में निजी क्षेत्र की इन संस्थाओं द्वारा उत्पादित रसोई गैस की अतिरिक्त मात्रा कितनी है;

(घ) क्या सरकारी मंजूरी के अभाव के कारण अतिरिक्त रसोई गैस बर्बाद हो रही है; और

(ड) यदि हां, तो अनुमति प्रदान नहीं करने के क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ड) इस समय देश

में एल.पी.जी. एक कमी वाला उत्पाद है और एल.पी.जी. की घरेलू आवश्यकता की पूर्ति के लिए निजी कंपनियों के उत्पादन सहित, सभी स्वदेशी उत्पादों का विपणन सार्वजनिक क्षेत्र की तेल कंपनियों (ओ एम सीज) द्वारा किया जाता है। निजी कंपनियां अपने उपभोक्ताओं को बेचने के लिए एल पी जी का आयात करने हेतु स्वतंत्र है।

[अनुवाद]

कुरियर सेवा

1483. श्री किन्जरपु येरननायडु: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन एयरलाइन्स की देश में कुरियर सेवा आरंभ करने की योजना है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस सेवा को कब तक आरंभ किए जाने की संभावना है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) जी, हां,

(ख) इंडियन एयरलाइन्स द्वारा पांच बी-737 विमानों को मालवाहक विमानों में परिवर्तित करने और नागपुर से हब के रूप में कुरियर सेवा शुरू किए जाने की योजना है। इस सेवा को दो चरणों में इकतीस शहरों में शुरू किया जाना है।

(ग) कुरियर सेवा शुरू किए जाने के संबंध में इस समय निश्चित समयावधि बताया जाना संभव नहीं है।

भर्ती संबंधी दिशा-निर्देशों में संशोधन

1484. श्री गणेश प्रसाद सिंह:

श्री हरिकेश्वर प्रसाद:

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को सैनिकों की भर्ती के दौरान विभिन्न भर्ती केन्द्रों पर बरती जा रही अनियमितताओं की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो इसकी रोकथाम करने हेतु क्या उपाय किए जा रहे हैं;

(ग) यदि नहीं तो क्या सरकार का विचार तथ्यों का पता लगाने का है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या सरकार का विचार सेना की भर्ती प्रक्रिया में और पारदर्शिता लाने हेतु कोई कदम उठाने का है;

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(छ) क्या सरकार की रक्षा सेवाओं में थल सेना एवं नौ-सेना सैनिकों की संख्या में वृद्धि करने हेतु भर्ती संबंधी दिशा-निर्देशों को संशोधित करने की योजना है; और

(ज) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) से (ज) हाल ही में हुई भर्ती रैली में दिल्ली एरिया में कुछ दलालों के सक्रिय होने के बारे में मीडिया में एक रिपोर्ट छपी थी। उसमें आरोप लगाया गया था कि वे भर्ती के लिए जाली अधिवासी जाति और चरित्र प्रमाण-पत्र जारी कर रहे थे। ये दलाल दिल्ली छावनी में भर्ती क्षेत्र से दूर अपनी गतिविधियां चला रहे थे और पुलिस ने उन्हें गिरफ्तार करके उनके विरुद्ध आपराधिक मामले दायर किए हैं। ऐसे दलालों और शरारती तत्वों की गतिविधियां, भर्ती संगठन के नियंत्रण से बाहर हैं और ऐसी घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने के लिए सेना सिविल प्रशासन के साथ यथावश्यक संपर्क बनाए रखती है। तथापि, ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए सेना द्वारा गुप्त रूप से सतर्कता बरती जाती है।

1 अप्रैल, 1998 से सेना में भर्ती खुली रैली पद्धति के माध्यम से की जाती है। खुली रैली पद्धति भर्ती को अधिक पारदर्शी बनाने लोगों की पहुंच में लाने और दलालों तथा एजेंटों के कदाचार को खत्म करने के उद्देश्य से शुरू की गई है। छानबीन करने, कागजात जांचने स्वास्थ्य जांच करने शारीरिक पात्रता जांचने और लिखित परीक्षा के आयोजन की पूरी भर्ती प्रक्रिया रैली स्थल पर ही की जाती है। तटस्थता और निष्पक्षता सुनिश्चित करने के लिए उत्तर पुस्तिकाओं की कोडिंग और मूल्यांकन डिकोडिंग तथा परिणाम तैयार करने का काम, फील्ड फार्मेशनों से प्रेक्षकों के रूप में स्वतंत्र सदस्यों के साथ भिन्न-भिन्न अफसर बोर्डों द्वारा किया जाता है।

भर्ती की मौजूदा पद्धति सरल, उम्मीदवारों के अनुकूल और पारदर्शी है तथा संतोषजनक सिद्ध हुई है। सशस्त्र सेनाओं में आने के लिए बड़ी संख्या में उम्मीदवार आवेदन कर रहे हैं इसलिए इस समय भर्ती दिशा-निर्देशों में संशोधन करने की कोई योजना नहीं है।

[हिन्दी]

माल दुलाई से आद्य

1485. श्री चाई.जी. महाजन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या चालू वर्ष के दौरान माल की दुलाई में अत्यधिक वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) चालू वर्ष के दौरान रेलवे द्वारा माल दुलाई से कितनी धनराशि अर्जित की गई?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. खेलु): (क) और (ख) अक्टूबर, 2004 तक संचयी लदान 23.91 मिलियन टन बनता है जो पिछले वर्ष की तदनुसूची अबधि के दौरान किए गए लदान से अधिक है। संचयी लदान 7.5 मिलियन टन होने की आशा है, जो समानुपाती लक्ष्य से अधिक है।

(ग) चालू वर्ष के दौरान अक्टूबर, 2004 तक रेलवे की माल यातायात द्वारा अर्जित की गई धनराशि 16788.89 करोड़ रूपए (लगभग) हैं।

[अनुवाद]

पंचायत सचिव के भर्ती नियम

1486. श्री चंद्रकांत खैरे: क्या पंचायती राज मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार ग्रामीण क्षेत्रों में पंचायत अधिकारियों द्वारा लगाई जाने वाली अवैध अदालतों को समाप्त करने के लिए कानून लाने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) सरकार को ग्रामीण क्षेत्रों में पंचायत कर्मचारियों द्वारा गैरकानूनी अदालत लगाने के बारे में कोई शिकायत नहीं मिली है। इस संबंध में संविधान (73वां संशोधन) अधिनियम 1992 में किसी तरह का संशोधन करने का कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है। पंचायती राज मंत्रालय ने बनाई गई कार्य योजनाओं को सावधानीपूर्वक अपनाने के लिए

राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को प्रोत्साहित करने हेतु राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा संविधान (73वां संशोधन) अधिनियम 1992 का अक्षरशः कार्यान्वयन सुनिश्चित करने और उनकी मदद करने का निर्णय लिया है।

चौकीदार रहित रेल समपारों पर चौकीदार की तैनाती

1487. श्री सुभाष सुरेशचंद्र देशमुख: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में आज तक राज्यवार कितने रेल समपार चौकीदार वाले हैं और कितने चौकीदार रहित हैं;

(ख) देश में सभी चौकीदार रहित रेल समपारों की चौकीदार वाले रेल समपार करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/ उठाए जाने हैं; और

(ग) चालू वर्ष के दौरान बिना चौकीदार वाले रेल समपारों को चौकीदार वाले रेल समपार बनाए जाने का ब्यौरा क्या है और इस संबंध में राज्य/जोनवार कितनी निधियां प्रदान की गईं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. चेलु): (क) से (ग) एक विवरण संलग्न है।

विवरण

(क) 31.3.03 तक चौकीदार और बिना चौकीदार वाले समपारों की संख्या (राज्यवार)

क्र.सं.	राज्य	चौकीदार वाले	चौकीदार रहित (जिसमें श्रेणी 'डी' शामिल हैं)
1	2	3	4
1.	असम	358	551
2.	आंध्र प्रदेश	1232	1380
3.	बिहार	977	1196
4.	छत्तीसगढ़	218	348
5.	दिल्ली	54	3
6.	गुजरात	1445	2895
7.	हरियाणा	602	294
8.	हिमाचल प्रदेश	40	299
9.	जम्मू और कश्मीर.	20	32

1	2	3	4
10.	झारखंड	395	560
11.	कर्नाटक	615	828
12.	केरल	399	133
13.	मध्य प्रदेश	1206	1121
14.	महाराष्ट्र	1210	1349
15.	मणिपुर	0	3
16.	मिजोरम	0	1
17.	नागालैंड	1	0
18.	उड़ीसा	340	982
19.	पंजाब	773	991
20.	राजस्थान	1506	2060
21.	तमिलनाडु	1241	1281
22.	त्रिपुरा	2	17
23.	उत्तर प्रदेश	2865	2923
24.	उत्तरांचल	62	18
25.	पश्चिम बंगाल	1153	1404
26.	चंडीगढ़	6	1
27.	पांडिचेरी	9	9
28.	गोवा	12	3
कुल		16741	20682

(ख) मौजूदा नियमों के अनुसार पहले से निर्मित तथा रेलवे लागत पर अनुरक्षित बिना चौकीदार वाले समपार पर चौकीदार तैनात किए जाने की आवश्यकता होने पर, इसकी प्रारंभिक तथा आवर्ती लागत के साथ-साथ इसके अनुरक्षण की लागत राज्य सरकार/सड़क प्राधिकरण द्वारा की जाएगी। बहरहाल, बिना चौकीदार वाले समपारों पर होने वाली दुर्घटनाओं के गंभीर परिणामों को देखते हुए, रेलवे ने यह विनिश्चय किया है बिना चौकीदार वाले समपारों पर होने वाले यातायात की मात्रा तथा व्यवहार्यता संबंधी परिस्थितियों देखते हुए कुछ ऐसे समपारों पर चौकीदार तैनात किए जाएं।

(ग) समपारों पर संरक्षा संबंधी कार्यों के लिए योजना के लिए योजना जिसमें जहां कहीं आवश्यक हो। चौकीदार तैनात करना भी शामिल है-रेलवेवार तैयार की जाती है न कि राज्यवार और आंकड़े क्षेत्रवार रखे जाते हैं। 2004-05 के दौरान चौकीदार

रहित समपारों पर चौकीदार तैनात करने से संबंधित शुरू की गई योजनाओं से संबंधित विवरण नीचे दिया गया है:

क्रम सं.	रेंज	बिना चौकीदार वाले समपारों की सं. (जिसमें ब्लास 'डी' शामिल है)	ऐसे चौकीदार रहित समपारों की सं. जो चौकीदार तैनात करने के मापदंड को पूरा करते हैं	ऐसे बिना चौकीदार वाले समपारों की सं. जो चौकीदारी तैनात करने के मापदंड को पूरा करते हैं और जिनकी स्वीकृति पहले से दे दी गई है।	चौकीदार रहित ऐसे समपारों की सं. जिनपर वर्ष 2004-05 के दौरान चौकीदार तैनात करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।	चौकीदार रहित समपारों पर कार्य जिनमें चौकीदार लगाना भी शामिल है की संख्या के लिए योजना वर्ष 29 में आवंटित निधि (करोड़ रुपये में)
1.	मध्य	725	13	9	9	5.89
2.	पूर्व	571	11	11	11	13.06
3.	उत्तर	2252	372	116	35	10.00
4.	पूर्वोत्तर	1813	94	55	20	10.00
5.	पूर्वोत्तर सीमा	1164	35	15	10	6.41
6.	दक्षिण	1404	149	89	30	13.74
7.	दक्षिण मध्य	1413	132	35	10	13.44
8.	दक्षिण पूर्व	1073	31	31	10	10.00
9.	पश्चिम	3045	111	44	15	10.80
10.	पूर्व मध्य	1064	36	5	5	10.00
11.	पूर्व तट	687	62	45	15	6.39
12.	उत्तर मध्य	2121	35	21	10	8.35
13.	उत्तर पश्चिम	971	97	38	15	8.40
14.	दक्षिण पूर्व मध्य	1031	34	21	10	8.60
15.	दक्षिण पश्चिम	912	60	25	10	6.00
16.	पश्चिम मध्य	436	7	4	3	8.90
कुल		20682	1282	557	211	150.00

तेल और प्राकृतिक गैस निगम तथा रूस के बीच समझौते पर हस्ताक्षर किए जाना

1488. श्री एम. पी. वीरेन्द्र कुमार: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तेल और प्राकृतिक गैस निगम ने कोयला खानों से गैस प्राप्त करने के लिए प्रौद्योगिकी का प्रयोग करने हेतु स्कोचिंस्की इंस्टीट्यूट आफ रशिया के साथ एक समझौते पर हस्ताक्षर किए हैं; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या कोयला गैस की गुणवत्ता और उसका मूल्य प्राकृतिक गैस के बराबर है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) आयल एण्ड

नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड (ओ एन जी सी) ने भूमिगत कोयला गैसीकरण (यू सी जी) के लिए 25 नवम्बर, 2004 को रूस के म्कोचिंस्की इंस्टीट्यूट आफ माइनिंग के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं।

इस समझौता ज्ञापन के तहत रूसी यू सी जी प्रौद्योगिकी को भूमिगत कोयला/लिग्नाइट को दहनशील गैसों में बदलने के लिए प्रयोग में लाया जाएगा।

(ग) और (घ) यू सी जी गैस का ऊष्मीय मान प्राकृतिक गैस का 10% से 35% होता है। गैस की लागत कई कारकों पर निर्भर करती है जैसे कोयला परत की गहराई मोटाई, गुणवत्ता आदि। यह परियोजना प्रारम्भिक/शुरूआती स्तर पर है और इस स्तर पर निश्चित मूल्य निर्दिष्ट करना जल्दबाजी होगी।

[हिन्दी]

रेलगाड़ियों में/स्टेशनों पर अपराध

1489. श्री पंकज चौधरी:

श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे:

श्री महेश कनोडिया:

योगी आदित्यनाथ:

श्री थावरचन्द गेहलोत:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि रेलगाड़ियों में तथा स्टेशनों पर अपराधों में वृद्धि हुई है;

(ख) क्या यात्रियों को नशे की दवाइयां मिले खाद्य पदार्थ खिलाकर लूटने के मामलों में वृद्धि हुई है;

(ग) यदि हां, तो ऐसी घटनाओं का ब्यौरा क्या है और जनवरी, 2004 से आज तक रेलगाड़ियों और स्टेशनों पर ऐसी कितनी घटनाएं हुई अन्य कितने अपराध हुए तथा उनमें से प्रत्येक मामले में क्या कार्रवाई की गई;

(घ) क्या जून के अंतिम सप्ताह में मुम्बई-हावड़ा एक्सप्रेस पर डकैतों द्वारा हमला किया गया था;

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और कुल कितने मूल्य का सामान तथा नकदी लूटी गई तथा कितने व्यक्ति घायल हुए और उन्हें क्या राहत प्रदान की गई; और

(च) रेलगाड़ियों में/स्टेशनों पर ऐसे अपराधों को नियंत्रित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाएंगे?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. चेलु): (क) से (च) सूचना इकट्ठी की जा रही है सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[अनुवाद]

गेल द्वारा व्यापार क्रियाकलाप के लिए कार्पोरेट एन्टिटी

1490. श्री पी. एस. गढ़वी: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय गैस प्राधिकरण लिमिटेड (गेल) भारत और विदेश में अपने व्यापार क्रियाकलाप हेतु अलग कार्पोरेट एन्टिटी का सृजन कर रहा है;

(ख) यदि हां, तो एक कार्पोरेट एन्टिटी का नाम क्या है और ऐसे संगठन का सृजन करने के क्या कारण हैं; और

(ग) इस नए संगठन द्वारा क्या मुख्य क्रियाकलाप किए जाने की संभावना हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) जी हां, प्रस्तावित प्राकृतिक गैस विनियामक व्यवस्था में व्यवसाय और पारगमन कारोबार को स्वतन्त्र बनाने की परिकल्पना की गई है। इसलिए गेल का अपने गैस पारेक्षण क्रियाकलापों और इसलिए व्यवसाय को अलग-अलग करने का प्रस्ताव है। कारोबार को स्वतन्त्र करने के लिए गेल ने परामर्शदाता नियुक्त किए हैं जो इसके विभिन्न विकल्प तलाश रहे हैं। केवल इसके बाद ही एक नई कंपनी के गठन की समय सीमा और उसकी मुख्य कारोबारी गतिविधियां स्पष्ट हो पाएंगी।

वर्तमान में गेल किसी विदेशी बाजार में गैस का कारोबार नहीं कर रही है।

ऊर्जा क्षेत्र में भारत-पाक सहयोग

1491. श्री रायापति सांबासिवा राव: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारत के पेट्रोलियम मंत्रालय के अधिकारियों तथा पाकिस्तान के विदेश मंत्रालय के अधिकारियों की नई दिल्ली में बैठक हुई थी और ऊर्जा क्षेत्र में सहयोग पर चर्चा की थी;

(ख) यदि हां, तो बैठक के दौरान दोनों देशों के बीच किन मुख्य मुद्दों पर चर्चा हुई और अब तक क्या समझौता हुआ है;

(ग) क्या ईरान से पाइपलाइन को पुनः चालू करने से प्रतिवर्ष 800 मिलियन अमरीकी डालर प्राप्त हो सकते हैं जिससे पाकिस्तान

के लिए पारगमन शुल्क और भारत को सस्ती गैस मिल सकती है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) उन्हें कार्यान्वित करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री ने पाकिस्तान के विदेश मंत्री और पाकिस्तान के प्रधान मंत्री के साथ नई दिल्ली बैठक में हाइड्रोकार्बन क्षेत्र सहयोग करने पर विचार-विमर्श किया है। न्यूयार्क में प्रधान मंत्री जी ने पाकिस्तान के राष्ट्रपति से इस विषय पर चर्चा की थी।

(ख) इस क्षेत्र में हाइड्रोकार्बन संसाधनों का पता लगाने, हाइड्रोकार्बन क्षेत्र में सामान्य सहयोग और पाकिस्तान को भारतीय डांजल निर्यात करने की संभावना चर्चा के विषय थे।

(ग) सं (ङ) भूभाग से पाइपलाइन द्वारा ईरान से भारत को प्राकृतिक गैस निर्यात करने की व्यवहार्यता के बारे में पाकिस्तान और ईरान के साथ बगैर किसी वचनबद्धता के वार्तालाप किया गया है। चूंकि यह वार्ता प्रारम्भिक स्तर पर है, अतः इस संबंध में कोई ब्यौरा तैयार नहीं किया गया है।

मोबाइल फोन पर रेल टिकटों की बुकिंग

1492. श्री प्रबोध पाण्डा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने मोबाइल फोन पर रेल टिकट बुक करने की सुविधा शुरू की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या यह सुविधा भारत संचार निगम लिमिटेड और महानगर टेलीफोन निगम लिमिटेड से उपलब्ध है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) इस सुविधा का लाभ उठाने के लिए क्या उपभोक्ताओं से कितनी धनराशि वसूली गई/वसूली जाएगी?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. चेलु): (क) और (ख) मोबाइल फोनों के माध्यम से आरक्षित रेल टिकटों की खरीद की भारतीय रेल खानपान और पर्यटन निगम लि. (आई आर सी टी सी) द्वारा योजना शुरू की गई है।

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) मोबाइल फोन बुकिंग इंटरनेट के माध्यम से की जाती है। मोबाइल फोन पर बुकिंग की सुविधा के लिए रेलें इंटरनेट बुकिंग प्रभागों के अलावा अन्य कोई अतिरिक्त प्रभाग नहीं लगाती है।

निजी कंपनियों द्वारा रक्षा उत्पादन

1493. श्री बसुदेव आचार्य: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने रक्षा उपकरणों का उत्पादन करने के लिए निजी उत्पादक कंपनियों को अनुमति देने का विचार किया है;

(ख) क्या अब सरकार रक्षा उपकरणों के उत्पादन में निजी और सरकारी क्षेत्र के साथ मिलकर काम करने के पक्ष में है;

(ग) यदि हां, तो क्या निजी कंपनियों को देश में 39 आयुध निर्माणियों द्वारा अनछुए क्षेत्रों में अनुमति दी जाएगी; और

(घ) यदि हां, तो उन क्षेत्रों का ब्यौरा क्या है जिनकी निजी क्षेत्र को पेशकश की जाएगी?

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हान्दिक): (क) जी, हां।

(ख) से (घ) जहां तक मौजूदा नीति का संबंध है, निजी क्षेत्र अनिवार्य लाइसेंस के अधीन किसी भी किस्म के रक्षा उपस्कर का विनिर्माण कर सकता है। तथापि, जहां तक संभव होगा सरकार सार्वजनिक क्षेत्र और निजी क्षेत्र दोनों में उपलब्ध का इष्टतम उपयोग करना चाहेगी।

[हिन्दी]

शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों को शैक्षिक/व्यावसायिक प्रशिक्षण

1494. श्री अजीत जोगी: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) विभिन्न तथा संघ राज्य क्षेत्रों में विशेषकर छत्तीसगढ़ में राज्य क्षेत्रवार कौन-कौन से संस्थान शारीरिक से विकलांग व्यक्तियों को शैक्षिक/व्यावसायिक प्रशिक्षण दे रहे हैं;

(ख) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान आज तक इन संस्थाओं द्वारा राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार कितने व्यक्तियों को प्रशिक्षण/व्यावसायिक प्रशिक्षण दिया गया; और

(ग) सरकार द्वारा इन संस्थाओं को आबंटित/जारी निधियों और उक्त अवधि के दौरान राज्य/संघ क्षेत्रवार निधियों के उपयोग का ब्यौरा क्या है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशम): (क) केन्द्र सरकार छत्तीसगढ़ में शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों के लिए कोई शैक्षिक/व्यावसायिक प्रशिक्षण केन्द्र संचालित नहीं कर रही है। तथापि दीनदयाल विकलांग पुनर्वास योजना के अंतर्गत यह मंत्रालय विशेष श्रवण विकलांगता स्कूल चलाने के लिए केवल एक गैर-सरकारी संगठन नामशः लायन-चैरिटेबल ट्रस्ट, जी. ई. रोड सुपेला, भिलाई को सहायता अनुदान प्रदान कर रहा है। दीनदयाल विकलांग पुनर्वास योजना के तहत सहायता अनुदान प्राप्त कर रहे गैर-सरकारी संगठनों का राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार विवरण इस मंत्रालय की वेबसाइट पर उपलब्ध है।

(ख) और (ग) लाभार्थियों की संख्या शारीरिक विकलांग व्यक्तियों के लिए परियोजनाएं चलाने वाले गैर-सरकारी संगठनों की संख्या तथा निर्मुक्त सहायता अनुदान का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है?

गैर-सरकारी संगठनों को सहायता अनुदान पिछले वर्ष के सहायता अनुदान की अप्रयुक्त राशि को समायोजित/वसूल करने के बाद निर्मुक्त किया जाता है। पिछले तीन वर्षों के दौरान इस योजना के अंतर्गत सभी श्रेणियों के विकलांग व्यक्तियों की परियोजनाओं के लिए बजट आबंटन तथा गैर-सरकारी संगठनों को आज की तिथि तक निर्मुक्त राशि का विवरण इस प्रकार है:

(करोड़ रुपये)

वर्ष	बजट अनुमान	निर्मुक्त राशि
2001-02	58.50	60.71
2002-03	70.00	73.58
2003-04	75.00	71.05
2004-05 (03.12.2004 तक)	80.00	26.75

विवरण

दीनदयाल विकलांग पुनर्वास के तहत शारीरिक विकलांग व्यक्तियों के लिए वर्ष 2001-02, 2002-03, 2003-04 और 2004-05 (अर्थात् 3.12.2004 तक) के दौरान गैर-सरकारी व्यक्तियों की संख्या, दी गई सहायता एवं प्रशिक्षित/व्यावसायिक रूप से प्रशिक्षित व्यक्तियों की संख्या का राज्यवार विवरण

क्र.सं.	राज्य	2001-02			2002-03			2003-04			2004-05 (03.12.2004)		
		लाभार्थियों की संख्या	एन.बी.ओ. की संख्या	निर्मुक्त राशि (लाख रुपये)	लाभार्थियों की संख्या	एन.बी.ओ. की संख्या	निर्मुक्त राशि (लाख रुपये)	लाभार्थियों की संख्या	एन.बी.ओ. की संख्या	निर्मुक्त राशि (लाख रुपये)	लाभार्थियों की संख्या	एन.बी.ओ. की संख्या	निर्मुक्त राशि (लाख रुपये)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1.	आंध्र प्रदेश	4460	48	430.74	5756	57	608.87	5651	56	572.20	6047	41	218.33
2.	अंडमान व निकोबार द्वीप समूह	0	0	0.00	0	0	0.00	0	0	0.00	0	0	0.00
3.	अरुणाचल प्रदेश	104	1	12.66	104	1	9.73	0		0.00	0		0.00
4.	असम	558	8	18.71	567	8	44.81	354	3	24.79	379	1	1.59
5.	बिहार	883	9	120.50	1030	10	101.28	588	11	103.78	629	5	21.74
6.	चंडीगढ़	0	0	0.00	0	0	0.00	0	0	0.00	0	0	0.00
7.	छत्तीसगढ़	130	0	2.53	125	1	1.61	135	1	3.11	144	1	1.29
8.	दादरा व नागर हवेली	100	1	1.53	0		0.00	0		0.00	0		0.00

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
9.	दमन व दीव	0	0	0.00	0	0	0.00	0	0	0.00	0	0	0.00
10.	दिल्ली	1990	11	55.85	2991	13	119.89	2651	11	53.15	2837	10	43.97
11.	गोवा	198	3	24.07	214	3	24.28	181	3	23.69	194	2	10.33
12.	गुजरात	2014	8	70.63	2024	8	71.37	1818	7	46.71	1945	3	20.36
13.	हरियाणा	456	6	20.98	486	8	41.25	509	8	47.31	545	6	20.84
14.	हिमाचल प्रदेश	105	3	15.83	123	3	10.90	116	4	10.79	124	4	6.47
15.	जम्मू-कश्मीर	88	3	3.17	91	2	6.11	94	2	3.10	101	1	1.30
16.	झारखंड	60	1	1.02	80	2	8.84	89	2	5.78	95	2	3.89
17.	कर्नाटक	3761	38	336.40	3911	37	423.05	4090	44	492.84	4376	28	138.72
18.	केरल	1710	13	64.11	1582	12	49.29	1619	13	72.33	1732	13	23.07
19.	लक्षद्वीप	0	0	0.00	0	0	0.00	0	0	0.00	0	0	0.00
20.	मध्य प्रदेश	141	4	9.67	366	5	10.33	479	9	21.92	513	3	5.88
21.	महाराष्ट्र	2771	13	94.51	2938	16	164.09	2346	11	113.44	2510	8	49.23
22.	मणिपुर	270	5	37.94	323	5	34.37	344	5	45.76	368	5	19.47
23.	मंधालय	304	3	15.48	260	2	17.43	254	2	19.01	272	2	9.40
24.	मिजोरम	165	2	25.07	178	2	25.17	190	2	19.90	203	1	3.73
25.	नागालैंड	100	1	1.78	0	0	0.00	0	0	0.00	0	0	0.00
26.	उड़ीसा	1385	16	116.49	1645	15	141.60	1670	17	134.35	1787	11	40.51
27.	पांडिचेरी	65	1	5.85	75	1	6.13	71	1	7.75	76	1	3.64
28.	पंजाब	834	6	53.83	1101	7	56.83	1361	9	66.19	1456	8	40.31
29.	राजस्थान	1013	11	71.54	1312	9	55.16	966	11	66.37	1034	8	33.53
30.	सिक्किम	0	0	0.00	0	0	0.00	0	0	0.00	0	0	0.00
31.	तमिलनाडु	2188	22	177.29	2717	25	194.94	2811	24	199.93	3008	15	72.47
32.	त्रिपुरा	72	1	6.50	76	1	9.36	78	1	9.04	83	1	4.32
33.	उत्तर प्रदेश	4050	36	331.15	43.87	40	319.68	4125	34	326.97	4414	25	112.43
34.	उत्तरांचल	212	2	4.67	270	3	25.23	286	2	15.56	306	1	10.26
35.	पश्चिम बंगाल	2672	23	189.22	2685	26	187.75	2688	24	183.96	2876	23	133.53

[अनुवाद]

राष्ट्रीय संस्कृति कोष

1495. श्री परसुराम माझी: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने राष्ट्रीय संस्कृति कोष की स्थापना की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उक्त कोष के सृजन के क्या मुख्य उद्देश्य हैं;

(ग) इस कोष की स्थापना के बाद से किन विभिन्न संगठनों/व्यक्तियों ने इसमें अपना अंशदान दिया है;

(घ) इस कोष की स्थापना के बाद से इस कोष से परियोजनावार और वर्षवार कितनी निधियां खर्च की गईं;

(ङ) इस कोष की स्थापना के उद्देश्य किस सीमा तक हासिल किए गए हैं; और

(च) इस कोष के लिए और अंशदान जुटाने के लिए सरकार द्वारा उठाए गए कदमों का ब्यौरा क्या है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) जी, हां।

(ख) राष्ट्रीय संस्कृति कोष की स्थापना 1996 में संसद के एक अधिनियम द्वारा की गई थी। इस कोष का प्रबंधन और प्रशासन परिषद और कार्यकारी समिति द्वारा किया जाता है। राष्ट्रीय संस्कृति कोष का उद्देश्य भारत की मूर्त और अमूर्त दोनों सांस्कृतिक विरासतों के संवर्धन संरक्षण और परिरक्षण के कार्य में निगमित क्षेत्र, गैर-सरकारी संगठनों, राज्य सरकारों और व्यक्तियों की भागीदारी को आमंत्रित करना है।

(ग) राष्ट्रीय संस्कृति कोष की स्थापना के बाद से जिन विभिन्न व्यक्तियों/संगठनों ने इसमें अंशदान किया है, उनकी सूची संसद के समक्ष प्रस्तुत की गई वार्षिक रिपोर्ट में उपलब्ध है और वह रिपोर्ट संसद के पुस्तकालय में मौजूद है।

(घ) राष्ट्रीय संस्कृति कोष की स्थापना के बाद से किए गए परियोजना-वार और वर्ष-वार व्यय का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ङ) इस कोष के लक्ष्य निगमित घरानों और गैर-सरकारी संगठनों तथा अन्तरराष्ट्रीय निधीयन एजेंसियों के साथ सार्वजनिक-निजी भागीदारी करके प्राप्त किए जाते हैं। इन लक्ष्यों को पूरा करने के लिए वर्ष 2000 से अब तक कुछ समझौता ज्ञापनों पर हस्ताक्षर किए गए हैं; उनमें से कुछ पूरे कर दिए गए हैं, जबकि उनमें से कई जारी परियोजनाएं हैं। इनके ब्यौरे राष्ट्रीय संस्कृति कोष की वार्षिक रिपोर्ट में दिए गए हैं, जो संसद पुस्तकालय में उपलब्ध है।

(च) इस कोष में योगदान करने के लिए और सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों, निगमित घरानों तथा अन्तरराष्ट्रीय निधीयन एजेंसियों से संपर्क किये जाने का प्रस्ताव है।

विवरण**परियोजनाओं पर प्रारंभ से किया गया व्यय**

क्र.सं.	वर्ष	व्यय
1.	1997-1998	शून्य
2.	1998-1999	शून्य
3.	1999-2000	शून्य

1 अप्रैल 2000 से 31 मार्च 2001

1.	दुर्गापुर बाल संस्कृति अकादमी पश्चिम बंगाल	शून्य
2.	हुमायूं का मकबरा, नई दिल्ली	9.98 लाख रु.
3.	ज्ञान प्रवाह न्यास, वाराणसी	31.72 लाख रु.
4.	किष्किंधा न्यास एनेगुंडी	0.76 लाख रु.
5.	शनिवारवाड़ा, पुणे	35.13 लाख रु.
योग		77.59 लाख रु.

1 अप्रैल, 2001 से 31 मार्च 2002

1.	रमण महर्षि अध्ययन केन्द्र, बँगलोर	0.75. लाख रु.
2.	शनिवारवाड़ा, पुणे	2.02 लाख रु.
3.	दुर्गापुर बाल संस्कृति अकादमी पश्चिम बंगाल	0.26 लाख रु.
4.	ज्ञान प्रवाह न्याय, वाराणसी	47.52 लाख रु.
योग		50.55 लाख रु.

1 अप्रैल, 2002 से 31 मार्च, 2003

1.	दुर्गापुर बाल संस्कृति अकादमी, पश्चिम बंगाल	0.50 लाख रु.
2.	हुमायूँ का मकबरा, नई दिल्ली	16.05 लाख रु.
3.	ज्ञान प्रवाह न्याय, वाराणसी	17.53 लाख रु.
4.	परदेसी सिनेगांग क्लॉक टावर, कोचिन	3.39 लाख रु.
5.	रमण महर्षि अध्ययन केन्द्र, बँगलोर	0.09 लाख रु.
6.	शनिवारवाड़ा, पुणे	3.04 लाख रु.
7.	ताजमहल, आगरा	6.79 लाख रु.
योग		46.94 लाख रु.

1 अप्रैल, 2003 से 31 मार्च, 2004

1.	जन्तर-मन्तर, नई दिल्ली	1.00 लाख रु.
2.	परदेसी सिनेगांग क्लॉक टावर, कोचिन	6.50 लाख रु.
3.	रामकृष्ण मिशन संस्कृति संस्थान, कोलकाता	43.00 लाख रु.
4.	ताजमहल, आगरा	8.21 लाख रु.
5.	चौधरी चरण सिंह शताब्दी समारोह	80.00 लाख रु.
योग		138.71 लाख रु.

[हिन्दी]

तेल कंपनियों द्वारा अर्जित लाभ

1496. श्री नीतीश कुमार: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में सरकारी क्षेत्र तथा निजी क्षेत्र की सभी तेल कंपनियों ने वर्ष 2003-2004 तथा वर्ष 2004-2005 की पहली

छमाही के दौरान लाभ अर्जित किया है;

(ख) यदि हां, तो इन अवधियों के दौरान कुल बिक्री की तुलना में तत्संबंधी प्रतिशत क्या है; और

(ग) अंतर्राष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल की कीमतों में बढ़ोतरी के बावजूद इन कंपनियों के लाभ में निरंतर वृद्धि होने के क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पञ्जायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) वर्ष 2003-04 के दौरान बीको लारी लिमिटेड को छोड़कर सभी सार्वजनिक क्षेत्र की तेल कंपनियों ने लाभ कमाया है। वर्ष 2004-05 की पहली छमाही में आई बी पी कंपनी लिमिटेड को छोड़कर इन सभी कंपनियों को लाभ हुआ है। निजी क्षेत्र की कंपनियों से संबंधित ब्यौरे नहीं रखे गए हैं।

(ख) सार्वजनिक क्षेत्र की तेल कंपनियों की कुल बिक्री के मुकाबले निवल लाभ की प्रतिशतता संलग्न विवरण में दी गई है।

(ग) प्रशासित मूल्य व्यवस्था की समाप्ति की घोषणा के बाद कच्चे तेल की घरेलू कीमतें अंतरराष्ट्रीय कीमतों से जोड़ दी गई हैं। अंतरराष्ट्रीय कीमतों में वृद्धि से उत्पादित क्रूड के मूल्य में अच्छी प्राप्ति के परिणामस्वरूप आयल एंड नेचुरल गैस कारपोरेशन लिमिटेड और आयल इंडिया लिमिटेड जैसी अपस्ट्रीम कंपनियों के लाभ में भी वृद्धि हुई है। तथापि इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड, हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड, भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड जैसी डाउनस्ट्रीम कंपनियों को बेहतर रिफाइनरी लाभों के कारण लाभ हुआ है, लेकिन पेट्रोलियम उत्पादों के खुदरा बिक्री मूल्य उच्चतर अंतरराष्ट्रीय कीमतों के अनुरूप न होने और संशोधन के कारण न्यून वसूलियों से उन्हें क्षति हुई है।

तेल कंपनियों का नाम	कुल बिक्री के निवल लाभ कि प्रतिशतता	
	2003-04	2004-05 (अप्रैल-सितम्बर)
आयल एण्ड नेचुरल गैस कारपोरेशन लि.	26.31	25.30
आयल इंडिया लिमिटेड	27.31	20.53
गेल (इंडिया) लि.	15.06	11.75
इंडियन आयल- कारपोरेशन लि.	5.38	3.84
हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लि.	3.38	1.81
भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन लि.	3.17	1.60
आई बी पी कंपनी लि.	2.01	लागू नहीं*
चेन्नई पेट्रोलियम कारपोरेशन लि.	4.22	4.63
कोच्चि रिफाइनरीज लि.	4.82	4.76
बोंगाईगांव रिफाइनरी एण्ड पेट्रोकेमिकल्स लि.	10.66	13.80
नुमालीगढ़ रिफाइनरी लि.	6.68	10.92
बामर लारी एण्ड कंपनी लि.	1.89	2.27
मैंगलोर रिफाइनरी एण्ड पेट्रोकेमिकल्स लि.	3.64	3.02
ओ एन जी सी-विदेश लि.	12.00	**
इंजीनियर्स इंडिया लि.	7.50	15.8
बीको लारी लिमिटेड	लागू नहीं*	2.00

टिप्पणी

* (1) वर्ष 2004-05 की पहली छमाही में आई बी पी को हानि हुई है, जबकि बीको लारी को वर्ष 2003-04 में हानि हुई थी।

** (2) ओ एन जी सी-विदेश लिमिटेड एक सूचीबद्ध कंपनी नहीं है। कंपनी अर्धवार्षिक परिणाम प्रकाशित नहीं करती है।

[अनुवाद]

कोलकाता दूरदर्शन की बकाया राशियाँ

1497. श्री सुनील खाँ: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कोलकाता दूरदर्शन के जन्मभूमि, खास-खबर, मोखो-मुखी पाउस फागुनेर पाला, राजमेहलम इन हाउस सनन्दे तिलोत्तोमा धारावाहिक से लगभग 5,92,68,619/- रुपये की बकाया धनराशि वसूलनी है;

(ख) यदि हां, तो सरकार इस बकाया राशि को किस प्रकार वसूल करेगी;

(ग) क्या इन धारावाहिकों का प्रसारण बिना ब्रेक के 1300 दिनों से भी अधिक दिनों तक किया गया है; और

(घ) यदि हां, तो इसके किस अधिकारी को उत्तरदायी ठहराया गया है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) और (ख) प्रसार भारती ने सूचित किया है कि आज दिनांक तक की स्थिति के अनुसार इन कार्यक्रमों के प्रति 24,70,19,240/- रुपए की राशि बकाया है। बकाया राशि की वसूली में दायर किए गए मुकद्दमों के परिणाम पर निर्भर है।

(ग) और (घ) प्रसार भारती ने सूचित किया है कि 'खास खबर' तथा 'जन्मभूमि' कार्यक्रमों को न्यायालय आदेश के अनुपालन में सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से 1300 दिवसों से अधिक तक प्रसारित किया गया था।

लंबी दूरी की रेलगाड़ियों में रसोई यान सुविधा

1498. श्रीमती किरण माहेश्वरी:

श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर:

श्री जुएल ओराम:

श्री के.एस. राव:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि अनेक लंबी दूरी की रेलगाड़ियाँ बिना रसोई यान चल रही हैं;

(ख) यदि हां, तो रसोई यान के बिना ऐसी कौन-कौन सी लंबी दूरी की रेलगाड़ियाँ चल रही हैं और इसके क्या कारण हैं;

(ग) वर्ष 2004-05 के दौरान किन-किन रेलगाड़ियों में रसोई यान सुविधा प्रदान की गई है/प्रदान की जाएगी; और

(घ) ऐसी रेलगाड़ियों में रसोई यान सुविधा प्रदान करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जाएंगे जिनमें यह सुविधा उपलब्ध नहीं है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. चेलु): (क) जी हां।

(ख) भारतीय रेलवे में लगभग 102 लंबी दूरी की सुपर फास्ट/मेल एक्सप्रेस गाड़ियाँ हैं जिनमें इस समय रसोई यान नहीं लगे हुए हैं। ऐसी गाड़ियों के नाम और गाड़ी संख्या संलग्न विवरण I में दी गई हैं। इन गाड़ियों में रसोई यान न लगाने के कारण जिसमें रास्ते में गाड़ियों का पर्याप्त समय तक ठहराना है जहाँ रास्ते में स्थैतिक खानपान इकाइयों से संतोषजनक खानपान सेवाएं उपलब्ध हैं और परिचालनिक तंगी जैसे-चल स्टॉक की अनुपलब्धता गाड़ियों में स्थान की कमी आदि शामिल हैं।

(ग) वर्ष 2004-05 के दौरान (आज तक) पांच गाड़ियों में रसोई यान सुविधा उपलब्ध कराई गई हैं। उन गाड़ियों के नाम संलग्न विवरण II में दिए गए हैं।

(घ) लंबी दूरी की गाड़ियों में रसोई यान सेवा चरणबद्ध तरीके से शुरू की जा रही है बशर्ते कि धन उपलब्ध हो। खानपान सेवाएं मार्गस्थ अल्पाहार गृहों के माध्यम से मुहैया कराई जाती हैं।

विवरण I

लम्बी दूरी के वे सुपर फास्ट गाड़ियाँ जो बिना रसोई यान के चल रही हैं और जिनकी यात्रा समयावधि 24 घंटे से अधिक है

क्र.सं.	गाड़ी सं.	नाम
1	2	3
1.	2315/2316	सियालदह-अजमेर अनन्य एक्स. (साप्ताहिक)
2.	2317/2318	सियालदह-अमृतसर अकाल तख्त एक्स. (साप्ताहिक)
3.	2319/2320	आसनसोल-अमृतसर एक्स. (साप्ताहिक)
4.	2405/2406	भुसावल-निजामुद्दीन गोंडवाना एक्स. (स्पताह में दो दिन)

1	2	3
5.	2409/2410	बिलासपुर-निजामुद्दीन गोंडवाना एक्स. (सप्ताह में पांच दिन)
6.	2645/2646	एर्णाकुलम-निजामुद्दीन एक्स. (साप्ताहिक)
7.	2467/2648	कोयम्बटूर-निजामुद्दीन कोंगु एक्स. (साप्ताहिक)
8.	2905/2906	पोरबन्दर-हावड़ा एक्स. (सप्ताह में दो दिन)
9.	2977/2978	एर्णाकुलम-जयपुर मरूसगर एक्स. (साप्ताहिक)
10.	2983/2984	बिलासपुर जयपुर एक्स. (साप्ताहिक)

लम्बी दूरी की वे मेल/एक्सप्रेस गाड़ियां जो बिना रसोई यान
के चल रही हैं और जिनकी यात्रा समयावधि 24 घंटे से
अधिक है

1.	1013/1014	कोयम्बटूर-लोकमान्य तिलक (टी) एक्स.
2.	1017/1018	मुंबई-बैंगलोर चालुक्य एक्स.
3.	1027/1028	दादर-गोरखपुर काशी एक्स.
4.	1035/1036	मुंबई-मैसूर शरबती एक्स.
5.	1039/1040	कोल्हापुर-गोंडिया महाराष्ट्र एक्स.
6.	1043/1044	लोमान्य तिलक (टी)-मदुरई एक्स.
7.	1045/1046	लोकमान्य तिलक (टी)-भुनेश्वर एक्स.
8.	1057/1058	दादर-अमृतसर एक्स.
9.	1067/1068	लोकमान्य तिलक (टी)-फैजाबाद साकेत एक्स.
10.	1071/1072	लोकमान्य तिलक (टी)-वाराणसी कामायनी एक्स.
11.	1069/1070	लोकमान्य तिलक (टी)-इलाहाबाद एक्स.
12.	1093/1094	छत्रपति शिवाजी टर्मिनल मुंबई- वाराणसी महानगरी एक्स.

1	2	3
13.	1097/1098	पुणे-एर्णाकुलम पूमा एक्स.
14.	1159/1160	हावड़ा-ग्वालियर चंबल एक्स.
15.	1181/1182	हावड़ा-आगरा कैंट चंबल एक्स.
16.	1405/1406	विशाखापटनम-काकीनाड़ा मनमाडू एक्स.
17.	1447/1448	हावड़ा-जबलपुर शक्तिपुंज एक्स.
18.	1463/1464	राजकोट-जबलपुर एक्स.
19.	1465/1466	राजकोट-जबलपुर एक्स.
20.	3007/3008	हावड़ा-श्री गंगानगर उद्यान आभा तूफान एक्स.
21.	3009/3010	हावड़ा-देहरादून एक्स.
22.	3013/3014	हावड़ा देहरादून उपासना एक्स.
23.	3019/3020	हावड़ा-काठगोदाम बाग एक्स.
24.	3025/3026	हावड़ा-भोपाल एक्स.
25.	3039/3040	हावड़ा-दिल्ली जनता एक्स.
26.	3049/3050	हावड़ा-अमृतसर एक्स.
27.	3111/3112	सियालदह-दिल्ली लाल किला एक्स.
28.	3133/3134	सियालदह-वाराणसी एक्स.
29.	3287/3288	टाटा नगर-दुर्ग-पटना साठथ बिहार एक्स.
30.	3289/3290	राजेन्द्र नगर-जम्मू तवी अर्चना एक्स.
31.	3307/3308	धनबाद-फिरोजपुर गंगा सतलुज एक्स.
32.	3349/3350	धनबाद-अहमदाबाद एक्स.**
33.	3413/3414	मालदा टाउन-भिवानी फरक्का एक्स.
34.	3483/3484	मालदा टाउन-भिवानी फरक्का एक्स.
35.	3447/3448	भागलपुर-दादर एक्स.
36.	4007/4008	मुजफ्फरपुर-दिल्ली सदभावना एक्स.
37.	4015/4016	रक्सौल-दिल्ली सदभावना एक्स.
38.	4017/4018	मुजफ्फरपुर-दिल्ली सदभावना एक्स.

1	2	3
39.	4047/4048	रक्सौल-दिल्ली एक्स.
40.	4265/4266	वाराणसी-देहरादून एक्स.
41.	4309/4310	उज्जैन-देहरादून एक्स. उज्जैन एक्स,
42.	4311/4312	बरेली-भुज आला हजरत एक्स.
43.	4313/4314	बरेली-दादर एक्स.
44.	4317/4318	इन्दौर-देहरादून एक्स.
45.	4649/4650	दरभंगा-अमृतसर सरयू यमुना एक्स.
46.	4673/4674	दरभंगा-अमृतसर शहीद एक्स.
47.	4853/4854	वाराणसी-जोधपुर मरूधर एक्स.
48.	4863/4864	वाराणसी-जोधपुर मरूधर एक्स.
49.	4707/4708	बीकानेर-बान्द्रा टर्मिनल रनकपुर एक्स.
50.	5001/5002	मुजफ्फरपुर-देहरादून एक्स.
51.	5025/5026	गोरखपुर-लोकमान्य तिलक (टी) गोदान एक्स.
52.	5027/5028	हटिया-गोरखपुर मोर्या एक्स.
53.	5129/5130	छपरा-लोकमान्य तिलक (टी) एक्स.
54.	5159/160	दुर्ग-छपरा सारनाथ एक्स.
55.	5209/5210	बरोनी-अमृतसर जनसेवा एक्स.
56.	5211/5212	दरभंगा-अमृतसर जननायक एक्स.
57.	5223/5224	बरोनी-ग्वालियर मेल
58.	5707/5708	कटिहार-अमृतसर एक्स.
59.	5929/5930	चेन्नै-डिब्रुगढ़ टाउन एक्स.
60.	6003/6004	हावड़ा-चेन्नै मेल
61.	6031/6032	चेन्नै-जम्मू तवी अंडमान एक्स.
62.	6093/6094	चेन्नै-लखनऊ एक्सप्रेस
63.	6125/6126	चेन्नै एगमोर-जोधपुर एक्स.
64.	6357/6358	नागरकोइल जंक्शन-हावड़ा गुरुदेव एक्स.

1	2	3
65.	6359/6360	एर्णाकुलम-राजेन्द्र नगर एक्स.
66.	6511/6512	यशवंतपुर-बिलासपुर वनगंगा एक्स.**
67.	6529/6530	मुंबई-बैंगलोर उद्यान एक्स.
68.	6593/6594	नांदेड-बैंगलोर एक्स.
69.	6613/6614	राजकोट-कोयम्बटूर एक्स.
70.	7027/7028	त्रिवेन्द्रम-हैदराबाद एक्स.
71.	7045/7046	हावड़ा-हैदराबाद ईस्ट एक्स.
72.	7479/7480	हावड़ा-तिरुपति एक्स.
73.	8005/8006	हावड़ा-कोरापुट एक्स.
74.	8029/8030	हावड़ा-लोकमान्य तिलक (टी) एक्स.
75.	8103/8104	टाटा नगर-अमृतसर जलियांवाला बाग एक्स.
76.	8233/8234	इन्दौर-बिलासपुर नर्मदा एक्स.
77.	8415/8416	भुवनेश्वर-यशवंतपुर एक्स.**
78.	8561/8562	विशाखापटनम-हजरत निजामुद्दीन लिंग एक्स.
79.	8609/8610	हटिया-लोकमान्य तिलक (टी) एक्स.
80.	9019/9020	बान्द्रा-देहरादून एक्स.
81.	9023/9024	मुंबई-फिरोजपुर जनता एक्स.
82.	9049/9050	वलसाड-राजेन्द्र नगर एक्स.
83.	9111/9112	अहमदाबाद-जम्मू तवी एक्स.
84.	9163/9164	अहमदाबाद-फैजाबाद साबरमती एक्स.
85.	9165/9166	अमदाबाद-मुजफ्फरपुर साबरमती एक्स.
86.	9167/9168	अमदाबाद-वाराणसी साबरमती एक्स.
87.	9263/9264	पोरबंदर-दिल्ली सराय रोहिल्ला एक्स.
88.	9265/9266	ओखा-देहरादून उत्तरांचल एक्स.
89.	9305/9306	इन्दौर-हावड़ा शिप्रा एक्स.
90.	9313/9314	इन्दौर-राजेन्द्र नगर एक्स.
91.	9569/9570	ओखा-वाराणसी एक्स.
92.	9943/9944	दिल्ली सराय रोहिल्ला-अहमदाबाद फास्ट पैसेन्जर एक्स.

विवरण II

रसोई यानों सहित चलने वाली गाड़ियां

क्र.सं.	गाड़ी सं.	गाड़ी का नाम
1	2	3
भेल एक्सप्रेस/गाड़ियां		
1.	0103/0104	मुंबई-मडगांव मांडवी एक्स.
2.	0111/0112	मुंबई-मडगांव कोंकण कन्या एक्स.
3.	1007/1008	मुंबई-पुणे डक्कन एक्स.
4.	1009/1010	मुंबई-पुणे सिन्हागड एक्स.
5.	1015/1016	लोकमान्य तिलक टर्मिनस-गोरखपुर कुशीनगर एक्स.
6.	1019/1020	मुंबई-भुनेश्वर कोणार्क एक्स.
7.	1021/1022	मुंबई-पुणे इंद्रायनी एक्स.
8.	1025/1026	मुंबई-पुणे प्रगति एक्स.
9.	1031/1032	पुणे-वाराणसी एक्स.
10.	1033/1034	पुणे-दरभंगा एक्स.
11.	1037/1038	पुणे-पटना एक्स.
12.	1063/1064	दादर-चेन्नै एक्स.
13.	1077/1078	पुणे-जम्मू तवी झेलम एक्स.
14.	1081/1082	मुंबई-कन्याकुमारी एक्स.
15.	1401/1402	मुंबई-मनमाड पंचवटी एक्स.
16.	3005/3006	हावड़ा-अमृतसर एक्स.
17.	3029/3030	हावड़ा-धनबाद कोलफील्ड एक्स.
18.	3073/3074	हावड़ा-जम्मू तवी हिमगिरि एक्स.
19.	3151/3152	सियालदह-जम्मू तवी एक्स.
20.	3201/3202	राजेन्द्र नगर-लोकमान्य तिलक टर्मिनस एक्स.
21.	3317/3318	हावड़ा-धनबाद ब्लैक डायमंड एक्स.
22.	3351/3352	धनबाद/टाटा नगर-अलेप्पी एक्स.

1	2	3
23.	4055/4056	दिल्ली-डिब्रूगढ़ टाउन ब्रह्मपुत्र मेल
24.	4083/4084	दिल्ली-न्यू जलपाईगुड़ी/कटिहार महानंदा एक्स.
25.	4257/4258	नई दिल्ली-वाराणसी काशी-विश्वनाथ एक्स.
26.	4659/4660	नई दिल्ली-अमृतसर एक्स.
27.	4681/4682	नई दिल्ली-जालंधर एक्स.
28.	5011/5012	गोरखपुर-त्रिवेन्द्रम राप्तीसागर एक्स. (सप्ताह में तीन दिन)
29.	5045/5046	गोरखपुर-ओखा एक्स. (साप्ताहिक)
30.	5063/5064	गोरखपुर-बान्द्रा अवध एक्स. (चार दिन)
31.	5087/5088	गोरखपुर-जम्मू तवी अमरनाथ एक्स. (साप्ताहिक)
32.	5089/5090	सिकंदरबाद-गोरखपुर एक्स. (साप्ताहिक)
33.	5091/5092	बैंगलोर-गोरखपुर एक्स. (साप्ताहिक)
34.	5097/5098	बरीनी-जम्मू तवी एक्स. (साप्ताहिक)
35.	5205/5206	मुजफ्फरपुर नई दिल्ली लिच्छवी एक्स.
36.	5217/5218	लोकमान्य तिलक टर्मिनल मुजफ्फरपुर एक्स. (चार दिन)
37.	5219/5220	लोकमान्य तिलक टर्मिनल-दरभंगा एक्स. (तीन दिन)
38.	5221/5222	एर्णाकुलम-बरीनी एक्स.
39.	5263/5264	मुजफ्फरपुर-बांद्रा अवध एक्स. (सप्ताह में तीन दिन)
40.	5604/5603	गुवाहाटी-तिनसुकिया लिडो इंटरसिटी एक्स.
41.	5609/5610	गुवाहाटी-दिल्ली सराय रोहिल्ला अवध असम एक्स.
42.	5621/5622	गुवाहाटी-नई दिल्ली ईस्ट एक्स.

1	2	3
43.	5623/5624	एर्णाकुलम-गुवाहाटी एक्स.
44.	5625/5626	बैंगलोर-गुवाहाटी एक्स.
45.	5627/5628	त्रिवेन्द्रम-गुवाहाटी एक्स.
46.	5629/5630	गुवाहाटी-चेन्नै एक्स.
47.	5631/5632	गुवाहाटी-जोधपुर/बीकानेर एक्स.
48.	5645/5646	गुवाहाटी-दादर एक्स.
49.	5647/5648	गुवाहाटी-दादर एक्स. (मालदा टाउन के रास्ते)
50.	5651/5652	गुवाहाटी-जम्मू तवी लोहित एक्स.
51.	5653/5654	गुवाहाटी-जम्मू तवी एक्स (साप्ताहिक)
52.	5657/5658	सियालदह-गुवाहाटी कंचनजंगा एक्स.
53.	5959/5960	हावड़ा-डिब्रूगढ़ टाउन कामरूप एक्स.
54.	6009/6010	चेन्नै-मुंबई मेल
55.	6011/6012	चेन्नै-मुंबई एक्स.
56.	6023/6024	चेन्नै-बैंगलोर एक्स.
57.	6039/6040	चेन्नै-वाराणसी गंगा कावेरी एक्स.
58.	6045/6046	अहमदाबाद-चेन्नै नवजीवन एक्स.
59.	6127/6128	चेन्नै एगमोर-गुरूवायूर एक्स.
60.	6217/6218	मैसूर-निजामुद्दीन स्वर्ण जयंती एक्स.
61.	6301/6302	शोरूवण्णूर त्रिवेन्द्रम वैनाड एक्स.
62.	6303/6304	एर्णाकुलम-त्रिवेन्द्रम वांचीनाड एक्स.
63.	6309/6310	एर्णाकुलम-पटना/राजेन्द्र नगर एक्स. (साप्ताहिक)
64.	6317/6318	कन्याकुमारी-जम्मू तवी हिमसागर एक्स.
65.	6323/6324	त्रिवेन्द्रम-हावड़ा एक्स. (सप्ताह में दो दिन)
66.	6325/6326	इन्दौर-त्रिवेन्द्रम अहिल्या नगरी एक्स. (साप्ताहिक)

1	2	3
67.	6327/6328	त्रिवेन्द्रम-बिलासपुर एक्स. (सप्ताह में दो दिन)
68.	6331/6332	त्रिवेन्द्रम-मुंबई एक्स. (साप्ताहिक)
69.	6333/6334	त्रिवेन्द्रम-हापा एक्स. (साप्ताहिक)
70.	6335/6336	गांधीधाम-नागरकोइल एक्स (साप्ताहिक)
71.	6337/6338	एर्णाकुलम-ओखा एक्स. (सप्ताह में दो दिन)
72.	6339/6340	नागरकोइल-मुंबई एक्स.
73.	6341/6342	त्रिवेन्द्रम-एर्णाकुलम इंटरसिटी एक्स.
74.	6345/6346	लोकमान्य तिलक (टी) त्रिवेन्द्रम नेत्रावती एक्स.
75.	6349/6350	त्रिवेन्द्रम-मंगलोर परशुराम एक्स.
76.	6351/6352	तिरुपति-नागरकोइल एक्स.
77.	6353/6354	मुंबई-तिरुपति एक्स.
78.	6355/6356	कन्याकुमारी-हावड़ा एक्स.
79.	6501/6502	अहमदाबाद-बैंगलोर एक्स.
80.	6505/6506	बैंगलोर-गांधीधाम एक्स.
81.	6507/6508	बैंगलोर-जोधपुर एक्स.
82.	6509/6510	अजमेर-बैंगलोर एक्स.
83.	6595/6596	यशवंतपुर-राजेन्द्र नगर संघमित्रा एक्स.
84.	6687/6688	मंगलोर-जम्मू तवी नवयुग एक्स.
85.	6803/6804	हावड़ा-तिरुचिचि एक्स.
86.	7017/7018	सिकंदराबाद-राजकोट एक्स.
87.	7021/7022	निजामुद्दीन-हैदराबाद दक्षिण एक्स.
88.	7029/7030	एर्णाकुलम-हैदराबाद सबरी एक्स.
89.	7685/7686	काचीगुड़ा-बैंगलोर एक्स.
90.	7617/7618	मुंबई-नांदेड़ तपोवन एक्स.
91.	8003/8004	हावड़ा-यशवंतपुर एक्स.

1	2	3	1	2	3
92.	8033/8034	अहमदाबाद-हावड़ा एक्स.	4.	2129/2130	पुणे-हावड़ा आजादहिन्द एक्स.
93.	8101/8102	टाटा/हटिया-जम्मू तवी मुरी एक्स.	5.	2131/2132	पुणे-नागपुर एक्स.
94.	8113/8102	हावड़ा-टाटा नगर स्टील एक्स.	6.	2133/2134	मुंबई-लखनऊ एक्स.
95.	8237/8238	बिलासपुर-अमृतसर छत्तीसगढ़ एक्स.	7.	2137/2138	मुंबई-फिरोजपुर पंजाब मेल
96.	8111/8112	हावड़ा-संबलपुर इस्पात एक्स.	8.	2141/2142	लोकमान्य तिलक (टी)-राजेन्द्र नग- एक्स.
97.	8401/8402	पुरी-ओखा एक्स.	9.	2165/2166	लोकमान्य तिलक (टी)-वाराणसी एक्स.
98.	8403/8404	पुरी-अहमदाबाद एक्स.	10.	2303/2304	नई दिल्ली-पूर्वा एक्स.-पटना के रास्ते
99.	8405/8406	पुरी-अहमदाबाद एक्स.	11.	2307/2308	हावड़ा-जोधपुर/बीकानेर एक्स.
100.	8407/8408	भुवनेश्वर-निजामुद्दीन हीराकुड एक्स.	12.	2311/2312	हावड़ा-कालका मेल
101.	8475/8476	पुरी-नई दिल्ली नीलांचल एक्स.	13.	2321/2322	हावड़ा-मुंबई मेल
102.	8477/8478	निजामुद्दीन-पुरी कलिंगा उत्कल एक्स.	14.	2381/2382	हावड़ा-नई दिल्ली पूर्वा एक्स. गया के रास्ते
103.	8603/8604	हटिया-दिल्ली स्वर्ण जयंती एक्स.	15.	2391/2392	नई दिल्ली-पटना मगध एक्स.
104.	8605/8606	हटिया-दिल्ली झारखंड स्वर्ण जयंती एक्स.	16.	2393/2394	पटना-नई दिल्ली संपूर्ण क्रांति एक्स.
105.	9007/9008	बान्द्रा टर्मिनस-जयपुर अरावली एक्स.	17.	2401/2402	नई दिल्ली-पटना श्रमजीवी एक्स.
106.	9011/9012	मुंबई सेंट्रल-अहमदाबाद गुजरात एक्स.	18.	2419/2420	नई दिल्ली-लखनऊ गोमती एक्स.
107.	9021/9022	मुंबई सेंट्रल-सूरत फ्लाईंग रानी एक्स.	19.	2471/2472	मुंबई सेंट्रल जम्मू तवी स्वराज एक्स.
108.	9045/9046	सूरत वाराणसी ताप्ती गंगा एक्स.	20.	2473/2474	अहमदाबाद-जम्मू तवी सर्वोदय एक्स.
109.	9047/9048	सूरत-भागलपुर ताप्ती गंगा एक्स.	21.	2475/2476	हापा-जम्मू तवी एक्स.
110.	9367/9368	इंदौर-जम्मू तवी मालवा एक्स.	22.	2477/2478	जामनगर-जम्मू तवी एक्स.
111.	9769/9770	जयपुर-पूर्णा एक्स.	23.	2553/2554	बरौनी-नई दिल्ली वैशाली एक्स.
112.	9775/9776	जयपुर-बैंगलोर एक्स.	24.	2557/2558	दिल्ली-मुजफ्फरपुर सप्तक्रांति एक्स.
सुपर फास्ट गाड़ियां			25.	2559/2560	नई दिल्ली-वाराणसी शिवगंगा एक्स.
1.	2101/2102	लोकमान्य तिलक (टी)-हावड़ा जनेश्वरी एक्स.	26.	2605/2606	चेन्नै एगमोर-तिरुच्ची पल्लवन एक्स.
2.	2103/2104	लोकमान्य तिलक (टी)-नागपुर समरास्ता एक्स.	27.	2607/2608	चेन्नै-बैंगलोर लालबाग एक्स.
3.	2123/2124	मुंबई-पुणे डक्कन क्वीन एक्स.	28.	2615/2616	चेन्नै-नई दिल्ली ग्रांड ट्रंक एक्स.

1	2	3
29.	2617/2618	एर्णाकुलम-निजामुद्दीन मंगला एक्स.
30.	2621/2622	चेन्नै-नई दिल्ली तमिलनाडु एक्स.
31.	2625/2626	त्रिवेन्द्रम-नई दिल्ली केरल एक्स.
32.	2627/2628	बैंगलोर-नई दिल्ली कर्नाटक एक्स.
33.	2635/2636	चेन्नै-मदुरई वैगई एक्स.
34.	2639/2640	चेन्नै-बैंगलोर वृन्दावन एक्स.
35.	2641/2642	निजामुद्दीन-कन्याकुमारी धिरुकुरल एक्स.
36.	2643/2644	त्रिवेन्द्रम-निजामुद्दीन एक्स. (साप्ताहिक)
37.	2675/2676	कोयम्बटूर-चेन्नै कोवई एक्स.
38.	2677/2678	बैंगलोर-कोयम्बटूर इंटरसिटी एक्स.
39.	2679/2680	चेन्नै-कोयम्बटूर इंटरसिटी एक्स.
40.	2703/2704	सिकंदराबाद-हावड़ा फलुकनुमा एक्स.
41.	2711/2712	विजयवाड़ा-चेन्नै पिनाकिनी एक्स.
42.	2713/2714	सिकंदराबाद-विजयवाड़ा सतवाहाना एक्स.
43.	2715/2716	नांदेड़-अमृतसर सचखंड एक्स.
44.	2717/2718	विशाखापटनम-विजयवाड़ा रत्नाचल एक्स.
45.	2723/2724	हैदराबाद-नई दिल्ली ए.पी. एक्स.
46.	2779/2780	निजामुद्दीन-वास्को डा गामा गोवा एक्स.
47.	2801/2802	निजामुद्दीन-पुरी पुरुषोत्तम एक्स.
48.	2803/2804	विशाखापटनम-निजामुद्दीन स्वर्ण जयंती एक्स.
49.	2807/2808	विशाखापटनम-निजामुद्दीन समता एक्स.
50.	2809/2810	मुंबई-हावड़ा मेल
51.	2815/2816	पुरी-नई दिल्ली एक्स.

1	2	3
52.	2821/2822	भुवनेश्वर-हावड़ा धौली एक्स.
53.	2841/2842	हावड़ा-चेन्नै कोरोमंडल एक्स.
54.	2859/2860	मुंबई-हावड़ा गीताजली एक्स.
55.	2903/2904	मुंबई सेंट्रल-अमृतसर गोल्डन टेम्पल मेल
56.	2925/2926	बान्द्रा-अमृतसर/कालका पश्चिम मेल
57.	2933/2934	मुंबई सेंट्रल-अहमदाबाद कर्णावती एक्स.
58.	2955/2956	मुंबई सेंट्रल-जयपुर एक्स.
59.	2967/2968	जयपुर-चेन्नै एक्स.
60.	2979/2980	बान्द्रा-जयपुर एक्स.
राजधानी/शाताब्दी गाड़ियाँ		
1.	2305/2306	नई दिल्ली-हावड़ा राजधानी एक्स.-पटना के रास्ते
2.	2309/2310	नई दिल्ली-पटना राजधानी एक्स
3.	2313/2314	नई दिल्ली-सियालदह राजधानी एक्स.
4.	2301/2302	नई दिल्ली-हावड़ा राजधानी एक्स.-गया के रास्ते
5.	2421/2422	नई दिल्ली-भुवनेश्वर राजधानी एक्स.
6.	2429/2430	नई दिल्ली-बैंगलोर राजधानी
7.	2423/2424	डिब्रूगढ़ टाउन/गुवाहाटी-नई दिल्ली राजधानी
8.	2435/2436	डिब्रूगढ़ टाउन/गुवाहाटी-नई दिल्ली राजधानी एक्स.
9.	2437/2438	सिकंदराबाद-निजामुद्दीन राजधानी एक्स.
10.	2439/2440	नई दिल्ली-रांची राजधानी एक्स.
11.	2441/2442	बिलासपुर-नई दिल्ली राजधानी एक्स.
12.	2443/2444	भुवनेश्वर-नई दिल्ली राजधानी एक्स.

1	2	3
13.	2425/2426	नई दिल्ली-जम्मू तवी राजधानी एक्स. (साप्ताहिक)
14.	2431/2432	निजामुद्दीन-त्रिवेन्द्रम राजधानी एक्स.
15.	2433/2434	निजामुद्दीन-चेन्नै राजधानी एक्स.
16.	2957/2958	अहमदाबाद-नई दिल्ली राजधानी एक्स.
17.	2951/2952	नई दिल्ली-मुंबई सेंट्रल राजधानी एक्स.
18.	2953/2954	नई दिल्ली-मुंबई सेंट्रल राजधानी एक्स.

मिनी रसोई यान वाली शताब्दी/जनशताब्दी गाड़ियां

1.	2001/2002	नई दिल्ली-भोपाल शताब्दी एक्स.
2.	2027/2028	मुंबई-पुणे शताब्दी एक्स.
3.	2019/2020	हावड़ा-रांची शताब्दी एक्स.
4.	241/242	कालका-शिमला शिवालिक एक्स.
5.	2003/2004	लखनऊ-नई दिल्ली शताब्दी एक्स. (6 दिन)
6.	2005/2006	नई दिल्ली-कालका शताब्दी एक्स. (6 दिन)
7.	2011/2012	नई दिल्ली-चंडीगढ़ शताब्दी एक्स.
8.	2013/2014	नई दिल्ली-अमृतसर शताब्दी एक्स.
9.	2015/2016	नई दिल्ली-अजमेर शताब्दी एक्स.
10.	2017/2018	नई दिल्ली-देहरादून शताब्दी एक्स.
11.	2029/2030	अमृतसर-नई दिल्ली स्वर्ण शताब्दी एक्स.
12.	2031/2032	अमृतसर-नई दिल्ली शताब्दी एक्स. (रिवर्स)
13.	2035/2036	लखनऊ-नई दिल्ली शताब्दी एक्स. (साप्ताहिक)
14.	2037/2038	नई दिल्ली-कालका शताब्दी एक्स. (साप्ताहिक)

1	2	3
15.	2007/2008	चेन्नै-मैसूर शताब्दी एक्स.
16.	2009/2010	मुंबई सेंट्रल-अहमदाबाद शताब्दी एक्स.
17.	2051/2052	मडगांव-लोकमान्य तिलक (टी) जन शताब्दी
18.	2061/2062	हबीबगंज-जबलपुर जन शताब्दी
19.	2023/2024	पटना-हावड़ा जन शताब्दी एक्स.
20.	2065/2066	हावड़ा-मालदा टाउन जन शताब्दी
21.	2053/2054	वाराणसी-लखनऊ जन शताब्दी
22.	2055/2056	नई दिल्ली-देहरादून जन शताब्दी
23.	2057/2058	नई दिल्ली-चंडीगढ़ जन शताब्दी
24.	2067/2068	गुवाहाटी-दीमापुर जन शताब्दी
25.	2075/2076	एर्णाकुलम-त्रिवेन्द्रम जन शताब्दी
26.	2077/2078	चेन्नै-विजयवाड़ा जन शताब्दी
27.	2079/2080	बेंगलोर-हुबली जन शताब्दी
28.	2083/2084	तंजाऊर-कोयम्बटूर जन शताब्दी
29.	2021/2022	टाटा नगर-हावड़ा जन शताब्दी
30.	2069/2070	टाटा नगर-रांची जन शताब्दी
31.	2073/2074	हावड़ा-भुवनेश्वर जन शताब्दी
32.	2059/2060	कोटा-निजामुद्दीन जन शताब्दी
33.	2081/2082	अहमदाबाद-न्यू भुज जन शताब्दी

2004-05 के दौरान मुहैया कराई गई रसोई यान सुविधा

1.	3413/3414 3483/3484	मालदा टाउन-भिवानी फरक्का एक्स.
2.	6345/6346	लोकमान्य तिलक (टी)-त्रिवेन्द्रम- नेत्रावती एक्स.
3.	7091/7092	सिकंदराबाद-राजेन्द्र नगर एक्स.
4.	2649/2650	यशवंतपुर-निजामुद्दीन-संपर्क क्रांति एक्स.
5.	2391/2392	राजगीर/पटना-नई दिल्ली श्रमजीवी एक्स.

बेरोजगार पायलट

1499. श्री गुरूदास कामत: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश में अनेक पायलट बेरोजगार हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ग) पायलटों को रोजगार देने हेतु क्या कदम उठाए जा रहे हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (ग) नागर विमानन महानिदेशालय, विमान नियम 1937 में निर्धारित की गई आवश्यकताओं को सुनिश्चित करने के पश्चात् पायलटों को लाइसेंस/रेटिंग प्रदान करता है। नागर विमानन महानिदेशालय द्वारा बेरोजगार पायलटों के संबंध में कोई रिकार्ड नहीं रखा जाता है।

[हिन्दी]

कर्मचारियों को मानार्थ पास

1500. श्री राजेन्द्र कुमार: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या एअर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स अपने कर्मचारियों और देश के अन्य महत्वपूर्ण व्यक्तियों को मानार्थ पास जारी करते हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान एअर इंडिया और इंडियन एयरलाइन्स दोनों के द्वारा अलग-अलग ऐसे कितने पास जारी किए गए और ऐसे पास कितने मूल्य के थे?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (ग) जी, हां। एअर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइन्स अपनी सेवा शर्तों के आधार पर अपने कर्मचारियों तथा उनके परिवार के सदस्यों को अपने द्वारा परिचालित सेक्टरों के लिए निःशुल्क/रियायती हवाई पास जारी करती हैं। ये पास "लोड के आधार पर" जारी किए जाते हैं तथा विमान में किराए का भुगतान करने वाले यात्रियों को सीट दिए जाने के पश्चात् ही ये यात्रा के लिए स्वीकार किए जाते हैं। उद्योग में प्रचलित प्रैक्टिस के अनुसार एयरलाइनों द्वारा अपने वाणिज्यिक हित के लिए दूर प्रोमोटर्स, ट्रेवल राइटरों मिडिया के लोगों, महत्वपूर्ण वाणिज्यिक संपर्कों तथा विशिष्ट

व्यक्तियों को प्रोत्साहन देने तथा अपनी उड़ान में हवाई यात्रा को प्रोमोट करने के साथ-साथ कंपनी की छवि बनाने हेतु निःशुल्क/कम्प्लीमेंट्री टिकटें जारी की जाती हैं।

गत तीन वर्षों में इंडियन एयरलाइन्स तथा एअर इंडिया द्वारा जारी की गई निःशुल्क/मानार्थ टिकटों का ब्यौरा निम्नलिखित है:

वर्ष	जारी की गई टिकटों की संख्या	
	इंडियन एयरलाइन्स	एअर इंडिया
2001-02	885	1434
2002-03	678	1051
2003-04	507	1150

विकलांग व्यक्तियों हेतु पुनर्वास केन्द्र

1501. श्रीमती कल्पना रमेश नरहिरे: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में राज्य/संघ क्षेत्रवार और स्थानवार विकलांग व्यक्तियों हेतु कितने पुनर्वास केन्द्र हैं।

(ख) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष तथा चालू वर्ष के दौरान राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार इन पुनर्वास केन्द्रों को कितनी वित्तीय सहायता आबंटित/जारी की गई;

(ग) उक्त अवधि के दौरान प्रदान की गई कुल वित्तीय सहायता में से राज्य/संघ राज्य क्षेत्रवार कितनी धनराशि खर्च की गई;

(घ) क्या सरकार का महाराष्ट्र के उस्मानाबाद जिले और अन्य राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों में विकलांग व्यक्तियों हेतु नए पुनर्वास केन्द्र खोलने का कोई प्रस्ताव है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) देश भर में 133 जिला विकलांगजन पुनर्वास केन्द्र स्वीकृत हैं। जिला विकलांगजन पुनर्वास केन्द्र तथा उनकी अवस्थिति संलग्न विवरण-I पर दी गई है।

(ख) और (ग) पिछले तीन वर्षों और वर्तमान वर्ष में जिला विकलांगजन पुनर्वास केन्द्रों को निर्मुक्त वित्तीय सहायता तथा हुए व्यय के संबंध में सूचना संलग्न विवरण-II पर दी गई है।

(घ) और (ङ) इस कार्यक्रम के अनुसार नए जिला विकलांगजन पुनर्वास केन्द्र इसलिए खोले जाते हैं कि जिन जिलों में यह सुविधा नहीं है उनको भी चरणबद्धरूप से इसके अंतर्गत लाया जा सके। वर्तमान वर्ष में महाराष्ट्र के उस्मानाबाद जिले में कोई डीडीआरसी खोलने का प्रस्ताव नहीं है।

विवरण-1

स्वीकृत जिला विकलांगता पुनर्वास केन्द्रों का राज्यवार ब्यौरा

आंध्र प्रदेश

1. अनन्तपुर
2. विशाखापत्तनम
3. करीमनगर

अरुणाचल प्रदेश

1. लोंवर सुबनसारी (ईटानगर)

छत्तीसगढ़

1. बस्तर
2. दुर्ग
3. जसपुर
4. रायगढ़
5. रायपुर

असम

1. डिब्रूगढ़
2. उत्तरी कछार (सिल्कर)
3. सुनिहपुर (तेजपुर)

बिहार

1. बंका
2. दरभंगा
3. जहानाबाद
4. किशनगंज
5. मुजफ्फरपुर
6. नालंदा
7. नवादा
8. समस्तीपुर
9. सारन
10. गया

गुजरात

1. अहमदाबाद
2. अमनंद
3. भावनगर
4. दोहाद (नाडियाड)
5. जामनगर

6. राजनंदगांव

गोवा

1. नार्थ गोवा (पणजी)

हिमाचल प्रदेश

1. चंबा
2. मंडी
3. शिमला

झारखंड

1. दुमका
2. ईस्ट सिंहभूमि (जमशेदपुर)
3. हजारीबाद
4. रांची

केरल

1. काझीकोड
2. तिरुवनंतपुरम
3. त्रिस्सूर

मेघालय

1. ईस्ट खासी हिल (शिलांग)

6. जूनागढ़

7. राबकोट
8. सूरत
9. सुरेन्द्रनगर
10. वडोदा

हरियाणा

1. हिसार
2. रोहतक
3. कुरुक्षेत्र
4. सोनीपत

जम्मू-कश्मीर

1. अनंतनाग
2. लेह
3. उधमपुर

कर्नाटक

1. मंड्या
2. बेल्लारी
3. साठथ कन्नड़ा (मंगलूर)
4. बेलगात्र
5. गुलबर्गा
6. तुमकुर

मिजोरम

1. आइजोल

मणिपुर

1. इम्फाल ईस्ट (इम्फाल)

महाराष्ट्र

1. लातूर
2. बुल्डाना
3. वर्धा
4. औरंगाबाद
5. कोल्हापुर
6. सिंधुदुर्ग
7. माहिम

मध्य प्रदेश

1. बालाघाट
2. दामोह
3. देवास
4. ग्वालियर
5. इन्दौर
6. झाबुआ
7. खंडवा
8. खारगांव
9. मंडसौर
10. नीमच (जवाड)
11. राजगढ़
12. रतलाम (एलोट)
13. रिवा
14. सागर
15. सतना
16. शाहजापुर (अगार)
17. उज्जैन

नागालैंड

1. दीमापुर

उड़ीसा

1. कालाहांडी
2. कंचामल (फूलबानी)
3. कोरापुरट
4. मयूरभंज
5. सम्बलपुर

पंजाब

1. अमृतसर
2. फिरोजपुर
3. पटियाला

राजस्थान

1. अजमेर
2. बीकानेर
3. जैसलमेर

4. संगरूर

सिक्किम

1. ईस्ट सिक्किम (गंगटोक)

तमिलनाडु

1. कन्याकुमारी
2. मद्रै
3. सेलम
4. वेल्दूर
5. विरूधुनगर
6. धूथूकुडी

उत्तरांचल

1. अल्मोड़ा
2. चमोली
3. हरिद्वार
4. टेहरी गढ़वाल

अंडमान व निकोबार द्वीप समूह

1. पोर्ट ब्लेयर
- दमन व दीव
1. दीव

4. झुनझूर

5. जोधपुर
6. टोंक
7. उदयपुर

त्रिपुरा

1. वेस्ट त्रिपुरा (अगरतला)

उत्तर प्रदेश

1. आगरा
2. इलाहाबाद
3. अम्बेडकरनगर
4. बलिया
5. फर्रुखाबाद
6. गोंडा
7. गोरखपुर
8. झांसी
9. मऊ
10. मेरठ
11. पीलीभीत
12. वाराणसी

पश्चिम बंगाल

1. जलपाईगुड़ी
2. मर्शादाबाद
3. नार्थ 24 फरमन
4. साठय दीनचपुर

दादरा व नगर हवेली

1. सिल्वासा
- पांडिचेरी
1. पांडिचेरी

विवरण II

जिला विकलांगजन पुनर्वास केन्द्रों (डीडीआरसी) का नाम	2001-02		2002-03		2003-04		2004-05		कुल	कुल
	अनुदान	व्यय	अनुदान	व्यय	अनुदान	व्यय	अनुदान	व्यय	अनुदान	व्यय
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
डीडीआरसी एलोट			0.16	0.16	12.68	12.68	8.5	8.5	21.34	64.02
डीडीआरसी अगार					12.11	12.11	5.5	5.5	17.61	52.83
डीडीआरसी अगरतला	3.39	3.39	1.35	1.35	3.78	3.78	1.62	1.62	10.14	30.42
डीडीआरसी आगरा		2.63		2.42	3	2.46			3	13.51
डीडीआरसी अहमदाबाद	5.15	2.81	11.1	3.45	3.25	6.29			19.5	51.55
डीडीआरसी आइजोल	1.78	2.5	3.53	1.87					5.31	14.99
डीडीआरसी इलाहाबाद	4.39	4.39	7.8	7.8	7.86	7.86			20.05	60.15
डीडीआरसी अल्मोड़ा	2.68	2.68	1.49	1.49	1.39	1.39			5.56	16.68
डीडीआरसी अम्बेडकरनगर					2.84	2.84			2.84	8.52
डीडीआरसी अनंतपुर	5	5.45		3.05		2.32		5	20.82	
डीडीआरसी अनंतनाग					2.3	2.3			2.3	6.9
डीडीआरसी औरंगाबाद	4.76	4.76	1.8	1.8	2.85	2.85	1.26	1.26	10.67	31.01
डीडीआरसी बालघाट			5			2.52		0.87	5	13.39
डीडीआरसी बलिया	6.1	5.48	4.05	3.79	0	4.46			10.15	34.03
डीडीआरसी बांका	0.37	0.37	3.98	3.98	4.34	4.34	2.04	2.04	10.73	32.19
डीडीआरसी बस्तर					10	5	7		17	39
डीडीआरसी बेलगाम	8	5.05	5	5.47	8	7.28		1.72	21	61.52
डीडीआरसी बेल्लारी	10	4.81		7.02	8	7.72		2.01	18	57.56
डीडीआरसी बीकानेर			6.5						6.5	13
डीडीआरसी बुल्डाना	0.74	0.74	6.16	6.16	5.28	5.28	0		12.18	36.54
डीडीआरसी दक्षिण दीनाजपुर	6.05	6.05	2.74	2.74	4.89	4.89	2.44	2.44	16.12	48.36
डीडीआरसी दामोह					10	5	7		17	39
डीडीआरसी दरभंगा	0.78	0.78	5.89	5.89	3.77	3.77			10.44	31.32
डीडीआरसी देवास					10	10.76	7		17	44.76

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
डीडीआरसी धरमशाला	3.13	3.13	2.63	2.63	3.7	3.7			9.46	28.38
डीडीआरसी डिबरूगढ़	2.52	2.52	1.68	1.68	2.05	2.05	1.05	1.05	7.3	21.9
डीडीआरसी दीमापुर	5.52	5.52	10.34	10.34	6.18	6.18			22.04	66.12
डीडीआरसी दीव		3.1	3.8	2.34	5	3.41			8.8	26.45
डीडीआरसी दुमका	0.72	0.72	3.66	3.66	1.87	1.87			6.25	18.75
डीडीआरसी दुर्ग	5					3.64		0.69	5	14.33
डीडीआरसी फरूखाबाद	3.46	3.46	2.87	2.87	2.57	2.57	1.18	1.18	10.08	30.24
डीडीआरसी फिरोजपुर	9.49	9.49	5.72	5.72	5.71	5.71	2.39	2.39	23.31	69.93
डीडीआरसी गंगटोक	11.88	11.88	5.59	5.59	5.45	5.45	0		22.92	68.76
डीडीआरसी गोहाटी									0	0
डीडीआरसी गया	3.79	3.79	3.18	3.18	1.69	1.69			8.66	25.98
डीडीआरसी गोवा	9.56	9.56	5.08	5.08	1.86	1.86	1.5	1.5	18	54
डीडीआरसी गोंडा	5	0.99	4.6	4.12	2.5	6.89			12.1	36.2
डीडीआरसी गोरखपुर	7	4.59	6	5.68	3.5	6.22			16.5	49.49
डीडीआरसी गुलबर्गा	7	6.98	10	5.2	9	6	7	0	33	84.18
डीडीआरसी ग्वालियर	5.91	5.91	6.68	6.68	5.84	5.84			18.43	55.29
डीडीआरसी हरिद्वार	3.16	3.16	2.54	2.54	1.35	1.35			7.05	21.15
डीडीआरसी हजारीबाग	3.49	3.49	4.77	4.77	5.9	5.9	2.58	2.58	16.74	50.22
डीडीआरसी हिसार					3				3	6
डीडीआरसी इम्फाल	2.45	2.45	2.19	2.19	4.51	4.51	2.1	2.1	11.25	33.75
डीडीआरसी इंदौर	5.07	5.07	3.85	3.85	6.05	6.05	0	0	14.97	44.91
डीडीआरसी ईटानगर	7.31	7.31	1.81	1.81	2.1	2.1	1.06	1.06	12.28	36.84
डीडीआरसी जलपाईगुड़ी	10.05	10.05	5.1	5.1	2	2	3	3	20.15	60.45
डीडीआरसी जामनगर	5.49	5.49	5.57	5.57	8	8	5	5	24.06	72.18
डीडीआरसी जमशेदपुर			0.68	0.68	4.73	4.73	1.89	1.89	7.3	21.9
डीडीआरसी जसपुर					10	5	7		17	39
डीडीआरसी जावाद					12.88	12.88			12.88	38.64
डीडीआरसी जहानाबाद					0.82	0.82			0.82	2.46

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
डीडीआरसी झबुआ	6.37	6.37	4.87	4.87	8.42	8.42			19.66	58.98
डीडीआरसी झांसी	6.5	6.5	6.19	6.19	6.95	6.95	3.83	3.83	23.47	70.41
डीडीआरसी झुनझुनू			6.5						6.5	13
डीडीआरसी जोधपुर			6.5						6.5	13
डीडीआरसी जूनागढ़							3	3	3	9
डीडीआरसी कालाहंडी	2	3.68		0.07		0.14			2	7.89
डीडीआरसी कन्याकुमारी					1.6				1.6	3.2
डीडीआरसी कारावट्टी	0	0	0	0	0	0	0		0	0
डीडीआरसी करीमनगर					10	10.19	7		17	44.19
डीडीआरसी किशनगंज	0.16	0.16	1.92	1.92	4.83	4.83	2.27	2.27	9.18	27.54
डीडीआरसी कोल्हापुर	9.73	9.73	11.18	11.18	3.31	3.31	0		24.22	72.66
डीडीआरसी कोरापुट	6.4	6.4	8.07	8.07	4.96	4.96	0	0	19.43	58.29
डीडीआरसी कोझिमकोड	8	11.19	10	8	10	7.5	7		35	96.69
डीडीआरसी कृष्णा									0	0
डीडीआरसी कुरूक्षेत्र	5		0						5	10
डीडीआरसी लातूर	2.5	5.73	7	5.78	5	6.03			14.5	46.54
डीडीआरसी लेह			6.11	6.11	1.45	1.45			7.56	22.68
डीडीआरसी मदुरै	8	7.88	10	7.01	10	8.04	7	2.7	35	95.63
डीडीआरसी मध्यग्राम					2.08	2.08			2.08	6.24
डीडीआरसी माहिम					12.55	12.55			12.55	37.65
डीडीआरसी मंदसौर					11.98	11.98	8.5	8.5	20.48	61.44
डीडीआरसी मंड्या					10	10.71	7		17	44.71
डीडीआरसी मंगलूर	8	4.81	5	5.38	8	6.74		1.52	21	60.45
डीडीआरसी मऊ	7	3.9	4.8	4.85	3.5	6.32			15.3	45.67
डीडीआरसी मयूरभंज	2	3.73	0	0.23	6.2	4.9	0	0	8.2	25.26
डीडीआरसी मेरठ	0	2.75	0	2.78	4	2.06	0	0	4	15.59
डीडीआरसी मुर्सीदाबाद	0	0	5.28	5.28	4.58	4.58	0		9.86	29.58
डीडीआरसी मुजफ्फरपुर	7.86	7.86	6.2	6.2	6.54	6.54	1.84	1.84	22.44	67.32

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
डीडीआरसी नवादा	6.97	6.97	4.93	4.93	5.13	5.13	1.63	1.63	18.66	55.98
डीडीआरसी पट्टियाला	5	4.14	6	4.64	0	4.12			11	34.9
डीडीआरसी फुलबानी	7.94	7.94	6.41	6.41	6.61	6.61			20.96	62.88
डीडीआरसी पीलीभीत	12.25	12.25	6.83	6.83	8.42	8.42	3.54	3.54	31.04	93.12
डीडीआरसी पांडिचेरी			4.5						4.5	9
डीडीआरसी पोर्ट ब्लेयर					1	1			1	3
डीडीआरसी रायगढ़	6.49	6.49	4.52	4.52	8.22	8.22			19.23	57.69
डीडीआरसी रायपुर	5	0.12		1.41		0.63		0.38	5	12.54
डीडीआरसी राजगढ़	5.73	5.73	5.4	5.4	8.96	8.96			20.09	60.27
डीडीआरसी राजकोट	5.49	5.49	5.57	5.57	7.6	7.6	5	5	23.66	70.98
डीडीआरसी रांची	2.28	2.28	10.26	10.26	6.14	6.14			18.68	56.04
डीडीआरसी रीवा	5	2.12	5	2.85		4.17	5	2.41	15	41.55
डीडीआरसी रोहतक	5					4.81		1.02	5	15.83
डीडीआरसी सागर	6.39	6.39	5.94	5.94	7.63	7.63			19.96	59.88
डीडीआरसी समस्तीपुर				0.1	0.1				0.1	0.3
डीडीआरसी संबलपुर	2	2.21		0.05		0.05			2	6.31
डीडीआरसी संगरूर					1.88	1.88			1.88	5.64
डीडीआरसी सारन (छपरा)	2.26	2.26	5.02	5.02	7.08	7.08		14.36	43.08	
डीडीआरसी सतना					10	5	7		17	39
डीडीआरसी सेलम	1.27	1.27	3.78	3.78	2.44	2.44	1.74	1.74	9.23	27.69
डीडीआरसी शिलांग	5.75	5.75	11.84	11.84	2.57	2.57			20.16	60.48
डीडीआरसी शिमला	0	1.12	7.1	2.42	3.21	4.89			10.38	29
डीडीआरसी सिल्चर	2.55	2.55	5.01	5.01	4.99	4.99	2.3	2.3	14.85	44.55
डीडीआरसी सिलवासा	7	2.54	4.5	3.91	5	4.37			16.5	43.82
डीडीआरसी सिंधुदुर्ग	0.74	0.74	3.43	3.43	3.88	3.88	1.44	1.44	9.49	28.47
डीडीआरसी सोनीपत	5	0.05	0	1.05					5	11.1
डीडीआरसी सूरत	10.14	10.14	10.1	10.1	5.61	5.61	0		25.85	77.55

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
डीडीआरसी टेहरी	3.44	3.44	2.01	2.01	2.04	2.04			7.49	22.47
डीडीआरसी तेजपुर	1	1	6.63	6.63	9.55	9.55			17.18	51.54
डीडीआरसी तिरुवनंतपुरम	7	9.77	10	6	9	7.37	7	0.17	33	89.31
डीडीआरसी थूथुकुडी	7	5.38	10	6	9	5.32	7	2	33	84.7
डीडीआरसी त्रिसूर	7	8.19	10	8	9	6.36	7	1	33	89.55
डीडीआरसी तुमकुर	4	4.79	5	6.99	9.4	7.62		1	18.4	57.2
डीडीआरसी उदयपुर	0	2.08	10.29	2.61	0	1.86			10.29	27.13
डीडीआरसी उधमपुर			5.82	5.82	3.94	3.94			9.76	29.28
डीडीआरसी उज्जैन	6	12.17	10	9	10	7.5	7	2.5	33	97.17
डीडीआरसी वडौदा	4.54	2.45	7.04	1.84	10.06	10.06			21.64	57.63
डीडीआरसी वाराणसी	5	0.97	4.6	3.83	2.5	7.2			12.1	36.2
डीडीआरसी वेल्लूर		4.75							0	4.75
डीडीआरसी विरूधुनगर	2.74	2.74	2.07	2.07	2.11	2.11	1.27	1.27	8.19	24.57
डीडीआरसी विशाखापत्तनम	5	1.62							5	11.62
डीडीआरसी वर्धा	7	7.17	10	5	9	6.08	7		33	84.25
कुल	425.75	396.31	474.11	404.81	562.62	557.91	189.47	99.46	1651.95	4762.39

नोट: केवल 122 डीडीआरसी का विवरण

[अनुवाद]

आमगुड़ी गैस फील्ड सौंपना

1502. श्री किरिप चालिहा: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने असम में आमगुड़ी गैस फील्ड को कनाडा की फर्म को सौंप दिया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार को इस निर्णय के विरुद्ध दस राज्य से भी अधिक के व्यक्तियों द्वारा बड़े पैमाने पर किए गए आंदोलन की जानकारी है;

(घ) क्या सरकार का विचार जन विरोध और प्रत्याशित आंदोलन को ध्यान में रखते हुए इस संबंध में अपने निर्णय की समीक्षा करने का है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) भारत सरकार और मैसर्स असम कंपनी लि. और मैसर्स जोशी टेक्नालॉजी लिमिटेड के परिसंघ ने छोटे आकार के खोजे गए क्षेत्रों के विकास के लिए प्रस्तावों के दूसरे दौर के तहत असम में आमगुड़ी क्षेत्र के लिए 23 फरवरी, 2001 को एक उत्पादन हिस्सेदारी संविदा (पीएससी) पर हस्ताक्षर किए हैं। 2004 में सरकार द्वारा प्रचालक को बदलने और आमगुड़ी क्षेत्र में भागीदारी हित के आबंटन के प्रस्ताव के अनुमोदन के परिणामस्वरूप उक्त क्षेत्र में संशोधित भागीदारी हित

प्रचालकता सहित 60% मैसर्स कैनोरो रीसोर्सेज लिमिटेड का और 40% मैसर्स असम कंपनी लिमिटेड का है। यह क्षेत्र पीएसी के निबंधनों और शर्तों के अनुसार 29 अक्टूबर, 2004 को ओएनजीसी द्वारा मैसर्स कैनोरो रीसोर्सेज लिमिटेड को सौंपा गया था।

(ग) से (ङ) सरकार को किसी विदेशी कंपनी के नेतृत्व में परिसंघ को उक्त क्षेत्र सौंपे जाने के विरुद्ध कतिपय अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। चूंकि सरकार और परिसंघ के बीच एक कानूनी संविदा है और उक्त क्षेत्र असम सरकार द्वारा पेट्रोलियम खनन पट्टा मंजूर किए जाने के बाद इस परिसंघ को सौंपा जा चुका है, इसलिए विशेषकर उस समय जब राष्ट्रीय साझा न्यूनतम कार्यक्रम के ऊर्जा सुरक्षा क्षेत्र के अनुरूप देश की ऊर्जा सुरक्षा बढ़ाने हेतु तेल और गैस के अन्वेषण के लिए सरकार निवेश आकर्षित करने के लिए प्रयासरत है, संविदा से हाथ खींचना उपयुक्त नहीं होगा।

कश्मीर चैनल का प्रसारण

1503. श्री अब्दुल रशीद शाहीन: क्या सूचना प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) देश में केबल आपरेटरों द्वारा क्षेत्रीय दूरदर्शन केन्द्रों के कार्यक्रमों का प्रसारण करने के लिए जारी किए गए मानदंड और दिशा-निर्देश क्या हैं;

(ख) क्या देश में विशेषकर दिल्ली में केबल आपरेटरों द्वारा दूरदर्शन श्रीनगर के कश्मीर चैनल का प्रसारण नहीं किया जा रहा है; और

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्रवाई की गई है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री. ए. राजा): (क) से (ग) केबल टेलीविजन नेटवर्क (विनियमन) अधिनियम, 1995 की धारा 8 के उपबंधों के अनुसार केबल आपरेटरों को उपग्रह प्रणाली में कम से कम दो दूरदर्शन स्थलीय चैनल और राज्य के एक क्षेत्रीय चैनल का प्राइम बैंड में पुनः प्रसारण करना अपेक्षित होगा। प्रसार भारती (भारतीय प्रसारण निगम) ने इस संबंध में एक क्षेत्रीय चैनल के अलावा दूरदर्शन-1 (राष्ट्रीय चैनल) और दूरदर्शन न्यूज को अधिसूचित किया है। दिल्ली और हिन्दी भाषी राज्यों के लिए दूरदर्शन भारती को क्षेत्रीय चैनल के रूप में अधिसूचित किया गया है। दूरदर्शन कश्मीर को जम्मू और कश्मीर राज्य के लिए प्रसारित किए जाने हेतु क्षेत्रीय चैनल के रूप में अधिसूचित किया गया है।

संपर्क क्रांति एक्सप्रेस चलाने में विलंब

1504. श्री तुकाराम गंगाधर गदाख:

श्रीमती कल्पना रमेश नरहारे:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या देश के विभिन्न भागों में संपर्क क्रांति एक्सप्रेस चलाने जाने में विलंब हो रहा है;

(ख) यदि हां, तो विलंब के क्या कारण हैं और इन गाड़ियों के कब तक चलाए जाने की संभावना है;

(ग) क्या इन रेलगाड़ियों को चलाने के लिए पर्याप्त सवारी डिब्बे उपलब्ध नहीं हैं;

(घ) क्या ये रेलगाड़ियां किसी विशेष गन्तव्य तक पहुंचने में अन्य एक्सप्रेस रेलगाड़ियों जितना समय लेती हैं;

(ङ) यदि हां, तो क्या रेलवे का रेलगाड़ियों के समय में परिवर्तन करने का विचार है ताकि ये रेलगाड़ियां कम समय में अपने गन्तव्य पर पहुंच सकें; और

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. खेलु): (क) से (ग) जी नहीं, 18 संपर्क क्रांति एक्सप्रेस गाड़ियों में से 5 गाड़ियां पहले ही चालू कर दी गई हैं। शेष संपर्क क्रांति एक्सप्रेस गाड़ियां चालू वित्त वर्ष के दौरान शुरू कर दी जाएंगी।

(घ) जी नहीं।

(ङ) और (च) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

राजस्थान में आमाम परिवर्तन

1505. प्रो. रासा सिंह रावत: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) राजस्थान में दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान आमाम परिवर्तन और नए निर्माण हेतु लक्षित नए रेल मार्गों का ब्यौरा क्या है;

(ख) सरकार द्वारा अब तक की गई प्रगति का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इन निर्माण कार्यों पर अब तक कितनी धनराशि खर्च की गई है और यह धनराशि किन प्रयोजनों पर खर्च की गई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) राजस्थान में चालू आमामान परिवर्तन तथा नई रेल लाइनें, जिन्हें 10वीं योजना के दौरान पूरा किए जाने की संभावना है, से संबंधित ब्यौरा निम्नानुसार है:

(करोड़ रुपये में)

क्र.सं.	परियोजना का नाम	अनुमानित लागत	मार्च, 2004 तक वास्तविक व्यय	बजट परिव्यय 2004-05	प्रगति
1.	अजमेर-चित्तौड़गढ़ उदयपुर आमामान-परिवर्तन	455.18	88.00	41.55	पहले चरण में, चित्तौड़गढ़ उदयपुर के आमामान-परिवर्तन को किया जा रहा है और इसे वर्ष 2004-05 के दौरान पूरा किए जाने का लक्ष्य है। कार्य पूरी तेजी पर है। रेलपथ (पटरी) जोड़ने के लिए निविदा को अभी अंतिम रूप दिया जाना है। अजमेर-चित्तौड़गढ़ खंड के कार्य को भी किया जा रहा है जहां मिट्टी संबंधी कार्य और छोटे-बड़े पुलों का कार्य प्रगति पर है। अजमेर-चित्तौड़गढ़ खंड का कार्य वर्ष 2006-07 तक पूरा किए जाने की संभावना है
2.	आगरा फोर्ट-बांदीकुई आमामान परिवर्तन	175.03	113.78	40.00	बांदीकुई-भरतपुर का आमामान परिवर्तन कार्य पूरा हो चुका है और इसे यातायात के लिए खोल दिया गया है। बांदीकुई-आगरा फोर्ट के आमामान-परिवर्तन के कार्य को वर्ष 2004-05 के दौरान पूरा किए जाने का लक्ष्य है।
3.	कोलायत-फलौदी नई लाइन	163.93	15.55	81.00 (रक्षा मंत्रालय से धनराशि)	इस परियोजना के लिए धनराशि की व्यवस्था रक्षा मंत्रालय द्वारा दी जाएगी और वर्ष 2005-06 के दौरान इसे पूरा किए जाने का लक्ष्य है। मिट्टी संबंधी कार्य, मिट्टी सप्लाई और पुलों के निर्माण का कार्य प्रगति पर है।

[अनुवाद]

गोद लेने की प्रक्रिया

1506. श्री ए. के. मूर्ति:

श्री किन्जरपु येरवनायडु:

क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि गोद लेने की प्रक्रिया बहुत जटिल है और इसके सरलीकरण की आवश्यकता है;

(ख) क्या देश में मुस्लिम, ईसाई और पारसी कानूनी रूप से किसी बच्चे को गोद नहीं ले सकते हैं;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी तथ्य क्या है; और

(घ) गोद लेने पर गैर-हिन्दुओं की "कानूनी माता-पिता" का अधिकार प्रदान करने हेतु विधि अधिनियमित करने और गोद लेने की प्रक्रिया को बढ़ावा देने हेतु इसे आसान बनाने के लिए प्रस्तावित कदम क्या हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) देश में दत्तकग्रहण संबंधी दिशा-निर्देशों 2004 (घरेलू दत्तकग्रहणों के लिए) में तथा अन्तर्देशीय दत्तकग्रहणों के लिए भारतीय बाल दत्तकग्रहण संशोधित दिशा-निर्देश, 1995 में दत्तकग्रहण संबंधी विस्तृत प्रक्रिया दी गयी है। इन दिशा निर्देशों का उद्देश्य दत्तकग्रहण संबंधी प्रक्रिया को सुव्यवस्थित बनाना तथा देश भर में एकरूपता लाना है।

(ख) से (घ) मुस्लिमों, ईसाइयों और पारसियों के व्यक्तिगत नियमों में विनिर्दिष्टतया दत्तकग्रहण संबंधी पहलू शामिल नहीं होते हैं। तथापि किशोर न्याय (बाल देखरेख और संरक्षण) अधिनियम, 2000 की धारा 41 के अंतर्गत अनाथ, परित्यक्त, उपेक्षित एवं दुरुपयोग पीड़ित बच्चे को इस संबंध में निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार किसी पात्र माता-पिता द्वारा गोद लिया जा सकता है।

[हिन्दी]

कला और मूर्तिशिल्प को बढ़ावा देना

1507. श्री कैलाश मेघवाल: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने कला और मूर्तिशिल्प को बढ़ावा देने के लिए कोई योजना तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) इससे कला और मूर्तिशिल्प के अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार को किस सीमा तक प्रोत्साहन मिलने की संभावना है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) से (ग) कला का संवर्धन संस्कृति मंत्रालय की एक प्रमुख जिम्मेदारी है। मंत्रालय के अधीन संग्रहालय, पुस्तकालय, अकादमियां तथा अन्य संस्थान कला और संस्कृति के संवर्धन के लिए कार्य करते हैं। जहां तक मूर्तिकला-संवर्धन संबंधी योजनाओं का संबंध है, ललित कला अकादमी सुविधाएं प्रदान कर तथा प्रतिभाओं का पता लगाकर मूर्तिकारों को प्रोत्साहित करती है। संस्कृति मंत्रालय की छात्रवृत्ति योजनाएं भी मूर्तिकारों को प्रोत्साहित करती हैं। क्षेत्रीय सांस्कृतिक केन्द्रों के तहत स्थानीय शिल्पकारों को प्रोत्साहन और अवसर प्रदान किए जाते हैं। राष्ट्रीय आधुनिक कला संग्रहालय भी प्रमुख कलाकारों से मूर्तियां प्राप्त करता है। विदेशों में आयोजित बड़ी प्रदर्शनियों के

लिए हमारी मूर्तियां बाहर ले जायी जाती हैं। तथापि यह मंत्रालय कला और मूर्ति के व्यापार का कार्य नहीं करता है।

[अनुवाद]

हुबली रेलवे मंडल के लिए गुड्स रैक्स का प्रावधान

1508. श्री प्रहलाद जोशी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) बेस्तारी से वास्को तक मैंगनीज अयस्क के परिवहन के लिए हुबली रेलवे मंडल, दक्षिण पश्चिम रेलवे जोन को उपलब्ध करवाए जा रहे गुड्स रैक्स की संख्या का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या मैंगनीज अयस्क की अपेक्षित मात्रा को ले जाने और मांग को पूर्ण करने के लिए उपलब्ध करवाए जा रहे रैक्स की संख्या पर्याप्त होगी;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) यदि हां, तो अतिरिक्त रैक्स की मांग को पूरा करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है;

(ङ) क्या सरकार का ध्यान इस ओर भी आकर्षित हुआ है कि रैक्स की कमी से न केवल राजस्व प्राप्ति में कमी आई है अपितु रेलवे में भी भ्रष्टाचार बढ़ा है; और

(च) यदि हां, तो इस पर सरकार ने क्या कार्यवाही की है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) फिलहाल वास्को (गोवा) के लिए मैंगनीज अयस्क का लदान नहीं किया जा रहा है।

(ख) से (च) गोवा तक मैंगनीज अयस्क के संचालन के लिए कोई मांग नहीं है।

रेलवे भूमि का अतिक्रमण

1509. श्री रघुनाथ झा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक ने 2004 की अपनी रिपोर्ट संख्या 8 (रेलवे)-पैरा 6.3.1 में यह उल्लेख किया है कि रेल प्रशासन अपनी 49.28 करोड़ रूपए मूल्य को अतिक्रमण से बचाने तथा "साइडिंग" मालिकों से 0.93 करोड़ रूपए की बकाया राशि को वसूलने में असफल रहा है;

(ख) यदि हां, तो इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और अवैध कब्जे को हटाने और "साइडिंग" मालिकों से बकाया राशि की वसूली के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ग) उत्तर रेलवे के क्षेत्राधिकार के अंतर्गत रेलवे की अतिक्रमण वाली भूमि का क्षेत्रफल कितना है और इसे खाली करने के लिए उठाए गए/उठाए जाने वाले कदम क्या हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेल्सु): (क) जी हां।

(ख) रेलवे ने सार्वजनिक परिसर अनधिकृत अधिनियम, 1971 के प्रावधानों के तहत उन अवैध अतिक्रमणकारियों से जमीन खाली कराने का काम शुरू किया है। यद्यपि, जमीन खाली कराने संबंधी कार्यवाही अदालती मामलों और स्थानीय प्रशासन से समुचित सहयोग न मिलने के कारण, रूक रही है।

(ग) उत्तर रेलवे के क्षेत्राधिकार में लगभग 1155.71 हेक्टेयर के कुल क्षेत्र की रेलवे भूमि पर अतिक्रमण हैं। सार्वजनिक परिसर (अनधिकृत कब्जाधारियों को बेदखली) अधिनियम, 1971 और रेलवे अधिनियम, 1989 के प्रावधानों के तहत रेलवे अपनी भूमि को अतिक्रमणों से मुक्त कराने में लगातार लगी रहती है।

गुजरात और महाराष्ट्र की रेल परियोजनाएं

1510. श्री काशीराम राणा:

श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान गुजरात और महाराष्ट्र से प्राप्त रेल परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) प्रत्येक परियोजना हेतु प्राप्त प्रस्ताव पर क्या कार्यवाही की गई है;

(ग) उक्त अवधि के दौरान किये गए सर्वेक्षण का ब्यौरा क्या है;

(घ) उक्त अवधि के दौरान गुजरात और महाराष्ट्र में तेल नेटवर्क में सुधार और विस्तार के संबंध में किये गए कार्य का ब्यौरा क्या है;

(ङ) उक्त अवधि के दौरान इस शीर्ष के अन्तर्गत किया गया खर्च कितना है;

(च) इन परियोजनाओं को असम पर पूरा करने के लिए सरकार द्वारा क्या प्रावधान किये गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेल्सु): (क) से (ङ) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

[हिन्दी]

दार्जिलिंग मेल से डिब्बों को हटाना

1511. श्रीमती मिनाती सेन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे जलपाईगुड़ी से होकर गुजरने वाली दार्जिलिंग मेल से हल्दीबारी के दो डिब्बे हटाने की योजना बना रही है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या इन दो डिब्बों को हटाने से यात्रियों को बीच में पड़ने वाले स्टेशनों की यात्रा करने में भारी असुविधा होगी;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार इस मामले की समीक्षा करने का है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेल्सु): (क) जी नहीं।

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

महिला पत्रकारों के साथ भेदभाव

1512. श्रीमती जयाबहन बी. ठक्कर: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि भारतीय प्रेस ट्रस्ट द्वारा किए गए अध्ययन की रिपोर्ट से यह पता चलता है कि महिला पत्रकारों को वेतन, प्रोन्नति, सुविधाएं आबंटित कार्य के लाभकारी क्षेत्रों और यौन उत्पीड़न के मामले में कार्यस्थल पर लगातार भेदभाव का सामना करना पड़ता है; और

(ख) यदि हां, तो इस स्थिति पर काबू पाने के लिए सरकार द्वारा प्रस्तावित/उठाए गए कदम क्या हैं?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) और (ख) सरकार को भारतीय प्रेस परिषद (पी. टी. आई) द्वारा किए गए किसी अध्ययन की जानकारी नहीं है परन्तु राष्ट्रीय महिला आयोग द्वारा प्रकाशित भारत में महिला पत्रकार की स्थिति पर रिपोर्ट प्राप्त हुई है।

कारगिल कोष का दुरुपयोग

1513. श्री मिलिन्द देवरा: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को कारगिल शहीदों हेतु बने कोष के दुरुपयोग की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार इस बारे में सच का पता लगाने के लिए इस धांधली की न्यायिक जांच कराएगी;

(ग) यदि हां, तो जांच एजेंसी का गठन कब तक होने की संभावना है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) कारगिल शहीदों के लिए बने कोष के दुरुपयोग की कोई सूचना नहीं है। सेनाओं की सभी निधियों का उचित हिसाब-किताब रखा जाता है तथा उसकी नियमित लेखा परीक्षा की जाती है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) लागू नहीं होता।

(घ) लागू नहीं होता।

एचपीसीएल, दिल्ली शाखा द्वारा विज्ञापनों पर खर्च

1514. श्री अशोक अर्गल:

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा:

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गत तीन वर्षों के दौरान हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड की दिल्ली शाखा द्वारा विज्ञापनों पर किया गया कुल खर्च कितना है;

(ख) क्या सभी ठेकेदार एचपीसीएल, दिल्ली के साथ पंजीकृत थे,

(ग) क्या पंजीकृत ठेकेदारों को भी ठेके दिए गए थे;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) गैर पंजीकृत ठेकेदारों को विज्ञापनों के ठेके प्रदान करने के क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) पिछले तीन वर्षों (2001-02 से 2003-04) के दौरान हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) के दिल्ली क्षेत्र द्वारा कुल 51.78 लाख रुपए की राशि खर्च की गई।

(ख) विज्ञापन संविदाएं केवल एचपीसीएल की पंजीकृत और सूचीबद्ध एजेंसियों को ही प्रदान की गई थीं।

(ग) जी, नहीं।

(घ) और (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

दसवीं पंचवर्षीय योजना में परियोजनाओं को मंजूरी

1515. श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील:

श्री सुनिल कुमार महतो:

श्री हरिकेश्वर प्रसाद:

श्री इलियास आजमी:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) दसवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान प्रत्येक राज्य में नागर विमानन के विकास हेतु अनुमोदित परियोजनाओं का ब्यौरा क्या है;

(ख) ये परियोजनाएं कौन सी हैं जिनका कार्य आरम्भ हो गया है और क्या उनकी कार्य प्रगति निर्धारित समय सारणी के अनुसार है;

(ग) यदि नहीं, तो इन परियोजनाओं को समय पर पूरा करने के लिए प्रस्तावित/उठाए गए कदम क्या हैं; और

(घ) आज की तिथि तक सरकार को कितनी सफलता प्राप्त हुई है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (घ) दसवीं पंचवर्षीय योजना में शामिल विभिन्न परियोजनाएं निम्न प्रकार हैं: (1) हैदराबाद (आंध्र प्रदेश) गया (बिहार), त्रिवेन्द्रम (केरल) मुम्बई (महाराष्ट्र) कोयम्बतूर मद्रास और त्रिची (तमिलनाडू) लखनऊ और वाराणसी (उत्तर प्रदेश) कोलकाता (पश्चिम बंगाल), में धावनपथों का निर्माण सुदृढीकरण (2) हैदराबाद और विशाखापटनम (आंध्र प्रदेश), डिब्रूगढ़, गुवाहाटी, सिलचर (आसाम) राजकोट, (गुजरात) कांगड़ा और कुल्लू (हिमाचल प्रदेश) जम्मू (जे एण्ड के), मंगलौर (कर्नाटक), भोपाल खजुराहो, तथा रायपुर (मध्य प्रदेश) मुम्बई और औरंगाबाद (महाराष्ट्र), भुवनेश्वर (उड़ीसा) अमृतसर (पंजाब), जयपुर (राजस्थान),

कोयम्बतूर मदुरै तथा त्रिची (तमिलनाडु), लखनऊ और वाराणसी (उत्तर प्रदेश) में नये धावनपथ का विस्तार और निर्माण, (3) विशाखापटनम (आंध्र प्रदेश), डिब्रूगढ़ लीलाबाड़ी और तेजपुर (आसाम), गया (बिहार), अहमदाबाद, भुज और पोरबंदर (गुजरात) डबोलिम (गोवा), कुल्लू (हिमाचल प्रदेश), मंगलौर (कर्नाटक), खजुराहो (मध्य प्रदेश), औरंगाबाद (महाराष्ट्र), उदयपुर (राजस्थान), वाराणसी (उत्तर प्रदेश) में नये टर्मिनल भवनों का निर्माण (4) चारदीवारी एग्रन रिहायशी क्वार्टरों इत्यादि का निर्माण और सुदृढीकरण-हैदराबाद, विशाखापटनम (आंध्र प्रदेश) सिल्वर और तेजपुर (आसाम), गया और पूर्णिया (बिहार) आईएनए कालोनी (दिल्ली) अहमदाबाद और भावनगर (गुजरात) डेबोलिम (गोवा), कांगड़ा और कुल्लू (हिमाचल प्रदेश), श्रीनगर (जम्मू और कश्मीर) कालीकट और त्रिवेन्द्रम (केरल), इम्फाल (मणिपुर), मुम्बई और जूहू (महाराष्ट्र), अमृतसर और पठानकोट (पंजाब), जोधपुर और जैसलमेर (राजस्थान), अगरतला (त्रिपुरा), चैन्नई, मदुरै और त्रिची (तमिलनाडु), लखनऊ (उत्तर प्रदेश), कोलकाता और बागडोगरा (पश्चिम बंगाल)। अधिकांश योजनाओं में कार्य प्रगति पर है तथा अनुसूची के अनुसार है। तथापि अन्य एजेंसियों द्वारा भूमि के हस्तांतरण में देरी के कारण कुछ स्कीमें अपने निर्धारित समय से पीछे चल रही हैं। समय पर परियोजनाओं को पूरा करने के लिए नियमित निगरानी और परामर्श द्वारा भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण द्वारा प्रयास किए जा रहे हैं।

[अनुवाद]

नागपुर विमानपत्तन हेतु प्रत्यक्ष विदेशी निवेश

1516. श्री हंसराज जी. अहीर: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार ने वायुपत्तनों के आधुनिकीकरण, विस्तार और विकास के लिए 49 प्रतिशत के निजी निवेश को अनुमति देने के लिए कोई निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या नागपुर विमानपत्तन भी उपरोक्त निर्णय में शामिल है;

(घ) यदि हां, तो क्या नागपुर विमानपत्तन को कागों केन्द्र के रूप में परिवर्तित करने के लिए निजी निवेश को अनुमति देने का कोई प्रस्ताव है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) भारत सरकार ने दिल्ली और मुम्बई हवाई अड्डों

के आधुनिकीकरण और पुनः संरचना के उद्देश्य से संयुक्त उद्यम कंपनी में सीधे विदेशी निवेश की सीमा 49% तक रखी है

(ग) जी, नहीं।

(घ) और (ङ) महाराष्ट्र सरकार द्वारा नागपुर में एक मल्टी-मॉडल अन्तरराष्ट्रीय यात्री एवं कागों हब एयरपोर्ट बनाए जाने का प्रस्ताव है। महाराष्ट्र सरकार ने महाराष्ट्र एयरपोर्ट विकास कंपनी के नाम से एक स्पेशल परपज वैहिकल का गठन किया है, जिसमें निजी क्षेत्र द्वारा निवेश का प्रावधान है।

[हिन्दी]

स्वर्ण चतुर्भुज योजना

1517. श्री रघुवीर सिंह कौशल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने स्वर्ण चतुर्भुज योजना को अंतिम रूप दे दिया है;

(ख) उन मार्गों का ब्यौरा क्या है जिन तक रेल लाइन के विस्तार की संभावना है;

(ग) उक्त उद्देश्य हेतु कार्य को आरंभ करने और पूर्ण करने के लिए क्या समय सीमा निर्धारित की गई है;

(घ) उपरोक्त योजना के कब तक पूरा होने की संभावना है; और

(ङ) उक्त योजना के पूरा होने के पश्चात रेलवे को अर्जित होने वाले संभावित लाभों का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेल्लु): (क) जी हां।

(ख) एक विवरण संलग्न है।

(ग) और (घ) स्वर्णिम चतुर्भुज योजना और इसके विकर्णों का सुदृढीकरण राष्ट्रीय रेल विकास योजना का एक भाग है जिस पर 2003-04 में कार्य शुरू किया गया और योजना के अगले पांच वर्षों में पूरा होने की संभावना है।

(ङ) स्वर्णिम चतुर्भुज योजना और इसके विकर्णों का कार्य पूरा होने से रेल नेटवर्क के महत्वपूर्ण खंडों पर क्षमता अवरोधों के दूर होने की आशा है।

विवरण

राष्ट्रीय रेल विकास योजना के अंतर्गत स्वर्णिम चतुर्भुज और इसके विकर्णों का निर्माण कार्य

क्रम सं.	कार्य का नाम
1	2

क. रेल विद्युतीकरण

स्वीकृत कार्य

1. तलचेर-पारादीप सहित खड़गपुर-भुवनेश्वर
2. भुवनेश्वर-कोट्टाबलासा रेल विद्युतीकरण
3. गुंतकल-रेणिंगुंटा

अस्वीकृत कार्य

4. पुणे-गुंतकल

ख. दोहरीकरण/बहु लाइनें

स्वीकृत कार्य

5. पकनी-शोलापुर दोहरीकरण
6. दिवा-कल्याण: पांचवीं और छठी लाइन
7. चंदनपुर-गुरूप: तीसरी लाइन
8. गुरूप-शक्तिगढ़: तीसरी लाइन
9. कानपुर-चंदारी
10. नई दिल्ली-तिलक ब्रिज: पांचवीं और छठी लाइन
11. कानपुर-पनक्की: तीसरी लाइन (चरण-1)
12. अट्टीपट्ट-कोरुकुपेट्टे: तीसरी लाइन
13. गुत्ती-रेणिंगुंटा खंड: पैच दोहरीकरण
14. गुत्ती-रेणिंगुंटा: पैच दोहरीकरण
15. तलचेर-पारादीप (महानदी और बिरूपा पर दूसरा पुल)
16. बिलासपुर-उरकुरा
17. तिकियापाड़ा-संतरागाछी: चौथी लाइन

1

2

18. पत्ताभिराम-तिरुवल्लूर: चौथी लाइन और तिरुवल्लूर-अरक्कोणम: तीसरी लाइन
19. रजतगढ़-बारंग
20. अलीगढ़-गाजियाबाद: तीसरी लाइन
21. रायचूर-गुंतकल: दोहरीकरण
22. कटक-बारंग: दोहरीकरण
23. खुर्दा-बारंग: तीसरी लाइन
24. साहिबाबाद-आनंद विहार: तीसरी और चौथी लाइनें
25. पकनी-मोहोल: दोहरीकरण
26. चैन्ने बीच-कोरुकुपेट्टे: तीसरी लाइन
27. चैन्ने बीच-अट्टीपट्टे: चौथी लाइन

अस्वीकृत कार्य

28. जंक्शन केबिन-पलवल: चौथी लाइन
29. पलवल-भूतेश्वर: तीसरी लाइन
30. भोपाल-बीना: तीसरी लाइन
31. कल्याण-कसारा: तीसरी लाइन
32. इगतपुरी-भुसावल: तीसरी लाइन
33. पांसकुड़ा-खड़गपुर: तीसरी लाइन
34. भिगवां-गुलबर्ग: दोहरीकरण

ग. अन्य कार्य

स्वीकृत कार्य

35. आनंद विहार: यात्री टर्मिनल

अस्वीकृत कार्य

36. 100 कि.मी. प्रति घंटा (अस्वीकृत) की गति से मालगाड़ियां चलाने के लिए मार्गभार उन्नयन कार्य
मुंबई-चैन्ने
चैन्ने-कोलकाता
कोलकाता-दिल्ली
दिल्ली-मुंबई
मुंबई-कोलकाता
चैन्ने-दिल्ली

**पाण्डिचेरी में अत्यधिक पिछड़े वर्ग के लिए
नौकरियों में आरक्षण**

1518. प्रो. एम. रामदास: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार संघ राज्य क्षेत्र पाण्डिचेरी में अत्यधिक पिछड़े वर्ग के लिए आरक्षण नीति के क्रियान्वयन की जानकारी है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या केन्द्र सरकार संघ राज्य क्षेत्र की नौकरियों में अत्यधिक पिछड़े वर्गों के लिए आरक्षण लागू करने हेतु संघ राज्य प्रशासन को अनुदेश जारी करने पर विचार कर रही है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) पाण्डिचेरी संघ राज्य क्षेत्र सरकार ने अपने द्वारा अधिसूचित सर्वाधिक पिछड़े वर्गों और अन्य पिछड़े वर्गों के लिए नौकरियों/रोजगार, शैक्षिक संस्थाओं में दाखिले में 60:40 के अनुपात में आरक्षण की व्यवस्था करने तथा अपने द्वारा क्रियान्वित योजनाओं के अन्य सामाजिक आर्थिक लाभ देने हेतु केन्द्रीय सरकार के अनुमोदन के लिए अनुरोध किया था।

(ग) और (घ) इस प्रस्ताव को स्वीकार नहीं किया गया है क्योंकि केन्द्रीय सरकार में अन्य पिछड़े वर्गों में से सर्वाधिक पिछड़े वर्गों की कोई संकल्पना नहीं है।

पुष्कर में सांस्कृतिक कार्यक्रम

1519. श्री महेन्द्र प्रसाद मिश्रा: क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि राजस्थान के पर्यटन विभाग ने पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए राजस्थानी संस्कृति की झलक दिखाने के नाम पर 29 अक्टूबर, 2004 को पुष्कर में औरतों के नग्न/अश्लील नृत्य का कार्यक्रम आयोजित किया था;

(ख) यदि हां, तो क्या संस्कृति मंत्रालय में इस संबंध में राजस्थान राज्य सरकार से कोई रिपोर्ट देने के लिए कहा है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या केन्द्र सरकार ने देश के सभी राज्यों की संस्कृति के प्रचार और प्रसार के लिए कोई अनुदेश जारी किये हैं/जारी करने पर विचार कर रही है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) जी, नहीं।

(ख) से (ङ) प्रश्न नहीं उठता।

सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के लिए दस सूत्री प्रस्ताव

1520. श्री रामचन्द्र पासवान:

श्री विजय कृष्ण:

श्री रमाकान्त यादव:

क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में सुधार लाने के लिए दस सूत्री प्रस्ताव तैयार किया गया है;

(ख) यदि हां, तो इसका खाका और तत्संबंधी अन्य ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने वैश्विक निवेशकों को आकर्षित करने के लिए सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों को अधिक दक्ष बनाने हेतु नीति पत्र भी तैयार किये हैं; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) से (घ) केन्द्रीय सरकारी उद्यमों के कार्यनिष्पादन की समीक्षा करते समय सरकार ने निम्नलिखित उपायों को अभिज्ञात किया है ताकि उनके समग्र निष्पादन में सुधार के साथ-साथ उन्हें परिवेश में दक्षतापूर्वक प्रचालन हेतु समर्थ बनाया जा सके एवं कुछ उद्यमों को सफलतापूर्वक विश्वस्तरीय उद्यम में परिवर्तित किया जा सके:-

- अधिकाधिक प्रचालनात्मक स्वायत्तता
- निदेशक मण्डल का व्यावसायीकरण
- अधिक वित्तीय शक्तियों का प्रत्यायोजन
- नैगम अभिशासन
- नवरत्न एवं मिनी रत्न योजनाओं की समीक्षा

- समझौता ज्ञापन
- केन्द्रीय सरकारी क्षेत्र के रुग्ण उद्यमों के यथासमय पुनरूद्धार/पुनर्स्थापना हेतु संस्थागत प्रणाली
- क्रय अधिमानता नीति
- श्रमशक्ति यौक्तिकीकरण
- अनुसंधान, विकास एवं गुणवत्ता नियंत्रण।

इन पहलों के विस्तृत प्रभाव तथा इनके संघटकों को फिलहाल अंतिम रूप दिया जा रहा है।

[अनुवाद]

कच्चे तेल की कीमत

1521. श्री रायापति सांबासिवा राव: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या प्रधान मंत्री ने विश्व में कच्चे तेल के मूल्यों में वृद्धि से निपटने के तरीके ढूँढने के लिए अगस्त माह में वित्त मंत्री तथा पेट्रोलियम मंत्री के साथ चर्चा की थी;

(ख) यदि हां, तो क्या मूल्य संबंधी मंत्रिमंडलीय समिति ने इस मुद्दे पर गहन विचार किया है और अर्थव्यवस्था पर मुद्रास्फीति के दबाव को कम करने के लिए उपाय सुझाए हैं;

(ग) यदि हां, तो क्या मंत्रालय ने इस मुद्दे के संबंध में किए जा रहे वैश्विक उपायों को ध्यान में रखते हुए सार्वजनिक क्षेत्र की पेट्रोलियम कंपनियों के परामर्शदाताओं के साथ इस मुद्दे पर चर्चा भी की है;

(घ) यदि हां, तो अंतिम समझौता क्या हुआ है; और

(ङ) विश्व बाजार में ऊंची कीमतों की स्थिति से निपटने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ङ) सरकार सार्वजनिक क्षेत्र की तेल विपणन कंपनियों से विचार विमर्श कर चार प्रमुख उत्पादों अर्थात् पीडीएस मिट्टी तेल, घरेलू एलपीजी डीजल और पेट्रोल के घरेलू उपभोक्ता कीमतों की सतत रूप से निगरानी कर रही है और सावधानीपूर्वक उनकी समीक्षा कर रही है।

तेल आयात पर भारत की अत्यधिक निर्भरता को देखते हुए पेट्रोलियम उत्पादों के अंतर्राष्ट्रीय मूल्य में वृद्धि का घरेलू उपभोक्ता मूल्यों पर प्रभाव पड़ता है। इस प्रभाव को देखते हुए अगस्त, 2004 में स्थिति की समीक्षा की गई थी जो 19.8.2004 से प्रभावी हुई जब पेट्रोल डीजल और पीडीएस मिट्टी तेल पर क्रमशः 3%, 3% और 4% उत्पाद शुल्क में कमी की गई थी, पीडीएस मिट्टी तेल और घरेलू एलपीजी दोनों पर 5% सीमाशुल्क में कमी की गई। पहले सरकार ने 16.6.2004 से पेट्रोल, डीजल और घरेलू एलपीजी के उत्पाद शुल्क में क्रमशः 4%, 3% और 8% की कटौती की थी।

उपर्युक्त राजकोषीय उपायों के अतिरिक्त आर्थिक कार्य संबंधी मंत्रिमंडल समिति (सीसीईए) ने जुलाई 2004 में पेट्रोल और डीजल के लिए एक मूल्य श्रृंखला व्यवस्था अनुमोदित की जिसके अनुसार तेल विपणन कंपनियां (ओएमसी) पिछले पखवाड़े के औसत अंतर्राष्ट्रीय मूल्य के आधार पर मूल्यों में संशोधन कर सकती थी बशर्ते कि समायोजित लागत एवं भाड़ा (सी एंड एफ) उत्पाद मूल्य की विनियम दर श्रृंखला (बैंड) के लगभग + 10 प्रतिशत के अंतर्गत हो अर्थात् (क) पिछले तीन महीनों का रोलिंग औसत मूल्य और (ख) पिछले एक वर्ष का रोलिंग औसत मूल्य। यदि अत्यधिक उतार-चढ़ाव के कारण सी एंड एफ मूल्यों की निर्धारित सीमा का उल्लंघन हो तो ओएमसी श्रृंखला में कीमतों पर नजर रखेगी और सरकार के ध्यान में लाएगी।

जहां तक पीडीएस मिट्टी तेल और घरेलू एलपीजी का संबंध है, ये राजसहायता प्राप्त उत्पाद हैं। सरकारी राजसहायता के अतिरिक्त सार्वजनिक क्षेत्र की तेल कंपनियां इसका भार वहन करती रही हैं और इन उत्पादों में अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों में हुई पूरी वृद्धि का भार घरेलू उपभोक्ता कीमतों पर नहीं पड़ने देती हैं।

[हिन्दी]

हिमाचल प्रदेश में रेल विकास कार्य

1522. प्रो. चन्द्र कुमार:

श्री सुरेश चन्देल:

डा. कर्नल (सेवानिवृत्त) धनीराम शांडिल्य:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हिमाचल प्रदेश के संसद सदस्यों ने चण्डीगढ़-जगाधरी-पौटा साहिब-देहरादून, मण्डी-बिलासपुर से होते हुए वैजनाथ से भानुपल्ली तक कालका-परबानु बड़ी लाइन के विस्तार, पठानकोट-जोगिन्दरनगर-कांगड़ा घाटी रेल लाइन तथा नालागढ़ बही से होकर गुजरने वाली भानुपल्ली-बिलासपुर-रामपुर, धिनौली-पिंजौर रेलवे लाइन

और कुमारहट्टी-देहरादून लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने एवं रेलवे के विकास, विस्तारण एवं सुधार के लिए आबंटन करने और ऊना-नांगल-तलवाड़ा रेल लाइनों के निर्माण कार्य के लिए अतिरिक्त आबंटन करने के लिए अनुरोध किया था;

(ख) यदि हां, तो क्या इसी के अनुरूप बजट को बढ़ाया गया है और निर्माण कार्य को तेज किया गया है; और

(ग) यदि हां, तो इस संबंध में हुई प्रगति का ब्यौरा क्या है और नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) जी हां। संसाधनों की तंगी और बड़ी संख्या में चल रही नई लाइन परियोजनाओं के लंबित होने की दृष्टि से, प्रस्तावित नई लाइनों के निर्माण पर विचार करना व्यावहारिक नहीं है। कालका-परवानू और नांगल डैम-तलवाड़ा के बीच नई लाइनों के निर्माण के कार्य को पहले ही स्वीकृति दी जा चुकी है। कालका-परवानू रेल लाइन निर्माण के लिए हिमाचल प्रदेश के कांबली गांव में भूमि अधिग्रहण करने से संबंधित मामले को हिमाचल प्रदेश सरकार के साथ उठाया गया था। जिन्होंने टर्मिनस स्टेशन के स्थान को कांबली से बदलकर तिपरा में करने का प्रस्ताव दिया था। तिपरा में स्थान की कमी को देखते हुए राज्य सरकार को मामले पर पुनः विचार करने के लिए कहा गया था। टर्मिनल स्टेशन के स्थान का निर्धारण करने के लिए हिमाचल प्रदेश के राज्यपाल द्वारा एक तीन सदस्यीय समिति का गठन किया गया था। समिति ने कालका-परवानू के बदले चंडीगढ़ से बड़ी तक नई लाइन जो कि हिमाचल प्रदेश राज्य में सबसे उपयुक्त रेल लाइन हो सकती है, की व्यवस्था करने का प्रस्ताव दिया है। प्रस्ताव के संबंध में विस्तृत जानकारी मांगी गई है।

नांगल डैम-ऊना-तलवाड़ा के बीच नई बड़ी रेल लाइन के निर्माण से संबंधित नांगला डैम से चूरारू-टकराला (33 कि.मी.) तक का कार्य पहले ही पूरा हो चुका है और इसे यातायात के लिए खोल दिया गया है। चूरारू-टकराला-अम्ब-अंदुआरा (11 कि.मी.) तक, जहां भूमि अधिग्रहण प्रगति पर हैं, के कार्य को शुरू कर दिया गया है। 7 गांवों में भूमि के अधिग्रहण के लिए धारा 4 के अंतर्गत अधिसूचना जारी कर दी गई है। पुलों के लिए निविदाओं को अंतिम रूप दिया जा रहा है।

भानुपल्ली से बिलासपुर तक नई रेल के लिए अद्यतन सर्वेक्षण का बजट 2004-05 में शामिल कर लिया गया है। सर्वेक्षण रिपोर्ट के उपलब्ध होने पर सर्वेक्षण के परिणामों के अनुसार, कार्य को शुरू करने के लिए आगे विचार संभव हो पाएगा।

रेल के डिब्बों का विनिर्माण

1523. श्री हरिश्चन्द्र चव्हाण:

श्री रतिलाल कालीदास चर्मा:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्तमान में देश में रेल कोच फैक्ट्रियों की संख्या कितनी है;

(ख) गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष के दौरान देश में निर्मित रेल के डिब्बों की संख्या और ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या चालू वर्ष के दौरान देश में रेल के डिब्बों का निर्माण निर्धारित लक्ष्य से अधिक हुआ है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) रेल मंत्रालय के अधीन पेरम्बूर में सवारी डिब्बा कारखाना और कपूरथला में रेल डिब्बा कारखाना दो सवारी डिब्बे विनिर्माण कारखाने हैं। इन उत्पादन कारखानों की सहायताार्थ बंगलौर में सार्वजनिक क्षेत्र की एक इकाई अर्थात् मैसर्स भारत अर्थ मूवर्स लि, (बी.ई.एम.एल.) और कोलकाता के पास निजी क्षेत्र की एक इकाई मैसर्स जैस्सप हैं।

(ख) पिछले तीन वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के दौरान विनिर्मित रेल डिब्बों की संख्या और ब्यौरा नीचे दिया गया है:

सवारी डिब्बे	2001-02	2002-03	2003-04
कुल	2262	1938	2332

(ग) जी नहीं इन इकाइयों का वास्तविक उत्पादन और लक्ष्य निम्नानुसार है:

लक्ष्य (2004-05)	संचयी लक्ष्य (अक्टूबर 2004 तक)	संचयी वास्तविक (अक्टूबर 2004 तक)
2596	1350	1328

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

टी. बी. ट्रांसमीटर्स का कार्यकरण

1524. श्री सीताराम सिंह: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान दूरदर्शन ट्रांसमीटरों के दोषपूर्ण कार्यकरण के संबंध में बहुत सी शिकायतें, विशेषकर ग्रामीण और पिछड़े क्षेत्रों से प्राप्त हुई हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्य-वार ब्यौरा क्या है; और

(ग) टी.वी. ट्रांसमीटरों के दोषरहित कार्यकरण को सुनिश्चित करने के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) और (ख) हालांकि दूरदर्शन नेटवर्क में टी वी ट्रांसमीटरों का कार्य-निष्पादन सामान्यतः संतोषजनक है, तथापि कुछ ट्रांसमीटरों के ठीक से कार्य न करने की शिकायतें समय-समय पर प्राप्त हुई हैं। तथापि दूरदर्शन इस संबंध में कोई केन्द्रीयकृत आंकड़े नहीं रखता है।

(ग) प्रसार भारती के अनुसार दूरदर्शन द्वारा शिकायतों का तत्परता से निवारण करने के लिए हर संभव प्रयास किए जाते हैं। तथापि अति अल्प ट्रांसमीटर, जो मानव रहित अधिष्ठापन हैं, के मामले में शिकायतों के निवारण में कुछ समय लगता है, क्योंकि समीप के अनुरक्षण केन्द्रों से अनुरक्षण स्टाफ को भेजा जाना होता है।

[अनुवाद]

सीएनजी कनवर्जन किट

1525. श्री सुरेश कुरूप: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या निजी कारों के लिए वे सीएनजी कनवर्जन किट बाजार में उपलब्ध नहीं है जो मारुति 800 माडल कार के पंजीकरण पत्र में अनुमति देने योग्य है,

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं,

(ग) निजी कारों के विभिन्न माडलों के लिए अधिकृत किट विनिर्माताओं का ब्यौरा क्या है, और

(घ) निजी कारों में सीएनजी किट के प्रयोग को लोकप्रिय बनाने के लिए सरकार द्वारा क्या कार्यवाही प्रस्तावित है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) जी नहीं। मारुति 800 के लिए अनुमोदित किट उपलब्ध है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) मारुति जेन स्टेण्डर्ड के लिए (1) मै. क्लीनफ्यूल्स किटस प्राइवेट लि., ई-1 महारानी प्लाजा, 102 हरिनगर, आश्रम, नैफेड बिल्डिंग के पीछे, नई दिल्ली।

(2) मारुति ओमनी, मारुति 800, मारुति जेन के लिए मै. ट्रांसएनर्जी लि., 67 चैमियर्स मार्ग, चेन्नई और 279 मुण्डका मार्ग के सामने, नई दिल्ली।

(3) मारुति एस्टीम, एमपीएफआई, वीएक्स/मारुति एस्टीम, कारबुरेटिड, प्रीमियर पदमिनी के लिए मै. लोजीकॉन इंजीनियर्स प्राइवेट लिमिटेड।

(घ) निजी कारों में सीएनजी के प्रयोग को लोकप्रिय बनाने के लिए इन्द्रप्रस्थ गैस लिमिटेड (आईजीएल) ने निम्नलिखित कदम उठाए हैं-

(1) मार्च 2005 तक संपीडन क्षमता को उसके वर्तमान स्तर 16.48 लाख कि.ग्रा. प्रतिदिन से बढ़ाकर 18 लाख कि.ग्रा. प्रतिदिन तक करना।

(2) 125 सीएनजी स्टेशनों की वर्तमान संख्या को मार्च 2005 तक बढ़ाकर 132 करने की योजना है।

(3) संभावी निजी कार प्रयोक्ताओं के बीच और जागरूकता लाने के लिए उन्हें सीएनजी की उपलब्धता के बारे में जानकारी देने तथा राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र दिल्ली में बढ़ी हुई बुनियादी सुविधाओं के कारण आईजीएल एक संप्रेषण योजना तैयार करने पर भी विचार कर रहा है। इस संप्रेषण योजना में अन्य पारंपरिक ईंधनों की तुलना में सीएनजी प्रयोग के सुरक्षा मितव्ययी पहलुओं पर भी ध्यान दिया जाना है।

[हिन्दी]

हिमाचल प्रदेश में रेल का विकास

1526. श्री सुरेश चन्देल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हिमाचल प्रदेश के धार्मिक स्थल "धौत सिद्ध" को रानीताल एवं ज्वालामुखी से होते हुए पठानकोट-जोगिन्दर नगर रेलवे लाइन के जरिए संपूर्ण देश से जोड़ने के लिए रेलवे लाइन का निर्माण करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) संसाधनों की तंगी और चालू परियोजनाओं के अत्यधिक थ्रो फारवर्ड को देखते हुए इस प्रस्तावित लाइन का निर्माण व्यवहार्य नहीं है।

[अनुवाद]

किडनी रैकेट

1527. श्री उदय सिंह:
श्री गुरुदास कामत:
श्री प्रभुनाथ सिंह:
श्री रघुनाथ झा:

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि नई दिल्ली स्थित आर्मी रिसर्च एण्ड रेफरल अस्पताल, किडनी रैकेट में लिफ्ट है जैसा कि दिनांक 13 अक्टूबर, 2004 के टाइम्स ऑफ इंडिया में समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार का विचार आर्मी रिसर्च एण्ड रेफरल अस्पताल में किडनी चोरी के मामलों की जांच कराने का है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) इस मामले में क्या कार्रवाई की गई है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) से (ङ) सेना अस्पताल (रिसर्च एंड रेफरल) नई दिल्ली में धोखे से गुरदा निकाले जाने के खिलाफ दिल्ली पुलिस द्वारा 6 सितंबर, 2004 को एक प्रथम सूचना रिपोर्ट (एफ.आई.आर.) दर्ज कराई गई है। सिविल पुलिस द्वारा इस मामले की जांच की जा रही है। सेना अस्पताल (रिसर्च एंड रेफरल) से किसी व्यक्ति को गिरफ्तार नहीं किया गया है। सेना मुख्यालय द्वारा इस मामले में एक सैन्य जांच अदालत संबंधी कार्यवाही भी गई है और विभागीय साक्षियों की जांच करने के उपरांत जांच अदालत ने अंग प्रत्यारोपण के कथित गिरोह में सेना अस्पताल (रिसर्च एंड रेफरल), नई दिल्ली सैन्य डाक्टरों की कोई अभियोज्यता नहीं पाई है।

[हिन्दी]

ग्राम सभाओं को अधिकार

1528. श्री कमला प्रसाद रावत: क्या पंचायती राज मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार पंचायती राज को मजबूत करने के लिए ग्राम सभाओं को और अधिकार प्रदान करने का है;

(ख) यदि हां, तो पंचायती राज प्रणाली को संशोधित करने संबंधी कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सरकार का विचार पंचायती राज संस्थाओं के कार्यक्षेत्र को बढ़ाने का है;

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(च) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) पंचायती राज के माध्यम से गरीबी उन्मूलन एवं ग्रामीण समृद्धि पर दिनांक 29-30 जून, 2004 को ग्रामीण विकास मंत्रालय और पंचायती राज मंत्रालय द्वारा संयुक्त रूप से आयोजित किए गए मुख्यमंत्रियों और राज्यों के ग्रामीण विकास एवं पंचायती राज प्रभारी मंत्रियों के सम्मेलन के दौरान, संविधान में की गई व्यवस्था के अनुसार पंचायती राज संस्थाओं को आर्थिक 24-25 जुलाई, 2004 को कोलकाता में आयोजित पहले गोल-मेज सम्मेलन में ग्राम सभा के विषय पर चर्चा की गई थी। पंचायती राज के प्रभारी मंत्रियों और उनके प्रतिनिधियों द्वारा ग्राम सभा के संबंध में केन्द्र और राज्यों की संयुक्त स्वीकृति के लिए अपनी-अपनी सरकारों को अनुशंसित करने के लिए पारित किया गया संकल्प विवरण के रूप में संलग्न है।

(घ) से (च) छ: गोल मेज सम्मेलन किये जा चुके हैं और सातवां गोलमेज सम्मेलन 17-19 दिसम्बर, 2004 को जयपुर में होगा। इन गोल-मेज सम्मेलनों में पंचायती राज संस्थाओं को मजबूत करने के सभी पहलुओं पर चर्चा की गई है। इन संकल्पों को 19 दिसम्बर, 2004 को जयपुर में पंचायती राज मंत्रियों द्वारा निर्विरोध रूप से पारित किए जाने का प्रस्ताव है और तत्पश्चात इस संकल्पों पर अगले वर्ष प्रारंभ में आयोजित होने वाली मुख्यमंत्रियों की बैठक के दौरान चर्चा की जाएगी, जिसमें ये संकल्प केन्द्र और राज्यों द्वारा संयुक्त रूप से स्वीकार किए जाएंगे। इन संकल्पों के स्वीकार हो जाने के पश्चात यह संभावना की जाती है कि पंचायती राज संस्थाओं का कार्यक्षेत्र काफी बढ़ जाएगा।

बिबरण

पंचायती राज के प्रभारी मंत्रियों का पहला गोलमेज सम्मेलन-
कोलकाता 24-25 जुलाई, 2004

ग्राम सभाएं:

- (1) संविधान के अनुच्छेद 243-क के भाग IX में ग्राम सभाओं को स्थापित करने का प्रावधान है ताकि वे "ऐसी शक्तियों का इस्तेमाल करें और ग्राम स्तर पर ऐसे कार्य निष्पादित करें जो राज्य विधान सभा द्वारा, कानूनन, उन्हें प्रदान करे।"
- (2) एक सुदृढ़ ग्राम सभा प्रणाली, पंचायती राज के माध्यम से अच्छे शासन का अपरिहार्य आधार है।
- (3) ऊपर वर्णित दोनों नीतियों के आधार पर राज्य सरकार यह तय करने के लिए वर्तमान विधान की समीक्षा कर सकती है कि संविधान के अनुच्छेद 243-क में उल्लिखित "शक्तियों" एवं "कार्यों" का राज्य विधान में पर्याप्त रूप से शामिल किया जाना सुनिश्चित करने के लिए कौन से विधायी एवं अन्य कदम उठाए जाने बाकी हैं। विशेष रूप से निम्नलिखित मदों की जांच की जाए:-
 - (i) ग्राम स्तर से नीचे सभाओं को गठित करने (जैसे ग्राम संसद, उप ग्राम सभा अथवा वार्ड सभा, जिस नाम से भी संबोधित किया जाए) की आवश्यकता का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि प्रत्येक वार्ड में वयस्क आबादी को ग्राम सभा के सम्मुख विचार हेतु उभरने वाले मुद्दों पर अपने विचार रखने का मौका दिया जा सके और प्रत्येक वार्ड में वयस्क आबादी के लिए निर्वाचित वार्ड प्रतिनिधि को जिम्मेदार ठहराया जा सके।
 - (ii) ग्राम सभा और वार्ड सभाओं की बैठकों की अवधि।
 - (iii) महिलाएं, अनुसूचित जाति/जनजाति भूमिहीन मजदूर आदि जैसे जनसंख्या के विशेष और उपेक्षित श्रेणी के व्यक्तियों के साथ पूर्ण और संतोषजनक परामर्श का प्रावधान।
 - (iv) वार्ड/ग्राम पंचायत क्षेत्र की सभी वयस्क महिलाओं वाली महिला सभा बैठकों का प्रावधान ताकि वे ग्राम/वार्ड सभा में अपने विचार रख सकें और तौर तरीकों के बारे में निर्णय ले सकें।
 - (v) ग्राम/वार्ड सभा को निम्न उपायों के माध्यम से सार्थक सशक्तीकरण द्वारा सम्पन्न बनाना:-

(क) पारदर्शी और अच्छे शासन में योगदान देने के लिए ग्राम/वार्ड सभाओं को सभी अपेक्षित जानकारी प्राप्त करने का अधिकार/पात्रता; साथ ही ग्राम/वार्ड सभा के प्रति निर्वाचित पंचायत को जवाबदेह बनाना।

(ख) पंचायती द्वारा तैयार की गई आर्थिक विकास एवं सामाजिक न्याय के लिए आयोजन तथा कार्यक्रमों को (बजट सहित) कार्यान्वयन शुरू होने से पहले मजूरी देना।

(ग) पंचायत की योजनाओं, परियोजनाओं अथवा कार्यक्रमों के लिए आवंटित निधियों हेतु उपयोगिता प्रमाणपत्र जारी करने को प्राधिकृत करना।

(घ) लाभार्थियों की पहचान।

(vi) ऐसे सामाजिक लेखापरीक्षा उपाय ब्लॉक एवं जिला स्तर पर उपयुक्त रूप से संस्थागत भी किए जा सकते हैं।

[अनुवाद]

एन. टी. पी. सी. और भारतीय रेलवे का संयुक्त उद्यम

1529. श्री भर्तृहरि महताब: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे एन.टी.पी.सी. के साथ संयुक्त उद्यम में विद्युत संयंत्रों की स्थापना कर रहा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या रेलवे ने विद्युत से संबंधित कार्य की निगरानी के लिए "रेल बिजली कंपनी" गठित की है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या रेलवे के पास संयुक्त उद्यम विद्युत संयंत्रों का प्रबंधन नियंत्रण नहीं है;

(च) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(छ) इस संबंध में क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी हां।

(ख) पब्लिक इन्वेसमेंट बोर्ड (पी आई बी) ने 13.02.2004 को आयोजित अपनी बैठक में सिफारिश की थी कि पर्यावरणीय स्वीकृति प्राप्त करने के बाद इस परियोजना को अनुमोदन के लिए

आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडल समिति को प्रस्तुत कर दिया जाए। 03.08.2004 से पर्यावरणीय स्वीकृति प्राप्त हो गई है। ऊर्जा मंत्रालय के परामर्श से मंत्रिमंडल नोट को अंतिम रूप दिया जा रहा है।

(ग) अभी तक नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) प्रस्तावित संयुक्त उद्यम कंपनी में रेलवे की 51% इक्व्यूटी होगी।

(च) और (छ) प्रश्न नहीं उठता।

पंचायत प्रणाली में संशोधन

1530. श्री चंद्रशेखर साहु: क्या पंचायती राज मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कई राज्य पंचायत प्रणाली में संविधान संशोधन की मांग कर रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) सरकार द्वारा कब तक इस प्रकार का संविधान संशोधन लाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) ग्रामीण विकास मंत्रालय तथा पंचायती राज मंत्रालय द्वारा संयुक्त रूप से "पंचायती राज के माध्यम से गरीबी उपशमन और ग्रामीण समृद्धि" के संबंध में मुख्यमंत्रियों और ग्रामीण विकास तथा पंचायती राज के राज्यों के प्रभारी मंत्रियों का एक सम्मेलन नई दिल्ली में 29-30 जून,

2004 को आयोजित किया गया था। सम्मेलन के दौरान, राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों के कुछ प्रतिनिधियों ने द्वि-स्तरीय पंचायती राज प्रणाली तथा पंचायतों को कतिपय निधियों, कर्मियों और कार्यों की सुपुर्दगी का अनुरोध करते हुए मांग की कि संविधान में पंचायती राज प्रणाली में संशोधन किया जाए। प्रस्तावों के सभी पहलुओं पर विचार करने के बाद पंचायती राज मंत्रालय ने यह निर्णय लिया है कि राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों को संविधान के वर्तमान प्रावधानों को लागू करने के लिए सावधानीपूर्वक तैयार की गई कार्य योजनाओं का अपनाने हेतु प्रोत्साहित करके राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों द्वारा संविधान (73वां संशोधन) अधिनियम, 1992 के सही रूप में कार्यान्वयन को सुनिश्चित किया जाए।

श्रीनगर में विकलांगता केन्द्र का कार्यकरण

1531. श्रीमती मेनका गांधी: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या श्रीनगर, जम्मू-कश्मीर में विकलांगता केन्द्र ने कार्य करना शुरू कर दिया है; और

(ख) यदि हां, तो पिछले तीन वर्षों के दौरान कितने रोगियों को सहायता प्रदान की गई तथा यह सहायता किस प्रकार की थी?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) जी हां, मैडम, संयुक्त क्षेत्रीय निःशक्त व्यक्ति केन्द्र ने जून, 2000 से श्रीनगर में काम करना शुरू कर दिया है।

(ख) निःशक्त व्यक्तियों जिन्हें पिछले तीन वर्षों के दौरान सहायता स्वरूप सहित सहायक यंत्र और उपकरण प्रदान किए गए हैं, की संख्या संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

श्रीनगर में विकलांगता केन्द्र का कार्यकरण

वर्ष	तिपहिया साइकिल	कीलचेयर	सहायक वैशाखिया	ब्रवण सहायक यंत्र	इयर मौल्ड	दृष्टि सहायक यंत्र	प्रोस्पेसिस	आर्बोसिस	कार्फिंग स्टिक	जूते	स्विल्ट	ब्लॉइड स्टिक	कुल
2001-02	600	684	87.9	9.85	5.76	40	507	348	-	-	65	-	4684
2002-03	209	261	464	287	181	57	69	81	5	30	-	-	1644
2003-04	212	256	186	660	30	10	136	135	41	-	20	13	1699
कुल	1021	1201	1529	1931	787	107	712	564	46	30	85	13	8007

कोहरे के मौसम के दौरान उड़ानों का आवागमन**1532. श्री कीर्ति वर्धन सिंह:****श्री विजय कृष्ण:**

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने कोहरे के मौसम के दौरान उड़ानों के सुरक्षित और समय पर आवागमन सुनिश्चित करने के लिए कोई योजना बनाई है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) उक्त योजना के कब तक क्रियान्वित हो जाने की संभावना है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) जी, हां।

(ख) और (ग) नागर विमानन मंत्रालय द्वारा सभी संबंधित एजेंसियों के प्रतिनिधियों के साथ आगामी सर्दी में कोहरे से निपटने के लिए की गई तैयारियों की समीक्षा की गई है। एक समन्वय समिति कोहरे के दौरान उड़ानों के संचालन संबंधी प्रबंध तथा प्राथमिकता के लिए स्टार्ट अप क्लियरेंस की मानीटरिंग करेगी। मौसम विभाग कोहरे की प्रवृत्ति तथा पूर्वानुमान संबंधी सूचना यथा समय इन्टरनेट साइट पर उपलब्ध कराई जाएगी। इंडियन एयरलाइन्स ने एक समन्वय कक्ष की स्थापना की है बेंगलूर में कॉल सेंटर के माध्यम से उड़ान सूचना प्रदान करने की प्रणाली शुरू की गई है। एस एम एस सेवाएं तथा टी.वी./एफ.एम. चैनलों के माध्यम से उड़ान संबंधी विलंब उड़ान का समय पुनर्निर्धारित होने, उड़ान रद्द होने के बारे में सूचना प्रसारित करने की व्यवस्था अखिल भारतीय स्तर पर शुरू की जा रही है। एअर इंडिया ने सर्दी के मौसम के दौरान उड़ानों का समय पर प्रचालन सुनिश्चित करने हेतु आपातकालीन योजना बनाई है। निजी एयरलाइनें भी कोहरे के दौरान उड़ानों के प्रचालन की व्यवस्था हेतु उपाय कर रही हैं, ताकि यात्रियों को कम से कम असुविधा हो।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

इंडियन एयरलाइन्स/एअर इंडिया के लिए एयरबसें तथा बोइंग की खरीद**1533. श्री सुशील कुमार मोदी:** क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार इंडियन एयरलाइन्स तथा एअर इंडिया के लिए एयरबसें और बोइंग खरीदने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या 1991 के बाद से कोई विमान नहीं खरीदा गया है तथा केवल लीज पर लिए गए विमानों का ही प्रयोग किया जा रहा है; और

(घ) यदि हां, तो विमानों को लीज पर लेने की बजाय विमानों की खरीद पर करोड़ों रुपए खर्च करने का क्या औचित्य है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) एयरबस इंडस्ट्री द्वारा निर्मित 19ए-319, 4ए-320 तथा 20ए-321 प्रकार के इंजिन सहित 43 विमान सीएफएम इंटरनेशनल से प्राप्त करने के इंडियन एयरलाइन्स के प्रस्ताव पर 10.11.2004 को हुई पीआईबी की बैठक में विचार किया गया था। इसकी निवल परियोजना लागत 10089 करोड़ रुपए है। 24.11.2004 को हुई बैठक में एअर इंडिया निदेशक मंडल ने अपनी संशोधित विमान बेड़ा योजना को अनुमोदित किया है जिसके अनुसार एअर इंडिया के विमान बेड़ों में विमानों की संख्या वर्ष 2012/13 तक 34 विमान की वर्तमान संख्या से बढ़कर 74 हो जाएगी। तथापि इस संबंध में एअर इंडिया की परियोजना रिपोर्ट सरकार को अभी प्राप्त नहीं हुई है।

(ग) और (घ) इंडियन एयरलाइन्स ने दिसंबर 1994 में एयरबस ए-320 विमान जोड़े हैं जबकि एअर इंडिया ने 1993 से 1996 के दौरान चरणबद्ध पद्धति से 6 बी 747-400 विमान अपने बेड़े में जोड़े हैं। दोनों एयरलाइनों को अपनी विस्तार योजना को पूरा करने के लिए विमानों की खरीद की आवश्यकता है क्योंकि लीज पर लिए गए विमानों की अनेक प्रचालनात्मक सीमाएं हैं तथा वैसे भी यह एक दूरगामी सस्ता विकल्प नहीं है। ड्राई लीज व्यवस्था वचों के लिए रहती है जबकि अपने खरीद हुए विमान का प्रयोग इसके बेचे जाने तक अथवा सेवा से हटाये जाने तक हो सकता है।

बड़ी लाइन के रेलगाड़ियों के डिब्बों का छोटी लाइन की रेलगाड़ियों में प्रयोग**1534. श्री भूपेन्द्रसिंह सोलंकी:** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार बड़ी लाइन की रेलगाड़ियों के डिब्बों का छोटी लाइन की रेलगाड़ियों में प्रयोग करने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार इस संबंध में जापानी प्रौद्योगिकी की सेवाएं लेने का है;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस संबंध में कोई कार्रवाई की है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी नहीं।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

छोटे रेलवे स्टेशनों की खराब स्थिति

1535. श्री अधीर चौधरी:

श्री निखिल कुमार:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे को दिल्ली के छोटे स्टेशनों की खराब स्थिति की जानकारी है जैसा कि दिनांक 18 नवंबर, 2004 के 'टाइम्स ऑफ इंडिया' समाचार-पत्र में समाचार प्रकाशित हुआ था;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) राजधानी के छोटे रेलवे स्टेशनों पर मूलभूत सुविधाएं प्रदान करने और इनकी मरम्मत करने इत्यादि के संबंध में रेलवे की क्या योजनाएं हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) रेलवे दिल्ली छोटे स्टेशनों की हालत से अवगत है और 18.11.2004 के टाइम्स ऑफ इंडिया अखबार में प्रकाशित रिपोर्ट से भी अवगत है। जैसा कि समाचार पत्र में रिपोर्ट है, छोटे स्टेशनों पर ऐसी हालत नहीं कि उनकी मरम्मत नहीं होती हो। अपेक्षित मरम्मत नियमित आधार पर की जाती है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) रेलवे स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं की व्यवस्था करना/उनमें वृद्धि करना और अपेक्षित मरम्मत करना एक सतत् प्रक्रिया है जिसे निर्धारित मानदंडों यातायात आवश्यकताओं और धन की उपलब्धता के आधार पर किया जाता है।

भुवनेश्वर विमानपत्तन के साक्ष और स्थानों को जोड़ना

1536. श्री सुग्रीव सिंह: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार भुवनेश्वर को वायु मार्ग द्वारा देश के अन्य स्थानों से जोड़ने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) सरकार ने उत्तर-पूर्व क्षेत्र सहित देश के विभिन्न क्षेत्रों की हवाई यातायात सेवाओं की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए हवाई यातायात सेवाओं के बेहतर नियमन के उद्देश्य से मार्ग संवितरण दिशानिर्देश बनाए हैं। तथापि, यह यातायात मांग तथा वाणिज्यिक व्यवहार्यता के आधार पर विशिष्ट स्थानों को हवाई सेवाएं प्रदान करना एयरलाइनों पर निर्भर करता है। इस प्रकार, एयरलाइनें सरकार द्वारा जारी मार्ग संवितरण दिशानिर्देशों के अनुपालन की शर्त पर देश में कहीं भी प्रचालन करने के लिए स्वतंत्र हैं।

[हिन्दी]

राज्यों को मिट्टी के तेल का आवंटन

1537. श्री धर्मेन्द्र प्रधान:

श्री पी. राजेन्द्रन:

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा राज्यों को प्रतिमाह मिट्टी के तेल का आवंटन प्रति व्यक्ति के आधार पर किया जाता है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) वर्ष 2004-05 के दौरान प्रतिमाह विभिन्न राज्यों को आवंटित मिट्टी के तेल का ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या पिछले 3 वर्षों के दौरान केन्द्र सरकार द्वारा कई राज्यों के मिट्टी के तेल के आवंटन में कटौती की गई है;

(ङ) यदि हां, तो यह राज्य कौन-कौन से हैं तथा आवंटन कटौती के क्या कारण हैं;

(च) क्या केरल ने मिट्टी के तेल के आबंटन में वृद्धि करने का अनुरोध किया है, और

(छ) यदि हां, तो केन्द्र सरकार द्वारा इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) जी नहीं। विभिन्न राज्यों/संघ में आबंटन नीति के अनुसार मिट्टी तेल का आबंटन किया गया है जिसमें पूर्व आबंटन और संबंधित राज्यों में प्रति वर्ष जारी किए गए घरेलू एलपीजी कनेक्शनों सहित अनेक घटक शामिल हैं।

(ग) राज्यों/संघ राज्यों में तिमाही आधार पर पीडीएस मिट्टी

तेल का आबंटन किया जाता है। वर्ष 2004-05 की पहली दूसरी और तीसरी तिमाहियों में किए गए आबंटनों का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(घ) और (ङ) जी, हां, प्रत्येक राज्य में वर्ष के दौरान जारी किए गए नए एलपीजी कनेक्शनों की संख्या को ध्यान में रखकर मिट्टी तेल आबंटन में कमी की गई है क्योंकि एलपीजी और एसकेओ दोनों ही राजसहायता प्राप्त और रसोई के प्रयोजन के लिए प्रतिस्थापनयोग्य उत्पाद हैं।

(च) और (छ) जी, हां, विभिन्न राज्य सरकारों/संघ राज्यों से एसकेओ आबंटन में वृद्धि करने के लिए इसी प्रकार के अनुरोध मिले हैं। इस मामले पर निष्पक्ष दृष्टिकोण अपनाया जाना अपेक्षित है।

विवरण

वर्ष 2004-05 के दौरान राज्य/संघ राज्य राज्यवार तिमाही एसकेओ आबंटन

राज्य/संघ राज्य	आबंटन (मीट्रिक टन (एमटी)में)		
	पहली तिमाही (अप्रैल से जून, 2004)	दूसरी तिमाही (जुलाई से सितंबर, 2004)	तीसरी तिमाही (अक्टूबर से दिसंबर, 2004)
1	2	3	4
अंडमान और निकोबार द्वीप समूह	1431	1431	1431
आंध्र प्रदेश	122406	121014	121014
अरुणाचल प्रदेश	2314	2314	2314
असम	62928	62928	62929
बिहार	157909	157910	157910
चंडीगढ़	3266	3267	3267
छत्तीसगढ़	35838	35838	35839
दादरा और नगर हवेली	695	695	696
दमन और दीव	529	529	530
दिल्ली	42121	42121	42121
गोवा	4803	4803	4803
गुजरात	185939	185939	185940
हरियाणा	35517	35517	35517

1	2	3	4
हिमाचल प्रदेश	12634	12634	12634
जम्मू और कश्मीर*	14378	14377	21566
झारखंड	52793	52794	52794
कर्नाटक	115369	115369	115370
केरल	52758	52758	52758
लक्षदीप**	397		199
मध्य प्रदेश	119172	119173	119173
महाराष्ट्र	313381	313383	313383
मणिपुर	4976	4977	4977
मेघालय	5100	5100	5100
मिजोरम	1554	1554	1554
नागालैंड	3178	3178	3178
उड़ीसा	76823	76824	76824
पांडिचेरी	3014	3014	3015
पंजाब	58203	58203	58203
राजस्थान	99125	99125	99125
सिक्किम	1320	1321	1321
तमिलनाडु	136324	136324	136324
त्रिपुरा	7523	7523	7523
उत्तर प्रदेश	302871	302871	302871
उत्तरांचल	21489	21490	21490
पश्चिम बंगाल	187057	187057	187057

*लद्दाख क्षेत्र के लिए 3600 एमटी का वार्षिक आबंटन शामिल नहीं है।

**पहली और दूसरी तिमाहियों के दौरान छमाही आबंटन

[अनुवाद]

हजीरा बंदरगाह को जोड़ना

1538. श्री भरतसिंह माधवसिंह सोलंकी:
श्री वी. के. तुम्पर:
श्री रतिलाल कालीदास वर्मा:
श्री विक्रमभाई अर्जुनभाई माडम:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या हजीरा बंदरगाह को भीतरी प्रदेश से जोड़ने की सरकार की योजना है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार की कृपको साइडिंग ट्रेक के हजीरा तक विस्तार की भी योजना है;

(ग) यदि हां, तो इसके पूरा होने की प्रस्तावित समय-सीमा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) हजीरा पत्तन तक प्रस्तावित संपर्क राष्ट्रीय रेल विकास योजना का एक भाग है।

(ख) तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता सर्वेक्षण के अनुसार, नई लाइन को मौजूदा कृपको साइडिंग के समानांतर बिछाने का प्रस्ताव है।

(ग) परियोजना विकास, वित्तीय भागीदारी में साझेदारों का करार और परियोजना की स्वीकृति के पूरा हो जाने पर ही निर्माण कार्य शुरू किया जाएगा। इस समय परियोजना विकास कार्य प्रगति पर है।

[हिन्दी]

रेलवे की खाली पड़ी भूमि का इस्तेमाल

1539. श्री रामदास आठवले:
श्री रामजीलाल सुमन:
डा. चिन्ता मोहन:

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पश्चिमी रेलवे सहित विभिन्न रेलवे जोनों की भूमि का बड़ा भाग बेकार पड़ा है;

(ख) यदि हां, तो आज की तारीख के अनुसार रेलवे की बेकार पड़ी भूमि का जानेवार ब्यौरा क्या है तथा इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार ने उक्त भूमि के बेहतर इस्तेमाल के लिए कोई योजना बनाई है तथा क्या उसका विचार उक्त भूमि को अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के लोगों को लीज पर आवंटित करने का है;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) रेलवे के पास लगभग 4,23,000 हेक्टेयर भूमि है जिसमें से केवल 42,846 हेक्टेयर भूमि रेलपथ के दोनों ओर देशांतरीय पट्टियों के रूप में खाली पड़ी है।

(ख) खाली पड़ी रेल भूमि का जोनवार ब्यौरा इस प्रकार है:-

रेलवे	खाली पड़ी भूमि (हेक्टेयर में)
1	2
मध्य	2479
पूर्व मध्य	4454
पूर्व तटीय	188
पूर्व	1518
उत्तर	2899
उत्तर मध्य	713
पूर्वोत्तर	5875
पूर्वोत्तर सीमा	3466
उत्तर पश्चिम	375
दक्षिण	2287
दक्षिण मध्य	3902
दक्षिण पूर्व	85
दक्षिण पूर्व मध्य	3260

1	2
दक्षिण पश्चिम	2854
पश्चिम	7460
पश्चिम मध्य	1031
कुल	42846

(ग) से (ङ) जी हां। खाली पड़ी भूमि के वाणिज्यिक उपयोग के लिए रेल भूमि विकास प्राधिकरण के नाम से एक अलग प्राधिकरण की स्थापना की जानी है। बहरहाल खाली पड़ी भूमि को अनुसूचित जाति (एससी) तथा अनुसूचित जनजाति (एसएसी) से संबंधित लोगों को आबंटित करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

[अनुवाद]

वायु यातायात नियंत्रण और पायलटों के बीच बातचीत ट्रांजिस्टर पर सुनाई पड़ना

1540. श्री कुलदीप बिश्नोई: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सितंबर, 2004 में वाराणसी विमानपत्तन पर उतरने और वहां से उड़ान भरने वाले विमानों के पायलटों तथा वायु यातायात नियंत्रण (ए. टी. सी.) टावर के बीच हो रही बातचीत पूरे शहर में ट्रांजिस्टर सेटों पर सुनाई पड़ रही थी;

(ख) यदि हां, तो इस विचित्र और गंभीर घटना के क्या कारण हैं; और

(ग) इस मामले में हुई जांच का क्या परिणाम रहा?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) जी, नहीं।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण जो कि हवाई यातायात नियंत्रण को प्रशासित करता है, के द्वारा ऐसी किसी घटना को रिकार्ड तथा रिपोर्ट नहीं किया गया है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

[हिन्दी]

दाहेज में पाइपलाइन बिछाना

1541. श्री तूफानी सरोज: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन आयल कार्पोरेशन ने दाहेज (गुजरात) के पेट्रोनेट एलएनजी टर्मिनल से महाराष्ट्र के उरोन तक अपनी पाइपलाइन बिछाने का निर्णय किया है,

(ख) यदि हां, तो उक्त पाइपलाइन बिछाने पर कितना खर्च आने की संभावना है,

(ग) क्या गैस अथारिटी आफ इंडिया लिमिटेड (गेल) ने दाहेज और उरोन के बीच पहले ही 475 किलोमीटर लंबी पाइपलाइन बिछा दी है, और

(घ) यदि हां, तो इंडियन आयल कार्पोरेशन द्वारा अपनी पाइपलाइन बिछाने के क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी हां।

(घ) उपरोक्त (क) को ध्यान में रखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

फायर प्रूफ डिब्बों को शुरू करना

1542. डा. एम. जगन्नाथ: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने कुछ रेलगाड़ियों में फायर प्रूफ डिब्बों की शुरूआत की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) सभी डिब्बों को फायर-प्रूफ बनाने के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) सभी सवारी डिब्बों के निर्माण में ऐसी सामग्री का उपयोग किया जाता है जो यथासंभव अग्निरोधी होती है। परीक्षण के रूप में विकसित अग्निरोधी सामग्री का उपयोग करते हुए एक प्रोटोटाइप सामान्य द्वितीय श्रेणी के सवारी डिब्बे का निर्माण रेल डिब्बा कारखाने (आर सी एफ) में किया गया है और तीन सवारी डिब्बों का निर्माण सवारी डिब्बा कारखाना (आई सी एफ) द्वारा किया गया है। इन सवारी डिब्बों का सेवा परीक्षण किया जा रहा है। रेलों से प्राप्त फीडबैक और अनुसंधान, अधिकल्प एवं मानक

संगठन (आर डी एस ओ) द्वारा अग्निरोधी सामग्री के मानकीकरण के आधार पर भविष्य में भी आधुनिक अग्निरोधी सामग्रियों का उपयोग करके सवारी डिब्बों का निर्माण किया जाएगा।

[हिन्दी]

हथियारों का पता लगाने वाले राडारों का निर्माण

1543. श्री देविदास पिंगले:

प्रो. महादेवराव शिवनकर:

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार हथियारों का पता लगाने वाले अमरीका के राडार की तर्ज पर हथियारों का पता लगाने वाले राडार ए. एन. टी. पी. क्यू. 37 का डी आर डी ओ की सहायता से निर्माण कर रही है जैसाकि 29 अक्टूबर, 2004 के हिन्दुस्तान समाचार पत्र में 'समाचार' प्रकाशित हुआ था;

(ख) क्या रिमोट द्वारा विस्फोट रोकने के लिए भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड ने एक नया जैमर विकसित किया है;

(ग) यदि हां, तो इसके कब तक विकसित किए जाने की संभावना है;

(घ) सरकार द्वारा ऐसे राडारों तथा जैमरों के निर्माण के लिए कुल कितनी धनराशि चिन्हित की गई है;

(ङ) क्या सरकार का विचार इस प्रौद्योगिकी को अन्य देशों को भी उपलब्ध कराने का है; और

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) रक्षा अनुसंधान एवं विकास संगठन ने बंगलूर स्थित भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड की भागीदारी में ए एन/टी पी क्यू-37 के समान ही स्वदेशी हथियार-खोजी-रेडार (डब्लू एन आर) विकसित किया है।

(ख) और (ग) जी, हां। यह उपस्कर 31 दिसंबर, 2004 तक फील्ड परीक्षणों के लिए तैयार हो जाएगा।

(घ) हथियार-खोजी-रेडार संबंधी परियोजना की विकास लागत 26 करोड़ रुपए है। रेडार के विनिर्माण की यूनिट लागत, आदेश की मात्रा भू-उपस्कर और प्रस्तावित अतिरिक्त हिस्से-पुर्जे पर निर्भर होगी। रिमोट चालित विस्फोट उपकरणों के लिए जैमर की लागत 1.4 करोड़ रुपए है।

(ङ) और (च) सरकार इस प्रौद्योगिकी को अन्य देशों को उपलब्ध कराने पर विचार नहीं कर रही है।

नागर विमानन क्षेत्र में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश

1544. श्री मोहन सिंह:

श्री एकनाथ महादेव गायकवाड:

श्री असादुद्दीन ओवेसी:

श्रीमती कल्पना रमेश भरहिरे:

श्री ज्योतिरादित्य माधवराव सिंधिया:

प्रो. महादेवराव शिवनकर:

श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:

श्री बालासाहिब विखे पाटील:

क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने विमानपत्तनों के आधुनिकरण, विस्तार तथा विकास के लिए प्रत्यक्ष विदेशी निवेश को 40% से 49% बढ़ाने को अंततः मंजूरी दे दी है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा किस सीमा तक प्रत्यक्ष विदेशी निवेश आकर्षित किया जा चुका है;

(ग) क्या प्रत्यक्ष विदेशी निवेश में यह वृद्धि केवल घरेलू एयरलाइन्स के लिये है तथा विदेशी नागर विमानन कंपनियों और एयरलाइंस को इक्विटी भागीदारी की अनुमति नहीं है;

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार ने वायु विमानन क्षेत्रों के सभी सुरक्षा पक्षों की समीक्षा की है;

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(च) क्या विमानन क्षेत्र में प्रत्यक्ष विदेशी निवेश बढ़ाने से सरकारी स्वामित्व वाली इंडियन एयरलाइन्स और एअर इंडिया के लिए मुकाबला कड़ा हो जाएगा; और

(छ) यदि हां, तो सरकार द्वारा विमानन क्षेत्र में प्रतिस्पर्धा का सामना करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं/उठाए जा रहे हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) भारत सरकार ने हवाई यातायात सेवाओं (घरेलू एयरलाइनें) में विदेशी प्रत्यक्ष निवेश की सीमा 40% से बढ़ाकर 49% कर दी है। एयरपोर्ट आधारभूत ढांचे की नीति के अंतर्गत स्वतः अनुमोदन के साथ 74% तथा विशेष अनुमति के साथ 100% तक विदेशी इक्विटी की सहभागिता की अनुमति देने का प्रावधान है तथापि दिल्ली एवं मुम्बई हवाई अड्डों की पुनर्संरचना के संबंध

में विदेशी इक्विटी की सहभागिता को 49% तक सीमित किया गया है।

(ग) हवाई यातायात सेवाओं (भरेलू एयरलाइनें) में विदेशी एयरलाइनों द्वारा किसी प्रकार की प्रत्यक्ष या परोक्ष इक्विटी सहभागिता की अनुमति प्रदान नहीं की गई है।

(घ) और (ङ) क्योंकि विदेशी एयरलाइनों को अंतर्देशीय एयरलाइनों में इक्विटी सहभागिता की अनुमति नहीं दी गई है, अतः सुरक्षा का कोई नया मुद्दा नहीं उठता।

(च) जी नहीं। इंडियन एयरलाइन्स तथा एअर इंडिया पहले ही अत्यधिक प्रतिस्पर्धात्मक वातावरण में प्रचालन कर रहे हैं।

(छ) प्रश्न नहीं उठता।

रेलवे स्टेशनों पर फूड प्लाजा, शॉपिंग मॉल तथा मनोरंजन सुविधाएं

1545. श्री निखिल कुमार चौधरी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश के कई रेलवे स्टेशनों पर फूड प्लाजा, शॉपिंग मॉल तथा मनोरंजन की नवीनतम सुविधाएं प्रदान करने की योजना बनाई है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा ऐसे स्टेशन कौन-कौन से हैं जहां यह सुविधाएं पहले ही प्रदान की जा चुकी हैं तथा प्रदान की जानी हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) भारतीय रेल की 50 रेलवे स्टेशनों पर केवल फूड प्लाजा उपलब्ध कराने की योजना है। इस समय, निम्नलिखित स्टेशनों पर फूड प्लाजा चलाए जा रहे हैं:-

1. पुणे
2. नागपुर
3. आगरा
4. इलाहाबाद
5. पटना-भूतल
6. पटना-प्रथम तल
7. राजेन्द्र नगर (पटना)

8. हावड़ा

9. निजामुद्दीन

10. दिल्ली

11. विशाखापत्तनम

12. कुर्सियांग (डी एच आर)

13. चेन्नै सेंट्रल

14. मद्रै

15. त्रिचूर

16. त्रिची

17. शोरूवण्णूर

18. विजयवाड़ा

19. तिरुपति

20. रांची

21. टाटानगर

22. बिलासपुर

23. बेंगलूर सिटी

24. मुंबई सेंट्रल

25. एर्णाकुलम (साठथ)

26. चेन्नै एषम्बूर

27. चेन्नै बीच

क्षेत्रीय रेलों पर फूड प्लाजा की स्थापना के लिए पहचाने गए स्टेशन, जहां कार्य प्रगति पर है, निम्न प्रकार हैं:-

1. इलाहाबाद (सिटी साइड)
2. त्रिवेंद्रम
3. चेन्नै पार्क
4. एर्णाकुलम नार्थ
5. कोयम्बतूर
6. सिकंदराबाद
7. राजामुंद्री

8. रायपुर
9. चर्चगेट चाइनीज
10. चर्चगेट
11. हबीबगंज

शेष स्टेशनों पर फूड प्लाजा की स्थापना के लिए उपयुक्त स्थानों की पहचान की जा रही है।

[अनुवाद]

रेलवे हॉकरों का हटाया जाना

1546. श्री सांताश्री चटर्जी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि रेलवे हॉकरों को प्राधिकारियों द्वारा उनकी गतिविधियां चलाने से रोका जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी तथ्य क्या हैं तथा इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार को इस संबंध में सांसदों तथा संबंधित मजदूर संगठनों से कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

(घ) यदि हां, तो इस पर क्या कार्रवाई की गई?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) रेल परिसरों और गाड़ियों में अनधिकृत हॉकिंग अनुमति नहीं है और यह रेल अधिनियम 1989 की धारा 144 और रेल (दूसरा संशोधन अधिनियम, 2003) के अंतर्गत दंडनीय अपराध है। अतः अनधिकृत हॉकरों पर रेल सुरक्षा बल और राजकीय रेलवे पुलिस द्वारा अभियोग चलाया जा सकता है। इनके होने से यात्रियों को असुविधा का सामना करना पड़ता है।

यात्रियों की रेलवे प्लेटफार्मों पर आराम से आवाजाही और सुविधाजनक यात्रा हेतु अनधिकृत हॉकरों को पकड़ने के लिए नियमित जांच की जाती है।

(ग) और (घ) खाद्य पदार्थों की बिक्री हेतु लाइसेंस और पहचान पत्रों को जारी करने के लिए कतिपय अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं जिनकी जांच की गई और उनके उत्तर दिए गए हैं। चलती गाड़ियों में अनधिकृत हॉकरों द्वारा हॉकिंग/बैडिंग की अनुमति नहीं है, लंबी दूरी की गाड़ियों को छोड़कर जिनमें ये सेवाएं विभागीय

या ठेकेदारों के माध्यम से नियंत्रित रसाई यान के कर्मचारियों द्वारा मुहैया कराई जाती है।

जूनागढ़ में सड़क उपरि पुल/सड़क अधोगामी पुल

1547. श्री जसुभाई दानाभाई बारडः क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गुजरात के जूनागढ़ में सड़क के उपरि पुलों/सड़क अधोगामी पुलों आर ओ बी/आर यू बी की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) इसके लिए कितनी धनराशि आवंटित की गई तथा अब तक इस पर कितना खर्च किया जा चुका है; और

(ग) उक्त परियोजना को पूरा करने के लिए क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) यदि यातायात घनत्व एक लाख अथवा अधिक गाड़ी वाहन इकाई है (गाड़ी वाहन इकाई-वह इकाई जो 24 घंटों में समपार पर से गुजरने वाली गाड़ियों की संख्या को सड़क वाहनों की संख्या से गुणा करके प्राप्त की जाती है) तो रेलवे लगातार में भागीदारी अथवा निक्षेप शर्तों के आधार पर मौजूदा समपारों के स्थान पर सड़क ऊपरी/निचले पुलों का निर्माण करती है। दोनों ही मामलों में प्रस्ताव मौजूदा नियमों के अंतर्गत कुछ प्राथमिक पूर्वापेक्षाओं को विधिवत रूप से पूरा करने के बाद राज्य सरकार द्वारा आयोजित किए जाने अपेक्षित हैं। गुजरात में जूनागढ़ में लगातार में भागीदारी के आधार पर सड़क ऊपरी पुल के निर्माण का कोई स्वीकृत कार्य नहीं है।

[हिन्दी]

असम में नौगांव-सिलघाट और नौगांव-मोइराबारी रेल लाइनें

1548. श्री राजेन गोहेन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि असम में नौगांव-सिलघाट और नौगांव मोइराबारी रेल लाइनों की शिलान्यास हो चुका है; और

(ख) यदि हां, तो इन दोनों रेल लाइनों के निर्माण कार्य की वर्तमान स्थिति क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) लमडिंग-डिब्रुगढ़ आमान परिवहन परियोजना के भाग के रूप में हैबरगांव से मोइराबारी तक और सेंचोआ जंक्शन से सिलघाट टाउन तक के आमान परिवहन के लिए आधारशिला रख दी गई है।

(ख) अंतिम स्थान निर्धारण संबंधी सर्वेक्षण पूरा हो गया है और विस्तृत अनुमान की स्वीकृत प्रक्रियाधीन है।

[अनुवाद]

पूर्वोत्तर क्षेत्र में रेल परियोजनाएं

1549. डा. अरूण कुमार शर्मा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) प्रधानमंत्री द्वारा 1996 में पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष पहल के अंतर्गत पूर्वोत्तर में रेलवे परियोजनाओं के क्रियान्वयन के लिए की गई 10 प्रतिशत बजटीय प्रावधानों की स्थिति क्या है;

(ख) कुल रेलवे बजट के अनुसार प्रत्येक वर्ष किए गए ऐसे आबंटन की प्रतिशतता क्या है जिसमें विशेष रेलवे सुरक्षा कोष आंतरिक-अर्जन, सी आर एफ एफ तथा सरकारी खजाने से बजटीय सहायता से वास्तविक आबंटित भाग को दर्शाया गया है; और

(ग) उपर्युक्त विशेष पहल के अंतर्गत घोषित परियोजनाओं की वर्तमान स्थिति क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) रेलों के लिए बजटीय सहायता पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए किए गए बजट प्रावधान और रेलवे द्वारा 1996 से अभी तक किए गए वास्तविक व्यय का ब्यौरा इस प्रकार है:

(आंकड़ें करोड़ रु. में)

वर्ष	रेलवे को बजटीय सहायता	पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए किये गये आबंटन	किया गया व्यय
1996-97	1269	151	197
1997-98	1831	338	236
1998-99	2200	206	207
1999-2000	2540	258	264
2000-01	3191	288	291
2001-02	3440	218	272*
2002-03	4040	385	441
2003-04	3814	365	483 (सं. अ.)*
2004-05	3649	367	—

*इस खर्च के अलावा वर्ष के दौरान परियोजना विशेष के लिए दिये गये आबंटन से 40 करोड़ रु. खर्च किए गए थे।

*संशोधित अनुमान।

2000-01 से बजटीय सहायता में ऊधमपुर-श्रीनगर-बारामूला नई लाइन परियोजना, जो कि राष्ट्रीय परियोजना है, रेल विकास निगम लिमिटेड की परियोजना के लिए किए गए विशेष आबंटन बाहरी प्राप्त परियोजनाएं विशेष रेलवे संरक्षा निधि में अंशदान, डीजल उपकर से आय आदि को बजटीय सहायता में शामिल नहीं किया गया है।

(ख) सरकार के निर्णय के अनुसार, मंत्रालयों को अपने संबंधित वार्षिक बजटों की बजटीय सहायता में से पूर्वोत्तर क्षेत्रों

के विकास के लिए 10% निधि को अलग से रखना होगा। अन्य निधियां जो कि रेलवे द्वारा अपने आंतरिक संसाधनों से सृजित की जाती हैं, इस परिधि के अंतर्गत नहीं आती हैं क्योंकि यह रेलवे द्वारा निर्धारित परिचालनिक आवश्यकताओं और जरूरतों पर आधारित होती हैं इसलिये ये विशेष कार्य के लिए निर्धारित होती हैं।

(ग) पूर्वोत्तर क्षेत्र में आंशिक/पूर्णरूप से पड़ने वाली चालू परियोजनाओं का ब्यौरा इस प्रकार है:-

(आंकड़े करोड़ रु. में)

क्र.सं.	परियोजनाओं के नाम	प्रत्याशित लागत	मार्च 2004 तक व्यय	2004-05 के दौरान परिव्यय	परियोजना की वर्तमान स्थिति/की गई कार्रवाई
1	2	3	4	5	6
1.	डिब्रूगढ़ और नार्थ बैंक लाइन (नई लाइन) (46 कि.मी.) के बीच लिंकिंग लाइनों सहित बोगीबील पुल	1767.36	156.31	60.00	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो गया है। भूमि अधिग्रहण, बड़े पुलों, छोटे पुलों पर कार्य और दक्षिणी किनारों पर रेल संपर्क के लिए मिट्टी संबंधी कार्य और पत्थर इकट्ठे करने का कार्य प्रगति पर है।
2.	हारमुति-ईटानगर (नई लाइन 33 कि.मी.)	1566.00	0.04	2.00	अरुणाचल प्रदेश की राज्य सरकार ने 16.12.2000 को हारमुती-ईटानगर और हलेम-ईटानगर के स्थान पर बदेती से ईटानगर तक (45 कि.मी.) संरेखण के लिए अनुरोध किया था। इस परिवर्तित संरेखण के लिए सर्वेक्षण प्रगति पर है।
3.	दुधनोई-देपा (नई लाइन 15.5 कि.मी.)	22.33	0.50	0.01	भूमि अधिग्रहण संबंधी कागजात राज्य सरकार को जुलाई 1997 में प्रस्तुत कर दिए गए थे। बहरहाल देपा स्टेशन साइट के संबंध में स्थानीय लोगों के विरोध के कारण मेघालय सरकार ने अभी तक भूमि उपलब्ध नहीं कारवाई है। भूमि उपलब्ध हो जाने के बाद ही इस परियोजना पर कार्य शुरू किया जाएगा।
4.	नई मैनागुड़ी-जोगीचोपा (नई लाइन) (45 कि.मी.)	733.00	33.97	42.00	नई मैनागुड़ी तक अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो गया है। सर्वेक्षण पूरा हो गया है। मैनागुड़ी रोड से चंग्राबंधा (19 कि.मी.) तक के भाग के आमान परिवर्तन के लिए किनारों को चौड़ा करने के लिए मिट्टी संबंधी कार्य प्रगति पर हैं।
5.	कटखल-बैराभी (आमान परिवर्तन) (84 कि.मी.)	88.70	0	1.00	लमडिंग-सिलचर आमान परिवर्तन का कार्य अंतिम चरण में होने पर निर्माण कार्य शुरू किया जाएगा।
6.	लमडिंग-डिब्रूगढ़, हैबरगंज-मैराबाडी (44.8 कि.मी.) और सेंचोआ जं.-सिलघाट टाऊन (61.85 कि.मी.) (आमान	882.11	746.04	1.04	1.00 लिंकड फिंगर्स सहित लंडिंग डिब्रूगढ़ खंड पूरा हो गया है और चालू हो गया है। हैबरगंज से मैराबाडी

1	2	3	4	5	6
	परिवर्तन 734.65 कि.मी.) लिंकड फिंगर्स सहित				(44.8 कि.मी.) और सेंचाआ जं. से सिलघाट टाऊन (61.85 कि.मी.) के आमान परिवर्तन को लमडिंग-डिब्रूगढ़ आमान परिवर्तन परियोजना के कार्यक्षेत्र में शामिल कर लिया गया है। विस्तृत अनुमान प्रक्रियाधीन है।
7.	मिग्रेंदिसा दित्तोकचेरा के बीच संरक्षण सहित लमडिंग-सिचर और बदरपुर से भरियाग्राम का विस्तार (आमान परिवर्तन 292 कि.मी.)	1496.42	264.74	70.00	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो गया है। लमडिंग और सिलचर के बीच 163.4 कि.मी. में मिट्टी संबंधी और पुल संबंधी, कार्य प्रगति पर हैं।
8.	लिंकड शाखा लाइनों सहित न्यू जलपाईगुड़ी-सिलीगुड़ी-न्यू बोंगाईगांव (आमान परिवर्तन) (419.48 कि.मी.)	820.00	596.49	30.00	न्यू जलपाईगुड़ी से समकतुला रोड (198 कि.मी.) तक का खंड पूरा हो गया है और 20.11.2003 को यात्री यातायात के लिए खोल दिया गया है। समकतुला रोड-जोराई खंड (18 कि.मी.) भी पूरा हो गया है। बोंगाईगांव तक के खंड को 2004-05 के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है। अलीपुरद्वार से बामनहाट और फकीराग्राम से धुबरी तक शाखा लाइनों पर मिट्टी संबंधी और पुल संबंधी संबंधी कार्य प्रगति पर हैं।
9.	लिंकड फिंगर्स सहित रांगिया-मुरकोंगसेलेक (आमान परिवर्तन) (510.33 कि.मी.)	915.70	0.01	3.00	2003-04 के पूरक बजट में नए कार्य के रूप में शामिल किया गया है। नक्शे और अनुमानों की तैयारी शुरू कर दी गई है।
10.	कुमारघाट-अगरतला	700.00	343.89	80.00	कुमारघाट-मनु (21 कि.मी.) खंड पूरा हो गया है 27.12.2000 को यातायात के लिए खोल दिया गया है। शेष मार्ग पर मिट्टी संबंधी पुल संबंधी, सुरंग संबंधी कार्य प्रगति पर हैं।
11.	जिरीबम-इम्फाल	725.56	0	3.00	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण किया जा रहा है।

इंडियन आयल कार्पोरेशन द्वारा छात्रों को छात्रवृत्तियां

1550. श्री जी. करुणाकर रेड्डी: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि इंडियन आयल कार्पोरेशन ने पूरे देश के छात्रों को छात्रवृत्ति देने संबंधी घोषणा की है;

(ख) यदि हां, तो इस छात्रवृत्ति योजना का ब्यौरा क्या है;

(ग) इस वर्ष इससे कितने छात्रों के लाभान्वित होने की संभावना है, और

(घ) इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड द्वारा ऐसे छात्रों के चयन हेतु क्या मानदंड बनाए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसी) अपने कार्पोरेट उत्तरदायित्व कार्यक्रम के भाग के रूप में समाज के कमजोर वर्गों के विद्यार्थियों के लिए एक छात्रवृत्ति योजना चला रही है। आईओसी ने सितंबर, 2004 में शैक्षिक वर्ष 2004-05 के लिए अखिल भारतीय बरीयता (मेरिट) आधार पर ऐसी 350 छात्रवृत्तियों की घोषणा की है।

(ख) जहां स्नातक और स्नातकोत्तर पाठ्यक्रमों में अध्ययनरत विद्यार्थियों को अखिल भारतीय मेरिट आधार पर 100 छात्रवृत्तियां प्रदान की गईं, वहीं 10+ योजना के तहत अध्ययनरत और औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों (आईटीआई) में प्रशिक्षण पाने वाले विद्यार्थियों को 250 छात्रवृत्तियां प्रदान की गई हैं।

(ग) इस वर्ष अर्थात् 2004-05 में 350 विद्यार्थियों के लाभान्वित होने की संभावना है।

(घ) इन छात्रवृत्तियों हेतु चयन मानदंड इस प्रकार है:

(1) अर्हक परीक्षा में न्यूनतम पात्रता अंक हैं-सामान्य श्रेणी के विद्यार्थियों के लिए 65% अनुजाति (एससी)/अनु.जनजाति (एसटी)/अन्य पिछड़े वर्ग (ओबीसी)/छात्राओं के लिए 60% और शारीरिक रूप से विकलांग विद्यार्थियों के लिए 50%।

(2) 11वीं कक्षा या द्विवर्षीय आईटीआई के प्रथम वर्ष में इंजीनियरी डिग्री कोर्स के प्रथम वर्ष में अध्ययनरत विद्यार्थी और औषधि एवं शल्य चिकित्सा स्नातक (एमबीबीएस) और व्यवसाय प्रशासन निष्णात (एमबीए) करने वाले विद्यार्थी शैक्षिक वर्ष 2002-05 में आवेदन करने के पात्र हैं।

(3) वित्त वर्ष 2003-04 के दौरान परिवार की सभी संसाधनों के सफल आय एक लाख रुपए से अधिक नहीं होनी चाहिए। ऐसे उम्मीदवारों को प्राथमिकता दी जाएगी जिनके परिवार की वार्षिक आय 60,000/- रुपए से अधिक न हो।

(4) विद्यार्थियों द्वारा परीक्षा में प्राप्त किए गए अंकों के अनुसार जो उन्हें संबंधित पाठ्यक्रम के प्रथम वर्ष में प्रवेश करने योग्य बनाता है, उनके चयन पर विचार किया जाएगा।

(5) 1.9.2004 को चयन हेतु आयु सीमा न्यूनतम 15 वर्ष और अधिकतम 30 वर्ष है अर्थात् 1.9.1974 और 1.9.1989 (दोनों दिन मिलाकर) के बीच पैदा हुआ व्यक्ति।

(6) अधिकतम आयु सीमा में अ.पि.व. के लिए 3 वर्ष, अनु.जा./अनु.ज.जा. के लिए 5 वर्ष और शारीरिक रूप से विकलांग उम्मीदवारों के लिए 10 वर्ष की छूट है।

(7) आईओसी, इसके संयुक्त उद्यम और सहायक कंपनियों के कर्मचारियों के बच्चे इस योजना में आवेदन करने के पात्र नहीं हैं।

[हिन्दी]

नशा-मुक्ति केन्द्रों में स्टाफ और धन की कमी

1551. डा. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सरकार द्वारा देश में चलाए जा रहे नशा मुक्ति केन्द्रों का राज्य-वार ब्यौरा क्या है;

(ख) पिछले तीन वर्षों के दौरान और चालू वर्ष में इन केन्द्रों को आवंटित और जारी की गई धनराशि का केन्द्र-वार ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि स्टाफ और धन की कमी के कारण अनेक नशा मुक्ति केन्द्र बन्द होने के कगार पर हैं क्योंकि वे अपना कार्य प्रभावी ढंग से नहीं कर पा रहे हैं; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं, और सरकार द्वारा इन केन्द्रों को अपने उद्देश्यों की पूर्ति सुनिश्चित कराने हेतु किए जा रहे प्रयासों का ब्यौरा क्या है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) सामाजिक न्याय और

अधिकारिता मंत्रालय किसी नशामुक्ति केन्द्र का संचालन नहीं करता है। तथापि यह मंत्रालय नशा-मुक्ति केन्द्रों के संचालन के लिए गैर-सरकारी संगठनों को सहायता-अनुदान देता है। इस मंत्रालय द्वारा दी गई सहायता प्राप्त नशा मुक्ति केन्द्रों की राज्यवार संख्या का विवरण संलग्न है।

(ख) पिछले तीन वर्षों और वर्तमान वर्ष के दौरान गैर-सरकारी संगठनों को निर्मुक्त सहायता-अनुदान का विवरण मंत्रालय की वेबसाइट पर उपलब्ध है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) इस मंत्रालय द्वारा सहायता प्राप्त नशामुक्ति केन्द्रों के उद्देश्यों की प्राप्ति के लिए, यह मंत्रालय निम्नलिखित को कार्यान्वित कर रहा है; गैर-सरकारी संगठनों के बैंक खातों में सहायता अनुदान का सीधा ही ई-भुगतान/टेलिग्राफी अंतरण, प्रगति-रिपोर्टों का ई-प्रस्तुतिकरण, अनुदान सहायता के समय पर वितरण के लिए मंत्रालय के अधिकारियों द्वारा आवधिक निरीक्षण। इसके अतिरिक्त यह मंत्रालय क्षेत्रीय संसाधन और प्रशिक्षण केन्द्रों तथा राष्ट्रीय समाज रक्षा संस्थान के माध्यम से प्रभावी सेवाएं प्रदान करने हेतु नशामुक्ति केन्द्रों में कार्यरत स्टाफ को प्रशिक्षण भी दे रहा है। मंत्रालय ने देश में नशीली दवा के दुरुपयोग की प्रवृत्तियों की मॉनीटरी पद्धति भी स्थापित की है।

विवरण

क्र.सं.	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र	नशामुक्ति केन्द्रों की संख्या
1	2	3
1.	आंध्र प्रदेश	17
2.	असम	8
3.	बिहार	15
4.	छत्तीसगढ़	2
5.	गोवा	1
6.	गुजरात	10
7.	हरियाणा	19
8.	हिमाचल प्रदेश	3
9.	जम्मू-कश्मीर	2
10.	झारखंड	2

1	2	3
11.	कर्नाटक	17
12.	केरल	22
13.	मध्य प्रदेश	9
14.	महाराष्ट्र	58
15.	मणिपुर	19
16.	मेघालय	2
17.	मिजोरम	8
18.	नागालैंड	6
19.	उड़ीसा	28
20.	पंजाब	15
21.	राजस्थान	9
22.	सिक्किम	-
23.	तमिलनाडु	18
24.	त्रिपुरा	2
25.	उत्तर प्रदेश	46
26.	उत्तरांचल	3
27.	पश्चिम बंगाल	12
28.	चंडीगढ़	-
29.	दिल्ली	7
30.	पांडिचेरी	1
योग		361

[अनुवाद]

अमृतसर-कालका मेल को बंद करना

1552. श्री नवजोत सिंह सिद्धू: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि वर्तमान में पंजाब के विभिन्न शहरों जैसे अमृतसर, गुरदासपुर इत्यादि का चंडीगढ़ के साथ कोई सीधा रेल संपर्क नहीं है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या पूर्व में इस पथ पर अमृतसर-कालका मेल चलाई जाती थी जिसे अब बंद कर दिया है;

(घ) यदि हां, तो इस रेल गाड़ी को बंद किए जाने के क्या कारण हैं; और

(ङ) पंजाब के शहरों को चंडीगढ़ से जोड़ने के लिए बंद की गई रेल सेवा को पुनः आरंभ करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी हां। फिलहाल, अमृतसर/गुरदासपुर और चंडीगढ़ के बीच कोई सीधी गाड़ी उपलब्ध नहीं है।

(ग) से (ङ) कम लोकप्रिय होने के कारण 4535/4536 अमृतसर-कालका एक्सप्रेस को हटा लिया गया था। उक्त गाड़ी की पुनः बहाली वाणिज्यिक दृष्टि से औचित्यपूर्ण नहीं है।

[हिन्दी]

विमान चालकों को विदेशों में प्रशिक्षण

1553. श्री नरेन्द्र कुमार कुशवाहा: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भारतीय वायु सेना ने विदेशों में प्रशिक्षण दिलाने के संबंध में कोई योजना तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो उन देशों के नाम क्या हैं जहां पर यह प्रशिक्षण दिये जाने की संभावना है;

(ग) क्या सरकार का विचार इस प्रशिक्षण उद्देश्य के लिए ब्रिटेन से 66 हॉक और एम के 128 जेट विमान खरीदने का है;

(घ) यदि हां, तो इस संबंध में किसी समझौते पर हस्ताक्षर किए गए हैं; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इन विमानों की खरीद पर कितना धन खर्च होने की संभावना है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) जी, हां।

(ख) इंग्लैंड।

(ग) जी, हां। सरकार ने 66 हॉक उन्नत जेट प्रशिक्षण विमानों के अधिग्रहण को मंजूरी दे दी है। तथापि, एम के-128 जेट विमानों की खरीद के लिए कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है।

(घ) जी, हां।

(ङ) विमानों की खरीद से संबंधित ब्यौरे प्रकट करना राष्ट्र-हित में वांछनीय नहीं होगा।

[अनुवाद]

केरल के कन्नूर में विमानपत्तन के लिए भूमि का अधिग्रहण

1554. श्री सी. के. चन्द्रप्पन: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार द्वारा केरल के कन्नूर में प्रस्तावित विमानपत्तन की स्थापना के संबंध में रिपोर्ट तैयार करने के लिए एक तीन सदस्यीय समिति का गठन किया गया है;

(ख) यदि हां, तो समिति द्वारा प्रस्तुत की गई रिपोर्ट की मुख्य विशेषताएं क्या हैं;

(ग) क्या केरल सरकार ने इस उद्देश्य के लिए 192.18 एकड़ भूमि का अधिग्रहण कर लिया था और अधिग्रहण हेतु अन्य 1092.91 एकड़ भूमि को अधिसूचित कर दिया था; और

(घ) यदि हां, तो कन्नूर में विमानपत्तन की स्थापना के संबंध में सरकार ने क्या निर्णय लिया है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) जी, हां।

(ख) रिपोर्ट की मुख्य-मुख्य बातें इस प्रकार हैं:-

(1) कन्नूर में धावनपथ तथा सहायक सुविधाओं का विकास आरंभ में एटीआर-72/बी-737 प्रकार के विमानों के लिए किया जा सकता है।

(2) प्रस्तावित हवाई अड्डे के निर्माण से आस-पास के हवाई अड्डों अर्थात् मंगलौर तथा कोचीन हवाई अड्डों पर राजस्व एवं यातायात कम हो सकता है। तथापि समिति ने अनुभव किया है कि बेकल पर्यटन परियोजना के प्रारंभ सहित उत्तरी मालाबार प्रसिद्ध बीच गंतव्य स्थान होने के कारण कन्नूर में एक हवाई अड्डे के निर्माण से केरल में पर्यटन को प्रोत्साहन मिलेगा।

(3) नये हवाई अड्डे इस प्रकार से विकसित किए जाने की लागत 560 करोड़ रुपए से अधिक है तथा इसे आर्थिक दृष्टि से व्यवहार्य नहीं माना जा सकता। इसलिए समिति

ने चरणबद्ध रूप से हवाई अड्डों के निर्माण, पर्यटन पैकेज के माध्यम से रीयल एस्टेट के वाणिज्यिक उपयोग तथा हवाईअड्डे की मार्केटिंग की सिफारिश की है।

(4) सीएनएस, एटीएम, सुरक्षा और संरक्षा सेवाओं के लिए उपस्करों की व्यवस्था हवाई अड्डे के स्वामी द्वारा प्रदान की जाएगी।

(ग) सूचना राज्य सरकार से एकत्र की जा रही है।

(घ) प्रस्ताव पर अन्तर-मंत्रालयी विचार-विमर्श किया गया है।

मणिपुर में पीपुल्स लिबरेशन आर्मी का मुख्यालय

1555. श्री बृज किशोर त्रिपाठी: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सेना ने मणिपुर में पीपुल्स लिबरेशन आर्मी के अस्थायी सामान्य मुख्यालय को नष्ट कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) वहां से किस प्रकार की सामग्री जब्त की गई है; और

(घ) इस आपरेशन के दौरान कितने आतंकवादी गिरफ्तार किए गए हैं कितने आतंकवादी घायल हुए हैं और कितने आतंकवादी मारे गए हैं?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) और (ख) मणिपुर के चुराचांदपुर जिले के थोगोटांग (आर एम 1402) के सामान्य क्षेत्र में 6/7 नवंबर, 2004 की रात में सेना द्वारा एक खोजो और नष्ट करो आपरेशन चलाया गया था जिसमें आतंकवादियों के एक शिविर पर छापा मारा गया था। तथापि इस बात की पुष्टि करने वाले कोई निर्णायक साक्ष्य नहीं हैं कि यह पीपुल्स लिबरेशन आर्मी (पी एल ए) का अस्थायी सामान्य मुख्यालय था।

(ग) आपरेशन के दौरान बरामद हुई सामग्री में (1) काम चलाऊ विस्फोटक उपकरण (आई ई डी) सामग्री अर्थात् 50 किलोग्राम विस्फोटक, 15 लीटर पोटेशियम, 13 लीटर तप्त-विष (पायसन पायरो), काम चलाऊ विस्फोटक उपकरणों के विनिर्माण के लिए सर्किट और केनवुड बैटरी (2) कार्बाइन की पांच मैगजीनें, ए के-47 की पांच मैगजीनें, एम आई 16 की दस मैगजीनें और आर पी जी नालमुख (मजल) कबर; और (3) एक निपात्य (कोलोस्सबल) नौका, लाईफ जैकटें, भारी मात्रा में जीवन रक्षक औषधियां, वर्दियों के 150 सेट, खेल का सामान ईंधन और शिविर की आवश्यक वस्तुएं जैसे कि राशन और खाना बनाने के बर्तन आदि शामिल हैं।

(घ) आपरेशन के दौरान किसी आतंकवादी के मारे जाने, पकड़े जाने अथवा घायल होने की कोई सूचना नहीं मिली थी।

अल्पसंख्यकों के लिए नए आयोग

1556. श्री चेंगरा सुरेन्द्रन:

श्री पी. के. वासुदेवन नायर:

योगी आदित्यनाथ:

श्री असादुद्दीन ओबेसी:

श्री दुष्यंत सिंह:

क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री अल्पसंख्यकों के कल्याण के लिए नए आयोग के बारे में 19.8.2004 के अतारंकित प्रश्न संख्या 3183 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उक्त आयोगों का गठन कर दिया गया है;

(ख) क्या सरकार का विचार देश के धार्मिक और भाषाई अल्पसंख्यकों में सामाजिक और आर्थिक रूप से पिछड़े वर्गों के लिए शैक्षिक संस्थानों में आरक्षण देने हेतु एक राष्ट्रीय आयोग का गठन करने का भी है;

(ग) यदि हां, तो प्रत्येक आयोग का पृथक-पृथक पूर्ण ब्यौरा क्या है और उनके विचारार्थ विषय मुख्य विशेषताएं और उद्देश्य क्या है; और

(घ) उक्त आयोगों द्वारा कब तक अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत किए जाने की संभावना है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) जी, हां।

(ख) धार्मिक और भाषाई अल्पसंख्यकों में सामाजिक व आर्थिक रूप से पिछड़े वर्गों के कल्याण के लिए राष्ट्रीय आयोग के विचारार्थ विषयों में अन्य बातों के साथ, शैक्षिक संस्थाओं में आरक्षण का मुद्दा भी शामिल है। इसलिए अलग से आयोग बनाने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ग) और (घ) राष्ट्रीय धार्मिक और भाषाई अल्पसंख्यक आयोग का ब्यौरा दिनांक 29.10.2004 की संकल्प संख्या 1-11/2004-एम. सी. (डी.) द्वारा अधिसूचित किया गया है। राष्ट्रीय अल्पसंख्यक शैक्षिक संस्था आयोग का ब्यौरा दिनांक 16.11.2004 की संख्या एफ. 11-2/2-2004-एम.सी. (पी.) द्वारा अधिसूचित किया गया है।

**लाभ कमाने वाले सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों को
वाणिज्यिक स्वायत्तता**

1557. श्री असादुद्दीन ओवेसी: क्या भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने लाभ कमाने वाले सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों को और अधिक कार्यात्मक और वाणिज्यिक स्वायत्तता देने की घोषणा की है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार नवरत्नों और मिनी रत्न को संयुक्त उद्यमों में क्रमशः 5 प्रतिशत और 15 प्रतिशत की तुलना में अपने निवल मूल्य का कम से कम 10 प्रतिशत और अधिक 30 प्रतिशत तक निवेश करने संबंधी अधिकार देने का है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है;

(घ) क्या सरकार ने ऐसा अधिकार देने से पहले ऐसी कंपनियों की वित्तीय और अन्य शक्तियों की जांच की है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है और इस संबंध में अंतिम निर्णय कब तक लिए जाने की संभावना है?

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): (क) जी, हां। सरकार ने प्रतिस्पर्धी परिवेश में प्रचालनरत सफलतापूर्वक लाभ अर्जित कर रही कंपनियों को प्रबंधकीय और वाणिज्यिक स्वायत्तता देने की वचनबद्धता की है।

(ख) से (ङ) सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों की तुलनात्मक शक्तियों की गहन जांच को ध्यान में रखते हुए विभिन्न सुझावों, जिनमें निवेश के लिए अधिक शक्तियों का प्रत्यायोजन भी शामिल है पर सरकार द्वारा विचार किया जा रहा है, जिन्हें चालू वित्तीय वर्ष की समाप्ति से पूर्व शीघ्र अंतिम रूप दिए जाने की संभावना है।

खरीद बोर्ड का पुनर्गठन

1558. श्री सुरेश कलमाडी:

श्री अधलराव पाटील शिवाजीराव:

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने खरीद प्रक्रिया को तीव्र और पारदर्शी बनाने की दृष्टि से बॉच डॉग संगठनों को प्रतिनिधित्व देने हेतु खरीद बोर्ड का पुनर्गठन किया है जैसाकि 8 सितंबर, 2004 के 'द हिंदू' में समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी तथ्य क्या हैं;

(ग) नई खरीद नीति पूर्व खरीद नीति से कितनी भिन्न होगी; और

(घ) नई खरीद प्रणाली से हथियारों की खरीद संबंधी सौदों में लगने वाले समय को कम करने में किस सीमा तक सहायता मिलेगी?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया (डी पी पी)-2002 (संस्करण जून 2003) में दो वर्ष बाद समीक्षा किए जाने का प्रावधान है। इस प्रक्रिया के कार्यान्वयन के दौरान प्राप्त अनुभवों को देखते हुए रक्षा अधिप्राप्ति प्रक्रिया को सरल व कारगर बनाने तथा इसे और अधिक पारदर्शी बनाने के लिए रक्षा मंत्रालय में इसकी समीक्षा की जा रही है।

राजस्थान में डीलरशिप/खुदरा बिक्री केन्द्रों के लिए आवेदन

1559. श्री सनत कुमार मंडल:

श्री एम. अप्पादुरई:

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड, जयपुर, राजस्थान ने फरवरी-मार्च, 2004 में राजस्थान में डीलरशिप/खुदरा बिक्री केन्द्रों के आवंटन हेतु आवेदन आमंत्रित किए हैं;

(ख) यदि हां, तो इनमें से कितनी डीलरशिपों को अनुसूचित जातियों के लिए आरक्षित रखा गया है और प्रत्येक आरक्षित डीलरशिप के लिए कितने आवेदन प्राप्त हुए; और

(ग) इन डीलरशिपों के आवंटन की पूरी प्रक्रिया के कब तक पूरा होने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) जी, हां।

(ख) अनुसूचित जातियों के लिए आरक्षित 47 स्थान खुदरा बिक्री केन्द्र डीलरशिपों के आवंटन के लिए फरवरी-मार्च, 2004 के दौरान इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड द्वारा विज्ञापित किए गए थे। इन 47 स्थानों के लिए कुल 1,207 आवेदन प्राप्त हुए थे।

(ग) सभी आवेदकों को खुदरा बिक्री केन्द्रों के आबंटन के लिए समय सीमा बताना संभव नहीं है क्योंकि इस कवायद में आवेदनों और कागजात की जांच डीलरों के चयन के लिए पात्र उम्मीदवारों का साक्षात्कार करने, गुणावगुण नामावली जारी करने, चयन किए गए उम्मीदवारों की क्षेत्रीय जांच पड़ताल जैसे अनेक कदम शामिल हैं।

[हिन्दी]

रेलवे की भूमि से हटाई गई झुग्गियों का पुनर्वास

1560. श्री ब्रजेश पाठक: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने अपनी भूमि से हटाई गई झुग्गियों में रहने वाले लोगों के पुनर्वास के लिए धन आबंटित किया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) आज की तारीख तक रेलवे की भूमि पर रहने वाले कितने लोगों के पुनर्वास के लिए पुनर्वास धनराशि आबंटित की गई है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी हां।

(ख) और (ग) राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के राज्य सरकार की पुनर्वास और पुनःस्थापन नीति, जिसे शहरी विकास और गरीबी उन्मूलन मंत्रालय द्वारा अपनाया गया है, के अनुसार राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली में रेलवे से अपेक्षा की जाती है। कि वे रेलवे भूमि पर अतिक्रमण करने वालों के लिए पुनर्वास और पुनःस्थापन की लागत में भागीदारी करे। इस नीति के अनुसार रेलवे ने 4359 झुग्गियों के पुनर्वास और पुनःस्थापन के लिए दिल्ली नगर निगम को 11,25,87,000 रुपए (ग्यारह करोड़ पच्चीस लाख सतासी हजार रुपए) का भुगतान किया है। लोगों की संख्या से संबंधित आंकड़े रेलवे द्वारा नहीं रखे जाते हैं।

मुंबई में, मुंबई शहरी परिवहन परियोजना से प्रभावित घरों (पी ए एच) के पुनर्वास और पुनःस्थापन (आर एण्ड आर) के लिए रेलवे महाराष्ट्र सरकार के साथ भागीदारी कर रही है। अभी तक पुनर्वास और पुनःस्थापन के लिए रेल घटक द्वारा 327 करोड़ रुपए (तीन सौ सत्ताईस करोड़ रुपए) कुल खर्च वहन किया गया है। परियोजना से प्रभावित घरों की कुल संख्या 15,857 है।

[अनुवाद]

त्यौहारों के समय विशेष रेलगाड़ियां

1561. श्री एस.के. खारवेनथन: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार यात्रियों की भारी भीड़ के मद्देनजर महत्वपूर्ण अवसरों और त्यौहारों पर और अधिक रेलगाड़ियां चलाने पर विचार कर रही है क्योंकि हाल ही में नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की भगदड़ के कारण कई व्यक्तियों की मृत्यु हो गई थी;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) भारतीय रेल यातायात के स्वरूप, परिचालनिक व्यवहार्यता और संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर त्यौहारों, छुट्टियों और अन्य महत्वपूर्ण अवसरों पर यातायात के अतिरिक्त भीड़-भाड़ की निकासी के लिए परम्परागत रूप से विशेष गाड़ियां चलाती है।

तूतीकोरिन विमानपत्तन का नवीकरण

1562. श्री एम. अप्पादुरई: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास तूतीकोरिन विमानपत्तन के नवीकरण संबंधी कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उक्त विमानपत्तन के नवीकरण के लिए कुल कितनी धनराशि का आवंटन किया गया है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके कारण क्या हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) तूतीकोरिन हवाईअड्डा प्रचालन में है और यह 50 सीटों वाले विमान के लिए उपयुक्त है। इस समय इस हवाईअड्डे पर किसी भी अनुसूचित उड़ान का प्रचालन नहीं होता है। किसी भी अनुसूचित एयरलाइन प्रचालक से इस हवाईअड्डे से अपनी सेवाएं आरंभ करने के संबंध में कोई अनुरोध प्राप्त न होने के कारण फिलहाल भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की इस हवाईअड्डे के नवीकरण/उन्नयन के संबंध में कोई योजना नहीं है।

कार्यक्रमों को अपलिंकिंग करने के लिए दिशा-निर्देश

1563. श्री इकबाल अहमद सरङ्गी: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने समाचार और सामयिक घटनाओं से संबंधित टी.वी. चैनलों को भारत से अपलिंक करने हेतु दिशा-निर्देश तैयार किए हैं;

(ख) यदि हां, तो इन दिशा-निर्देशों को पुनः कब संशोधित किया जाएगा;

(ग) क्या इस बात का पता चला है कि कुछ समाचार चैनलों ने जिसमें विदेशी संस्थानों ने निवेश किया हुआ है ने वर्तमान मानकों के आधार पर अपलिंकिंग दिशा-निर्देशों में संशोधन की मांग की है;

(घ) यदि हां, तो क्या वर्तमान में नए चैनलों को सीधे 26 प्रतिशत प्रत्यक्ष विदेशी निवेश की अनुमति दी गई है;

(ङ) क्या नए चैनलों को नए दिशा-निर्देशों का 31 अक्टूबर, 2004 तक अनुपालन करने का समय दिया गया था;

(च) क्या कुछ फर्मों के नियमों का उल्लंघन किया है;

(छ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ज) उन फर्मों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) समाचार एवं समसामयिक विषयक टीवी चैनलों की अपलिंकिंग हेतु दिशा-निर्देश 26.3.2003 को अधिसूचित किए गए थे जिन्हें इनकी पात्रता मानदण्डों के संबंध में 28.8.2003 को और संशोधित किया गया था।

(ख) कोई समय सीमा इंगित नहीं की जा सकती है।

(ग) जी, हां।

(घ) समाचार चैनल कंपनियों के संबंध में 26 प्रतिशत प्रदत्त डिविडेंड तक विदेशी प्रत्यक्ष निवेश की अनुमति दी गई है।

(ङ) से (ज) सरकार ने संशोधित दिशा-निर्देशों को अनुपालन करने के लिए 31 अक्टूबर, 2004 की अंतिम समय-सीमा निर्धारित की थी। इसे आगे बढ़ाने पर विचार किया जा रहा है क्योंकि अपलिंकिंग नीति की समीक्षा विचाराधीन है।

उपभोक्ताओं के लिए गैस पाइपलाइन बिछाने हेतु निजी कंपनियां

1564. श्री के. एस. राव:

श्री जुएल ओराम:

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार उपभोक्ताओं के लिए गैस पाइपलाइन बिछाने हेतु निजी कंपनियों को अनुमति देने का है,

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्य-वार ब्यौरा क्या है और यह कहां-कहां स्थित है,

(ग) क्या "गेल" ने इसका विरोध किया है,

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं,

(ङ) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है, और

(च) निजी कंपनियों को प्रवेश के परिणामस्वरूप "गेल" पर इसका क्या प्रभाव पड़ेगा?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) जी, हां। अब तक मैसर्स रिलायंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आरआईएल) द्वारा प्रवर्तित मैसर्स गैस ट्रांसपोर्टेशन एंड इन्फ्रस्ट्रक्चर कंपनी लिमिटेड (जीटी आईसीएल) नामक एक कंपनी ने ही काकीनाडा-हैदराबाद-उरण-अहमदाबाद-गोवा और जामनगर-भोपाल-कटक के साथ-साथ प्राकृतिक गैस पाइपलाइनें बिछाने के लिए अनुमति दी है।

(ग) से (च) गैल ने गैस परिवहन कारोबार में निजी क्षेत्र के प्रवेश के संबंध में आपत्तियां व्यक्त की हैं क्योंकि इससे पाइपलाइनों के सहज प्रचालन और इस क्षेत्र में गैल के लिए विकास के अवसरों में बाधा आएगी। इसलिए गैल ने देश में प्राकृतिक गैस की सभी अंतर्राज्यीय परिवहन पाइपलाइनें बिछाने के लिए एकाधिकार प्रदान करने के लिए अनुरोध किया है।

प्रमुख घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय तेल और गैस कंपनियों, विभिन्न वाणिज्य और उद्योग चेंबरों, राज्य सरकारों आदि सहित विभिन्न हिस्सा धारकों से प्राप्त फीडबैक के आधार पर और अंतर्मंत्रालयीन परामर्शों के बाद देश में पाइपलाइन ढांचे के विकास में सार्वजनिक और निजी दोनों क्षेत्रों की भागीदारी आमंत्रित करने की परिकल्पना है। इससे इस क्षेत्र में प्रतिस्पर्धा और अधिकाधिक निवेश को बढ़ावा मिलेगा जिससे अंततोगत्वा उपभोक्ताओं को लाभ पहुंचेगा।

पश्चिम बंगाल में वायुमार्गों को निजी परिचालकों को सौंपना

1565. श्री अजय चक्रवर्ती: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार का विचार पश्चिम बंगाल में जिला मुख्यालयों को वायुमार्ग के द्वारा राजधानी कोलकाता से जोड़ने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या इन मार्गों को निजी परिचालकों को सौंपने अथवा राज्य के स्वामित्व वाली एयरलाइनों द्वारा चलाए जाने का है; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (ग) जी, नहीं।

सरकार ने उत्तर-पूर्व क्षेत्र सहित देश के विभिन्न क्षेत्रों की हवाई यातायात सेवाओं की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए हवाई यातायात सेवाओं के बेहतर नियमन के उद्देश्य से मार्ग संवितरण दिशानिर्देश बनाए हैं। तथापि यह यातायात मांग तथा वाणिज्यिक व्यवहार्यता के आधार पर विशिष्ट स्थानों को हवाई सेवाएं प्रदान करना एयरलाइनों पर निर्भर करता है। इस प्रकार, एयरलाइनें मार्ग संवितरण दिशानिर्देशों के अनुपालन की शर्त पर देश में कहीं भी प्रचालन करने के लिए स्वतंत्र हैं।

(घ) निजी प्रचालकों को कोई भी रूट सौंपने का प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है।

(ङ) प्रश्न नहीं उठता।

इंडियन आयल कार्पोरेशन और आईबीपी के विद्यमान नेटवर्क में 1500 विक्रय केन्द्र जोड़ना

1566. श्रीमती मनोरमा माधवराज: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन आयल कार्पोरेशन और उसकी सहायक आईबीपी ने आगामी वर्ष के दौरान अपने विद्यमान नेटवर्क में 1500 विक्रय केन्द्र जोड़ने का लक्ष्य निर्धारित किया है;

(ख) क्या हाल ही में कच्चे तेल की कीमतों में हुई वृद्धि से आईओसी/आईबीपी के नए खुदरा विक्रय केन्द्रों को खोलने की योजनाओं पर कोई प्रभाव पड़ेगा;

(ग) क्या बड़े पैमाने पर निजी कंपनियां तेल का खुदरा विक्रय करने के लिए बाजार में प्रविष्ट हो रही हैं; और

(घ) यदि हां, तो क्या आईओसी/आईबीपी कुछ समय के लिए अपने खुदरा विक्रय केन्द्र के विस्तार लक्ष्यों में कमी लायेगी?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) जबकि वर्ष 2005-06 के दौरान इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड की अर्नतिम रूप से देश में 828 खुदरा बिक्री केन्द्र (पेट्रोल पंप) स्थापित करने की योजना है, आईबीपी की उस वर्ष के दौरान 650 ऐसे बिक्री केन्द्र स्थापित करने की योजना है।

(ख) जी नहीं।

(ग) निजी क्षेत्र की कंपनियां यथा, रिलायंस इंडस्ट्रीज लिमिटेड एस्सार आयल लिमिटेड तथा शेल इंडिया मार्केटिंग प्राइवेट लिमिटेड को भी अपने स्वयं के बिक्री केन्द्रों से परिवहन ईंधनों के विपणन के लिए अधिकृत किया गया है।

(घ) जी नहीं।

निःशक्त व्यक्तियों को प्रशिक्षण

1567. श्री प्रभुनाथ सिंह: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता संबंधी स्थाई समिति ने अपने प्रथम प्रतिवेदन (2004-05) में यह कहा है कि देश में 18.49 मिलियन निःशक्त व्यक्तियों को प्रशिक्षण देने के लिए पर्याप्त संख्या में विशेषज्ञ नहीं हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या निःशक्त व्यक्तियों को प्रशिक्षण दिलाने के लिए दिल्ली की निजी महिला पॉलिटेक्निक के "ड्रेस डिजाइन" और "कर्टिंग-टेलरिंग" डिप्लोमा धारकों की सेवाएं लेने का कोई प्रस्ताव है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) जी, हां। सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय की स्थाई समिति की

रिपोर्ट, 18.8.2004 को इस सदन के पटल पर रखी गयी थी। इस रिपोर्ट में उल्लेख है "कि देश में लगभग 18.49 मिलियन विकलांग व्यक्तियों को प्रशिक्षण देने के लिए केवल 20,000 (कुल 24,000 व्यावसायिकों में से) व्यावसायिक ही विकलांग व्यक्तियों की पढ़ाई/प्रशिक्षण कार्य में लगे हैं। भारतीय पुनर्वास परिषद की 1996 की रिपोर्ट के अनुसार, व्यावसायिकों, जो विकलांगों को उनके पुनर्वास के लिए प्रशिक्षण देते हैं, की आवश्यकता का अनुमान 9वीं योजना में कुल विकलांग आबादी के केवल 10% के लिए 3,62,300 लगाया गया था।" शिक्षा के उभरते क्षेत्र होने के कारण पुनर्वास में व्यावसायिकों की कमी रही।

(ग) और (घ) ऐसा कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ।

तमिलनाडु में रेडियो स्टेशन

1568. श्री वी.के. तुम्मर: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि तमिलनाडु की धर्मपुरी 4 करोड़ की लागत से लगभग 65 कि.मी. तक पहुंच वाले 10 किलोवाट की क्षमता वाले रेडियो स्टेशन की स्थापना की गई है लेकिन आज की तारीख तक कर्मचारियों की कमी के कारण इसने कार्य करना आरम्भ नहीं किया है;

(ख) यदि हां, तो इस रेडियो स्टेशन को कर्मचारी प्रदान होने और चालू होने में कितना समय लगने की संभावना है;

(ग) क्या सरकार का विचार इस रेडियो स्टेशन पर स्थानीय लोगों के लिए एक एफ.एम. चैनल शुरू करने का है;

(घ) यदि हां, तो कब तक शुरू होने की संभावना है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री. ए. राजा): (क) और (ख) धर्मपुरी में एक पूर्ण विकसित स्टेशन (स्टुडियो सहित 10 कि.वा. एफ.एम. ट्रांसमीटर) तकनीकी रूप से तैयार है। स्टाफ की कमी के कारण स्टेशन को शुरू कर पाना संभव नहीं रहा है।

(ग) जी, हां।

(घ) और (ङ) स्टेशन संचालन एवं रखरखाव हेतु स्टाफ की संस्वीकृति हो जाने के पश्चात प्रसारण शुरू करेगा। इस चरण पर कोई निश्चित समय-सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती है।

नागर विमानन क्षेत्र का समग्र विकास

1569. श्री चन्द्रभूषण सिंह: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नागर विमानन क्षेत्र अगले तीन वर्षों में समग्र विकास के लिए तैयार है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने वर्ष 2007-2008 तक लगभग 30 विमानपत्तनों को विश्व स्तर के विमानपत्तन के रूप में विकसित करने का निर्णय लिया था;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ङ) क्या सरकार नरेश चन्द्र समिति की रिपोर्ट को देखते हुए एक नई व्यापक नागर विमानन नीति लाने पर विचार कर रही है; और

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल्ल पटेल):

(क) और (ख) जी, हां। तथापि, अगले तीन वर्षों में नागर विमानन क्षेत्र का समग्र विकास जीडीपी वृद्धि, व्यापार और पर्यटक सम्भाव्यता आदि जैसे अनेक कारकों पर निर्भर करेगा।

(ग) और (घ) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण ने पच्चीस गैर-मैट्रो हवाईअड्डों का विश्व स्तरीय मानकों पर चरणबद्ध रूप से आधुनिकीकरण करने का निर्णय लिया है, जिसमें एयर साइड और सिटी साइड विकास एवं गैर-वैमानिकी राजस्व में वृद्धि पर मुख्य रूप से ध्यान दिया जाएगा। पहले चरण में लगभग दस हवाईअड्डों को लिया जाएगा और शेष हवाईअड्डे दूसरे चरण में लिए जाएंगे हवाई अड्डों का निर्धारण उनके वाणिज्यिक और यातायात वृद्धि की सम्भाव्यता को देखते हुए किया जाएगा। भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण भारतीय वित्तीय सलाहकार (आईएफसी) और ग्लोबल तकनीक परामर्शदाता (जीटीए) की नियुक्ति कर रहा है जो परियोजना की साध्यता के आधार पर समुचित मॉडल विकसित करने के लिए चयनित हवाईअड्डों के संबंध में तकनीकी-आर्थिक व्यवहार्यता का अध्ययन करने में भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण की सहायता करेंगे।

(ङ) और (च) व्यापक राष्ट्रीय विमानन नीति के निर्माण के लिए नरेश चन्द्र समिति की सिफारिशों का अध्ययन किया जा रहा है।

[हिन्दी]

भारत और चीन के बीच गैस पाइप लाइन

1570. श्री संतोष गंगवार: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार भारत और चीन के बीच एक गैस पाइपलाइन बिछाने पर विचार कर रही है,

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है, और

(ग) इन दोनों देशों के बीच हुई वार्ता और इस संबंध में हुई प्रगति का ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

[अनुवाद]

शेगांव और जालना के बीच रेल लिंक

1571. श्री आनंदराव विठोबा अडसूल: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या विदर्भ क्षेत्र के लोगों को जोड़ने के लिए शेगांव और जालना के बीच कोई रेल लिंक नहीं है;

(ख) यदि हां, तो शेगांव/खमगांव को जालना से सीधे जोड़ने के लिए कितनी बार सर्वेक्षण कराए गए हैं;

(ग) प्रत्येक सर्वेक्षण के क्या परिणाम निकले हैं और शेगांव और जालना के बीच रेल लाइन बनाने का कार्य शुरू न किए जाने के क्या कारण हैं;

(घ) सरकार का विचार उक्त रेल लाइन को कब तक बनाने का है; और

(ङ) ऐसी कितनी रेल लाइन परियोजनाएं चल रही हैं जो अलाभकारी हैं और इनके निर्माण के कारणों/विवशता का ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) शेगांव और जालना, पूर्णा-अकोला के रास्ते और मानमाड-भुसावल के रास्ते रेल लिंक द्वारा जुड़े हुए हैं।

(ख) खामगांव और जालना (155 कि.मी.) के बीच सीधा संपर्क मुहैया कराने के लिए नई लाइन का सर्वेक्षण दो बार करवाया गया है, पहली बार 1994 में और 2001 में इसे अद्यतन किया गया है।

(ग) और (घ) इन सर्वेक्षणों के परिणाम निम्नानुसार थे:-

वर्ष	संभावित लागत	प्रतिफल की दर
1994	228.15 करोड़	(-) 1.56%
2001	465 करोड़	(-) 2.01%

चालू परियोजनाओं के भारी श्रो फारवर्ड और संसाधनों की तंगी को देखते हुए, प्रस्तावित लाइन को स्वीकृत करने पर विचार करना व्यवहारिक नहीं पाया गया है।

(ङ) कुल 73 अलाभप्रद नई लाइन परियोजनाएं प्रगति पर हैं। पिछड़े, दूरस्थ, पहाड़ी और अर्ध विकसित क्षेत्रों को रेल संपर्क मुहैया कराने के उद्देश्य से मुख्यतः सामाजिक-आर्थिक आधार पर सरकार ने इन परियोजनाओं को अनुमोदित किया है।

सड़क द्वारा डीजल की आपूर्ति पर प्रतिबंध

1572. श्री बी. विनोद कुमार: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने डीजल की एक राज्य से दूसरे राज्य में सड़क द्वारा आपूर्ति कर प्रतिबंध लगा दिया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं,

(ग) क्या सरकार ने डीजल की रेल द्वारा आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त संख्या में रेलवे वैगन उपलब्ध कराए हैं;

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं,

(ङ) क्या राज्यों से कोई शिकायतें मिली हैं, और

(च) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) और (ख) जी, नहीं। सड़क द्वारा राज्य के भीतर और अंतरराज्यीय आधार पर डीजल की खुली आवजाही पर कोई रोक नहीं है।

(ग) और (घ) हाल की स्थिति के अनुसार उत्तर पूर्व में परिवहन की अपर्याप्त क्षमता है। रेलवे ने वर्धित रेल लदाई के लिए उत्तर पूर्व में बुनियादी ढांचे में सुधार करने के लिए एक कार्ययोजना आरंभ की है।

(ङ) जी, नहीं।

(च) प्रश्न नहीं उठता।

एन.एफ.डी.सी./सी.बी.एफ.सी. के लिए नाम-निर्देशन

1573. श्री धावरचन्द्र गेहलोत: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) जून, 2004 से अब तक सूचना और प्रसारण मंत्रालय के विभिन्न निकायों यथा एन.एफ.डी.सी., बी.एफ.सी. आदि में कितने लोगों को नामनिर्दिष्ट किया गया है;

(ख) क्या सरकार ने जून, 2004 से किसी व्यक्ति को उनक पद से हटाया है; और

(ग) यदि हां, तो इस कार्यवाही के पीछे क्या कारण हैं?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) और (ख) केन्द्रीय फिल्म प्रमाणन बोर्ड के नए अध्यक्ष को 13 अक्टूबर, 2004 को नामित किया गया था जबकि इस मंत्रालय के अंतर्गत स्वायत्तशाही निकाय नई सोसायटी सत्यजीत रे फिल्म एवं टेलीविजन संस्थान, कोलकाता को 12 सदस्यों-पदेन एवं गैर सरकारी सदस्य दोनों को नामित करके 18.8.2004 को पुनः गठित किया गया था।

(ग) सरकार द्वारा की गई नियुक्तियों की आवश्यक होने पर समय-समय पर समीक्षा की जाती है।

बॉम्बे हाई में वेधन संबंधी निविदाएं

1574. श्री गणेश प्रसाद सिंह: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि ओएनजीसी ने इस वर्ष बॉम्बे हाई में इंडियन ड्रिलिंग कंपनियों को उनके तेल की अपतटीय वेधन संबंधी निविदाओं के लिए विदेशी मुद्रा में उच्च दरों पर भुगतान किया है;

(ख) जैक आप रिग्स के गत तीन वर्षों में बॉम्बे हाई में तेल की खोज संबंधी निविदाओं में अपतटीय वेधन संबंधी निविदाओं की दर क्या रही;

(ग) क्या इन निविदाओं के लिए ओएनजीसी में अनियमितताएं व्याप्त हैं;

(घ) क्या अपतटीय वेधन संबंधी निजी ठेकेदार अपने यंत्राधारों का शत-प्रतिशत क्षमता पर प्रचालन कर रहे हैं; और

(ङ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अघ्यर): (क) से (ग) आयल एंड नेचुरल गैस कॉर्पोरेशन लिमिटेड (ओएनजीसी) ने सरकार को अवगत कराया है कि दिशा-निर्देशों तथा निविदा शर्तों के अनुसार खुली अंतर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्द्धा बोली (आईसीबी) के विरुद्ध प्राप्त दरों के अनुसार इस वर्ष मुंबई हाई में अपतटीय अन्वेषण वेधन के लिए भारतीय वेधन कंपनियों की संविदाएं प्रदान की गई हैं। जैक-अप-रिग्स के लिए मुंबई हाई में अन्वेषण संविदाओं के अपतटीय वेधन संविदाकारों के लिए गत तीन वर्षों में दैनिक दरों के ब्यौरे संलग्न हैं।

(घ) और (ङ) उत्पादन हिस्सेदारी संविदाओं के तहत कार्य करने वाली निजी कंपनियां/संयुक्त उद्यमों के पास वेधन/वर्कओवर कार्य के लिए अपनी स्वयं की कोई रिग नहीं है। अपतटीय वेधन संविदाकार, कार्य क्षेत्र तथा संविदा की शर्तों के अनुसार रिग्स पर कार्य कर रहे हैं। संविदाकार उनको सौंप गए कार्यों को रिग क्षमता के अंदर तथा संविदा में कार्य क्षेत्र के अनुसार कर रहे हैं।

विवरण

मुंबई अपतट में अन्वेषण संविदाओं में गत तीन वर्षों के दौरान अपतट रिग्स (जैक अप रिग्स) के चार्टर भाड़े के लिए संविदाएं

क्र.सं.	फर्म का नाम	संविदा सं. व तारीख रिग	प्रचालन दिन दर	प्रभावी दैनिक दर
1	2	3	4	5
वर्ष 2002				
1.	मै. जीईएससोओ मुंबई	ओटी-1008/डीवाइडईएफ 208 दिनांक 25.3.02 रिग केदारनाथ	अमरीकी डालर 39,6000	अमरीकी डालर 37,684.78

1	2	3	4	5
2.	मै. आरबीएफ रिग कॉर्पो. अमरीका	ओटी-1008/डीवाईकेडी एफ 209 दिनांक 25.3.02 रिग सीई थार्नटन	अमरीकी डालर 45,000	अमरीकी डालर 45,219.45
वर्ष 2003				
1.	मै. जैगसन इंटर लिमिटेड नई दिल्ली	ओटी 1021/ डीवाईकेडीएफ 248 दिनांक 11.4.03 रिगच डीपसी मैटड्रिल	अमरीकी डालर 21,366	अमरीकी डालर 21,275.39
वर्ष 2004				
1.	मै. ग्रेट ईस्टर्न शिपिंग कं. लि., मुंबई	ओटी 1041/पी46जेसी04001/डीवाईकेडीएफ0310 दिनांक 16.9.04 रिग केदारनाथ	अमरीकी डालर 46,994	अमरीकी डालर 44,721.23
2.	मै. ट्रांसओशन ऑफशोर इन वेन्चर्स लि. कैमैन द्वीप	ओटी 1041/पी46जेसी.4001/डीवाईकेडीएफ0311 दिनांक 16.9.04 रिग सीई थार्नटन	अमरीकी डालर 45,000	अमरीकी डालर 44,721.23

त्रिपुनित्रा के निकट संस्कृति केन्द्र

1575. श्री. पी.सी. धामसः क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या त्रिपुनित्रा (तिरुवनकुलम), केरल के निकट संस्कृति, पर्यटन और शिक्षा को बढ़ावा देने के लिए शिक्षा और मनोरंजन केन्द्र बनाए जाने का कोई प्रस्ताव सरकार के पास लंबित पड़ा हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और वह स्वीकृति हेतु किस स्थिति में है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) और (ख) संस्कृति मंत्रालय को ऐसा कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

[हिन्दी]

स्टेशनों/रेलगाड़ियों में अनधिकृत विक्रेता

1576. श्री हरिकेश्वर प्रसादः क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या अनधिकृत विक्रेताओं से प्लेटफार्मों पर और रेलगाड़ियों में यात्रियों को परेशानी होती है और रेलगाड़ियों में तथा प्लेटफार्मों पर अनधिकृत विक्रेताओं के होने से चोरी की घटनाएं भी होती हैं;

(ख) यदि हां, तो प्लेटफार्मों पर और रेलगाड़ियों में अनधिकृत विक्रेताओं पर रोक लगाने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ग) सरकार को अपने इन प्रयासों में किस सीमा तक सफलता मिली है।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेल्मु): (क) जी हां। यह सत्य है कि अनधिकृत विक्रेता यात्रियों के लिए परेशानी पैदा करते हैं। बहरहाल, अनधिकृत विक्रेताओं द्वारा चोरी करने की घटना सामने नहीं आई हैं।

(ख) रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 144 के प्रावधान के अंतर्गत अनधिकृत रूप से वेंडिंग फेरी लगाना एक अपराध है। अनधिकृत विक्रेता/फेरी वालों से मचने वाले उपद्रव जिससे यात्रियों को परेशानी होती है, को समाप्त करने के लिए वाणिज्यिक कर्मचारी और राजकीय रेल पुलिस कर्मियों के साथ समन्वय करके उनके विरुद्ध नियमित अभियान चलाए जाते हैं।

(ग) वर्ष 2004 के दौरान सितम्बर तक रेलवे अधिनियम, 1989 की धारा 144 के प्रावधान के अंतर्गत 65,331 व्यक्तियों के विरुद्ध मुकदमा चलाया गया और 60,739 व्यक्तियों को अनधिकृत रूप से बिक्री करने के लिए दोषी पाया गया और 1,58,04,537/- रुपए की राशि दंड के रूप में वसूली गई।

[अनुवाद]

राष्ट्रीय महत्व के संस्थान के रूप में पुस्तकालयों की स्थापना

1577. श्री सांताश्री चटर्जीः क्या संस्कृति मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास प्राचीन और अमूल्य संग्रहण रखने वाले पुस्तकालयों को राष्ट्रीय महत्व के संस्थान के रूप में घोषणा करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में सरकार को कितने प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं;

(ग) क्या पश्चिम बंगाल-सरकार से उत्तरपुरा जयकृष्ण पब्लिक लाइब्रेरी की राष्ट्रीय महत्व के संस्थान के रूप में घोषणा करने के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इस पर क्या कार्रवाई की गई है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) और (ख) जी. हां। संस्कृति मंत्रालय को उत्तरपुरा जयकृष्ण पब्लिक लाइब्रेरी को राष्ट्रीय महत्वपूर्ण का संस्थान घोषित करने के संबंध में एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है।

(ग) और (घ) विगत हाल में पश्चिम बंगाल सरकार से कोई ऐसा प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

केरल में रेल परियोजना

1578. श्री एम.पी. वीरेन्द्र कुमार: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) केरल में नई रेल लाइनों, रेल लाइनों, के दोहरीकरण, उनके आमाम परिवर्तन, विद्युतीकरण, रेल पुल, फुट ओवर ब्रिज प्लेटफार्मों की व्यवस्था, उनके आधुनिकीकरण छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की कितनी परियोजनाएं चल रही हैं/चलाए जाने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो चालू वित्त वर्ष के दौरान प्रत्येक के लिए कितनी धनराशि आवंटित की गई;

(ग) प्रत्येक परियोजना को पूरा करने की अनुमानित अवधि क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) से (ग) केरल राज्य में आंशिक रूप से/पूरी तरह से आने वाली चालू नई लाइन, आमाम परिवर्तन दोहरीकरण और विद्युतीकरण परियोजनाओं का ब्यौरा और उनकी अनुमानित लागत, 2004-05 के दौरान मुहैया कराया गया परिव्यय और 31.3.04 तक किया गया खर्च और लक्ष्य जहां कहीं निर्धारित किए गए हैं, इस प्रकार है:-

(करोड़ रु. में)

क्र.सं.	परियोजना का नाम	अनुमानित लागत	मार्च, 04 तक खर्च	परिव्यय 04-05	स्थिति
1	2	3	4	5	6
नई लाइन					
1.	तानूर (कुट्टीपुरम गुरुवायुर)	137.71	6.72	3	स्थानीय विद्रोहों के कारण सर्वेक्षण कार्य रूप गया। भूमि अधिग्रहण के लिए राज्य सरकार के साथ इस मामले पर बातचीत की जा रही है। रेलों को कोई भूमि उपलब्ध नहीं कराई गई है।
2.	अंगामाली-सबरीमाला	550	5.40	2	भूमि अधिग्रहण के लिए राज्य सरकार के साथ इस मामले पर बातचीत की जा रही है। रेलों को कोई भूमि उपलब्ध नहीं कराई गई है।
3.	काट्टयम-इरूमेली	200	0.14	2	स्थानीय विद्रोहों के कारण सर्वेक्षण कार्य रुक गया। भूमि अधिग्रहण के लिए राज्य सरकार के साथ इस मामले पर बातचीत की जा रही है। रेलों को कोई भूमि उपलब्ध नहीं कराई गई है।
आमाम परिवर्तन					
1.	कोल्लम-तिरुनेलवेलि-त्रिचांदुर और तेनकासी-विरुधुनगर	462.61	137.70	21.06	विरुधुनगर-तेनकासी परिवर्तित लाइन चालू हो गई है। तिरुनेलवेलि-त्रिचांदुर और कोल्लम-पुन्नसुर खंड पर कार्य प्रगति के विभिन्न चरणों में हैं। सेनगोट्टे और पुन्नसुर के बीच घाट खंड पर अंतिम स्थान सर्वेक्षण रिपोर्ट को अंतिम रूप दिया जा रहा है।

1	2	3	4	5	6
दोहरीकरण					
1.	कालीकट-मंगलोर (221 किमी.)	583.74	502.28	15	नेत्रवती पुल जहां कार्य प्रगति पर है, को छोड़कर कार्य पूरा हो गया।
2.	शोरुवण्णूर-कालीकट (86 किमी.)	178.23	82.92	30	भूमि अधिग्रहण, मिट्टी संबंधी कार्य और पुल संबंधी कार्य प्रगति पर है। 30 किमी. दोहरीकरण 2003-04 के दौरान पूरा कर लिए जाने का लक्ष्य है।
3.	एर्णाकुलम-मुलनुरुत्ति (17.37 किमी.)	53.23	16.70	8	मिट्टी संबंधी, पुल संबंधी और अन्य कार्य प्रगति पर हैं। यह कार्य 2005-06 तक पूरा कर लिए जाने की संभावना है।
4.	कायनकुलम-मवेलीक्कारा (7.89 किमी.)	21.84	3.83	2.34	भूमि अधिग्रहण दस्तावेज राज्य सरकार को प्रस्तुत बड़े पुलों पर कार्य शुरू कर दिया गया है।
5.	कायनकुलम-चेप्पाद (7.76 किमी.)	21.48	3.34	2	अंतिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो गया है। भूमि अधिग्रहण दस्तावेज राज्य सरकार को प्रस्तुत।
6.	मवेलीक्कारा-चेंगानूर (12.3 किमी.)	33.65	0	2	अनुदान की पूरक मांगें 03-04 में शामिल नया कार्य। प्रारंभिक कार्य शुरू कर दिए गए हैं।
7.	चेप्पाद-हरिपाद (5.28 किमी.)	14.39	0	2	अनुदान की पूरक मांगें 03-04 में शामिल नया कार्य। प्रारंभिक कार्य शुरू कर दिए।
रेल विद्युतीकरण					
1.	एर्णाकुलम-तिरुवनंतपुरम (320 किमी.)	162.32	106.71	37.92	मार्च 2004 तक 102 मार्ग किमी. पहले ही विद्युतीकृत कर दिया गया है और शेष दिसम्बर 2005 तक पूरा कर लिया जाएगा।

त्रिवेन्द्रम-कन्याकुमारी के दोहरीकरण के लिए सर्वेक्षण और कायमकुस्लम-एर्णाकुलम बरास्ता कोट्टायम/अल्लेपी शेष खंड के दोहरीकरण के लिए अद्यतन सर्वेक्षण और पुनालुर के रास्ते इरुमेली से त्रिवेन्द्रम तक नई लाइन के निर्माण के लिए अद्यतन सर्वेक्षण प्रगति पर है। इन प्रस्तावों पर आगे विचार करना सर्वेक्षण रिपोर्ट उपलब्ध होने पर ही संभव होगा।

पुलों की स्थिति रेलवे-वार रखी जाती है न कि राज्य-वार दक्षिण रेलवे पर 1.4.2004 को कुल 354 पुल स्वीकृत थे जो केरल राज्य को भी सेवित करते हैं। चालू वित्त वर्ष में दक्षिण रेलवे पर चल रहे निर्माण कार्यों के निष्पादन के लिए बजट अनुमान में 39.21 करोड़ रु. का आबंटन किया गया है। 354 पुलों में से 62 पुल का कार्य चालू वित्त वर्ष में पूरा कर लिए जाने की लक्ष्य है। शेष पुल योजना और निष्पादन के विभिन्न चरणों में है और 2006-07 तक पूरा कर लिए जाने की योजना है।

भारतीय रेल पर 8000 से अधिक स्टेशन है। ऊपरी पैदल पुल, प्लेटफार्म संबंधी व्यवस्थाएं और स्टेशनों का आधुनिकीकरण कार्य स्टेशन पर वास्तविक यात्री यातायात परस्पर प्राथमिकताओं और निधियां की उपलब्धता के आधार पर शुरू किए जाते हैं। राज्य-वार स्थिति नहीं रखी जाती है। केरल दक्षिण रेलवे में आता है और दक्षिण रेलवे पर स्वीकृत ऊपरी पैदल पुल/प्लेटफार्म व्यवस्था/रेलवे स्टेशनों के आधुनिकीकरण का ब्यौरा रेल बजट दस्तावेजों के साथ संसद में प्रस्तुत "निर्माण कार्य, मशीनरी और चल स्टॉक कार्यक्रम भाग-II" में शामिल किया जाता है।

[हिन्दी]

विदेशी एयरलाइनों के लिए ग्राउण्ड हैंडलिंग सुविधाओं का विस्तार

1579. श्री पंकज चौधरी: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या इंडियन एयरलाइन्स अब यात्रियों को लाने-ले-जाने तथा माल बुलाई के अलावा भारत में उड़ान प्रचालन के कार्य में लगी विदेशी एयरलाइनों को ग्राउण्ड हैंडलिंग की सुविधाएं देकर अपने व्यवसाय का विस्तार करने में लगी हुई है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) विदेशी एयरलाइनों को ग्राउण्ड हैंडलिंग की सुविधाएं देने के परिणामस्वरूप इंडियन एयरलाइन्स को वर्ष-वार कितना लाभ होने का अनुमान लगाया गया है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) जी, हां।

(ख) इंडियन एयरलाइन्स भारतीय 14 हवाई अड्डों पर, 16 अनुसूचित एयरलाइनों को ग्राउंड हैंडलिंग सेवाएं प्रदान कर रही है।

(ग) पिछली 3 वर्षों के दौरान इंडियन एयरलाइन्स द्वारा अर्जित ग्राउंड हैंडलिंग राजस्व का वर्षवार ब्यौरा इस प्रकार है:-

वर्ष	राजस्व (करोड़ रुपए में)
2001-02	117.47
2002-03	128.71
2003-04	180.83

[अनुवाद]

समख्याली-पालनपुर की आमाम परिवर्तन परियोजना

1580. श्री. पी. एस. गढ़वी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे का विचार समख्याली-पालनपुर आमाम परिवर्तन परियोजना का कार्य प्राथमिकता के आधार पर कराने का है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस परियोजना के कार्य के कब तक पूरा किए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी हां। यह कार्य पहले से ही प्रगति पर है।

(ख) यह कार्य गुजरात सरकार और अन्य लाभार्थियों के साथ लागत में भागीदारी के आधार पर शुरू किया गया है। निधियों की

उगाही, उचित निगरानी और इस परियोजना के कार्यों को तेजी से निष्पादित करने के लिए 'कच्छ रेलवे कंपनी लिमिटेड' नामक एक विशेष उद्देश्य योजना बनाई गई है।

(ग) इस परियोजना को संसाधनों की उपलब्धता के आधार पर लगभग दो वर्षों में पूरा कर लिया जाएगा।

यात्री यातायात में वृद्धि

1581. श्री प्रबोध पाण्डा: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने आगामी तीन वर्षों में यात्री यातायात की वृद्धि और इसकी संभाषना का आकलन करते हुए एक व्यापक भावी योजना तैयार की है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) 10वीं पंचवर्षीय योजना (2002-07) में रेलवे की एक विस्तृत संदर्श योजना में यात्री यातायात में अनुमानित वृद्धि और 2002-07 की अवधि के लिए क्षमता में होने वाली वृद्धि शामिल है।

यातायात की अनुमानित वृद्धि, क्षमता में संवर्धन और अन्य आवश्यकताओं का पुनः निर्धारण करने के लिए योजना द्वारा 10 वीं पंचवर्षीय योजना का मध्यावधि मूल्यांकन किया गया है।

भारतीय रेल ने 10वीं पंचवर्षीय योजना के शेष तीन वर्षों के दौरान, यात्री यातायात में 3 प्रतिशत की वृद्धि दिखाई है। यातायात की अनुमानित वृद्धि को ध्यान में रखते हुए क्षमता संवर्धन की तदनुसार योजना भी बनाई गई है।

कोलकाता से अंतरराष्ट्रीय एअरलिक को

पुनः शुरू किया जाना

1582. श्री बसुदेव आचार्य: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पश्चिम बंगाल सरकार ने कोलकाता से अंतरराष्ट्रीय एअरलिक पुनः शुरू करने के लिए मंत्रालय को प्रस्ताव अग्रेषित किये थे;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या उड़ानों को कोलकाता से एम्सटर्डम तक चलाने और कोलकाता से फ्रैंकफर्ट को जोड़ने के लिए मौजूदा उड़ानों के

मार्गों के पुननिर्धारण के प्रस्ताव भी पश्चिम बंगाल सरकार द्वारा भेजे गए हैं; और

(घ) यदि हां, तो केन्द्र सरकार द्वारा इस संबंध में की गई कार्रवाई/प्रस्तावित कार्रवाई का ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) से (ग) जी हां। पश्चिम बंगाल से चीन, जापान और पड़ोसी देश बंगलादेश नेपाल एवं भूटान के लिए तथा साथ ही कोलकाता से सिंगापुर/हांगकांग के लिए भी उड़ानें शुरू करने का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। कोलकाता से अमस्टर्डैम के लिए के.एल.एम. की उड़ानें पुनः आरंभ करने तथा कोलकाता को फ्रैंकफर्ट से जोड़ने वाली किसी मौजूदा उड़ान की रीरूटिंग करने का अनुरोध भी प्राप्त हुआ है।

(घ) जहां तक कोलकाता का विदेशों से हवाई संपर्क का संबंध है के संबंध में उल्लेखनीय है कि बंगलादेश, यू.के., भूटान, जार्डन, सिंगापुर तथा थाईलैण्ड की निर्दिष्ट एयरलाइनों द्वारा कोलकाता से अंतरराष्ट्रीय सेवाएं परिचालित की जा रही है। इसके अलावा, हमारे एयर सेवा अनुबंधों के तहत अनेक देशों के लिए कोलकाता एक "पाइंट ऑफ कॉल" के रूप में उपलब्ध है। हाल ही में, सिंगापुर, मलेशिया, थाईलैण्ड ने कोलकाता से अपनी सेवाओं में वृद्धि की है। इंडियन एयरलाइन्स ने भी कोलकाता से बैंकाक के लिए तीन और सीधी उड़ानें शुरू करने का निर्णय लिया है। इसके अतिरिक्त एअर इंडिया ने भी एअर इंडिया एक्सप्रेस नेटवर्क में कोलकाता को बैंकाक तथा सिंगापुर से जोड़ने की योजना बनाई है। एअर इंडिया की कोलकाता तथा लंदन के बीच परिचालन करने की भी योजना है बशर्ते की लंदन में एयरपोर्ट स्लाट तथा विमान क्षमता उपलब्ध हो।

राष्ट्रमंडल खेल-2010 के लिए विमानपत्तनों का निर्माण

1583. श्री प्रकाशबापू वी. पाटिल: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देशों में विशेषकर राष्ट्रमंडल खेल-2010 को ध्यान में रखते हुए नए विमानपत्तनों के निर्माण और अन्य व्यवस्था हेतु कोई कार्य योजना तैयार की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी राज्यवार ब्यौरा क्या है और विशेषकर उत्तर प्रदेश के ग्रेटर नोएडा के संबंध में ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इन नए विमानपत्तनों के निर्माण के लिए कोई समय सीमा निर्धारित की गई है; और

(घ) यदि हां, तो विमानपत्तन-वार तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) और (ख) वर्ष 2010 में होने वाले राष्ट्रमंडल खेलों के मददेनजर किसी नए हवाई अड्डे के निर्माण के संबंध में कोई निर्णय नहीं लिया गया है। बहरहाल, उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा कुछ समय पहले उत्तर प्रदेश के ग्रेटर नोएडा क्षेत्र में एक ग्रीन फील्ड अन्तरराष्ट्रीय हवाई अड्डे के निर्माण का प्रस्ताव भेजा गया था।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठते।

तेलशोधक कारखानों का निजीकरण

1584. श्री दुष्यंत सिंह: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पूर्व में तेलशोधक कारखानों का निजीकरण करने का प्रस्ताव किया गया था;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण थे;

(ग) क्या सरकार ने अब किसी भी तेलशोधक कारखाने का निजीकरण नहीं करने का निर्णय लिया है;

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ङ) इस पर क्या कार्यवाही की गई है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ङ) प्रचलित नीति के अनुसार पिछली सरकार ने जनवरी 2003 में हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड में कार्यनीतिक बिक्री द्वारा 34.01% शेयरों तथा भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड में घरेलू/विदेशी बाजारों में बिक्री के लिए प्रस्ताव के माध्यम से 35.2% शेयरों के विनिवेश का निर्णय लिया था। यह प्रक्रिया सेंटर फार पब्लिक लिटिगेशन बनाम भारत संघ व अन्य मामले में उच्चतम न्यायालय के निर्णय के बाद सितंबर 2003 में बंद कर दी गई थी।

सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों में विनिवेश के संबंध में वर्तमान सरकार की नीति राष्ट्रीय साझा न्यूनतम कार्यक्रम (एनसीएमपी) में निर्धारित है। अन्य बातों के साथ-साथ एनसीएमपी में इस बात की परिकल्पना की गई है कि मौजूदा "नवरत्न" कंपनियों सार्वजनिक क्षेत्र में ही बनी रहेंगी तथा सामान्यतः लाभ कमाने वाले सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रमों का निजीकरण नहीं किया जाएगा। तेल रिफाइनरियों के विनिवेश के लिए कोई अलग नीति नहीं है।

तेल क्षेत्र संबंधी पैनल

1585. श्री रायापति सांबासिवा रावः

श्री इकबाल अहमद सरङ्गी:

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने तेल क्षेत्र को नया आयाम देने के लिए रोड मैप के सुझाव हेतु एक छह सदस्यीय समिति गठित करने का निर्णय लिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सार्वजनिक क्षेत्रों में एक अथवा दो सुपर कारपोरेट बनाने के लिए विश्व की बड़ी-बड़ी कंपनियों की तर्ज पर राज्य के स्वामित्व वाली तेल फर्मों के विलय के प्रस्ताव को स्वीकृति दे दी गई है;

(ग) यदि हां, तो पैनल को गठित करने के अन्य मुख्य कारण क्या हैं;

(घ) यदि हां, तो पैनल को कब तक अपनी सिफारिशें देने के लिए कहा गया है; और

(ङ) क्या इस पैनल का लक्ष्य सार्वजनिक क्षेत्र को मजबूत और सक्षम इकाई बनाने के सरकार के न्यूनतम साझा कार्यक्रम में ब्रताए गए उद्देश्यों को पूरा करने के लिए सभी तेल कंपनियों का एकीकरण करने का मार्ग प्रशस्त करना होगा?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) जबकि तेल क्षेत्र के सार्वजनिक उपक्रमों से संबंधित मामलों को दर्शाते हुए, ऊर्जा में सहक्रिया के लिए पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय को मलाह देने के लिए छह सदस्यों की एक समिति का गठन करने का एक प्रस्ताव है लेकिन इस संबंध में अभी कोई औपचारिक निर्णय नहीं लिया गया है।

(ख) से (ङ) उपर्युक्त (क) को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

आर.पी.एफ. में रिक्त पद

1586. श्री विजय कृष्णः क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या आर. पी. एफ. में जवानों की कमी है;

(ख) यदि हां, तो आज की तारीख में आर. पी. एफ. में कितने पद रिक्त हैं;

(ग) इन पदों को भरने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं; और

(घ) रेलवे द्वारा इन पदों को कब तक भरे जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. चेलु): (क) और (ख) आज की तिथि में रेल सुरक्षा बल (रे.सु.ब.) में कांस्टेबलों की 10751 रिक्तियां हैं।

(ग) और (घ) रे.सु.ब. विभाग द्वारा भर्ती का जा रही है। रिक्तियां राज्य-वार और रेलवे-वार भरी जाती हैं। विभिन्न राज्यों में भर्ती करने के लिए 8 भर्ती समितियां गठित की गई हैं और भर्ती शुरू की जा चुकी हैं तथा संभवतः मई, 2005 के अंत तक सभी प्रकार से पूरी हो जाएगी। चिकित्सा जांच और चरित्र एवं पूर्ववृत्त का सत्यापन जैसी भर्ती पूर्व औपचारिकताओं जिन्हें साथ-साथ ही शुरू किया जाएगा, के पूरा हो जाने के बाद 2006 के अंत तक सभी उम्मीदवारों की भर्ती हो जाएगी।

[हिन्दी]

पंचायतों को विद्युत

1587. श्री मुंशी रामः क्या पंचायती राज मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्र सरकार पंचायती राज व्यवस्था को सुदृढ़ करने के लिए राज्यों में पंचायतों को विद्युत वितरण का कार्य सौंपने पर विचार कर रही है जैसाकि 13 अक्टूबर, 2004 के 'राष्ट्रीय सहारा' में इस आशय का समाचार प्रकाशित हुआ था;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार पारंपरिक और अपारंपरिक ऊर्जा स्रोतों के माध्यम से विद्युत का उत्पादन करने के लिए पंचायतों को धन और संसाधन उपलब्ध कराने का है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) इस योजना के कब तक बनाए जाने की संभावना है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (घ) पंचायती राज के माध्यम से गरीबी ठपशमन एवं ग्रामीण समृद्धि के संबंध में मुख्य मंत्रियों, राज्यों के ग्रामीण विकास एवं पंचायती राज के प्रभारी

मंत्रियों का एक सम्मेलन ग्रामीण विकास मंत्रालय एवं पंचायती राज मंत्रालय द्वारा संयुक्त रूप से 29-30 जून, 2004 को नई दिल्ली में आयोजित किया गया। प्रधान मंत्री ने इस सम्मेलन में अपने उद्घाटन भाषण में ग्रामीण बाजार केन्द्र के चीनी मॉडल जो ग्रामीण क्षेत्रों के अन्दर ही कृषि उत्पादों का मूल्य संवर्द्धन करते हैं, से सीख लेने की आवश्यकता पर जोर दिया। सम्मेलन में पंचायती राज संस्थाओं के सुदृढीकरण के उद्देश्यों की प्राप्ति के लिए कार्य योजना का मसौदा तैयार करने के लिए सात गोलमेज सम्मेलन आयोजित करने का निर्णय लिया गया ताकि संविधान में दी गई व्यवस्था के अनुसार आर्थिक विकास एवं सामाजिक न्याय के कार्यक्रमों को तैयार करने एवं उनके कार्यान्वयन के लिए स्वशासन की वास्तविक संस्था बनने में सक्षम बनाया जा सके। मैसूर में 28-29 अगस्त, 2004 को द्वितीय गोलमेज सम्मेलन आयोजित किया गया जिसमें "पंचायती राज: आयोजना एवं कार्यान्वयन और ग्रामीण बाजार केन्द्र "पर चर्चा की गई। कृषि/बागवानी, जटरोफा के पौधे से बायो डीजल, क्षेत्र में विशेषज्ञों द्वारा पंचायतों के लिए बिलगित गैस कुओं का दोहन करने के संबंध में कुछ विचार व्यक्त किए गए। तत्पश्चात पंचायती राज के प्रभारी मंत्रियों ने पंचायती राज मंत्री से ग्रामीण बाजार केन्द्र की राष्ट्रीय प्रदर्शनी आयोजित करने का अनुरोध किया।

तदनुसार 5 नवम्बर, 2004 को विज्ञान भवन नई दिल्ली में "पंचायतों के माध्यम से आर्थिक सशक्तीकरण" विषय पर ग्रामीण बाजार के संबंध में राष्ट्रीय प्रदर्शनी भारतीय वाणिज्य संघ पंचायती राज मंत्रालय और राज्यों एवं संघ क्षेत्रों से पंचायती राज संस्थाओं के निर्वाचित प्रतिनिधियों के सहयोग से आयोजित की गई। भारतीय वाणिज्य संघ के सदस्यों ने भी प्रदर्शनी में भाग लिया। बायो-मास के जरिए ऊर्जा, पंचायतों के लिए विलगित गैस कुओं का दोहन और पंचायतों के लिए ऊर्जा उत्पादन सहित अनेक विषयों पर प्रदर्शनी आयोजित की गई। इस राष्ट्रीय प्रदर्शनी के माध्यम से पंचायतों के अपने स्थानीय संसाधनों पर नियंत्रण के अधिकतम उपयोग के बारे में पंचायतों के बीच जागरूकता पैदा करने की बात कही गई है। पारंपरिक एवं अपारंपरिक ऊर्जा संसाधनों के जरिए विद्युत उत्पादन, जिसका संविधान की XIवीं अनुसूची में उल्लेख है, के संबंध में 5 नवम्बर, 2004 को राष्ट्रीय प्रदर्शनी के दौरान व्यक्त किए गए विचारों के मद्देनजर राज्य सरकारों द्वारा अनुवर्ती कार्रवाई की जा सकती है।

[अनुवाद]

भारत का अंतर्राष्ट्रीय फिल्म महोत्सव

1588. श्री अलीमाऊ चर्चील: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या गोवा राज्य आने वाले वर्षों में आई एफ एफ आई का स्थायी केन्द्र होगा;

(ख) क्या गोवा इसके लिए आवश्यक आधारभूत संरचना रखने वाली प्रमाणिक जगह है;

(ग) यदि हां, तो इस प्रयोजनार्थ केन्द्र सरकार और गोवा सरकार द्वारा कितनी धनराशि निर्धारित की गई है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके लिए आवश्यक आधारभूत संरचना मुहैया कराने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गए हैं?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) से (घ) भारत सरकार ने 2004 में गोवा में भारतीय अन्तर्राष्ट्रीय फिल्म समारोह आयोजित करने के लिए गोवा सरकार के साथ समझौते ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं। आधारभूत ढांचे को गोवा सरकार ने निर्मित किया है तथा इसके व्यय की पूर्ति गोवा सरकार द्वारा की गई है।

सेंटर लेक व्यू होटल श्रीनगर (जे. एण्ड के.) को बेचना

1589. श्री अब्दुल रशीद शाहीन: क्या नागर विमानन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सेंटर लेक व्यू होटल श्रीनगर (जे एण्ड के) को बेचने या इसके परिसर और भवन को जम्मू और कश्मीर सरकार को सौंपे जाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): (क) और (ख) भारतीय होटल निगम के संबंध में विनिवेश आयोग की सिफारिशों पर सरकार द्वारा लिए गए नीतिगत निर्णय के अनुसार नागर विमानन मंत्रालय ने जम्मू और कश्मीर की राज्य सरकार को जैसा है-जहां है के आधार पर कर्मचारियों सहित श्रीनगर की इस होटल संपत्ति को अपने अधिकार में ले लेने के लिए कहा था। जम्मू और कश्मीर की राज्य सरकार द्वारा संपत्ति को अपने अधिकार में लिए जाने की इच्छा जाहिर की गई है।

समाचार-पत्र पंजीयक

1590. श्री अजीत जोगी: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) भारत के समाचार-पत्र पंजीयक द्वारा प्रत्येक माह जारी किए जाने वाले नामों की औसत संख्या क्या है;

(ख) क्या यह सत्य है कि नामों के लिए निवेदन देश के सभी भागों से प्राप्त होते हैं;

(ग) क्या सरकार ने जारी एवं प्रतिबंधित किए जाने वाले नामों के लिए स्पष्ट अनुदेश जारी किये थे; और

(घ) यदि हां, तो भारत के समाचार-पत्र पंजीयक द्वारा किए जाने वाले समाचार-पत्रों एवं पत्रिकाओं के नामों के संबंध में उनके द्वारा जारी किए गए निर्देशों का ब्यौरा क्या है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) भारत के समाचारपत्रों के पंजीयक द्वारा औसतन प्रतिमाह 975 शीर्षकों को सत्यापित किया जाता है।

(ख) जी, हां।

(ग) और (घ) प्रेस एवं पुस्तक पंजीकरण अधिनियम, 1867 की धारा 6 के अनुसार शीर्षक को उसी भाषा में अथवा उसी राज्य में प्रकाशित किसी अन्य समाचारपत्र की भांति ज्यों का त्यों अथवा उसके जैसा नहीं होना चाहिए।

[हिन्दी]

मुंबई में गैस रिसाव की घटनाएं

1591. श्री तुकाराम गंगाधर गदाखः क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को मुंबई, महाराष्ट्र में गैस रिसाव की अक्सर होने वाली घटनाओं की जानकारी है;

(ख) गत वर्ष और इस वर्ष आज तक गैस रिसाव की हुई घटनाओं की वर्ष-वार और स्थान-वार संख्या क्या है;

(ग) क्या इस प्रकार की घटनाएं दोषपूर्ण और अवैज्ञानिक तरीके से पाइपलाइन बिछाए जाने के कारण हुई;

(घ) यदि हां, तो रिसाव और दुर्घटनाओं के कारण सरकार को कितनी हानि हुई है; और

(ङ) इस प्रकार की घटना को रोकने के लिए सरकार द्वारा क्या एर्हातयाती उपाय किए गए हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अघ्यर): (क) और (ख) मुंबई में महानगर गैस लिमिटेड (एमजीएल) और गेल (इंडिया) लिमिटेड (गेल) की प्राकृतिक गैस पाइपलाइन नेटवर्क में मामूली रिसाव की कुछ घटनाएं घटी हैं। महानगर गैस लिमिटेड के पाइपलाइन नेटवर्क में वर्ष 2003 के दौरान 44 और वर्ष 2004 के दौरान 25 गैस रिसाव की घटनाएं घटी थी। गेल की पाइपलाइन में वर्ष 2004 में मुंबई पोर्ट ट्रस्ट क्षेत्र माहुल रोड ट्राम्बे, मुंबई में रिसाव की एक घटना हुई जो असामाजिक तत्वों द्वारा चोरी का प्रयास करने के कारण हुई थी जिसने पाइपलाइन के जमीन से ऊपरी हिस्से में एक छिद्र कर दिया था।

(ग) ये रिसाव किसी चूक या अवैज्ञानिक ढंग से पाइपलाइन बिछाने के कारण नहीं हुए बल्कि यह क्षति अन्य यूटीलिटीज के ठेकेदारों द्वारा कार्य करते समय और चोरी का प्रयास करने के कारण हुई।

(घ) गैस क्षति नगण्य रही है और कोई हताहत नहीं हुआ।

(ङ) गैस रिसाव की घटनाओं को रोकने के लिए सरकार और ग्रेटर मुंबई के नगर निगम ने एमजीएल के साथ सलाह मशबिरे से मुंबई शहर के लिए अन्य यूटीलिटीज और भूमिगत यूटीलिटीज के नक्शे बनाने के लिए समन्वयन में बढ़ोतरी की है। गेल घने बसे शहरों में अतिरिक्त मोटाई की पाइपें, पाइपलाइन के साथ-साथ पैदल पेट्रोलिंग के अतिरिक्त, दबाव की निगरानी, ताप और प्रवाह दर शर्तों के लिए पर्यवेक्षी नियंत्रण और डाटा अर्जन (एमसीएडीए) भी मुहैया करा रही है।

दिल्ली में एचपीसीएल के कम गेज वाले टैंक

1592. श्री अशोक अर्गल:

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा:

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली में एचपीसीएल के पेट्रोल पंपों में डीजल और पेट्रोल के टैंक कम गेज के हैं,

(ख) यदि हां, तो इन टैंकों के पर्यवेक्षण का कार्य देख रहे अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है;

(ग) क्या इस कार्य के पूरा होने के बाद ठेकेदारों से धनराशि वसूल की गई है, और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पञ्जायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (एचपीसीएल) के अधिकारियों द्वारा किए गए औचक निरीक्षण के दौरान दिल्ली में कुछ पेट्रोल पंपों के कुछ टैंकों की मोटाई विनिर्देशनों की तुलना में कम पाई गई थी।

(ख) क्रय आदेश की शर्तों के अनुसार इन टैंकों की सुपुर्दगी अनुमोदित तृतीय पक्षकार निरीक्षण एजेंसी द्वारा किए गए निरीक्षण के आधार पर की गई थी। तथापि, एचपीसीएल को सलाह दी गई है कि इस चूक के लिए उत्तरदायित्व निर्धारित करने के लिए एक विभागीय जांच करे।

(ग) और (घ) दोषी संविदाकारों के लंबित बिलों से 1,83,233/- रुपए की राशि की कटौती की गई है।

समाचार पत्रों का पंजीकरण

1593. श्री रघुवीर सिंह कौशल: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले दो वर्षों के दौरान भारत के समाचार-पत्र पंजीयक, नई दिल्ली के कार्यालय में शीर्षक पंजीकरण के लिए प्राप्त किए गए आवेदनों की वर्ष-वार और राज्य-वार संख्या क्या है; और

(ख) उपर्युक्त अवधि के दौरान राजस्थान के कोटा जिले से प्राप्त आवेदनों तथा उनमें से आवंटित किए गए शीर्षकों की संख्या क्या है?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री. ए. राजा): (क) विगत दो वर्षों के दौरान शीर्षक पंजीकरण हेतु प्राप्त आवेदनों की राज्यवार/वर्षवार संख्या संलग्न विवरण I में दी गई है।

(ख) विगत दो वर्षों के दौरान राजस्थान के कोटा जिले से प्राप्त आवेदनों की संख्या जिनको शीर्षक आवंटित किए गए हैं, उनकी संख्या सहित संलग्न विवरण II में दी गई है।

विवरण I

विगत दो वर्षों के दौरान शीर्षक पंजीकरण हेतु प्राप्त आवेदनों का ब्यौरा (राज्य/वर्षवार)

राज्य	2002 में प्राप्त आवेदनों की संख्या	2003 में प्राप्त आवेदनों की संख्या
1	2	3
अंडमान एवं निकोबार	8	4
आन्ध्र प्रदेश	411	442
अरुणाचल प्रदेश	0	2

1	2	3
असम	36	54
बिहार	69	46
चण्डीगढ़	25	27
छत्तीसगढ़	87	65
दादर और नगर हवेली	2	0
दमन और दीव	4	0
दिल्ली	1091	952
गोवा	24	5
गुजरात	476	385
हरियाणा	86	47
हिमाचल प्रदेश	13	17
जम्मू और कश्मीर	46	57
झारखण्ड	29	27
कर्नाटक	409	432
केरल	195	229
लक्षदीप	0	1
मध्य प्रदेश	455	414
महाराष्ट्र	942	851
मणिपुर	9	6
मेघालय	5	3
मिजोरम	14	11
नागालैण्ड	1	1
उड़ीसा	131	126
पांडिचेरी	10	8
पंजाब	90	46
राजस्थान	276	366
सिक्किम	3	3

1	2	3
तमिलनाडु	272	269
त्रिपुरा	9	9
उत्तरांचल	80-	179
उत्तर प्रदेश	793	843
प. बंगाल	234	204
योग	6331	6131

विवरण II

वर्ष 2002 और 2003 के दौरान राजस्थान के कोटा जिले से शीर्षक सत्यापन हेतु प्राप्त आवेदनों का ब्यौरा

वर्ष	शीर्षक उत्पादन हेतु प्राप्त आवेदनों की संख्या	सत्यापित शीर्षकों की संख्या
2002	67	29
2003	79	41

[अनुवाद]

चामराज नगर-मैसूर बड़ी लाइन के निर्माण के लिए निधि जारी किया जाना

1594. श्री एम. शिवन्ना: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या चामराज नगर-मैसूर बड़ी लाइन से निर्माण के लिए 44 करोड़ रुपये का बजट आवंटन अभी तक जारी नहीं किया गया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ग) यह राशि कब तक उपलब्ध करा दिए जाने की संभावना है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी नहीं। चालू वर्ष के दौरान परियोजना के लिए 44.29 करोड़ रुपये के परिव्यय की व्यवस्था की गई है। निधि पूरी तरह उपलब्ध है और इसका उपयोग परियोजना संबंधी विभिन्न कार्यों की प्रगति के अनुसार किया जा रहा है।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

कर्मचारीवृन्द के लिए निविदाएं जारी करने के विरुद्ध शिकायत

1595. श्री रामचन्द्र पासवान:
श्री सूरज सिंह:

क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को हजीरा (असम) में तेल और प्राकृतिक गैस निगम के 94 स्टाफ क्वार्टरों के निर्माण के लिए जारी की गई निविदाओं के संबंध में जनप्रतिनिधियों से अनेक शिकायतें प्राप्त हुई हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस निविदा को रद्द कर दिया गया है;

(घ) क्या शिकायतें प्राप्त होने के बाद ऐसे मामले को दरकिनार करते हुए कार्य का आदेश दिये जाने का प्रस्ताव है;

(ङ) क्या सरकार ने मामले की जांच के लिए तेल और प्राकृतिक गैस निगम प्रबंधन को आदेश दिए हैं; और

(च) यदि हां, तो शिकायतें मिलने के बाद कार्य की वर्तमान स्थिति क्या है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (च) जन प्रतिनिधियों से जोरहाट, असम में स्टाफ क्वार्टरों के निर्माण के लिए कार्य की निविदा देने में अनियमितताओं के आरोप के कुछ पत्र प्राप्त हुए हैं। उन्होंने आरोप लगाया है कि निविदा आमंत्रित करने के मानकों और संविदा देने की प्रक्रियाओं के उल्लंघन हुए हैं। ओएनजीसी के अनुसार सिनमारा परिसर असम में "सी" किस्म के 98 क्वार्टरों के निर्माण के लिए निविदा दो बोली (तकनीकी और मूल्य) पद्धति के तहत आमंत्रित की गई थी। नौ पक्षकारों ने निविदा कागजात खरीदे और कार्य हेतु चार प्रस्ताव प्राप्त हुए। तकनीकी बोलियां 12.8.2004 को खोली गईं और मूल्य बोलियां 11.9.2004 को। ओएनजीसी मूल्य बोलियों का मूल्यांकन करने की प्रक्रिया में संलग्न थी, परन्तु जन प्रतिनिधियों के पत्र प्राप्त होने पर सरकार ने इस मामले में ओएनजीसी के विचार मांगे हैं।

[हिन्दी]

पुराने रेल इंजनों का बदला जाना

1596. प्रो. चन्द्र कुमार: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या पठानकोट-जोगिन्दर नगर रेल लाइन पर यात्री गाड़ियों या मालगाड़ियों में ऐसे पुराने रेल इंजनों का प्रयोग किया जा रहा है जिनकी उपयोग क्षमता समाप्त हो चुकी है जिसके कारण बीच रास्ते में समस्याएं उत्पन्न होती हैं तथा यात्री गाड़ियां स्टेशनों पर समय से नहीं पहुंच पा रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार उन्हें चरणबद्ध तरीके से बदलने का है;

(ग) यदि हां, तो इसके लिए क्या कार्य योजना है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं तथा ये इंजन कब तक बदल लिए जाएंगे?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) जी नहीं। खंड पर लगाए गए इंजनों को बदलने की आवश्यकता नहीं है।

(ग) और (घ) प्रश्न नहीं उठता।

समाज कल्याण संस्थाओं को अनुदान

1597. श्री सीताराम सिंह: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष 2004-05 के दौरान समाज कल्याण संस्थाओं को आवंटित/जारी निधियां का ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार को उपर्युक्त संस्थाओं को आवंटित निधियां में से किए गए व्यय का ब्यौरा प्राप्त हुआ है; और

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी संस्था-वार ब्यौरा क्या है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय ने 2004-05 में 241.28 करोड़ रुपए की राशि आवंटित की है तथा 10 योजनाओं के अंतर्गत 1783 स्वैच्छिक संगठनों प्रथम किस्त के रूप में 99.66 करोड़ रुपए की अनुदान सहायता निर्मुक्त की है।

(ख) और (ग) वर्ष 2004-05 में निर्मुक्त निधियों का उपयोग वर्तमान वर्ष में किया जाएगा तथा उसके लिए उपयोगिता प्रमाणपत्र 2005-06 में भेजे जाएंगे।

विज्ञापनों में गिरावट

1598. श्री सुरेश चन्देल: क्या सूचना और प्रसारण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या उदारीकरण की नीति के कारण दृश्य-श्रव्य प्रचार निदेशालय (डी. ए. वी. पी.) के माध्यम से केन्द्र सरकार द्वारा दिये जाने वाले विज्ञापनों की संख्या में कमी आयी है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और इनमें कितनी गिरावट आयी है;

(ग) क्या दृश्य-श्रव्य प्रचार निदेशालय के विज्ञापन आवश्यक मानक के अनुरूप विषयपरक नहीं हैं जिसके कारण केन्द्र सरकार के विभिन्न विभागों को गैर-सरकारी विज्ञापन एजेंसियों की सेवाएं किराए पर लेनी पड़ती हैं।

(घ) यदि हां, तो क्या ऐसा निदेशालय में तैनात विज्ञापन कला में दक्षता और विशेषज्ञता न रखने वाले कर्मचारियों की कम संख्या के कारण हो रहा है; और

(ङ) यदि हां, तो इस निदेशालय में सभी श्रेणियों में कार्यरत कर्मचारियों की स्वीकृत संख्या कितनी है और इस समय इसमें कितने कर्मचारी कार्यरत हैं और सरकार ने इन विज्ञापनों को अधिक आकर्षक और अधिक विषयपरक बनाने और कर्मचारियों की कमी को दूर करने के लिए क्या कदम उठाए उठाये हैं?

पर्यावरण और वन मंत्री (श्री ए. राजा): (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) से (ङ) विज्ञापन एवं दृश्य प्रचार निदेशालय (डीएवीपी) में निष्णात योग्य कलाकार तथा डेस्क टॉप पब्लिशिंग (डीटीपी) सुविधाओं सहित स्टुडियो मौजूद हैं। जारी किए गए अधिकांश विज्ञापन निदेशालय में ही अभिकल्पित और तैयार किए जाते हैं। तथापि, मंत्रालय/विभाग बाहर से अपने विज्ञापनों की डिजाइन तैयार करवाने तथा डीएवीपी के जरिए जारी करवाने के लिए स्वतंत्र है। डीएवीपी विज्ञापनों की डिजाइनों में सुधार करने के लिए प्रयासरत है, जो कि एक सतत प्रक्रिया है। स्वीकृत कर्मचारियों एवं तैनात कर्मचारियों की संख्या क्रमशः 854 और 665 है।

[अनुवाद]

प्रश्न पत्रों का लीक होना

1599. श्री उदय सिंह:

श्री अधीर चौधरी:

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो ने भारतीय जल सेना के मैट्रिक एंटी रिक्वायरमेंट (एम. ई. आर.) परीक्षा, 2005 के प्रश्न-पत्रों की लीक से संबंधित एक रैकेट का पर्दाफाश किया है, जैसा कि दिनांक 7 अक्टूबर, 2004 के 'द स्टेट्समैन' में इस आशय का समाचार छपा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इस संबंध में भारतीय जल सेना के कुछ कर्मचारियों के विरुद्ध मामले दर्ज किए गए हैं; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उनके विरुद्ध क्या कार्रवाई की गयी है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) और (ख) रिपोर्ट के अनुसार केन्द्रीय जांच ब्यूरो के रांची स्थित कार्यालय ने एक रैकेट का पता लगाया है, जिसमें भारतीय नौसेना की मैट्रिक एंटी रिक्वायरमेंट (एम ई आर) 2005 परीक्षा के प्रश्न-पत्र के कुछ प्रश्न कुछ सिविलियन कार्मिकों के कब्जे में पाए गए थे। इस मामले की केन्द्रीय जांच ब्यूरो और नौसेना के जांच बोर्ड द्वारा जांच की जा रही है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

[हिन्दी]

पेट्रोल और डीजल का भंडारण

1600. श्री कमला प्रसाद रावत: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि कतिपय तेल कंपनियां पेट्रोल और डीजल का भंडारण कर रही हैं;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इन कंपनियों द्वारा पेट्रोल और डीजल की डंपिंग/भंडारण किए जाने से आम आदमी के लिए समस्याएं उत्पन्न हो रही हैं;

(घ) यदि हां, तो सरकार इन कंपनियों के विरुद्ध क्या कार्रवाई कर रही है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ङ) सार्वजनिक क्षेत्र

की तेल कंपनियों (आईओसी, बीपीसीएल, एचपीसी और आईबीपी) ने पेट्रोल और डीजल सहित पेट्रोलियम उत्पादों के वितरण के लिए देश में विभिन्न लोकेशनों पर अपने-अपने भंडारण स्थल स्थापित किए हैं। ये भंडारण स्थल, सरकार/सांविधिक निकायों जैसे तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय (ओआईएसडी), मुख्य विस्फोटक नियंत्रक (सीसीओई), प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड कारखाना निरीक्षणालय, स्थानीय प्रशासन आदि द्वारा निर्धारित शर्तों के अनुसार स्थापित किए जाते हैं।

[अनुवाद]

निःशक्तता केन्द्र

1601. श्रीमती मेनका गांधी: क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने देश में छह निःशक्तता केन्द्रों का निर्माण कार्य शुरू किया था;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या इनमें से कुछ केन्द्रों का निर्माण कार्य पूरा हो चुका है; और

(घ) यदि हां, तो उन केन्द्रों का ब्यौरा क्या है जिन्होंने कार्य करना शुरू कर दिया है और ऐसे प्रत्येक केन्द्र में अब तक कितने रोगियों का उपचार किया गया है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) सरकार ने विकलांगजनों के लिए फरवरी, 2000 में 5 संयुक्त क्षेत्रीय केन्द्रों को स्थापित करने का अनुमोदन दिया था। संबंधित राज्य सरकारों द्वारा उपयुक्त भूमि आबंटित करने के बाद, इन संयुक्त क्षेत्रीय केन्द्रों के भवनों का निर्माण शुरू हो गया है। आज की स्थिति के अनुसार, संयुक्त क्षेत्रीय केन्द्र भोपाल, मध्य प्रदेश अपने नए निर्मित भवन में कार्य कर रहा है जबकि उत्तर प्रदेश में लखनऊ, असम में गुवाहाटी, हिमाचल प्रदेश में सुन्दरनगर और जम्मू-कश्मीर में श्री नगर स्थित शेष चार संयुक्त क्षेत्रीय केन्द्रों के भवनों का निर्माण कार्य चल रहा है।

(ग) और (घ) ये सभी पांचों संयुक्त क्षेत्रीय केन्द्र वर्ष 2000 से संबंधित राज्य सरकारों द्वारा प्रदान किए गए आवास में कार्य कर रहे हैं। विभिन्न पुनर्वास-सेवाएं प्राप्त व्यक्तियों की केन्द्र-वार संख्या इस प्रकार है:

स्थित संयुक्त क्षेत्रीय केन्द्र	(30.11.2004 तक) लाभार्थियों की संख्या
1. भोपाल, मध्य प्रदेश	20687
2. गुवाहाटी, असम	56048
3. लखनऊ, उत्तर प्रदेश	37526
4. श्रीनगर, जम्मू-कश्मीर	10835
5. सुन्दरनगर, हिमाचल प्रदेश	5556

राजधानी/शताब्दी एक्सप्रेस में तत्काल आरक्षण सुविधा

1602. श्री कीर्ति वर्धन सिंह: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे ने राजधानी और शताब्दी रेलगाड़ियों में तत्काल आरक्षण सुविधा शुरू की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ग) इनमें से प्रत्येक रेलगाड़ी में तत्काल आरक्षण के लिए रखे जाने वाली बर्थों की संख्या कितनी है?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) नई तत्काल योजना को 14.11.2004 से शुरू करके राजधानी/शताब्दी गाड़ियों सहित विभिन्न गाड़ियों में चरणवार किया जा रहा है।

(ग) राजधानी/शताब्दी एक्सप्रेस गाड़ियों सहित गाड़ियों में विभिन्न श्रेणियों में तत्काल आरक्षण के रूप में निर्धारित शायिकाओं की संख्या उन गाड़ियों में लगाए गए सवारी डिब्बों की संख्या पर निर्भर करेगी।

[हिन्दी]

गैर-सरकारी संगठनों द्वारा आरक्षण नीति का क्रियान्वयन

1603. श्री सुशील कुमार मोदी:
श्री ब्रजेश पाठक:
श्री बालेश्वर यादव:

क्या सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार ने सरकारी सहायता प्राप्त गैर-सरकारी संगठनों (एन.जी.ओ.) को अपने संबंधित संगठनों में नियुक्तियां

करते समय अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों, अन्य पिछड़े वर्गों तथा शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों को नौकरियों में आरक्षण देने के प्रावधान को क्रियान्वित करने का निर्देश दिया है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) प्रावधान के अंतर्गत जिन संगठनों द्वारा नौकरियां दी गई हैं उनके नाम क्या हैं तथा नौकरी प्राप्त करने वाले व्यक्तियों की गैर-सरकारी संगठन-वार संख्या कितनी कितनी है; और

(घ) आरक्षण के प्रावधान का उल्लंघन करने वाले गैर-सरकारी संगठनों के विरुद्ध क्या कार्रवाई की गई है/की जा रही है?

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशन): (क) और (ख) सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय द्वारा सभी योजनाओं के अंतर्गत स्वैच्छिक संगठनों को सहायता अनुदान निर्मुक्त किया जाता है। इन सभी योजनाओं में यह अपेक्षा है कि स्वैच्छिक संगठन अपने नियंत्रणाधीन पदों को भरने के लिए भारत सरकार द्वारा इंगित तर्ज पर आरक्षण नीति का पालन करेंगे। सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय ने हाल ही में इन अनुदेशों को दोहराया है और सहायता अनुदान निर्मुक्त करने के लिए संस्वीकृत आदेश में भी यह शर्त है।

(ग) आरक्षित पदों पर नियुक्त किए गए व्यक्तियों के संबंध में ब्यौरा स्वैच्छिक संगठनों द्वारा अपने स्तर पर रख जाता है।

(घ) आरक्षण के प्रावधानों के उल्लंघन का कोई मामला ध्यान में नहीं आया है और गैर-सरकारी संगठनों को यह नीति कार्यान्वित करने के लिए पर्याप्त समय दिया जा रहा है।

[अनुवाद]

रिक्त पद

1604. श्री सुशील सिंह: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे में विभिन्न श्रेणियों के बहुत सारे पद रिक्त पड़े हैं;

(ख) यदि हां, तो आज की तिथि के अनुसार जोन-वार रिक्तियों की स्थिति क्या है;

(ग) क्या सरकार को अ.जा./अ.ज.जा. के बैकलॉग पदों को भरने में हुई असामान्य देरी की जानकारी है;

(घ) यदि हां, तो बैकलॉग पदों को नहीं भरने के क्या कारण हैं; और

(ङ) इन रिक्त पदों को शीघ्र भरने के क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) और (ख) 31.10.04 तक क्षेत्रीय रेलों पर समूह 'ग' और 'घ' में खाली पदों की अनुमानित संख्या निम्नलिखित है:-

क्षेत्रीय रेल	खाली पद
मध्य	12459
पूर्व	13405
उत्तर	13633
पूर्वोत्तर	4703
पूर्वोत्तर सीमा	10824
दक्षिण	9674
दक्षिण मध्य	9457
दक्षिण पूर्व	13733
पश्चिम	16177
पूर्व तट	7677
पूर्व मध्य	12114
उत्तर मध्य	4347
उत्तर पश्चिम	8940
दक्षिण पूर्व मध्य	7165
दक्षिण पश्चिम	4697
पश्चिम मध्य	5613

(ग) से (ङ) रेल मंत्री द्वारा बजट 2004-05 में की गई घोषणा और बाद में सरकार की न्यूनतम साझा कार्यक्रम के रूप में कार्मिक और प्रशिक्षण विभाग से प्राप्त निर्देशों के अनुपालन में 31.3.2004 तक समूह 'ग' और 'घ' की भर्ती श्रेणियों में अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति की बकाया रिक्तियों को भरने के लिए 23.7.2004 से एक विशेष भर्ती अभियान चलाया गया है ताकि समयबद्ध तरीके से 30.6.2005 की लक्षित तारीख तक रिक्तियों को भरा जा सके।

इसी प्रकार, 1.7.2004 तक पदोन्नति कोटियों में सभी समूहों के 'क', 'ख', 'ग', और 'घ', में अनु.जाति और अनु.जनजाति की बकाया रिक्तियों को भरने के लिए 15.10.2004 से एक विशेष पदोन्नति अभियान चलाया गया है ताकि इन्हें 1.4.2005 तक पूरा किया जा सके।

[हिन्दी]

बम के अवशेषों की चोरी

1605. श्री रामदास आठवले: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को यह जानकारी है कि बम विस्फोट केन्द्रों से फटे हुए बमों के अवशेष चोरी हो रहे हैं;

(ख) क्या सरकार को उपर्युक्त केन्द्रों से पिछले तीन वर्षों के दौरान हुई चोरी की कुछ घटनाओं के कारण करोड़ों रुपयों की हानि हुई है;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) ऐसी गतिविधियों में कितने व्यक्तियों की मृत्यु हुई है; और

(ङ) ऐसी चोरी रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं या उठाए जा रहे हैं?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) गोलाबारूद डिपुओं में बमों को तोड़े जाने वाले स्थानों से विस्फोटित बमों के अवशेषों की चोरी की कोई रिपोर्ट नहीं है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) से (ङ) प्रश्न नहीं उठते।

[अनुवाद]

एयर एलायंस के कर्मचारियों की नौकरियों को नियमित किया जाना

1606. श्री गुरुदास दासगुप्त: क्या नागर विमानन मंत्री एयर एलायंस के कर्मचारियों की नौकरियों को नियमित किए जाने के बारे में 23 जुलाई, 2004 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2310 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कंपनी ने मामले की समीक्षा की है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है तथा उनकी मांगों पर विचार करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल):

(क) जी, हां।

(ख) और (ग) कंपनी ने 1 अक्टूबर, 2004 से ग्रांड स्पोर्ट्स कर्मचारियों सहित सामान्य श्रेणी में ठेके पर लिए कर्मचारियों को दिए जाने वाले पारिश्रमिक में संशोधन किया है।

[हिन्दी]

इंडियन आयल कार्पोरेशन द्वारा विज्ञापनों पर खर्च की गई धनराशि

1607. श्री तूफानी सरोज: क्या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) इंडियन आयल कार्पोरेशन द्वारा मार्च 2002 से मार्च 2004 के बीच विज्ञापनों पर कुल कितनी धनराशि खर्च की गई;

(ख) क्या खर्च की गई कुल धनराशि प्रिंट मीडिया में विज्ञापनों के प्रकाशन के लिए थी;

(ग) यदि नहीं, तो टेलीविजन और प्रिंट मीडिया में विज्ञापनों पर अलग-अलग कुल कितनी धनराशि खर्च की गई; और

(घ) अप्रैल, 2004 से मार्च, 2005 के दौरान विज्ञापनों पर कुल कितनी धनराशि खर्च करने का प्रस्ताव है?

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): (क) से (ग) इंडियन आयल कार्पोरेशन लिमिटेड (आईओसी) द्वारा विज्ञापनों और संचार क्रियाकलापों पर मार्च, 2002 से मार्च, 2004 की अवधि के दौरान कुल 14,304.30 लाख रुपए की राशि खर्च की गई। इसमें से टेलीविजन पर 4962.76 लाख रुपए की राशि खर्च की गई थी।

(घ) आईओसी ने अप्रैल, 2004 से मार्च, 2005 की अवधि के दौरान विज्ञापनों पर 12,320 लाख रुपए खर्च करने का प्रस्ताव रखा है।

उत्तर बिहार की रेल लाइनों का विकास

1608. श्री निखिल कुमार चौधरी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार के पास उत्तर बिहार की रेल लाइनों को कॉकण रेल लाइन की तर्ज पर विकसित करने का प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा बनाए गए कार्यक्रम का ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि कटिहार-जोगबनी और मानसी-सहरसा के बीच आमान परिवर्तन का कार्य तय समय से पीछे चल रहा है; और

(घ) यदि हां, तो आमान परिवर्तन के कार्य में तेजी लाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर. वेलु): (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) और (घ) कटिहार-जोगबनी, कटिहार-राधिकापुर परियोजनाओं के मानसी-सहरसा और बरसोई-राधिकापुर के आमान परिवर्तन के कार्य को वर्ष 2004-05 के दौरान पूरा कर लिए जाने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है। परियोजनाओं के विभिन्न क्रिया-कलापों की प्रगति में तेजी लाई गई है ताकि इन्हें निर्धारित समय में पूरा किया जा सके।

कुशल तकनीशियनों की कमी

1609. श्री देविदास पिंगले: क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या वर्तमान में कुशल तकनीशियों की कमी के कारण भारतीय नौसेना की कार्यकुशलता प्रभावित हुई है जैसाकि दिनांक 29 अक्टूबर, 2004 के 'हिन्दुस्तान' में इस आशय का समाचार प्रकाशित हुआ है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार नए जहाजों पर तैनाती हेतु नौसैनिकों की भर्ती करने पर विचार कर रही है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

रक्षा मंत्री (श्री प्रणब मुखर्जी): (क) जी, नहीं। उपलब्ध कार्मिक शक्ति के कड़े प्रबंधन के साथ नौसेना की प्रचालनात्मक दक्षता बनाई रखी जा रही है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: जो जाना चाहें वे जा सकते हैं। कृपया सभा में व्यवधान न डालें। कृपया आपस में बात न करें।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री सुशील कुमार मोदी (भागलपुर): अध्यक्ष महोदय, दागी मंत्रियों के बारे में ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अब, सभा पटल पर पत्र रखे जाएंगे।

मध्याह्न 12.00 बजे

सभा पटल पर रखे गए पत्र

[हिन्दी]

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:

- (1) भारतीय रेल बोर्ड अधिनियम, 1905 की धारा 2 के अंतर्गत जारी अधिसूचना संख्या का.आ. 1098 जो 11 अक्टूबर, 2004 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जिसके द्वारा रेलवे बोर्ड में रेल अधिनियम, 1989 की धारा 87 की उपधारा (2) के खंड (ख) के अधीन केन्द्रीय सरकार की सभी शक्तियां विनिहित की गई हैं, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल.टी. 1003/04]

- (2) रेल अधिनियम, 1989 की धारा 199 के अंतर्गत रेल (वैगन की अतिभराई के लिए दण्डात्मक प्रभार) नियम, 2004 जो 18 अक्टूबर, 2004 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का.आ. 1147(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 1004/04]

- (3) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

- (क) (एक) रेलटेल कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2003-2004 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

- (दो) रेलटेल कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 2003-2004 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 1005/04]

- (ख) (एक) कोंकण रेलवे कारपोरेशन लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2003-2004 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

- (दो) कोंकण रेलवे कारपोरेशन लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 2003-2004 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 1006/04]

- (ग) (एक) राइट्स लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2003-2004 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

- (दो) राइट्स लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 2003-2004 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 1007/04]

- (घ) (एक) कंटेनर कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2003-2004 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

- (दो) कंटेनर कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 2003-2004 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 1008/04]

- (4) (एक) इंडियन रेलवे वेलफेयर आर्गनाइजेशन, नई दिल्ली के वर्ष 2003-2004 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) इंडियन रेलवे वेलफेयर आर्गेनाइजेशन, नई दिल्ली के वर्ष 2003-2004 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 1009/04]

[अनुवाद]

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री संतोष मोहन देव): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:

(1) स्कूटर्स इंडिया लिमिटेड द्वारा भारी उद्योग विभाग, भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय के बीच वर्ष 2004-2005 के लिए हुए समझौता ज्ञापन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 1009क/04]

(2) भारत ब्रेक्स एण्ड वाल्वज लिमिटेड (बीबीवीएल) और वेबर्ड इंडिया लिमिटेड (डब्ल्यूआईएल) के वर्ष 2002-2003 के वार्षिक प्रतिवेदनों तथा लेखापरीक्षित लेखाओं को लेखा वर्ष की समाप्ति के पश्चात् 9 महीने की नियत अविध के भीतर सभा पटल पर न रखे जाने के कारण बताने वाले विवरण की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1010/04]

(3) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा(1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):

(क) (एक) स्कूटर्स इंडिया लिमिटेड, लखनऊ के वर्ष 2003-2004 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) स्कूटर्स इंडिया लिमिटेड, लखनऊ का वर्ष 2003-2004 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियाँ।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 1011/04]

(ख) (एक) टायर कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड, कोलकाता के वर्ष 2003-2004 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) टायर कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड, कोलकाता का वर्ष 2003-2004 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियाँ।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 1012/04]

(ग) (एक) रिहैबिलिटेशन इंडस्ट्रीज कारपोरेशन लिमिटेड, कोलकाता के वर्ष 2003-2004 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) रिहैबिलिटेशन इंडस्ट्रीज कारपोरेशन लिमिटेड, कोलकाता का वर्ष 2003-04 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियाँ।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 1013/04]

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल पटेल): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:

(1) रेल अधिनियम, 1989 की धारा 10 के अंतर्गत चीफ कमिश्नर फार रेलवे सेप्टी, लखनऊ के वर्ष 2002-2003 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखे गए। देखिए संख्या एल.टी. 1014/04]

(2) इंडियन एअरलाइंस लिमिटेड तथा नागर विमानन मंत्रालय के बीच वर्ष 2004-2005 के लिए हुए समझौता ज्ञापन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल.टी. 1015/04]

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती सुब्बुलक्ष्मी जगदीशान): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूँ:

(1) निःशक्त व्यक्ति (समान अवसर, अधिकार संरक्षण और पूर्ण भागीदारी) अधिनियम, 1995 की धारा 73 की उप-धारा 3 के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) का.आ. 1183(अ) जो 26 अक्टूबर, 2004 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा रेल मंत्रालय के अधीन रेल संरक्षण बल और रेल संरक्षण विशेष बल में उपनिरीक्षक और कान्स्टेबल के पदों को छूट प्रदान की गयी है।

(दो) का.आ. 1184(अ) जो 26 अक्टूबर, 2004 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा रेल संरक्षण बल और रेल संरक्षण विशेष बल में उपनिरीक्षक और कान्स्टेबल के पदों को उक्त अधिनियम की धारा 33 के उपबंधों से छूट प्रदान की गयी है।

(तीन) का.आ. 946(अ) जो 23 अगस्त, 2004 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा गृह मंत्रालय के अधीन विशेष सेवा ब्यूरो (एम एस बी) के केवल "योधक कार्मिक" के पद के सभी वर्गों को उक्त अधिनियम की धारा 33 के उपबंधों से छूट प्रदान की गई है।

(चार) का.आ. 947(अ) जो 23 अगस्त, 2004 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा गृह मंत्रालय के अधीन विशेष सेवा ब्यूरो (एस एस बी) के केवल "योधक कार्मिक" के पद के सभी वर्गों को उक्त अधिनियम की धारा 47 के उपबंधों से छूट प्रदान की गई है।

[ग्रंथालय में रखी गई। देखिए संख्या एल.टी. 1016/04]

अपराहन 12.02 बजे

लोक लेखा समिति

पहला, दूसरा और तीसरा प्रतिवेदन

[हिन्दी]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा (दक्षिण दिल्ली): अध्यक्ष महोदय, मैं लोक लेखा समिति (2004-2005) के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ।

(1) 'आयातित प्रणालियों के संक्रियात्मक उपयोग में विलम्ब तथा प्रणाली के विकास एवं उत्पादन में विलम्ब' के संबंध में लोक लेखा समिति (तेरहवीं लोक सभा) के बाईसवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर की-गई-कार्यवाही के बारे में लोक लेखा समिति (चौदहवीं लोक सभा) का पहला प्रतिवेदन।

(2) "फ्रैंकफर्ट में भारत के महावाणिज्य दूत के लिए आवास की खरीद" के संबंध में लोक लेखा समिति (तेरहवीं

लोक सभा) के सत्ताईसवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर की-गई-कार्यवाही के बारे में लोक लेखा समिति (चौदहवीं लोक सभा) का दूसरा प्रतिवेदन।

(3) 'उच्च क्षमता वाली डीजल चालित ब्रेकडाउन क्रेनों का परिहार्य आयात' के संबंध में लोक लेखा समिति (तेरहवीं लोक सभा) के छत्तीसवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर की-गई-कार्यवाही के बारे में लोक लेखा समिति (चौदहवीं लोक सभा) का तीसरा प्रतिवेदन।

अपराहन 12.03 बजे

अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण संबंधी समिति

की-गई-कार्यवाही संबंधी विवरण

[हिन्दी]

डा. सत्यनारायण जटिया (उज्जैन): अध्यक्ष महोदय, मैं, अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण संबंधी समिति के निम्नलिखित की-गई-कार्यवाही के प्रतिवेदनों के अध्याय-एक में अंतर्विष्ट सिफारिशों/टिप्पणियों पर सरकार द्वारा की-गई-अंतिम कार्यवाही संबंधी उत्तरों को दर्शाने वाले विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ:

(1) बावनवां प्रतिवेदन (दसवीं लोक सभा)—जीवन बीमा निगम लिमिटेड में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षण और उनका नियोजन और अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों की अधिवक्ताओं के पैनल में नियुक्ति; और

(2) चौवनवां प्रतिवेदन (दसवीं लोक सभा)—तेल और प्राकृतिक गैस निगम लिमिटेड में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षण और उनका नियोजन।

अपराहन 12.04 बजे

महिलाओं को शक्तियां प्रदान करने संबंधी समिति

की-गई-कार्यवाही संबंधी विवरण

[अनुवाद]

श्रीमती कृष्णा तीरथ (करोल बाग): महोदय, मैं महिलाओं को शक्तियां प्रदान करने संबंधी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदनों

(तेरहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही को दर्शाने वाले चार विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखती हूँ:

- (1) 'हिरासत में महिलाएं' के बारे में समिति का ग्यारहवां प्रतिवेदन;
- (2) 'महिलाओं के लिए शिक्षा कार्यक्रम' के बारे में समिति का चौदहवां प्रतिवेदन;
- (3) 'स्थानीय निकायों में महिलाओं को प्रशिक्षण तथा उनका सशक्तीकरण' के बारे में समिति का सोलहवां प्रतिवेदन; और
- (4) 'दंगों के दौरान महिलाओं के प्रति हिंसा' के बारे में समिति का सत्रहवां प्रतिवेदन।

अपराह्न 12.05 बजे

ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के आस्थगन के बारे में

अफीम उत्पादकों के समक्ष आ रही कठिनाइयाँ

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यो, अफीम उत्पादकों के समक्ष आ रही कठिनाइयों के संबंध में श्री दुष्यंत सिंह द्वारा दिए गए ध्यानाकर्षण प्रस्ताव की सूचना को आज की कार्यसूची में क्रम संख्या 9 पर सूचीबद्ध किया गया है। माननीय वित्त मंत्री ने अनुरोध किया है कि ध्यानाकर्षण प्रस्ताव को कल उठाये जाने हेतु आस्थगित कर दिया जाए। श्री दुष्यंत सिंह ने इसे आस्थगित करने के लिए सहमति दे दी है। यदि सभा अपनी सहमति दे तो ध्यानाकर्षण प्रस्ताव को चर्चा के लिए लिया जा सकता है।

अनेक माननीय सदस्य: जी हां।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अब मद सं. 10, ध्यानाकर्षण। श्री पी. मोहन।

...(व्यवधान)

श्री पी. मोहन (मदुरै): महोदय, मैं नेवेली लिम्बाइट कारपोरेशन का निजीकरण करने की कथित पहल से उत्पन्न स्थिति तथा इस

संबंध में सरकार द्वारा उठाए गए कदमों के बारे में कोयला मंत्री का ध्यान आकर्षित करता हूँ।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा (दक्षिण दिल्ली): अध्यक्ष महोदय, इसके पहले कि आप कॉलिंग अटेंशन मोशन लें, कल यह सवाल उठा था कि ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री मल्होत्रा, मैं आपको बोलने की अनुमति दूंगा। आपको पद्धति का पता है। यही प्रक्रिया है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: इसके तुरंत बाद मैं इसे चर्चा हेतु लूंगा।

...(व्यवधान)

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: ऐसी किसी प्रक्रिया का प्रश्न नहीं है। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: श्री मल्होत्रा, मैं आपकी बात सुनूंगा। ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के पश्चात् मैं आपको बोलने की अनुमति दूंगा। यह प्रक्रिया है। आपको अच्छी तरह पता है कि प्रक्रिया यही है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के पश्चात् ही ऐसी चर्चा होती है। आपको पता है कि यही प्रक्रिया है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं ध्यानाकर्षण के पश्चात् बोलने के लिए आपका नाम पुकारूंगा। यही प्रक्रिया है।

...(व्यवधान)

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: आज सिर्फ एक ध्यानाकर्षण प्रस्ताव को चर्चा हेतु लिया जा सकता है। दो को कैसे लिया जा सकता है। ...(व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय: दो ध्यानाकर्षण प्रस्ताव हैं। आप सूची देख लें।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: माननीय कोयला मंत्री।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय कहां हैं?

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: ठीक है। मैं उनकी बात सुनूंगा। कृपया बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह बिल्कुल गलत बात है। मंत्री महोदय को उपस्थित रहना चाहिए था।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: एक-एक करके बोलिये।

श्री रघुनाथ झा (बेतिया): हम भी बोलेंगे।

अध्यक्ष महोदय: आप भी बोलेंगे।

अपराह्न 12.06 बजे

सदस्यों द्वारा निवेदन

दो केन्द्रीय कैबिनेट मंत्रियों द्वारा एक दूसरे के विरुद्ध लगाये गये भ्रष्टाचार के कथित आरोपों के बारे में

[हिन्दी]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा (दक्षिण दिल्ली): अध्यक्ष जी, कल हाउस में यह सवाल उठाया गया था कि लालू जी ने और श्री रामविलास पासवान ने जो एक-दूसरे पर गंभीर भ्रष्टाचार के आरोप लगाये हैं, उन आरोपों के बारे में प्रधान मंत्री जी उत्तर दें। कल लालू प्रसाद जी ने हाउस में एक वक्तव्य दिया था, जिसमें उन्होंने कहा कि मैंने श्री रामविलास पासवान जी पर कोई आरोप नहीं लगाया। यह इतना उपहासास्पद और मजाकिया बयान था, कल सारे टी.वी. चैनलों ने जो-जो आरोप उन्होंने लगाये, उन्हें रिपीट

किया। सारे समाचार-पत्रों ने लिखा कि उन्होंने हाउस को मिसलीड किया, उन्होंने आरोप लगाये थे और वे आरोप उन्होंने किस-किस दिन लगाये थे, उसके बारे में भी समाचार ...(व्यवधान) अध्यक्ष जी, मैं कह रहा हूँ ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह ठीक नहीं है। आपने नोटिस भी नहीं दिया।

[अनुवाद]

आपने अभी-अभी एक पर्ची भेजी है। फिर भी मैंने आपको बोलने की अनुमति दी है।

...(व्यवधान)

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: सूचना देने का कोई प्रश्न नहीं है। मैं इस मुद्दे को पहले भी उठा चुका हूँ ...(व्यवधान) यह विशेषाधिकार का मामला है और प्रधान मंत्री को भी जवाब देना है। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: क्या आप चाहते हैं कि प्रधान मंत्री एक वक्तव्य दें?

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: जी हां।

अध्यक्ष महोदय: सरकार को जवाब देने दें। मुझे कुछ नहीं करना है।

संसदीय कार्य मंत्री तथा शहरी विकास मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद): संबंधित मंत्री अपनी स्थिति स्पष्ट करना चाहते हैं। ...(व्यवधान)

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: श्री रामविलास पासवान नहीं बल्कि प्रधान मंत्री जी को उत्तर देना चाहिए। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय यहां उपस्थित हैं। हम उनकी बात सुनें।

...(व्यवधान)

श्री गुलाम नबी आजाद: दोनों ही मंत्री कुछ कहना चाहते हैं ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: क्या आपको कुछ कहना है? आप उनकी बात सुनें। यह क्या हो रहा है?

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: सिर्फ रामविलास पासवान का वक्तव्य कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित किया जाएगा।

...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: हमें उनकी बात सुनने दें। मंत्री महोदय बोलना चाहते हैं। आपने उनके नाम का जिक्र किया है। वह बोलना चाहते हैं।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: यह क्या हो रहा है?

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आपने सभा में उनके नाम का उल्लेख किया है। आपने सभा में उनका नाम लिया है। वह जवाब देना चाहते हैं। वह यहां उपस्थित हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय यदि कुछ कहना चाहते हैं तो हमें उनकी बात सुनने दें।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: यह काफी दुर्भाग्यपूर्ण है।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार): इस मामले में प्रधान मंत्री जी जवाब दें। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: आप अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप मंत्री जी का नाम लें। वह बोलने को तैयार हैं और फिर भी यदि आप उनकी बात नहीं सुनते, तो यह आश्चर्य की बात है।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री रघुनाथ झा (बेतिया): आडवाणी जी के मामले में वाजपेयी जी को बुलाया जाए। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं होगा।

...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: माननीय सदस्यगण, मैं आप सभी से गंभीरतापूर्वक अपील करता हूँ कि आप इस सभा का गौरव कम न करें। हम यहां क्या कर रहे हैं?

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: क्या आप इस सभा की गरिमा को इस तरह बनाए रखना चाहते हैं? आप सभी एक साथ शोर कर रहे हैं।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैंने आपको बोलने की अनुमति दी है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आपने सभा में मंत्री का नाम लिया है।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया बैठ जाइए। मैं बोलने के लिए खड़ा हूँ परन्तु कोई भी मेरी बात नहीं सुन रहा है। इस सभा में अध्यक्षपीठ के प्रति कोई सम्मान नहीं है। आपने केवल कोरे आश्वासन दिए हैं। आपके आश्वासन कोरे आश्वासन मात्र ही हैं। यह बड़ी ही विचित्र बात है।

...(व्यवधान)

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा: महोदय, मैं माननीय प्रधानमंत्री से केवल इस सभा में आने और इस मुद्दे पर जवाब देने का अनुरोध कर रहा हूँ। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं माननीय प्रधानमंत्री को इस सभा में आने के लिए बाध्य नहीं कर सकता हूँ। आप दोहराते रहें।

...(व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय: कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं होगा।

...(व्यवधान)*

अध्यक्ष महोदय: कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जा रहा है? कृपया शोर न करें। मैं इसकी अनुमति नहीं दूंगा।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: स्थिति असहनीय हो रही है। कृपया बैठ जाइए।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: आप लोगों को क्या हो रहा है? आप कैसे काम कर रहे हैं? ये क्या बात है?

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: माननीय प्रधानमंत्री जी को मैं कैसे बाध्य कर सकता हूँ? माननीय प्रधानमंत्री जी को बुलाया जाना पूरी तरह उन पर निर्भर करता हूँ।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आपने मंत्री जी का नाम लिया है और उनके विरुद्ध आरोप लगाया है। संबंधित मंत्री जवाब देना चाहते हैं और आप उन्हें अवसर नहीं दे रहे हैं। इस सभा में यह सब क्या हो रहा है? मैं इसकी अनुमति नहीं दूंगा।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: बोलने का कोई फायदा नहीं है। कुछ रिकार्ड पर नहीं जा रहा है।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: श्री रामविलास पासवान द्वारा दिए गए वक्तव्य को ही कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित किया जाएगा।

...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा इस्पात मंत्री (श्री रामविलास पासवान): आप पहले सुनिए। ... (व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

अध्यक्ष महोदय, मुझ पर यह आरोप लगाया गया है कि मैंने केन्द्रीय मंत्री के विरुद्ध आरोप लगाकर केन्द्रीय मंत्रिमंडल की सामूहिक जिम्मेदारी का निर्वहन नहीं किया है।

महोदय, मैं बताना चाहता हूँ कि मैंने किसी भी केन्द्रीय मंत्री के खिलाफ कुछ नहीं कहा है। मैंने जो कुछ कहा था, वह बिहार के संबंध में था। दिल्ली में यू.पी.ए. की सरकार है। पूरा देश जानता है कि मनमोहन सिंह जी से ज्यादा ईमानदार व्यक्ति दूसरा नहीं है। श्रीमती सोनिया गांधी ने देश के लिए सुप्रीम सैक्रिफाइस किया है। इसलिए मुझ पर यह आरोप लगाया गया है कि मैंने किसी केन्द्रीय मंत्री के खिलाफ कोई आरोप लगाया है। मैंने ऐसा नहीं किया है।

महोदय, बिहार में सभी राजनीतिक पार्टियाँ हैं और हर पार्टी अपनी-अपनी बात कहती है। मैंने जो भी कहा, वह बिहार सरकार के संबंध में था। केन्द्र सरकार के खिलाफ कुछ भी नहीं था। इसलिए मेरे द्वारा केन्द्रीय मंत्रिमंडल के सामूहिक उत्तरदायित्व के किसी भी अधिकार का हनन नहीं किया गया है। मैं यह स्पष्ट करना चाहता हूँ। ... (व्यवधान)

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): अध्यक्ष महोदय, हमने कहा था कि इनकी दाल गलने वाली नहीं है। ये झांझ बजाते रह जाएंगे। कुछ बनने वाला नहीं है। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: अब सभा अपराह्न 12.45 बजे पुनः समवेत होने के लिए स्थगित होती है।

अपराह्न 12.17 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा अपराह्न 12.45 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

अपराह्न 12.45 बजे

लोक सभा 12.45 बजे पुनः समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की
ओर ध्यान दिलाना

नेवेली लिग्नाइट कारपोरेशन का निजीकरण करने की कथित पहल से उत्पन्न स्थिति तथा इस संबंध में सरकार द्वारा उठाए गए कदम

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अब यह सभा मद संख्या 9। अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मैं जो कह रहा हूँ उसे सुनिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: कृपया मुझे सभा की कार्यवाही संचालित करने दें। आप हर समय अध्यक्ष को आदेश दे रहे हैं। मेरी बात सुनिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय, यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण था कि आप मामले पर ध्यानाकर्षण के समय उपस्थित नहीं थे। अतएव, भविष्य में कृपया समय पर उपस्थित रहें।

[हिन्दी]

श्री सुशील कुमार घोदी (भागलपुर): अध्यक्ष महोदय, ये दागी मंत्री हैं। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: आप क्या बात कर रहे हैं?

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा (दक्षिण दिल्ली): महोदय, प्रधान मंत्री को आकर जवाब देना चाहिए।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय: मंत्री जी, आप बोलिए।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: ये क्या हो रहा है, आप लोग ये क्या कर रहे हैं? हम आपसे विनती कर रहे हैं।

...(व्यवधान)

श्री पी. मोहन (मदुरै): महोदय, मैं कोयला मंत्री का ध्यान अविलम्बनीय लोक महत्व के निम्नलिखित विषय की ओर दिलाता हूँ और उनसे अनुरोध करता हूँ कि वे इस संबंध में वक्तव्य दें:

“नेवेली लिग्नाइट कारपोरेशन का निजीकरण करने की कथित पहल से उत्पन्न स्थिति तथा इस संबंध में सरकार द्वारा उठाए गए कदम”

[हिन्दी]

श्री प्रभुनाथ सिंह (महाराजगंज, बिहार): अध्यक्ष महोदय, तीन दिन से प्रधानमंत्री जी को बयान देने के लिए कहा जा रहा है। ...(व्यवधान)

[अनुवाद]

अध्यक्ष महोदय: केवल मंत्री जी के वक्तव्य को कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित किया जाएगा।

...(व्यवधान)*

[हिन्दी]

कोयला मंत्री (श्री शिबु सोरेन): अध्यक्ष महोदय, नेवेली लिग्नाइट कारपोरेशन का निजीकरण करने का कोई प्रस्ताव अथवा पहल नहीं की गई है। मैं माननीय सदस्यों को बताना चाहता हूँ कि नेवेली लिग्नाइट कारपोरेशन एक उत्कृष्ट कार्य-निष्पादन करने वाला पी.एस.यू. है और उसका निजीकरण करने का हमारा कोई इरादा नहीं है।

एन.एल.सी. एक लाभ कमाने वाला सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम (पी.एस.यू.) है और पिछले तीन वर्षों के दौरान इसने लगातार लाभ अर्जित किया है।

क्र.सं.	वित्तीय वर्ष	कर-पूर्व लाभ (करोड़ रुपए में)
1.	2001-02	1198.53
2.	2002-03	1687.83
3.	2003-04	1413.08

इसके अलावा राष्ट्रीय न्यूनतम साक्षा कार्यक्रम के अनुसार, लाभ कमाने वाले पी.एस.यू. का निजीकरण नहीं किया जाएगा। इसलिए नेवेली लिग्नाइट कारपोरेशन (एन.एल.सी.) का निजीकरण किये जाने का कोई इरादा नहीं है।

[अनुवाद]

*श्री पी. मोहन: महोदय, माननीय मंत्री जी यह व्यक्त कर रहे हैं कि वे नेवेली लिग्नाइट कारपोरेशन का निजीकरण नहीं कर रहे हैं जोकि पिछले लगातार तीन वर्षों से भारी लाभ अर्जित कर रहा है। वह यह कहते हैं कि ऐसी कोई नीति नहीं है। मुझे इसके लिए माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहिए। परन्तु साथ ही

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

*मूलतः तमिल में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

मैं उनसे यह भी पूछना चाहता हूँ कि नए खान से संबंधित कतिपय कार्यों को निजी ठेकेदारों को क्यों सौंपा जाना है जबकि एन एल सी स्वयं इन कार्यों को संभाल सकता है। मेरा प्रश्न इस तथ्यात्मक, सूचना पर आधारित है। जब आप सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों-नवरत्नों में से एक के रूप में काफी लाभ कमा रहे हैं तो आपके द्वारा कतिपय संचालनों हेतु निजी क्षेत्र को क्यों सम्मिलित किया जाना चाहिए।

मैं बिल्कुल यही पूछना चाहता हूँ। नार्दन फ्लैक नामक स्थल पर दूसरे खनन कार्य के एक भाग के रूप में, रंजीत कन्सट्रक्शन्स ऑफ गुजरात नामक एक निजी कंपनी को अत्यधिक बोझ वाले प्रक्रिया कार्य को सौंपा गया है। एनएलसी प्रशासन का कहना है कि इस पर 80 करोड़ रुपये का व्यय होना है और इसलिए उन्होंने इसे निजी ठेकेदारों को 62 करोड़ रुपये हेतु सौंप दिया जबकि वहाँ के कामगारों का कहना है कि इसे मात्र 12 करोड़ रुपये में पूरा किया जा सकता है।

अध्यक्ष महोदय: यह क्या हो रहा है? मंत्री जी ने स्वयं कहा है कि वे एनएलसी का निजीकरण नहीं कर रहे हैं।

श्री पी. मोहन: जब एनएलसी ने पिछले वर्ष में ही 1413 करोड़ रुपये का लाभ कमाया है, तो 80 करोड़ रुपये की धनराशि उक्त संगठन के लिए गैर-उत्साहजनक कैसे हो सकती है और वे निजी ठेकेदारों को कार्य का ठेका दे रहे हैं। मैं नहीं सोचता कि यह वित्तीय दूरदर्शिता है। यह केवल आर्थिक मामला नहीं है। यह एक नीति-विषयक मामला है। मैं यह ध्यान दिलाना चाहता हूँ तथा अपनी शंका व्यक्त करना चाहता हूँ कि यह आने वाले दिनों में निजीकरण की तरफ बढ़ाया जाने वाला कदम होगा। इसलिए, मैं आपसे अत्यधिक कार्य को करने का आग्रह करता हूँ। इसे निजी ठेकेदारों को नहीं सौंपा जाए। क्या सरकार ध्यान देगी?

अध्यक्ष महोदय: श्री सी. कुप्पुसामी—उपस्थित नहीं।

श्री के. सुब्बारायण (कोयम्बटूर): महोदय, तमिलनाडु में, एनएलसी को सरकारी क्षेत्र के अग्रणी उपक्रम की इकाई के रूप में जाना जाता है। यह दयनीय बात है कि प्रशासनिक और निजीकरण में विसंगतियों के कारण ऐसी कम्पनी बुरी दशा में है।

आपको इस बात की जानकारी है कि दूसरे ताप संयंत्र में, सात एकक हैं, लेकिन पांच एककों ने लिग्नाइट की कमी के कारण कार्य करना बंद कर दिया है ... (व्यवधान) मैं सभा के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूँ कि लिग्नाइट दूसरी खानों में

उपलब्ध है लेकिन उसकी खुदाई नहीं की जा रही है। इसके बावजूद ताप संयंत्र की पहली खान से लिग्नाइट की दुलाई की जा रही है जिसके कारण उत्पादन की लागत बढ़ रही है। ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: इसे कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित किया जा रहा है।

... (व्यवधान)

श्री के. सुब्बारायण: सभा को निम्नलिखित गम्भीर मुद्दों पर भी ध्यान देना चाहिए ... (व्यवधान) खानों के अध्यक्ष और निदेशक को खनन का तकनीकी ज्ञान नहीं है ... (व्यवधान) अब, एनएलसी प्रिंटिंग प्रेस बंद कर दी गई है ... (व्यवधान) लगभग 100 कामगार बेरोजगार हो गए हैं। कमीशन लेने के उद्देश्य से इस कार्य को निजी प्रिंटिंग प्रेस को दिया जाता है ... (व्यवधान) अन्य महत्वपूर्ण मुद्दा जोकि विचारणीय है वह नार्दन फ्लैक क्षेत्र में 'ओवर बर्डन' को 62 करोड़ रुपये की लागत पर रंजीत कन्सट्रक्शन नामक गुजरात स्थित कंपनी को दिया जाता है ... (व्यवधान) आमतौर पर, एनएलसी के सभी अनुरक्षण कार्यों का निजीकरण किया गया है।

अध्यक्ष महोदय: श्री सुब्बारायण, कृपया बैठ जाइए। एनएलसी के निजीकरण के संबंध में आपका ध्यानाकर्षण प्रस्ताव है। मंत्री जी ने कहा है कि एनएलसी के निजीकरण का कोई प्रस्ताव नहीं है। आप क्या पूछ रहे हैं?

... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: प्रो. एम. रामदास—उपस्थित नहीं है।

कोयला मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा. दासरि नारायण राव): महोदय, ध्यानाकर्षण प्रस्ताव यह है कि क्या एनएलसी के निजीकरण का कोई प्रस्ताव है ... (व्यवधान) माननीय केबिनेट मंत्री जी ने स्पष्ट रूप से कहा है कि एन.एल.सी. के निजीकरण का कोई प्रस्ताव नहीं है ... (व्यवधान) माननीय सदस्य ने आउटसोर्सिंग के बारे में कहा है ... (व्यवधान) हमें पता है कि हमारे लिए आउटसोर्सिंग आवश्यक है क्योंकि हम नवीनतम मशीनरी की खरीद पर अत्यधिक धनराशि निवेश नहीं कर सकते क्योंकि यह तीन वर्ष के लिए है। यदि हम बड़ी मात्रा में निवेश करते हैं तो कम्पनी को घाटा होगा। कंपनी द्वारा काफी विचार-विमर्श के उपरान्त अस्थायी व्यवस्था की गई है। बोर्ड के अनुमोदन से, निर्णय लिया गया था ... (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: मद संख्या 11—श्री गुलाम नबी आजाद।

अपराहन 12.51 बजे

कार्यमंत्रणा समिति के पांचवें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव

[अनुवाद]

संसदीय कार्य मंत्री तथा शहरी विकास मंत्री (श्री गुलाम नबी आजाद): महोदय, मैं निम्नलिखित प्रस्ताव करता हूँ:

"कि यह सभा 8 दिसम्बर, 2004 को सभा में प्रस्तुत कार्यमंत्रणा समिति के पांचवें प्रतिवेदन से सहमत है।"

अध्यक्ष महोदय: प्रश्न यह है:

"कि यह सभा 8 दिसम्बर, 2004 को सभा में प्रस्तुत कार्यमंत्रणा समिति के पांचवें प्रतिवेदन से सहमत है।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय: अब सभा अपराहन 2.00 बजे तक के लिए स्थगित होती है।

अपराहन 12.52 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा मध्याह्न भोजन के लिए अपराहन 2.00 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

अपराहन 2.02 बजे

लोक सभा मध्याह्न भोजन के पश्चात् अपराहन 2.02 बजे पुनः समवेत हुई।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

विशेषाधिकार के प्रश्न के बारे में

[अनुवाद]

श्री पी.सी. थामस (मुवतुपुजा): महोदय, मैंने श्री लालू प्रसाद के विरुद्ध सभा में श्री पासवान से जुड़े मुद्दों पर उनके द्वारा दिए गए वक्तव्य जो कि उन वक्तव्यों के बिल्कुल विरोधाभासी थे जो

कि प्रेस में दिए गए हैं के बारे में विशेषाधिकार के प्रस्ताव हेतु सूचना दी गई थी। यह श्री पासवान के विरुद्ध लगाए गए 800 करोड़ रूपयों के गंभीर आरोप से संबंधित है। कल इस संबंध में इनकार किया गया था। यह विशेषाधिकार का गम्भीर मामला है। इसलिए, मैंने सूचना दी है।

उपाध्यक्ष महोदय: यह माननीय अध्यक्ष महोदय के विचाराधीन है। वह इस पर निर्णय लेंगे तभी मैं आपको सभा में बता सकता हूँ। मेरे गले में कुछ समस्या है, कृपया मेरे साथ भी सहयोग करें।

अब हम नियम 377 के अधीन मामले लेंगे।

अपराहन 2.03 बजे

नियम 377 के अधीन मामले

(एक) लाहौल घाटी को लेह से जोड़ने के लिए रोहतांग में एक सुरंग का निर्माण किये जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्रीमती प्रतिभा सिंह (मंडी): उपाध्यक्ष महोदय:, मैं आपके माध्यम से रक्षा मंत्री महोदय के ध्यान में लाना चाहती हूँ कि भूपू. प्रधानमंत्री स्वर्गीय श्रीमती इंदिरा गांधी जी का सपना था कि हिमाचल प्रदेश के पर्यटक स्थल मनाली के निकट स्थित रोहतांग दर्रे के नीचे टनल बनाकर लाहौल वैली और लेह को जोड़ा जाए। सामरिक महत्व की इस योजना में 9 किलोमीटर लम्बी टनल निर्माण हेतु भारत सरकार ने मई, 2002 में स्वीकृति प्रदान की। टनल निर्माण हेतु प्रारम्भिक कार्यों के अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्ग नं. 21 पर मनाली बाई-पास बनाने हेतु 1.630 किलोमीटर सड़क का निर्माण आवश्यक है। इसके लिए 448.35 लाख रुपये की स्वीकृति हेतु मुख्य अभियंता (राष्ट्रीय राजमार्ग) हि.प्र. सरकार ने दिनांक 23.7.2003 को भारत सरकार के सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय से धन आवंटित करने की प्रार्थना की थी।

देश की सुरक्षा की दृष्टि से महत्वपूर्ण रोहतांग टनल का कार्य प्रारंभ करने हेतु आवश्यक मनाली बाई-पास का निर्माण करने तथा पर्यटन को बढ़ावा देने की दृष्टि से मेरी मंत्री महोदय से प्रार्थना है कि इस परियोजना हेतु पर्याप्त धन का आबंटन करें।

(दो) कपास का न्यूनतम समर्थन मूल्य बढ़ाने और कॉटन कारपोरेशन ऑफ इंडिया द्वारा नियत समर्थन मूल्य पर कपास की खरीद सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री राधापति सांबासिवा राव (गुंटूर): उपाध्यक्ष महोदय, आंध्र प्रदेश राज्य में वर्ष 2003-2004 और 2004-05 के दौरान कपास

की बिक्री/उत्पादन के क्षेत्र में वृद्धि हुई है। आंध्र प्रदेश राज्य में उत्पादन 26.62 लाख गांठों से बढ़कर 30.50 लाख गांठे हो गयी हैं और अकेले गुंटूर जिले में यह 11.72 लाख गांठों से बढ़कर 15 लाख गांठे हो गया है। मूल्य निर्धारण समिति द्वारा बनी ब्रह्मा तथा एम.सी.यू. जैसी लोकप्रिय किस्मों का न्यूनतम समर्थन मूल्य 2,010 और 2,035 रुपये प्रति क्विंटल निर्धारित किया गया है जबकि बाजार में विद्यमान स्थानीय बाजार मूल्य किस्म और गुणवत्ता के आधार पर 1200 रुपये से 1600 रुपये तक है।

कॉटन कारपोरेशन ऑफ इंडिया ने बाजार में प्रवेश किया है, लेकिन इसने आदिलाबाद जैसे कुछ जिलों में ही प्रवेश किया है और यह भी गिनती, मजबूती, स्तेलप लैंथ, नमी तथा माइक्रोनेर मानकों के अनुसार नहीं है के बहाने से 1800 से 1900 रुपये प्रति क्विंटल ही मूल्य दे रहा है।

इसलिए, मैं भारत सरकार से आंध्र प्रदेश के कपास उत्पादकों के सामने आ रही कठिनाइयों को कम करने के लिए निम्नलिखित कदम उठाने का अनुरोध करता हूँ:

1. कपास के न्यूनतम समर्थन मूल्य को 2500 रुपये प्रति क्विंटल तक बढ़ाया जाये।
2. भारत सरकार को यह सुनिश्चित करना चाहिए कि कॉटन कारपोरेशन ऑफ इंडिया मानकों के बहाने न्यूनतम समर्थन मूल्य में कटौती किए बिना ही इस मूल्य पर खरीद करे।
3. विभिन्न देशों को निर्यात बढ़ाने की सम्भावनाओं का पता लगाया जाए।

इसलिए, मैं भारत सरकार से आंध्र प्रदेश के कपास उत्पादकों के सामने आ रही कठिनाइयों को रोकने के लिए इन कदमों पर शीघ्र विचार करने का आग्रह करता हूँ।

(तीन) जम्मू-कश्मीर में उझ नदी पर पंजतिरधी जल विद्युत परियोजना स्थापित किए जाने की आवश्यकता

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर): महोदय, यह चिंता का विषय है कि हम अपनी स्वतंत्रता के 57 वर्षों के बाद भी विद्युत और पेयजल उपलब्ध कराने की आम आदमी की मूल आवश्यकता पूरी नहीं कर पाए क्योंकि हमारे देश के अधिकांश राज्यों विशेषकर जम्मू और कश्मीर में विद्युतीकरण कार्य पूरा नहीं किया जा सका है। मौजूदा विद्युत केन्द्रों से पूरे जम्मू और कश्मीर राज्य की विद्युत की आवश्यकता को पूरी नहीं किया जा सकता।

राज्य के अधिकांश क्षेत्र पर्वतों और पहाड़ियों से घिरे हुए हैं और उन्हें प्राकृतिक कठिनाइयों के कारण सड़कों से नहीं जोड़ा जा सकता। इसलिए, मैं भारत सरकार का ध्यान इस ओर आकर्षित करता हूँ तथा यह मांग करता हूँ कि राज्य में विशेषकर कटुआ जिले के प्रभावित व्यक्तियों को राहत देने के लिए जम्मू और कश्मीर में उझ नदी पर पंजतिरधी जल विद्युत परियोजना स्थापित किया जाए।

(चार) गुजरात में सूरत रेलवे स्टेशन को मॉडल रेलवे स्टेशन के रूप में विकसित किए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री काशीराम राणा (सूरत): उपाध्यक्ष महोदय, सूरत रेलवे स्टेशन पश्चिम रेलवे में सबसे ज्यादा राजस्व एकत्र करने वाला रेलवे स्टेशन है। इस रेलवे स्टेशन को माडल स्टेशन किये जाने की स्वीकृति दे दी गयी थी परन्तु माडल स्टेशन बनाने के लिए अभी तक कोई भी कार्य नहीं किया गया है। सूरत एक औद्योगिक क्षेत्र है जहाँ पर पूरे भारत के विभिन्न हिस्सों से लाखों मजदूर आकर अपने परिवार की जीविका चलाते हैं। वे इसी रेलवे स्टेशन से अपने प्रदेशों को आते-जाते हैं परन्तु इस रेलवे स्टेशन पर भीड़-भाड़ ज्यादा होने पर भी पर्याप्त सुविधाएं नहीं हैं। सूरत रेलवे स्टेशन का उपयोग व्यापारी वर्ग, उद्योगपति वर्ग एवं मजदूर वर्ग सभी कर रहे हैं। परन्तु सुविधाओं के अभाव में रेल यात्री नाराज रहते हैं।

सदन के माध्यम से केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि सूरत रेलवे स्टेशन को तत्काल माडल स्टेशन बनाने के लिए कार्य शुरू किया जाये।

(पांच) हिमाचल प्रदेश में "तरखान" समुदाय को अनुसूचित जातियों की सूची में सम्मिलित किये जाने की आवश्यकता

श्री सुरेश चन्देल (हमीरपुर, हि.प्र.): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि हिमाचल प्रदेश में लोहे का काम करके अपनी रोजी कमाने वाले लोगों को लुहार और लकड़ी का काम करके अपना जीवन यापन करने वाले लोगों को तरखान जिन्हें अंग्रेजी में कारपेंटर कहा जाता है, ये दो समुदाय वहां प्राचीन काल से रहते आए हैं। हिमाचल प्रदेश के गठन से पूर्व इन दोनों जातियों को अनुसूचित जाति का दर्जा प्राप्त था, लेकिन राज्य पुनर्गठन के कारण जब 1966 में

पंजाब के कुछ पहाड़ी क्षेत्रों का हिमचाल प्रदेश में विलय हुआ, तब पंजाब के जो क्षेत्र हिमाचल में सम्मिलित हुए, उनमें रहने वाला तरखान समुदाय जिसका लुहार समुदाय की तरह ही सामाजिक व्यवहार, रीति-नीति, खानपान, शैक्षिक तथा आर्थिक स्तर है, उसे अनुसूचित जाति नहीं माना गया। पूरे प्रदेश में उनकी आबादी लगभग 53 हजार है। उनका घनत्व मुख्यतः मंडी, कांगड़ा, ऊना, हमीरपुर, बिलासपुर, सोलन एवं सिरमौर जिलों में अधिक है।

मेरा सामाजिक न्याय एवं अधिकारिता मंत्री से निवेदन है कि यह एक विसंगति है जिसे तत्काल दूर किया जाना नितान्त आवश्यक है।

(५४) उड़ीसा में बालासोर जिला अस्पताल में जलने से घायल हुए रोगियों के उपचार के लिए "स्पेशल केयर यूनिट" स्थापित करने हेतु राज्य सरकार को वित्तीय सहायता दिए जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री खारबेल स्वाई (बालासोर): महोदय, बालासोर उड़ीसा का एक प्रमुख जिला मुख्यालय है जहां पर अंतरिम परीक्षण रेंज भी है जहां से अग्नि, त्रिशूल जैसे प्रक्षेपास्त्रों का परीक्षण किया गया है। इस प्रकार, यह बड़ी तेजी से विकसित हो रहा नगर है लेकिन बालासोर के जिला अस्पताल में जलने से घायल हुए लोगों के आचार के लिए सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं। उचित आचार सुविधा के अभाव में प्रतिवर्ष अनेक लोग आग में जलने के कारण मौत का शिकार हो जाते हैं। ऐसे रोगियों के उपचार के लिए अस्पताल में एक स्पेशल केअर यूनिट की स्थापना हेतु राज्य सरकार के पास धन की कमी है।

केन्द्र सरकार को बालासोर में जलने से घायल हुए लोगों के उपचार हेतु स्पेशल केअर यूनिट की स्थापना करने के लिए वित्तीय सहायता प्रदान करनी चाहिए।

(सात) बिहार में मोकामा और मुंगेर के बीच प्रस्तावित चार लेनों वाली सड़क को भागलपुर तक बढ़ाए जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री सुशील कुमार मोदी (भागलपुर): उपाध्यक्ष महोदय, केन्द्रीय भूतल परिवहन मंत्री ने जून, 2004 को पटना में 800 कि.मी. एन.एच. पथों को फोर लेन में परिवर्तित कर सितम्बर माह से काम शुरू करने की घोषणा की थी। इस घोषणा में मोकामा से मुंगेर भी शामिल था, परंतु मुंगेर से भागलपुर छोड़ दिया गया है।

भागलपुर बिहार की व्यावसायिक राजधानी एवं पूर्व बिहार की सबसे महत्वपूर्ण कमिश्नरी मुख्यालय है। अतः मुंगेर से भागलपुर के पथ को भी इस योजना में शामिल किया जाए।

(आठ) केरल में पारंपरिक उद्योगों में लगे श्रमिकों के हितों के संरक्षण के लिए राज्य सरकार को सहायता प्रदान किये जाने की आवश्यकता

श्री पी. राजेन्द्रन (क्विलोन): महोदय, सम्पूर्ण केरल राज्य में अपनी आजीविका के लिए पारंपरिक उद्योगों पर निर्भर लगभग एक करोड़ व्यक्तियों की दशा अति दयनीय है। कृषि तथा अन्य सम्बद्ध क्षेत्रों में संकट की स्थिति उत्पन्न होने के कारण इन श्रमकों मुख्यतः हथकरघा, नारियल जटा, काजू उद्योगों, मत्स्य पालन एवं निर्माण के क्षेत्र में कार्य करने वाले श्रमिकों का जीवन प्रभावित हो रहा है। इनमें से लगभग बीस लाख श्रमिक या तो पूरी तरह से बेरोजगार हो गए हैं या आंशिक रूप से बेरोजगार हैं।

काजू की गिरियों के मूल्य में कमी आने के कारण काजू उद्योग में उत्पन्न संकट से विदेशी मुद्रा के अर्जन पर नकारात्मक प्रभाव पड़ा है और इसके अतिरिक्त श्रमिक बेरोजगार हो गए। निर्यात में कमी के कारण गोदामों में लंबे समय से करोड़ों रुपये के नारियल जटा उत्पादों का ढेर लगा हुआ है और पिछले एक वर्ष से श्रमिकों को रोजगार नहीं दिया गया है।

आधुनिक प्रौद्योगिकी का प्रयोग, पूंजी का निवेश और आधुनिक विपणन इन पारंपरिक उद्योगों की नितान्त आवश्यकताएं हैं।

इसलिए, मैं भारत सरकार से अनुरोध करता हूँ कि इन लाखों लोगों को भुखमरी से बचाने के लिए राज्य को हर संभव सहायता प्रदान किया जाए।

(नौ) छपरा-गोंडा मार्ग पर रेल पथ के दोहरीकरण तथा छपरा और बाराबंकी के बीच रेल लाइन का विद्युतीकरण किये जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री मोहन सिंह (देवरिया): उपाध्यक्ष महोदय, पूर्वोत्तर रेलवे, उत्तरी बिहार और उत्तर पूर्व उत्तर प्रदेश को देश की राजधानी तथा पश्चिमोत्तर भारत से जोड़ने वाली सबसे बड़ी रेलवे की कड़ी है। इसके अधिकांश क्षेत्रों में न तो दोहरी लाइन है और न ही इन लाइनों का विद्युतीकरण हुआ है। हमारी भारत सरकार से मांग है कि छपरा से गोंडा तक रेल लाइन दोहरी की जाये। साथ ही साथ

छपरा से बाराबंकी तक इन लाइनों को विद्युत कनेक्शन से जोड़ा जाए तभी इन क्षेत्रों का विकास संभव है।

(दस) जहानाबाद और एकंगर सराय होते हुए अरबल और बिहार शरीफ के बीच राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-110 की उचित मरम्मत और रखरखाव सुनिश्चित किये जाने की आवश्यकता

श्री गणेश प्रसाद सिंह (जहानाबाद): उपाध्यक्ष महोदय, मैं इस सदन के माध्यम से माननीय सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत एन.एच.-110 जो अरबल से बिहार शरीफ वाया जहानाबाद एवं एकंगर सराय होते हुए जाती है, जर्जर स्थिति में है। बिहार के अति उग्रवाद प्रभावित इन पिछड़े इलाकों में यह एक महत्वपूर्ण राजमार्ग है।

अतः माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूँ कि एन.एच.-110 जो अरबल से चल कर बिहार शरीफ वाया जहानाबाद एवं एकंगर सराय होते हुए जाती है, का जीर्णोद्धार करवाने का कार्य अविलम्ब कराया जाये।

(ग्यारह) उत्तर प्रदेश के उन्नाव जिले में "राष्ट्रीय सम विकास योजना" के अंतर्गत कार्य निष्पादन केन्द्रीय एजेंसियों के माध्यम से करवाए जाने की आवश्यकता

श्री ब्रजेश पाठक (उन्नाव): उपाध्यक्ष जी, उत्तर प्रदेश राज्य के उन्नाव जनपद को राष्ट्रीय सम विकास योजना के अंतर्गत शामिल किया गया है तथा इस योजना के अंतर्गत उन्नाव जनपद के लिए केन्द्र सरकार द्वारा धन का आवंटन भी कर दिया गया है।

राष्ट्रीय सम विकास योजना के अंतर्गत कार्य को करवाये जाने के लिए जिला स्तर से यह रिपोर्ट भेजी गयी थी कि लोक निर्माण विभाग तथा अन्य सरकारी एजेंसियों के माध्यम से कार्य को संपन्न करवाया जायेगा। लेकिन जिला स्तर पर सम विकास योजना के अंतर्गत कार्य को करवाये जाने के लिए 5 एनजीओज को चयनित किया गया है। यदि उक्त 5 एनजीओज के माध्यम से कार्य को करवाया जाता है तो फिर उसका समुचित लाभ स्थानीय लोगों को नहीं मिल सकेगा।

मेरा सदन के माध्यम से केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि यदि राष्ट्रीय सम विकास योजना के अंतर्गत उत्तर प्रदेश के उन्नाव जनपद के लिए आवंटित केन्द्रीय धनराशि को जिला स्तर पर उपरोक्त पांचों एनजीओज को आवंटित कर दिया गया है तो तत्काल प्रभाव से इस केन्द्रीय धनराशि के आवंटन को निरस्त किये

जाने हेतु निर्देश दिये जाएं और सरकारी एजेंसियों के माध्यम से इस कार्य को संपन्न करवाया जाए।

(बारह) महाराष्ट्र में नांदेड़ से लोकोशेड स्थानान्तरित करके पूर्णा में पुनः स्थापित किये जाने की आवश्यकता

श्री तुकाराम गणपतराव रंगे पाटील (परभनी): उपाध्यक्ष जी, मेरे संसदीय क्षेत्र के पूर्णा क्षेत्र से सात साल पूर्व रेलवे लोकोशेड को हटाकर उसे नांदेड़ में स्थापित कर दिया गया था जिसके कारण रेलवे को बहुत हानि हो रही है और इस लोकोशेड का कार्य भी अच्छा नहीं चल रहा है। मीटर गेज पर प्रयोग किये जाने वाले इंजन और रेलवे डिब्बों को इस लोकोशेड में नहीं ले जाया जा सकता है। साथ ही साथ सदन को यह भी बताना चाहूंगा कि पूर्णा में इस लोको शेड का ढांचा बहुत ही अच्छा है और इस क्षेत्र की रेलवे सेवाओं में प्रयोग किये जाने वाले इंजन और रेलवे डिब्बों की मरम्मत इत्यादि का कार्य बहुत अच्छे ढंग से किया जा सकता है।

सदन के माध्यम से केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि नांदेड़ लोकोशेड को पुनः पूर्णा क्षेत्र में स्थापित किया जाए जिससे रेलवे को नुकसान न हो एवं एक लोकोशेड के उद्देश्य को पूरा किया जा सके।

(तेरह) उड़ीसा में पारादीप पत्तन में ओसवाल उर्वरक संयंत्र से खतरनाक अमोनिया गैस का रिसाव रोके जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्रीमती अर्चना नायक (केन्द्रपाड़ा): मैं माननीय पर्यावरण और वन मंत्री जी का ध्यान पारादीप पत्तन पर स्थित ओसवाल उर्वरक संयंत्र से जहरीली अमोनिया गैस के लगातार रिसाव से संबंधित समाचार-पत्रों की रिपोर्टों की ओर दिलाना चाहूंगी। गैस का रिसाव गत वर्ष सितंबर में तथा इस वर्ष जून में हुआ था। जिलाधीश (केन्द्रपाड़ा) की जांच रिपोर्ट द्वारा इसकी पुष्टि की गई है। इस क्षेत्र में महाकलपाड़ा ब्लॉक के खरनासी, रामनगर, बहाफुड़ गांवों में रहने वाले लोग आतंक के साये में जी रहे हैं। मैंने हाल ही में इस क्षेत्र का दौरा किया तथा मैंने स्वयं यह पाया कि इस जहरीली गैस के कारण आंखों में जलन, गले में दर्द तथा श्वसन संबंधी समस्याएं पैदा हुई हैं। इस क्षेत्र में धान की फसल और नारियल तथा केले के पेड़ इत्यादि प्रदूषित हवा से बुरी तरह प्रभावित हुए हैं। इस क्षेत्र के लोग जहरीली गैस के कारण भयग्रस्त हैं। लोगों में यह भय व्याप्त है कि पारादीप पत्तन पर भोपाल गैस त्रासदी की स्थिति दोहराई जा सकती है। ऐसी रिपोर्ट है कि संयंत्र ने महत्वपूर्ण अधिष्ठापनों पर घटिया मशीनरी लगाई गई है। मेरा

माननीय प्रधानमंत्री से अनुरोध है कि इस मामले में स्वयं हस्तक्षेप करें ताकि पारादीप पत्तन पर निकट भविष्य में भोपाल गैस त्रासदी जैसी स्थिति की पुनरावृत्ति से बचा जा सके।

(चीदह) बिहार के बेगूसराय जिले में नहरों से गाद निकालने के लिए राज्य सरकार को वित्तीय सहायता उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता

[हिन्दी]

श्री सूरज सिंह (बलिया, बिहार): उपाध्यक्ष महोदय, बेगूसराय जिला के मंझौल एवं बखरी अनुंडलों के बीच प्रसिद्ध कावर झील अवस्थित है। वर्ष 1952 में ही इस झील/चौर में एक नहर की स्थापना की गई थी जो मंझौल के समीप जयमंगलागढ़ से प्रारम्भ होकर बगरस गेट तक 7 किलोमीटर क्षेत्रफल में फैली है। विगत 20-25 वर्षों से इस नहर की समुचित देखभाल, मरम्मत नहीं होने के कारण कावर के 14 चौर जल जमाव से प्रभावित हो गए। परिणामस्वरूप इस क्षेत्र की कृषि योग्य भूमि जलमग्न हो गई, कृषि उत्पादन ठप्प हो गया, किसानों की रोजी-रोटी छिन गई, अधिकतर किसान भूमिहीन हो गए और कितने भुखमरी के कगार पर आ पहुंचे। क्षेत्र की खुशहाली बदहाली में तबदील हो गई। जल जमाव से ग्रसित यह शत-प्रतिशत कृषि उत्पादन योग्य भूमि वाला यह क्षेत्र ग्रामीण परिवेश एवं अति पिछड़ी जगह पर अवस्थित है। यहां के लोगों की आजीविका का मुख्य साधन कृषि उत्पादन ही है। सरकार द्वारा इस ग्रामीण क्षेत्र की जल निकासी का काम नहीं करने के कारण वह क्षेत्र कृषि उत्पादन के साथ-साथ ग्रामीण विकास में भी अत्यधिक पिछड़ गया है। मैं सदन के माध्यम से कावर क्षेत्र स्थित नहर/चौर को प्राथमिकता के आधार पर सफाई, सौन्दर्यीकरण एवं डबल फाटक का निर्माण कर इस जल जमाव को बगल की नदी (4 किलोमीटर के भीतर) में जोड़ कर इस कृषि योग्य भूमि को खेती बनाने एवं क्षेत्र के विकास हेतु सरकार को आवश्यक दिशा-निर्देश जारी करने के लिए विशेष अनुरोध करता हूं। साथ ही मेरा केन्द्र सरकार से यह भी अनुरोध है कि इस कार्य के लिए राज्य सरकार को समुचित धन उपलब्ध कराए।

(पन्नाह) मद्रै-डिंडीगुल रेल लाइन के दोहरीकरण के लिए 96 करोड़ रुपये की अपेक्षित धनराशि आवंटित किये जाने की आवश्यकता

[अनुवाद]

श्री एन.एस.वी. चित्तन (डिंडीगुल): दक्षिण रेलवे में मद्रै-चेन्नै मार्ग बहुत व्यस्त मार्ग है जिससे रेलवे को बहुत यात्री राजस्व मिलता है। वर्तमान में, इस मार्ग पर साप्ताहिक ट्रेन और यात्री ट्रेनों के अलावा प्रतिदिन एक्सप्रेस ट्रेनें भी चल रही हैं। सभी ट्रेनें अपनी

पूर्ण क्षमता के साथ चल रही हैं यद्यपि इस मार्ग पर और अधिक ट्रेनें की मांग की जा रही है क्योंकि इस मार्ग का अधिक उपयोग हो रहा है जोकि 160 प्रतिशत है। यह मार्ग केरल से उत्तरी भारत के स्थलों तक पश्चिमी तट के रास्ते की तुलना में सबसे छोटा मार्ग है।

आरम्भ में, मद्रै और डिंडीगुल के बीच लगभग 60 कि.मी. के रास्ते को 96 करोड़ रुपये की लागत से दोहरीकरण का निर्णय लिया गया था। किन्तु इस परियोजना को जारी रखने के लिए अब तक केवल बहुत कम धनराशि जारी की गई है। इस परियोजना को उच्च प्राथमिकता दिए जाने के लिए विभिन्न संगठनों और हमारे द्वारा संसद में बारम्बार मांग की गई है। इस परियोजना को पूरा करके रेलवे को इन परियोजना पर किये गये निवेश पर सचमुच पर्याप्त लाभ होगा।

मैं माननीय रेल मंत्री से आगामी बजट में अपेक्षित 96 करोड़ रुपयों को इस प्रतिबद्धता के साथ कि यह परियोजना 31 मार्च, 2006 से पहले पूरी हो जायेगी, आवंटित करने का आग्रह करता हूं।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: अब सभा मद संख्या-13 पर विचार करेगी अर्थात् नियम 193 के अधीन चर्चा होगी। इस चर्चा हेतु निर्धारित समय चार घंटे है। श्री बसुदेव आचार्य चर्चा आरम्भ करेंगे।

...(व्यवधान)

श्री खारबेल स्वाई (बालासोर): महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।

उपाध्यक्ष महोदय: आप किस नियम के अंतर्गत व्यवस्था का प्रश्न उठा रहे हैं?

श्री खारबेल स्वाई: महोदय, मैं नियम 376(1) के अंतर्गत व्यवस्था का प्रश्न उठा रहा हूं।

इसके अनुसार-

"औचित्य प्रश्न इन नियमों के या संविधान के ऐसे अनुच्छेदों के जिनसे सभा का कार्य विनियमित होता है...."

उपाध्यक्ष महोदय: आप किस नियम के अंतर्गत व्यवस्था का प्रश्न उठा रहे हैं?

श्री खारबेल स्वाई: नियम 376(1) के अंतर्गत। महोदय, पहले आप वह सुनिये जो मैं कहना चाहता हूँ। आप यह कह सकते हैं कि इसमें कोई भी व्यवस्था का प्रश्न नहीं है परन्तु कम से कम मेरी बात तो सुनें।

"औचित्य प्रश्न इन नियमों के या संविधान के ऐसे अनुच्छेदों के जिनसे सभा का कार्य विनियमित होता है, निर्वाचन या प्रवर्तन के संबंध में होगा और उसके द्वारा ऐसा प्रश्न उठाया जायेगा जो अध्यक्ष के संज्ञान में हो।"

महोदय, 14वीं लोक सभा के आरम्भ होने से, ऐसा लगता है कि नियम 193 के अधीन सभी चर्चाएं वामदल से संबंधित सदस्य समूह विशेष द्वारा ही आरम्भ की गई हैं। जब एक ही विषय पर एक से अधिक सदस्य अधिसूचनाएं देते हैं तो इसका निर्णय कौन और कैसे करता है कि चर्चा किसके नाम पर है? इससे ऐसा लगता है कि केवल एक विशेष सदस्य समूह ही चर्चा में रुचि लेता है और अन्य सदस्य यहां केवल बैठने और कार्यवाही को देखने के लिए आते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय: यह कोई औचित्य प्रश्न नहीं है।

श्री खारबेल स्वाई: महोदय, मैं यह नियम जानना चाहता हूँ। अल्पकालिक चर्चा से संबंधित नियम में कहीं भी आरम्भकर्ता यदि एक से अधिक सदस्यों ने अधिसूचना दी है, के नाम का चयन किस प्रकार किया जाए, इसका उल्लेख नहीं है। यह बहुत ही अजीब बात है। यदि आप इस लोक सभा के आरम्भ से देखें तो लगभग सभी चर्चाएं वामदल सदस्य द्वारा आरम्भ की गई हैं। हमने भी सूचना दी है। हमने बहुत-सी सूचनाएं दी हैं।

श्री रूपचन्द पाल (हुगली): महोदय, उन्हें नामों के चयन प्रक्रिया के बारे में बताया जाना चाहिए ... (व्यवधान)

श्री खारबेल स्वाई: क्या वे हमें हर समय बताते रहेंगे?

वे सबसे अधिक शिक्षित व्यक्ति हैं। परन्तु हम उन्हें कैसे जानेंगे? आप कृपया इस बारे में अपनी राय दें। मैं आपसे यह जानना चाहता हूँ कि चयन किस प्रकार किया जाता है। एक ही विषय पर कई सदस्यों ने अधिसूचना दी है।

उपाध्यक्ष महोदय: इसमें कोई भी औचित्य प्रश्न नहीं है।

श्री खारबेल स्वाई: महोदय, आप मेरे औचित्य प्रश्न को खारिज कर सकते हैं किन्तु मैं यह जानना चाहता हूँ कि यह चयन किस आधार पर किया जाता है। वे हमें यह संदेश देना चाहते हैं कि गरीबी और अन्य ऐसे मुद्दों पर चिंतित होने वाले केवल वे ही लोग हैं न कि हम। मैं इस बारे में राय जानना चाहता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय: आप माननीय अध्यक्ष महोदय से मिल सकते हैं और वे आपको सब बातों की व्याख्या करेंगे।

...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

...(व्यवधान)*

अपराह्न 2.27 बजे

नियम 193 के अधीन चर्चा

मूल्य वृद्धि

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: अब सभा मूल्य वृद्धि के संबंध में नियम 193 के अधीन चर्चा करेगी। श्री बसुदेव आचार्य चर्चा आरम्भ करेंगे।

श्री बसुदेव आचार्य (बांकुरा): महोदय, मूल्य वृद्धि का मुद्दा एक महत्वपूर्ण मामला है। आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों में वृद्धि की वजह से निर्धन और निम्न मध्यम वर्ग के लोगों की जिन्दगी प्रभावित हो रही है। आजकल मुद्रास्फीति की दर 7.35 प्रतिशत है।

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर): महोदय, इसके लिए वे जिम्मेदार हैं ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया एक साथ न बोलें। उन्हें चर्चा आरम्भ करने का अवसर दें। यह अच्छा नहीं लगता।

श्री बसुदेव आचार्य: महोदय, आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों में वृद्धि की वजह से उपभोक्ता मूल्य सूचकांक में तीव्र वृद्धि हुई है। थोक मूल्य सूचकांक और उपभोक्ता मूल्य सूचकांक में भी बहुत विसंगति है। इसका कारण यह है कि उपभोक्ता मूल्य सूचकांक के मामले में मुद्रास्फीति की दर के आकलन में केवल कुछ ही वस्तुओं को शामिल किया जाता है। किन्तु मूल्य का प्रभाव सब्जियों, खाद्यान्नों आदि जैसी बहुत सी वस्तुओं पर पड़ता है। इस सरकार के सत्ता में आने के बाद से ही यह वृद्धि नहीं हुई है। राजग के शासनकाल में हमें क्या मिला? गरीबी की रेखा से नीचे रहने वाले और उससे ऊपर रहने वाले दोनों समूहों हेतु सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से आपूर्ति किए गए खाद्यान्नों के मूल्यों में अत्यधिक वृद्धि हुई। परिणामस्वरूप, इस देश के निर्धन लोग और निम्न मध्यम वर्ग के लोग जिन्हें सस्ते मूल्यों पर खाद्यान्न मिलता था, को समस्या का सामना करना पड़ा। पूर्व सरकार की इस नीति

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[श्री बसुदेव आचार्य]

की वजह से सार्वजनिक वितरण प्रणाली टूट के कगार पर है। इसलिए, संग्रह सरकार ने अपने राष्ट्रीय साझा कार्यक्रम में सार्वजनिक वितरण प्रणाली को सुदृढ़ करने का उल्लेख किया है। जब तक सार्वजनिक वितरण प्रणाली को व्यापक नहीं बनाया जाता और जब तक और अधिक वस्तुओं को सूची में शामिल नहीं किया जाता—हमारी मांग यह है कि 14 आवश्यक वस्तुओं का सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से आपूर्ति किया जाए—अन्यथा हमारे समाज के निर्धन वर्ग और निम्न मध्यम वर्ग के लोगों की आजीविका, जो कि पहले ही खतरे में है, को बचाया नहीं जा सकता। महोदय, उनकी क्षीण होती आजीविका को बचाया नहीं जा सकता।

हमारे देश के लोगों की आजीविका पर एक और प्रतिकूल प्रभाव पड़ रहा है। जब आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों में वृद्धि होती है तो आदान लागत में वृद्धि के परिणामस्वरूप उनकी वास्तविक मजदूरी क्षीण होने लगती है। इसके परिणामस्वरूप, उनकी वास्तविक आय में कटौती होती है। किन्तु उन्हें न तो निजी क्षेत्र में और न ही सार्वजनिक क्षेत्र में और न ही असंगठित क्षेत्र में इसकी प्रतिपूर्ति होती है। जिन लोगों की आजीविका आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों में वृद्धि के परिणामस्वरूप प्रभावित होती है उनकी प्रतिपूर्ति की कोई प्रणाली नहीं है। कोई ऐसी प्रणाली सृजित की जानी चाहिए जिससे कि आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों में वृद्धि की वजह से प्रभावित होने वाले बड़े वर्ग की आजीविका की प्रतिपूर्ति की जा सके।

महोदय, हमारे पास मजदूरी संदाय अधिनियम है और इस अधिनियम को संशोधित करने का भी प्रस्ताव है। मेरा यह सुझाव है कि यदि कच्चे माल के मूल्यों में वृद्धि की वजह से वास्तविक मजदूरी अथवा अर्जन अथवा लोगों की आय क्षीण होती है तो इसे मजदूरी संदाय अधिनियम में निगमित किया जाए। इसकी प्रतिपूर्ति का कोई उपबन्ध होना चाहिए। अन्यथा, लोगों की आजीविका प्रभावित होगी।

हम देख रहे हैं कि मन्दी के बावजूद गत चार महीनों से मुद्रास्फीति में वृद्धि हो रही है। किन्तु पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्यों में वृद्धि की वजह से मुख्यतः मुद्रास्फीति में लगातार वृद्धि हो रही है।

महोदय, राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन सरकार के कार्यकाल के दौरान प्रशासनिक मूल्य प्रणाली को विखंडित किया गया। यह उनके कार्यकाल में विखंडित की गई थी। यद्यपि, प्रशासनिक मूल्य प्रणाली को विखंडित करने का निर्णय 1997 में लिया गया था किन्तु इसे 2001-2002 में लागू किया गया। वर्ष 1997 में जब संयुक्त मोर्चा सरकार ने यह निर्णय लिया था तो हमने प्रशासनिक

मूल्य प्रणाली को विखंडित करने के सरकार के निर्णय का विरोध किया था, यद्यपि हम उस सरकार को बाहर से समर्थन दे रहे थे।

आज क्या हो रहा है? पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्यों में आयात समानता के कारण, जब भी कच्चे तेल के अंतर्राष्ट्रीय मूल्य में वृद्धि होती है, पेट्रोलियम उत्पादों के घरेलू मूल्य को बढ़ाने की आवश्यकता पड़ती है। एनडीए शासन के दौरान इसमें वृद्धि की गई। मिट्टी के तेल सहित सभी पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्य में वृद्धि की गई। मिट्टी के तेल का इस्तेमाल हमारे समाज के सबसे गरीब वर्ग द्वारा किया जाता है।

उन्होंने पेट्रोल की कीमत बढ़ा दी। इसे दोगुना कर दिया गया। डीजल के मूल्य को दोगुना कर दिया गया। एलपीजी के मूल्य को 141 रु. से बढ़ाकर 235 रु. कर दिया गया। उनके शासनकाल के दौरान इसमें लगभग 100 रु. की वृद्धि की गई। मिट्टी का तेल, जोकि 2 रु. 75 पैसे पर उपलब्ध था उसे बढ़ाकर 9 रु. कर दिया गया। पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्यों को बढ़ाने की आवश्यकता क्यों पड़ती है? इसका कारण है कि पिछली सरकार द्वारा नियंत्रित मूल्य प्रणाली को पूरी तरह समाप्त कर दिया गया। हम पेट्रोलियम उत्पादों की कीमतों में हुई वृद्धि का विरोध क्यों कर रहे हैं? हमें यह देखना चाहिए कि क्या इसकी आवश्यकता है अथवा क्या ऐसा कोई वैकल्पिक मार्ग है, जिसमें हम मूल्य बढ़ाए बिना तथा आम लोगों पर भार डाले बिना इसका हल ढूँढ़ सकते हैं। आपके शासन के छह वर्षों में पहले ही, इन्होंने आप लोगों पर लगभग 35,000 करोड़ का भार लाद दिया है। यूपीए सरकार को आप लोगों पर से भार कम करना होगा। अगर उन्होंने भार को कम करने की बजाय उसमें वृद्धि की तो हम इस सरकार की इस कार्रवाई का समर्थन नहीं कर सकते।

प्रशासनिक मूल्य प्रणाली को समाप्त करना आत्मनिर्भरता के मुख्य उद्देश्य के विरुद्ध गया, जोकि भारत के गरीबों के अधिकतर वर्गों तथा मिट्टी का तेल, एलपीजी और सार्वजनिक परिवहन का इस्तेमाल करने वाले निम्न मध्यम वर्ग की सुरक्षा के लिए थी। आज क्या हुआ है? 4 नवम्बर को पेट्रोलियम उत्पादों की कीमतों में वृद्धि के कारण, रेल मंत्रालय को माल भाड़े की दरों में 7.5 प्रतिशत की वृद्धि करनी पड़ी। जब भी पेट्रोलियम उत्पादों की कीमत में वृद्धि होती है तो उससे अन्य वस्तुओं और सेवाओं विशेषकर आप लोगों द्वारा प्रयोग किये जा रहे परिवहन पर अनुवर्ती प्रभाव पड़ता है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि प्रशासनिक के मूल्य प्रणाली को समाप्त करने की आवश्यकता थी या नहीं। हने देखा कि इसे उस वर्ष समाप्त किया गया जब वर्ष 2001-02 में आयात समानता को अपनाया गया, हमने देखा कि सरकारी क्षेत्र की तेल कंपनियों ने भारी लाभ कमाया। जुलाई के महीने में और उसके बाद अगस्त 2004 में सरकार ने उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क

घटाया, हमने देखा कि सरकार का राजस्व कम नहीं हुआ, बल्कि सरकार के राजस्व में 1.1 बिलियन डालर की वृद्धि हुई।

जब भी मूल्य में वृद्धि होती है, सरकार को भी अधिक राजस्व प्राप्त होता है। आज भारत सरकार को एक लाख करोड़ रु. से अधिक राजस्व प्राप्त हो रहा है। इसलिए यदि करों में कटौती होती है, उपकर में कटौती होती है तो क्या किया जाना चाहिए। स्थायी समिति ने एक बार नहीं बल्कि कई बार यह सिफारिश की है कि जब भी प्रशासनिक मूल्य प्रणाली को समाप्त करने का निर्णय लिया जाए, पेट्रोलियम उत्पादों पर लगाए गए उपकर को कम कर दिया जाना चाहिए। जब प्रशासनिक मूल्य प्रणाली को समाप्त करने का निर्णय लिया गया तो करों का पुनर्निर्धारण करने का भी निर्णय लिया गया। प्रशासनिक मूल्य प्रणाली को समाप्त कर दिया गया परन्तु करों का पुनर्निर्धारण नहीं किया गया। इसके लिए कहा गया कि उपकरों तथा शुल्कों के पुनर्निर्धारण की सिफारिश के लिए एक समिति गठित की जाएगी। न तो समिति गठित की गई और न ही करों तथा शुल्कों के पुनर्निर्धारण के संबंध में कोई कार्रवाई की गई। इसे 0.5 प्रतिशत कम किया जाना था।

एनडीए सरकार ने मूल्य निर्धारण प्रणाली को समाप्त करने के बाद लोगों को इसके प्रतिकूल प्रभाव से बचाने के लिए कोई कदम नहीं उठाया। उन्होंने यह नहीं किया। जब उपभोक्ताओं पर इसका प्रतिकूल प्रभाव पड़ा, हमारे देश के लोगों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा तो उन्होंने पेट्रोलियम मूल्य वृद्धि के प्रतिकूल प्रभाव से लोगों को बचाने के लिए कुछ नहीं किया।

घरेलू उत्पादन के बारे में, मैं कहूंगा कि पिछले वर्ष हमारी आवश्यकता 91 मिलियन टन थी। हम अपनी आवश्यकता के केवल 30 प्रतिशत कच्चे तेल का ही उत्पादन कर सके हैं। इसके लिए हम आयात पर ही निर्भर हैं। लगभग 30 वर्ष पहले, हम अपनी आवश्यकता का केवल 30 प्रतिशत का ही आयात किया करते थे। इस समय हम हमारी आवश्यकता का 70 प्रतिशत आयात कर रहे हैं। परन्तु हम अपने देश में सौ प्रतिशत तेल का शोधन कर रहे हैं। आयात समानता के कारण क्या हो रहा है? हम अपने यहां 30 प्रतिशत कच्चे तेल का उत्पादन कर रहे हैं। हालांकि, आयात मूल्य अथवा अंतर्राष्ट्रीय मूल्य के मुकाबले उत्पादन लागत काफी कम है, तेल शोधन की कीमत भी काफी कम है यह प्रति लीटर केवल 50 पैसे हैं—फिर भी हम लोगों को राहत नहीं दे सकते। सरकारी क्षेत्र की कंपनियों तथा गिजी क्षेत्र की एक प्रमुख कंपनी में यह केवल 33 पैसे है। इस नीति, मेरा मतलब है आयात समानता नीति के कारण हम लोगों को राहत नहीं दे सकते क्योंकि हमारे देश में उत्पादित 30 प्रतिशत कच्चे तेल की उत्पादन लागत अंतर्राष्ट्रीय कीमत अथवा आयात मूल्य से बहुत कम है। परन्तु इस

नीति के कारण हम लोगों को राहत नहीं दे सकते। हम कम लागत पर पेट्रोलियम उत्पादों की आपूर्ति नहीं कर सकते। इसके परिणामस्वरूप, कंपनियों भारी लाभ कमा रही हैं।

यदि लाभ को हमारे देशवासियों के बीच समान रूप से बांट दिया जाए तो सरकार को पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्य बढ़ाने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। परन्तु आयात समानता प्रणाली का पालन किये जाने के कारण 30 प्रतिशत के घरेलू उत्पादन को भी अंतर्राष्ट्रीय मूल्य पर बेचा जा रहा है।

पिछली सरकार के शासन के दौरान ओएनजीसी ने कच्चे तेल पर उपकर 900 रु. प्रति टन से बढ़ाकर 1800 रु. प्रति टन कर दिया और यह तेल उद्योग विकास अधिनियम, 1974 के अंतर्गत किया गया। उपकर द्वारा एकत्र धनराशि, तेल उद्योग के विकास के लिए है। उपकर से एकत्र कितनी प्रतिशत धनराशि का अब तेल उद्योग के विकास के लिए प्रयोग किया जा रहा है?

महोदय, पेट्रोलियम संबंधी स्थायी समिति ने बहुत स्पष्ट रूप से सिफारिश की थी कि उपकर में वृद्धि नहीं की जानी चाहिए क्योंकि उपकर, कर तथा शुल्क लगाने का पेट्रोलियम उत्पादों पर सीधा प्रभाव पड़ता है और इससे हमारे देशवासियों पर बोझ पड़ता है। 16 जून को, इस सरकार के कार्य संभालने के तुरंत बाद उन्होंने मूल्यानुसार पेट्रोल पर उत्पाद शुल्क को 30 प्रतिशत से घटाकर 26 प्रतिशत कर दिया, डीजल पर उन्होंने इसे 14 प्रतिशत से घटाकर 11 प्रतिशत कर दिया तथा एलपीजी पर उन्होंने इसे 16 प्रतिशत से घटाकर आठ प्रतिशत कर दिया। तेल विपणन कंपनियों द्वारा मूल्य वृद्धि से इन उत्पादों के उपभोक्ता मूल्य पर पड़ने वाले प्रभाव को निष्प्रभावी करने के लिए ऐसा किया गया। 18 अगस्त को फिर पेट्रोल और डीजल पर सीमा शुल्क को 20 प्रतिशत से घटाकर 15 प्रतिशत कर दिया गया, पेट्रोल पर उत्पाद शुल्क को 26 प्रतिशत से घटाकर 23 प्रतिशत कर दिया गया तथा डीजल पर इसे 11 प्रतिशत से घटाकर आठ प्रतिशत कर दिया गया। कुल मिलाकर शुद्ध परिणाम यह रहा कि अब औसत देय शुल्क 30 प्रतिशत है। इससे सरकार द्वारा प्राप्त राजस्व 9.9 अमरीकी डालर अथवा 1.1 अमरीकी बिलियन डालर हो जाएगा, जोकि 5000 करोड़ रु. अधिक है। यह आशा से अधिक है।

पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्य में पहले ही वृद्धि हो चुकी है तथा गैर-ईंधन घटकों में भी वृद्धि हुई है। इससे हमारे देशवासियों पर भार पड़ता है। इसलिए, अगर सरकार फिर उपकर और शुल्क में कमी करती है, जैसाकि उन्होंने जुलाई और अगस्त माह में किया था, इससे पेट्रोलियम उत्पादों की मूल्य वृद्धि को भी रोका जा सकता है।

[श्री बसुदेव आचार्य]

परन्तु ऐसा नहीं किया गया। लोगों को राहत देने के लिए हमारे देश के आम लोगों पर जोकि पहले ही भार तले दबे हुए हैं, भार को कम करने की काफी गुंजाइश है। इसका दैनिक उपयोग में आने वाली सभी आवश्यक वस्तुओं पर प्रभाव पड़ता है। इससे हमारे देश के लोगों की आजीविका पर प्रभाव पड़ा है। पेट्रोलियम उत्पादों की मूल्य वृद्धि से लोगों पर सीधा प्रभाव पड़ता है। इसलिए सरकार को मूल्य बढ़ाने के स्थान पर करें तथा शुल्कों को कम करने पर विचार करना चाहिए था।

प्रशासनिक मूल्य प्रणाली को समाप्त करने की समीक्षा करने की तत्काल आवश्यकता है। 1996 में इसका निर्णय हुआ था। उदारीकरण की नीति से पहले जिसे कि भारत सरकार ने 90 के दशक में अपनाया था। उस समय हमारे देश में किसी बहुराष्ट्रीय कंपनी या किसी निजी कंपनी ने तेल की खोज आरंभ नहीं की थी। उन्होंने जब इसकी शुरुआत की तो उन्होंने प्रशासनिक मूल्य प्रणाली को समाप्त करने तथा आयात समानता की मांग की। सरकार ने उनकी मांग पर विचार किया। अब आवश्यकता इस बात की है कि सरकार 1997 में लिए गए निर्णय की समीक्षा करे, जिसे कि एनडीए शासन के दौरान लागू किया गया था। हमें अपने पिछले दृष्टिकोण पर लौटते हुए प्रशासनिक मूल्य प्रणाली को लागू करना चाहिए।

आयात समानता नीति ने हमारे देश के आम लोगों पर प्रतिकूल प्रभाव डाला है। सभी आवश्यक वस्तुओं के मूल्य में वृद्धि से हमारे लोगों की वास्तविक आय कम हुई है। पिछले लोक सभा चुनाव में हमारे देशवासियों ने स्पष्ट जनादेश दिया था। हमारे देश के लोगों ने उनकी नीतियों को अस्वीकार कर दिया था, उनकी जनविरोधी, किसान विरोधी और सेवा करने वाले वर्ग विरोधी नीति को अस्वीकार कर दिया है। हमारे देश की जनता ने एक वैकल्पिक नीति, एक लोकोन्मुख नीति और एक किसानोन्मुख नीति के लिए जनादेश दिया था।

आज हमारे देश के किसानों की क्या स्थिति है? आपने राजस्थान में किसानों का प्रदर्शन देखा है। पुलिस और राज्य प्रशासन द्वारा 6 किसानों की नृशंस हत्या कर दी गई थी। प्रत्येक राज्य में किसानों द्वारा आत्महत्या की जा रही है।

श्री हरिन पाठक (अहमदाबाद): पश्चिम बंगाल के बारे में क्या है?

श्री बसुदेव आचार्य: पश्चिम बंगाल में नहीं। पश्चिम बंगाल में एक भी किसान ने आत्महत्या नहीं की है।

कुमारी ममता बैनर्जी (कलकत्ता दक्षिण): लेकिन लोग भूख से मर रहे हैं।

श्री बसुदेव आचार्य: वहां कोई भूखा नहीं है और न ही भूख से किसी की मृत्यु हुई है। केरल, महाराष्ट्र और प्रत्येक राज्य में किसान आत्महत्या कर रहे हैं। हमें अपने देश के लोगों के बारे में सोचना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय: श्री बसुदेव आचार्य, आप सबसे पहले अध्यक्षपीठ को सम्बोधित करें। इसके अतिरिक्त अभी 30 और सदस्यों को बोलना है। इसलिए मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि आप शीघ्र ही अपनी बात समाप्त करें।

श्री पी.सी. धामस (मुवतुपुजा): महोदय, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है।

उपाध्यक्ष महोदय: किस नियम के अधीन?

श्री पी.सी. धामस: नियम 376 के अधीन। पेट्रोलियम मंत्री को भी यहां आकर बैठना चाहिए। सभी मंत्रियों को यहां होना चाहिए। वास्तव में हम बहुत प्रसन्न हैं कि वित्त मंत्री यहां उपस्थित हैं ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: यहां व्यवस्था का प्रश्न नहीं है। मैं इसकी अनुमति नहीं दूंगा। श्री आचार्य, कृपया आप अपनी बात जारी रखिए।

... (व्यवधान)

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा महासागर विकास विभाग के राज्य मंत्री (श्री कपिल सिब्बल): विपक्ष के नेता को सभा की कार्यवाही में कुछ और रुचि लेनी चाहिए ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री ज्ञानेश पाठक (उन्नाव): उपाध्यक्ष महोदय, इनका काम सुबह से शाम तक हाठस को डिस्टर्ब करना है। अगर ऐसे लोगों के खिलाफ आपने एक्शन नहीं लिया तो पूरा सदन इसका विरोध करेगा। ... (व्यवधान) सुबह से शाम तक पूरे सदन को डिस्टर्ब करने का प्रयास किया जाता है, ऐसे सदन कैसे चल पाएगा? ... (व्यवधान)

महोदय, आपकी मौजूदगी में ऐसा हो रहा है। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री कपिल सिब्बल: यदि मैं ऐसा कहता हूँ तो यह एक बहुत महत्वपूर्ण वाद-विवाद है और हमारे बहुत से मंत्री यहां

उपस्थित हैं। वास्तव में हमारे वित्त मंत्री बड़े ध्यान से सुन रहे हैं। लेकिन मैं चाहता हूँ कि विपक्ष भी इसे ध्यान से सुने। सभा में विपक्ष के नेता सभी महत्वपूर्ण वाद-विवादों में अनुपस्थित थे। इस पर ध्यान दिया जाना चाहिए।

श्री हरिन पाठक: सभा के नेता और प्रधानमंत्री दोनों ही अनुपस्थित हैं ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: इसे कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाए।

...*(व्यवधान)**

श्री कपिल सिब्बल: विपक्ष के नेता बहिर्गमन करने में निपुण हैं। उन्होंने देश को आगे बढ़ाने के लिए कोई ठोस प्रयास नहीं किया। ...*(व्यवधान)*

श्री हरिन पाठक: संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन की अध्यक्षता और प्रधानमंत्री अनुपस्थित हैं ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: इसे कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाए। जो कुछ भी कहा गया है उसे कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाना चाहिए।

...*(व्यवधान)**

श्री बसुदेव आचार्य: एक साक्षात्कार में पेट्रोलियम मंत्री श्री मणिशंकर अय्यर ने कहा है, कि प्रश्न यह था ...*(व्यवधान)*

उपाध्यक्ष महोदय: कृपया शीघ्र समाप्त कीजिए।

...*(व्यवधान)*

श्री बसुदेव आचार्य: मैं प्रस्ताव लाया था, इसलिए मुझे ज्यादा समय मिलना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय: आपके दल के सदस्यों को अभी बोलना है।

श्री बसुदेव आचार्य: उन्होंने मेरा समय लिया है। प्रश्न यह था कि क्या उपभोक्ताओं की कीमत पर तेल कंपनियों को मुनाफा कमाना चाहिए? मंत्री ने उत्तर दिया था ...*(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री धावरचंद गेहलोत (शाजापुर): उपाध्यक्ष महोदय, मेरा नियम 195 के अंतर्गत प्वाइंट ऑफ ऑर्डर है। मैंने स्वयं नियम

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

193 में सूचना दी है और आज जो सूचना प्रकाशित हुई है उसमें 32 माननीय सदस्यों के नाम हैं। मैंने और जिन अन्य 32 माननीय सदस्यों ने सूचना दी है, उन सबको अवसर मिलना चाहिए, नियम यही कहता है। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: यह नियम 195 के अधीन नहीं आता।

[हिन्दी]

श्री धावरचंद गेहलोत: महोदय, आप मेरी पूरी बात सुन लीजिए। नियम कहता है कि हमें अवसर मिलना चाहिए। आप 32 मेम्बर्स को दो घंटे में कैसे अवसर देंगे, यह डिसाइड कर दें, नहीं तो यह बता दें कि हमें अवसर मिलेगा या नहीं? अगर एक व्यक्ति इतना समय लेगा तो फिर हमें समय मिलेगा या नहीं, हम यह जानना चाहते हैं। इस पर हम आपकी रूलिंग चाहते हैं?

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: सबसे पहले यह व्यवस्था का प्रश्न नहीं है: दूसरा, हमारे पास इसे निपटाने के लिए चार घंटे का समय है। तीसरा, इस महत्वपूर्ण मुद्दे पर आपके दल के सदस्य भी अवश्य बोलेंगे।

[हिन्दी]

श्री धावरचंद गेहलोत: उपाध्यक्ष महोदय, मेरा व्यवस्था का सवाल कैसे नहीं है? आप नियम 195 पढ़ लीजिए। मैं आपको पढ़ कर सुना देता हूँ। ...*(व्यवधान)*

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: मैं इस सभा के नियमों के अनुसार समय का आवंटन करने जा रहा हूँ।

[हिन्दी]

श्री धावरचंद गेहलोत: महोदय, नियमानुसार इसमें दो घंटे हो गए हैं। ...*(व्यवधान)* आप समय निर्धारित करें।

[अनुवाद]

श्री बसुदेव आचार्य: पेट्रोलियम मंत्री ने उत्तर दिया था:

“सभी पर समान भार और लाभों का बंटवारा मेरी मूल्य निर्धारण नीति के केन्द्र बिन्दु हैं। एक उपभोक्ता और नागरिक

[श्री बसुदेव आचार्य]

के बीच अंतर है। उपभोक्ता अपनी मांग को पैसे से पूरा करता है जबकि नागरिक के पास इसकी आवश्यकता बनी रहती है। उपभोक्ता यदा-कदा ही नागरिकों की सुरक्षा के लिए भारी भार सहन करते हैं। समय-समय पर तेल से प्रचुर मात्रा में राजस्व कमाने वाली तेल कंपनियों और सरकार को भी अपने लाभ में कमी करनी पड़ती है। अपने राजस्व को कम करके इसे सहन करना पड़ेगा।”

अपराहन 3.00 बजे

अगला प्रश्न था कि सरकार ने शुल्क में कमी करने की बजाय मूल्यों में वृद्धि क्यों की? उन्होंने उत्तर दिया:

“हमने कहा था कि रसोई गैस और मिट्टी के तेल जैसी राजसहायता प्राप्त उत्पादों पर शुल्क लगाना युक्तिसंगत नहीं था। हमने कच्चे तेल के संबंध में आयात शुल्क में कमी करने का सुझाव भी दिया था। बढ़ते हुए मूल्यों और वास्तविक राजस्व के बीच संतुलन होना चाहिए। इसे समायोजित किया जाना चाहिए। लेकिन वित्त मंत्रालय द्वारा हमारे सुझावों को अस्वीकार कर दिया गया।”

यह तर्क है। ऐसा हमारे पेट्रोलियम मंत्री ने कहा है। हम इस पर बहस कर रहे हैं... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: मैंने आपको आधे घंटे से अधिक समय दिया है। कृपया अब आप शीघ्र अपनी बात समाप्त करें।

श्री बसुदेव आचार्य: यह हमारे देश के लाखों लोगों की चिंता का विषय है। जो पहले ही पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्यों में वृद्धि की मार झेल रहे हैं। इससे अन्य आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों में भी वृद्धि हुई है और उनका जीवन-यापन प्रभावित हुआ है।

महोदय, हम सरकार से पेट्रोलियम उत्पादों पर बढ़े हुए मूल्यों को वापस लेने की मांग करते हैं। यदि पेट्रोलियम उत्पादों की मूल्यवृद्धि को वापस लिया जाता है तो इससे अन्य आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों पर प्रभाव पड़ेगा। निर्धन और निम्न मध्य वर्ग के लोगों की सुरक्षा के लिए सार्वजनिक वितरण प्रणाली को मजबूत किया जाना चाहिए। सार्वजनिक वितरण प्रणाली के सार्वभौमीकरण की पहल की जानी चाहिए। देश के निर्धन और निम्न मध्यम वर्ग के लोगों के हितों की सुरक्षा के लिए 14 आवश्यक वस्तुओं की आपूर्ति भी सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से की जानी चाहिए।

वर्ष 2001-02 में प्रशासनिक मूल्य तंत्र समाप्त कर दिया गया था। हम सरकार से यह मांग करते हैं कि लोगों के हितों की सुरक्षा के लिए और बढ़े हुए मूल्यों को वापस लेने तथा आम

आदमी पर इसका भार न पड़ने देने के लिए इस तंत्र की समीक्षा की जाए, इसको बहाल किया जाए।

[हिन्दी]

श्री हरिन पाठक: उपाध्यक्ष महोदय, नियम 193 के अन्तर्गत मेरे दोनों परम मित्र श्री बसुदेव आचार्य और श्री रामजीलाल सुमन ने जो आम जनता को, 90 प्रतिशत इस देश की जनता के साथ जिसका सीधा सम्बन्ध है, ऐसे भावों में वृद्धि को लेकर यहां चर्चा छोड़ी है, मैं उसमें अपना समर्थन व्यक्त करता हूँ।

मुझे दुख इस बात का है, जहां तक रामजीलाल सुमन जी का प्रश्न है, तब तक तो मैं मानता हूँ कि उनकी नीति भी ठीक है और नीयत भी ठीक है, मगर बसुदेव आचार्य जी, आज आपकी नीति भी ठीक नहीं थी और नीयत भी ठीक नहीं थी। आज वे अन्दर से नहीं बोल रहे थे। अगर अन्दर से बोलते तो जोर होता। वे एक ही बात दोहराते रहते थे, क्योंकि उनकी पार्टी की इस चुनाव के बाद ऐसी स्थिति बनी कि संसद के बाहर धरना और प्रदर्शन और संसद के अन्दर समर्थन। बाहर रैलियां निकालो, गरीबों की बात करो और अन्दर नियम 193 के अन्तर्गत चर्चा शुरू करो।

जो वर्तमान सरकार है, जो आम आदमी के लिए कमरतोड़ महंगाई करके उनको बर्बाद कर रही है, उसका समर्थन करो। मगर मुझे इससे आश्चर्य नहीं है। मैं उन बातों में नहीं जाना चाहता बीच में हमारे गुजरात के मित्र खड़े हो गये थे, कई बार वे भूल जाते हैं, एक हवा ऐसी चली है कि इस सरकार को सिर्फ 6 महीने हुए हैं। आप क्यों भूल जाते हो, पर्दा पोस्टर पर, इश्तहार पर नेहरू जी की तस्वीर लगाते हो, इन्दिरा जी के नाम से मत मांगते हो, उनकी तस्वीर लगाते हो, राजीव जी की तस्वीर लगाते हो और फिर कहते हो कि 6 महीने हुए हैं। आपको सरकार में बैठे 45 साल 6 महीने हुए हैं। ऐसा नहीं है कि 6 महीने हुए हैं। आपकी 45 साल की नीतियां हैं, आप हमें सिर्फ 6 साल की नीतियों के बारे में पूरा भाषण सुनाते हो कि आपके 6 साल में ऐसी स्थिति बनी, जिसके कारण हमारी यह स्थिति हुई, मगर 45 साल में, 1947 से लेकर 1998 तक मोरारजी भाई के 18 महीने को निकाल दीजिए तो आपकी सरकार ने ही शासन किया है।

मैं सरकारी आंकड़े देना चाहता हूँ। देश की स्थिति, आम आदमी की स्थिति कांग्रेस शासन में और वर्तमान शासन में जो हुई है, ऐसा कभी सोचा नहीं था। जब हमने आजादी की लड़ाई लड़ी थी तो यह सोचा था कि जब देश आजाद होगा, तो घी, दूध की नदियां बहेंगी। आम आदमी को, किसान को, गरीब को उसकी रोजी-रोटी मिलेगी। लेकिन 45 साल के कांग्रेस के शासन में और आज के शासन में आम आदमी खत्म हो चुका है। गरीब और

गरीब बना है। मगर नारे चलते हैं, नारे पर सरकारें बनती हैं, वादों पर सरकारें बनती हैं। एक फिल्म मैंने देखी थी, उसका एक गीत था "कश्मे वादे प्यार वफा, सब वादे हैं वादों का क्या"। वायदे करते जाओ। चुनाव में, पोस्टर पर एक वायदा आया था, "कांग्रेस का हाथ, आम आदमी के साथ।" अब तो लोग कहने लगे हैं कि "कांग्रेस का हाथ आम आदमी के साथ विश्वासघात।"

उपाध्याय महोदय, 6 महीने में 90 हजार से भी ज्यादा, 95 हजार करोड़ रुपये का बोझ आम आदमी पर पड़ा है। मैं एक-एक करके उसका हिसाब देने के लिए तैयार हूँ। श्री बासुदेव आचार्य जी, आप नियम 193 पढ़ते नहीं हैं। नियम 193 में चर्चा वर्तमान समय में अविलम्बनीय लोक महत्व के मुद्दे को लेकर होती है, एनडीए पर नहीं।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय : श्रीमान हरिन पाठक जी, आपको अध्यक्ष पीठ को संबोधित करना चाहिए न कि किसी व्यक्ति विशेष को।

हरिन पाठक : यह संयुक्त जनतांत्रिक गठबंधन को संबोधित कर रहे हैं। इसलिए मैं सोचता हूँ कि मेरा अच्छा मित्र होने के कारण कम से कम उन्हें मुझे जानना चाहिए।

उपाध्यक्ष महोदय : इसमें कोई सन्देह नहीं है कि वह आपके मित्र होंगे लेकिन आपको अध्यक्षपीठ को ही संबोधित करना होगा।

[हिन्दी]

श्री हरिन पाठक : जो चर्चा होती है, वह वर्तमान सरकार की होती है। यह नई बात नहीं है। पिछले 6 महीने के कांग्रेस के, यूपीए के शासन में 95 हजार करोड़ रुपये का बोझ गरीब पर, आम आदमी पर पड़ा है। 90 प्रतिशत लोग इस देश में गरीब हैं, जिस पर वह बोझ पड़ा है। आपकी सरकार ने 6 महीने के शासन में पेट्रोल और डीजल के दामों में तीन बार, रसोई गैस के दामों में दो बार वृद्धि की है। मैं इसकी डीटेल में नहीं जाना चाहता हूँ। इसको मिलाकर के आम आदमी पर 50 हजार करोड़ का बोझ पड़ा। आप 6 महीने का हिसाब हमारे 6 साल से लगाते हो। स्टील में आपने एक्साइज ड्यूटी पर 9 प्रतिशत से बढ़ाकर 12 प्रतिशत किया है। मगर विदेशों से जो नया स्टील आता है, उस पर कस्टम ड्यूटी आपने 12 प्रतिशत से घटाकर 8 प्रतिशत कर दी, जिसके फलस्वरूप 15 करोड़ रुपये और 10 हजार करोड़ का बोझ और उसमें बढ़ गया। अब यह 50 हजार करोड़ रुपये से बढ़कर 60 हजार करोड़ रुपये हो गया। आपने जून, 2004 में कोयले के दाम में 16.7 प्रतिशत की वृद्धि की। उसके कारण 15 हजार करोड़ का और बोझ आम आदमी पर पड़ा। कुल मिलाकर ये सब बोझ

जो आम आदमी पर बढ़ा, वह 75 करोड़ का बढ़ा। मगर उसके साथ ही साथ जब ये बोझ बढ़ता है, वित्त मंत्री तो बहुत बड़े अर्थशास्त्री हैं, वे जानते होंगे कि इसका चेन रिएक्शन होता है। डीजल का भाव बढ़ेगा तो ट्रकों का किराया बढ़ेगा, जो दूध ले जाते हैं, सब्जियाँ ले जाते हैं। अगर उसको मिलाकर देखें तो सब्जियों और फलों के दाम जो कि 10 से 15 रुपये किलो थे, आज वह बीस से 40 रुपये हो गए हैं। 600-650 रुपये में एक खाद्य तेल का डिब्बा मिलता था, आज वह 800 रुपये के ऊपर पहुँच गया है। सीमेन्ट की थैली 110 रुपये में मिलती थी, आज वह 160 रुपये में मिलती है। स्टील का दाम 1 किग्रा जो 22 से 24 रुपये था, आज वह 36 रुपये हो गया है। हर एक चीज महंगी हो गई है। उन 6 सालों में आम आदमी की स्थिति क्या थी और इस 6 महीने में क्या हो गई है। मगर यह कोई नई बात नहीं है। माननीय वित्त मंत्री जी से मैं कहना चाहूँगा कि इसलिए मैंने 45 साल की बात कही है। यह सिलसिला तो नाइनटिन फिफटीज से, जब से आपने सरकार में आना शुरू किया था, तब से चला आ रहा है। इसलिए मैंने कहा था कि यह नारों की सरकार है। 1950 में एक नारा लगाया "कांग्रेस को लाओ, समाजवाद आएगा।" गरीब और अमीर के बीच का अंतर कम हो जाएगा, खेत मजदूर को जमीन मिलेगी, गरीबी दूर होगी, महंगाई दूर होगी, बेरोजगारी दूर होगी, अराजकता दूर होगी। दूसरी तरफ 1952 से 1998 के बाद देश की जो स्थिति बनी,

[अनुवाद]

सरकार के आंकड़ों के मुताबिक 1950 में 21 करोड़ लोग गरीबी रेखा से नीचे जीवन बसर कर रहे थे और 1998 में जब कांग्रेस पार्टी ने शासन छोड़ा तो उस समय यह आंकड़ा 36 करोड़ था।

[हिन्दी]

36 करोड़ लोग गरीबी रेखा से नीचे चले गए। यह आपके 45 साल के शासन ने दिया। आजकल लोग और गरीब बनते जा रहे हैं। श्री बासुदेव आचार्य ने ठीक कहा, स्थिति ऐसी बनी है कि आज विद्यार्थी आत्महत्या करता है, किसान आत्महत्या करता है गरीब आदमी आत्महत्या करता है, बेरोजगार आत्महत्या करता है। मैंने कहा कि यह नई बात नहीं है। आप देख लीजिए, 70, 80 और 90 के दशक में पूर्ण रूप से आपकी सरकार थी। आज तो साम्यवादियों के सहारे आपकी सरकार है। वे थोड़ी-बहुत लगाम कसने की कोशिश करते हैं। बंगाल में उनके चुनाव होने वाले हैं। वे दिल से नहीं करते, ऐसे ही कर देते हैं। लेकिन कांग्रेस का जो इतिहास रहा है, उसके लिए मुझे दुख है। मैं आपके माध्यम से इस सरकार से करबद प्रार्थना करना चाहता हूँ कि आम आदमी के बारे में सोचिए। आपके शासन में आम आदमी मर रहा है। महंगाई कमरतोड़ आगे बढ़ रही है। आम आदमी का जीना दूभर हो चुका है। आप देखिए, 1970 में क्या स्थिति थी। जब आप मंत्री थे, मैं उस समय की बात करता हूँ। आपने कहा है कि

[श्री हरिन पाठक]

आंकड़े कहां से लाते हैं। मैं इकोनॉमिक सर्वे जुलाई, 2004 के आंकड़ों के आधार पर आपके सामने कुछ बातें रखना चाहता हूँ। मैं राजनीतिक भाषण नहीं करना चाहता। मैनडेट मिला या नहीं मिला, 543 सीट में से 145 सीट लाकर कहते हैं कि हमें मैनडेट मिल गया है। पता नहीं यह कौन सा गणित है। मैंने किसी विद्यार्थी से पूछा कि 543 में से पास होने के लिए कितन नम्बर चाहिए। उसने कहा कि पास होने के लिए कम से कम 148 चाहिए, डिस्टिक्शन की बात छोड़िए। 543 में से 145 लाकर कहते हैं कि जनादेश मिल गया, एक-दूसरे के खिलाफ चुनाव लड़कर कहते हैं कि जनादेश मिल गया। मैं उसकी चर्चा नहीं करूँगा, मैं आम आदमी की व्यथा को सदन के सामने रखना चाहता हूँ। कांग्रेस की जो नीति रही है, उसके खिलाफ मैं आम आदमी की ओर से आवाज उठाने के लिए खड़ा हुआ हूँ। 70 के दशक में जब श्रीमती इंदिरा गांधी प्रधानमंत्री थीं, मुद्रास्फीति की औसत दर 7.4 प्रतिशत थी।

[अनुवाद]

1980 के आरंभ में जब स्वर्गीय श्री राजीव गांधी प्रधानमंत्री थे तो उस समय मुद्रास्फीति की दर 9.1 प्रतिशत थी। वर्ष 1990 से 1998 के दौरान डा. मनमोहन सिंह और मेरे आदरणीय मित्र वर्तमान में वित्त मंत्री श्री पी चिदम्बरम के शासन में यह दर 9.5 प्रतिशत तक पहुंच गई थी।

मुझे दुःख इस बात का है कि जब दुनिया के सभी देशों में इनफ्लेशन रेट गिर रहा था, 1970 से 1990 के दौरान यूरोप, अमरीका और जापान में मुद्रास्फीति की दर 8 प्रतिशत से गिरकर 3.4 प्रतिशत हो गयी थी। लेकिन वह भारत था जो उस समय कांग्रेस के शासन में श्रीमती इंदिरा गांधी, स्वर्गीय श्री राजीव गांधी और डा. मनमोहन सिंह के शासन में अगस्त 1991 में यह बढ़कर 17 प्रतिशत हो गई थी।

[हिन्दी]

1991 में 17 प्रतिशत इनफ्लेशन रेट रिकार्ड किया गया। स्थिति ऐसे बनती जा रही है। पेट्रोल के भाव बढ़े हैं, कोयले के भाव बढ़े हैं, स्टील के भाव बढ़े हैं। बाकी जो बचा, वह बजट में बढ़ गया। इस सबका कारण क्या है, मैं बताऊंगा। आज आप जिसकी दुहाई देते हैं, अच्छा होता है तो हमने किया। अगर फरिन एक्सचेंज बढ़ता है तो कहते हैं कि हमारे कारण बढ़ा कोई अच्छी बात हुई तो हमारे 40 साल के कारण हुई, जब ठीक तरह तंत्र नहीं चलता, गरीबी बढ़ती है, बेरोजगारी बढ़ती है तो कहते हैं कि यह छः साल के कारण है। 1991 में जब डा. मनमोहन सिंह इस देश के वित्त मंत्री थे, उन्होंने आईएमएफ को जो मैमोरंडम दिया था, आप उसी को अमल कर रहे हैं। मैं वामपंथी और सभी दलों को इस संबंध में विनती करना चाहता हूँ कि देखें, आज जो स्थिति बनी है और आने वाले दिनों में जो स्थिति बनने वाली है, 1991 में एक ऐग्रीमेंट साइन किया गया था कि हम गरीब और किसानों को दी जाने वाली सबसिडी हटाएंगे? इसलिए आज सबसिडी हट रही

है। मिडिल क्लास पर सर्विस टैक्स डालेंगे, सरकारी सेवाओं में हम और वृद्धि करेंगे, आदि-वही काम आपने उस समय किया। आप हमारे एनडीए की बात करते हैं लेकिन एनडीए के समय में सर्विस टैक्स नहीं लगा था। कहां-कहां सर्विस टैक्स लगा?

[अनुवाद]

वित्त मंत्री (श्री पी. चिदम्बरम): क्या आप यह कहना चाहते हैं कि संयुक्त जनतांत्रिक गठबंधन ने सेवा कर नहीं लगाया था? ... (व्यवधान)

श्री हरिन पाठक: मैं उन मर्दों को उद्धृत कर रहा हूँ जिन पर कोई सेवा कर नहीं लगाया गया था ... (व्यवधान) मंत्री महोदय मुझे समाप्त करने दे।

उपाध्यक्ष महोदय: मंत्री महोदय, आपके पास उत्तर देने के लिए पर्याप्त समय है।

... (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री हरिन पाठक: उपाध्यक्ष महोदय, टेलीफोन, मेडिकलेम, बैंकिंग सेवा, मंडप, शामियाने, केटरिंग, कूरियर, केबल, इंश्योरेंस, टूर आपरेटर बाल काटने वाला हजाम आदि देश के सब लोगों की आपने हजामत कर दी। इन सब पर हमारे शासन में सर्विस टैक्स नहीं था। ... (व्यवधान)

मानव संसाधन विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद अली अशरफ फातमी): बीजेपी का भाव गिर रहा है। (व्यवधान)

श्री हरिन पाठक: बीजेपी का भाव नहीं गिर रहा है बल्कि बढ़ने वाला है। आपका तो बिल्कुल ही नहीं बढ़ा है। आप तो ऐसे ही आ गये हैं। (व्यवधान)

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: अगले वक्ता कांग्रेस पार्टी से हैं। कृपया व्यवधान उत्पन्न न करें।

[हिन्दी]

श्री हरिन पाठक: मैं आपसे यही कहना चाहता हूँ कि इस स्थिति का निर्माण आज देश में हुआ है। उसके कारण देश में जबरदस्त आक्रोश है। आज आप सत्ता में बैठे हैं, समीकरण आपके पक्ष में, आंकड़े आपके पक्ष में हैं। पता नहीं कब तक आंकड़े आपके पक्ष में रहेंगे क्योंकि जनमत तो है नहीं, सामान्य बहुमत नहीं है, पूर्ण बहुमत नहीं है, सीपीआई, सीपीएम और वाम दलों के समर्थन से यह सरकार चलती है।

मैं आज इस बात पर जोर देना चाहता हूँ कि महंगाई बढ़ती जा रही है। आम आदमी इससे परेशान है। हरेक चीज के भाव में वृद्धि हुई है। मैं ज्यादा समय न लेते हुए इस बात पर जरूर

जोर देना चाहूंगा कि सरकार को अब सचेत हो जाना चाहिए। आप अपनी बात सुशासन में रहते हुए लोगों के गले उतारने की कोशिश करेंगे। मैं आम आदमी से जुड़ा हुआ आदमी हूँ। मेरे जैसे कई लोग यहां बैठे हैं। जो कई बार चुनाव जीतकर सदन में आते हैं। वे सीधे आम आदमी के साथ जुड़े हुए हैं। जब हमारी सरकार थी तब भी हमें कभी-कभी अंदर से लगता था कि कुछ बातें ऐसी हैं जो आम जनता को पसंद नहीं हैं। मगर आप इस हवा में मत रहिये। आप इस सपनों की दुनिया में नहीं रहें कि आप जो कुछ कर रहे हैं, उसका असर प्रजा में नहीं है। आज प्रजा दुखी है, आम आदमी परेशान है। महंगाई चरम सीमा पर पहुंची है। इसके कारण आम आदमी का जीना अत्यंत मुश्किल हो गया है।

मैं आपके माध्यम से सदन में इस बात को दोहराना चाहूंगा और सरकार से विनती करना चाहूंगा, मुझे वाम दलों की बात से कोई सरोकार नहीं है क्योंकि उनकी नीति है। अगर वे ईमानदारी से जानते हैं कि इस सरकार के शासन में भावों में वृद्धि हुई है, ईमानदारी के साथ वे रैलियां और जलूस निकालते हैं, ईमानदारी के साथ धरना करते हैं तो उनका कर्तव्य है कि 90 करोड़ लोगों पर जो 90 हजार करोड़ से ज्यादा का बोझ पड़ा है, उसका वे विरोध करें और सरकार से कहें कि सारे स्टेप्स जो एंटी पुअर हैं, एंटी फार्मर हैं, एंटी लेबर हैं, उनको वे वापिस लें ताकि आम आदमी को राहत मिले। मैं सरकार से इन सबकी बात करते हुए अपनी बात को विराम देता हूँ।

[अनुवाद]

उपाध्यक्ष महोदय: अब श्री जय प्रकाश बोलेंगे।

...(व्यवधान)

श्री खारबेल स्वाई (बालासोर): महोदय, माननीय मंत्री श्री कपिल सिन्धु चले गये हैं। वह आधे घंटे से बहुत ध्यानपूर्वक सुन रहे थे।

उपाध्यक्ष महोदय: श्री जय प्रकाश के भाषण के अतिरिक्त कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

... (व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री जय प्रकाश (हिसार): उपाध्यक्ष महोदय, नियम 193 पर जो चर्चा हो रही है, उसके लिए मैं सुमन जी और आचार्य जी को धन्यवाद देता हूँ क्योंकि पिछले दो-तीन महीनों से विरोधी दल के लोग अखबारों के माध्यम से यह चर्चा चला रहे हैं। आज इन्होंने सदन में जो विषय शुरू हुआ है, उसके लिए मैं उनका आभारी हूँ। आज से सात महीने पहले इसी वर्ष 2004 में इस देश में एनडीए गवर्नमेंट थी। हमारे मित्र कह रहे थे कि डीजल के दाम बढ़े। मैं इस बात को मानता हूँ कि जब भी पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स के रेट बढ़ेंगे तो दूसरी वस्तुओं की कीमतों में भी उछाल आयेगा लेकिन यह कोई नयी बात नहीं है।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

मैं एनडीए के मित्रों को याद दिलाना चाहता हूँ कि 1999 में इस देश की जनता का मत बक्सों में डाल दिया गया। अभी उसका नतीजा भी आया नहीं और नयी सरकार नहीं बनी थी, लेकिन चार रुपये प्रति लीटर के हिसाब से एक रात में दाम बढ़े थे और इसके बाद यहां बैठे थे। आप इधर थे और हम उधर थे। एक रात में चार रुपये प्रति लीटर के हिसाब से दाम बढ़े थे। अब हमारे साथी चूंकि विपक्ष में हैं इसलिए यह कहते हैं कि 6 महीने में डीजल के जो दाम बढ़े हैं चार रुपये 13 पैसे पेट्रोल के दाम बढ़े हैं। हमारी सरकार आने के बाद 4 रुपये 45 पैसे डीजल के दाम बढ़े हैं। हमारी सरकार के आने के बाद अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में जो कूड ऑयल है, उसका दाम पर डॉलर बढ़ा है और एन.डी.ए. सरकार के समय में पर डॉलर क्या था, उसका हिसाब निकाल लीजिए। हमेशा ही एनडीए सरकार ने जो हिन्दुस्तान एक कृषि प्रधान देश है, इस देश के किसानों को कमजोर करने के लिए तेल के दाम बढ़ाए और किसान की फसल के दाम सस्ते करने का काम किया। मैं अपने मित्रों को बताना चाहता हूँ कि इस देश में जब एन.डी.ए. सरकार थी, मैं हरियाणा प्रदेश से आता हूँ वहां पर धान किसी ने नहीं खरीदा। चूंकि न्यूनतम मूल्य निर्धारित थे। उन पर किसी सरकार ने ध्यान नहीं दिया। किसानों का धान कोड़ियों के दाम पर हरियाणा में बिक रहा था। यदि पंजाब में कांग्रेस की सरकार न होती तो हरियाणा के किसान को बहुत बड़ा नुकसान उठाना पड़ता क्योंकि पंजाब की कांग्रेस सरकार ने किसानों के धान को खरीदा लेकिन हरियाणा में लोक दल और भारतीय जनता पार्टी की सरकार थी, हमारा धान बुरी तरह से डूबता और आज हालत क्या है?

सरिये के दाम बढ़ने की बात हुई है। स्टील के दाम बढ़ने शुरू हुई हैं। यह इन लोगों की सरकार के समय में बढ़ने शुरू हुए हैं। हमारी सरकार 6 महीने से आई है। उससे पहले सीमेंट के दाम किसके समय में बढ़े? रातों-रात 30 रुपये बोरा सीमेंट का दाम बढ़ा तो उस सरकार के राज्य में बढ़ा और ये सीपीआई और सीपीएम की बात करते हैं कि वे अब क्यों समर्थन करते हैं। मैं पाठक जी को बताना चाहता हूँ कि 1989 में श्री वी. पी. सिंह जी के नेतृत्व में जब सरकार बनी थी तो आप भी इन बैंचों पर बैठे थे और सीपीएम, सीपीआई भी बैठी थी। उस वक्त वामपंथी दल बहुत अच्छे लगते थे। आज चूंकि आपकी धर्मनिरपेक्ष नीति है, गरीब के खिलाफ, किसानों के खिलाफ नीति है और सीपीएम वाले इसके खिलाफ आवाज उठाते हैं तो ये कहते हैं कि ये एन.डी.ए. का साथ क्यों देते हैं?

मैं बताना चाहता हूँ कि आज की मौजूदा हालत क्या है? आज हरियाणा, राजस्थान तथा पंजाब में नरमा है। उसके दाम दिन-प्रतिदिन कमजोर होते जा रहे हैं। बासमती धान दिन-प्रतिदिन सस्ता होता जा रहा है और भी कई चीजों के दाम बढ़े हैं। लेकिन जो आम आदमी प्रयोग में चीजें लाता है, जो उसकी बहुत सी चीजें हैं जो वह खाने के काम में लाता है, उनके दाम घट रहे

[श्री जयप्रकाश]

हैं। मैं मानता हूँ कि पेट्रोलियम पदार्थों की वजह से कुछ चीजों के दाम बढ़े हैं। मैं वित्त मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि तेल के दाम बढ़ते हैं लेकिन इन दामों को नियंत्रित करने के लिए जो ओवरहेड चार्ज हैं, जो पेट्रोलियम पदार्थ हैं, जो कूड ऑयल खरीदकर हम रिफाइन करते हैं मेरा सुझाव है कि उसमें कमी लाकर उन दामों को रोका जा सकता है।

लेकिन मुझे एक बात की बड़ी प्रसन्नता कि हिन्दुस्तान में जब यू.पी.ए. की सरकार बनी, अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में कूड ऑयल के रेट बढ़े और इतने भारी बढ़े थे जो आज तक कभी नहीं बढ़े थे। उसके बावजूद भी भी केन्द्र सरकार ने कस्टम ड्यूटी को कम करके तेल के दाम रोकने का काम किया। लेकिन जिन प्रदेशों में इन लोगों की सरकारें हैं, मैं इनसे कहना चाहूंगा कि जिन प्रदेशों में हमारी पार्टी की सरकारें हैं, जो प्रदेश सरकारें सेल्स टैक्स लगाती हैं, वे 11 प्रतिशत से लेकर 30 प्रतिशत तक हैं। जब केन्द्रीय सरकार ने कस्टम ड्यूटी कम कर दी तो प्रदेश सरकारों को भी चाहिए कि वे सेल्स कम करें ताकि इन प्रदेश के किसानों को सस्ता डीजल मिले। आप बात कर रहे थे कि सर्विस टैक्स लगा दिया। मैं सामने बैठे हुए अपने मित्रों को कहना चाहूंगा कि आज से डेढ़ वर्ष पहले हरियाणा प्रदेश में भारतीय जनता पार्टी और इंडियन नेशनल लोक दल की सरकार थी। वहां गरीब, नाई, धोबी, जूता-पोलिश करने वालों पर सर्विस टैक्स लगाया गया था। उस वक्त मैं विधान सभा में था। हम विरोध करते थे। वहां पर ये गरीब आदमी पर इतना भारी टैक्स लगाते हैं और लोक सभा में इनकी सरकार नहीं आई तो कहते हैं कि सर्विस टैक्स लगा दिया। यह रिवाज इन लोगों ने डाला है। यह रिवाज आज का नहीं है।

जहां तक कर्मचारियों की बात है, मैं आपको बताना चाहता हूँ कि किस तरीके से उस समय केन्द्र में बैठा एन.डी.ए. सरकार ने इस देश के किसान को कमजोर किया था। मैं उदाहरणस्वरूप कहना चाहूंगा कि यमुना नगर में डी.डी. पुरी की शुगर मिल है, पंजाब में और भी मिलें हैं, किस तरीके से देश के प्राइवेट शुगर मिल मालिकों ने किसानों का गन्ना कौड़ियों के भाव खरीदा उस वक्त ये लोग कहां थे? जब हरियाणा में किसानों पर लाठियां चल रही थीं, उस वक्त इन लोगों की हरियाणा में सरकार थी। उस वक्त न्यूनतम मूल्य निर्धारित करने की बात आपने नहीं कही, उस वक्त यह नहीं कहा कि किसान की फसल सस्ते दामों पर बिक रही है। केन्द्र में जब इन लोगों की सरकार थी तो इनके राज में गन्ने का भाव गेहूँ का भाव कितना सस्ता रहा। इस संबंध में मैं हमारी यू.पी.ए. सरकार को एक सुझाव देना चाहूंगा कि किसान को उसकी फसल का ज्यादा मूल्य मिले और जो गरीब आदमी है जो राशन कार्ड पर खाने की वस्तुएं खरीदता है उनको सस्ता दिया जाए। इसके लिए मेरा सुझाव है कि इस देश के किसान और

मजदूर को सब्सिडी दी जाए ताकि किसान को अपनी फसल का पूरा दाम मिल सके और गरीब आदमी जो मोल लेकर बाजार से खरीद कर अनाज खाता है या कपड़ा पहनता है, आज उनकी बड़ी बुरी हालत है। उसको सस्ता दिया जाए। इसके लिए मैं सरकार से जरूर कहूंगा कि वित्त मंत्री जी, एन.डी.ए. सरकार के रास्ते पर न चलिए। कांग्रेस की पहले जब सरकारें रही हैं। उसको राशन कार्ड पर सस्ता गल्ला मिलता था। आम गरीब आदमी का राशन कार्ड होता था। वह गल्ला लेता था। इस एन.डी.ए. सरकार ने क्या किया? श्रीमान, इन्होंने गुलाबी कार्ड बना दिए और उसके लिए शर्तें रखीं कि जिस आदमी का मकान कच्चा हो, पंखा न हो। इन लोगों की सोच, नीयत और विचारधारा कैसी है कि इस देश का गरीब होता जाए और अमीर, अमीर होता जाए। यदि माननीय सदस्य श्री हरिन पाठक साहब गरीब की बात करते हैं, तो इन बैंचों पर बैठकर इन्हें बोलना चाहिए था कि क्या कर रहे हो। गरीब आदमी को आजकल सरकारी खजाने से, जो सरकार की दुकानें व डिपो हैं, उन पर राशन कार्ड से गल्ला नहीं मिलता है। गुलाबी कार्ड बनाने से तो आज पूरे देश का गरीब आदमी रो रहा है एन.डी.ए. सरकार को। उसी का नतीजा है कि इस देश में गरीब आदमी और मजदूर ने उस सरकार के खिलाफ मैण्डेट दिया। एक बात जो माननीय सदस्य कह रहे थे कि पास होने के लिए 33% अंक चाहिए, उसमें तो आप हमेशा ही फेल रहे हैं। 33% तो आपको कभी मिले ही नहीं।

श्री हरिन पाठक: आप क्लेम करते हैं कि आप बहुमत में हैं, हमने क्लेम नहीं किया।

श्री जय प्रकाश: हमारे हरियाणा में जो सिस्टम है कि कोई विद्यार्थी जिसकी उम्र 20 वर्ष हो जाए, दसवीं की परीक्षा में नहीं बैठ सकता, इसीलिए इस देश के लोगों ने भारतीय जनता पार्टी और उसके सहयोगी दलों को कभी भी पास होने का मौका नहीं दिया। आगे बैठने का तो इनको हक ही नहीं है। कांग्रेस पार्टी के बारे में कहते हैं कि वे एक दूसरे के खिलाफ लड़ करके आए हैं, यह तो प्रतिस्पर्धा है। यहां हमारी हिम्मत देखिए, हम तो आपके खिलाफ भी चुनाव जीत करके आए हैं। आपके सहयोगी को जिस सहयोगी ने इस देश के नौ किसानों पर गोली चलवाई थी। हरियाणा प्रदेश में नौ किसान गोलियां से मारे जा रहे थे और यहां श्रीमान वाजपेयी जी और आडवाणी जी बैठे थे। कांग्रेस पार्टी के कार्यकर्ता रात को सड़कों पर किसानों की लड़ाई लड़ रहे थे। उस वक्त भारतीय जनता पार्टी के लोग यहां मौजमस्ती उड़ा रहे थे। उस वक्त किसान याद नहीं आए? नौ किसानों और तीन मजदूरों को मारा गया और जब इस देश की आम जनता ने अपने मत का सदुपयोग करके इनको विपक्ष में बैठा दिया, तब इनको किसानों की याद आ रही है। आज राजस्थान में क्या हो रहा है?

श्री हरिन पाठक: महंगाई पर बोलिए।

श्री जय प्रकाश: उपाध्यक्ष महोदय, राजस्थान में आज क्या हो रहा है? किस तरीके से बीकानेर में किसानों पर गोलियां चल रही हैं। वहां पर भारतीय जनता पार्टी की सरकार है। यदि इन लोगों में थोड़ी सी भी नैतिकता हो, किसान और मजदूर के प्रति हमदर्द हैं, तो वहां जाओ धरना दो और उस सरकार से पीछा छुड़ाओ। मैं इसलिए आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि भारतीय जनता पार्टी की आज से नहीं, हमेशा से दोहरी नीति रही है।

पंजाब विधान सभा में एसवाईएल मामले में एक रिजोल्यूशन आया, तो वहां इन्होंने कांग्रेस पार्टी को सपोर्ट किया और यहां उसके खिलाफ बोलते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय: आप महंगाई पर बोल रहे हैं या किसानों पर बोल रहे हैं?

श्री जय प्रकाश: मैं महंगाई पर ही अपनी बात कह रहा हूँ।
...(व्यवधान)

श्री हरिन पाठक: यह लोक सभा है, पंजाब या हरियाणा की विधान सभा नहीं है इसलिए आप केन्द्र पर बोलें।

श्री जय प्रकाश: मैं तो आपकी पार्टी की नीयत बता रहा हूँ कि लोक सभा में कुछ बोलेंगे, विधान सभा में कुछ बोलेंगे और कुछ और बोलेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय: आप सिर्फ प्राइस राइज पर बोलें।

श्री जय प्रकाश: उपाध्यक्ष महोदय, मैं उसी पर बोल रहा हूँ। पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स के दाम बढ़े हैं। इसी सदन में केन्द्र सरकार ने सेंट्रल एक्साइज कम की थी। उसके बावजूद ये लोग बाहर जाकर प्रदर्शन कर रहे हैं। ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: आप बैठ जाएं। ... (व्यवधान)*

श्री जय प्रकाश: मैं पाठक जी को बताना चाहता हूँ कि कई ऐसी चीजें हैं, जिनकी कीमतें कम हुई हैं। किसानों के द्वारा पैदा की गई चीजों के दाम निरंतर कम होते जा रहे हैं। नरमा, धान और गन्ने के दामों में कमी हो रही है। जब केन्द्र में एनडीए की सरकार थी, तो उसने पाकिस्तान से चीनी का आयात किया था। जिसके चलते यहां के किसानों को अपना गन्ना जलाने को विवश होना पड़ा। इस तरह की नीतियों के कारण ही आज ये लोग सत्ता में नहीं हैं और हमारे ये मित्र इतने विचलित हो रहे हैं। मैं केन्द्र सरकार से कहना चाहूंगा कि महंगाई बढ़ने का मुख्य कारण पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स की कीमतें बढ़ना है। इसलिए पेट्रोलियम पदार्थों पर नियंत्रण करना चाहिए। अगर उनके दाम कम हो जाएं, तो बहुत अच्छा होगा।

*कार्यवाही-वृत्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

इंटरनेशनल मार्केट में जब कूड ऑयल के दाम बढ़ेंगे तो स्वाभाविक बात है कि हमारी सरकार को भी दाम बढ़ाने पड़ेंगे। जब एनडीए की सरकार केन्द्र में थी, तो उसने पेट्रोलियम पदार्थों के ऊपर से सब्सिडी उठा ली। इन्होंने कहा कि जो घाटा है वह केन्द्र सरकार नहीं उठाएगी, तेल कम्पनीज को स्वयं उठाना पड़ेगा। लेकिन आज तेल कम्पनीज कहती हैं कि हम क्यों घाटा उठाएं, यह घाटा जनता उठाएगी। इसलिए तेल की कीमतों में वृद्धि हो रही है। इसका मतलब यह है कि इसके लिए दोषी तत्कालीन एनडीए सरकार है, जिसने सब्सिडी खत्म करके देश में तेल का व्यापार निजी हाथों में सौंप दिया। यदि केन्द्र सरकार के अधीन कम्पनीज के पास तेल का व्यापार रहता तो कीमतें इतनी नहीं बढ़ती। क्योंकि केन्द्र सरकार उनको सब्सिडी देती। इसलिए कुछ चीजों के जो मूल्य बढ़ रहे हैं, उसके लिए व्यवस्था दोषी है और व्यवस्था को कायम उस समय की एनडीए सरकार ने किया था, यूपीए सरकार ने नहीं किया ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: आप बीच में डिस्टर्ब क्यों कर रहे हैं।
(व्यवधान) ...*

श्री जय प्रकाश: अभी तो इस सरकार को छः महीने ही हुए हैं, आप क्यों इतनी चिंता कर रहे हैं। मैं केन्द्र सरकार को धन्यवाद देता हूँ कि बढ़ रही कीमतों को रोकने के लिए कोई सिस्टम लागू किया जाए। किसानों की जो पैदावार है, उसके दाम बढ़ाए जाएं। जो गरीब आदमी किसानों से गल्ला लेता है, उसके दाम कम किए गए। इसलिए सब्सिडी किसानों और गरीबों को दी जाए, तभी ये दोनों वर्ग तरक्की कर सकते हैं। सामने बैठने वाली जो पार्टियां हैं, वे तो साहूकारों की पार्टियां हैं, किसान और गरीब विरोधी पार्टियां हैं। यूपीए की सरकार किसानों की गरीबों की और आम कर्मचारियों की पार्टी है। इसलिए उसको इन लोगों को आगे बढ़ाने के लिए सब्सिडी देनी चाहिए।

[अनुवाद]

*श्री लोनाप्पन नम्बाडन (मुकुन्दपुरम): माननीय अध्यक्ष महोदय, केरल भारत के दक्षिण में सबसे आखिरी छोर पर स्थित है। मूल्य वृद्धि के कारण इसे काफी समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है। केरल उपभोगवादी राज्य है जो लौह, इस्पात, सीमेन्ट, धातु, चावल, चीनी, गेहूँ, लेखन सामग्री, वस्तुओं और सब्जियों जैसी लगभग प्रत्येक वस्तु का आयात करता है। रेलवे के मालभाड़े में असामान्य वृद्धि होने के कारण और पेट्रोलियम उत्पादों और परिवहन लागत में वृद्धि होने के कारण उपभोक्ता वस्तुओं की कीमत केरल में काफी बढ़ गयी है। आम आदमी के लिए डीजल, पेट्रोल और कुकिंग गैस के मूल्यों में बार-बार होने वाली वृद्धि एक सिरदर्द बन गया है।

*कार्यवाही-वृत्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

*मूलतः मलयालम में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तर।

[श्री लोनाप्पन नम्बाडन]

अपराह्न 3.37 बजे

[श्री बालासाहिब विखे पाटील पीठासीन हुए]

केरल में केन्द्र सरकार की गलत आयात नीति और केरल सरकार की किसान विरोधी गतिविधियों के कारण नकदी फसलों और कृषि उत्पादों का उचित मूल्य नहीं मिल पाता है। ऋण के भार से दुःखी होकर 1200 से अधिक किसान आत्महत्या कर चुके हैं। प्रति वर्ष राज्य सैकड़ों जानें और करोड़ों रुपये बाढ़, भूस्खलन और सूखे के कारण गंवा देता है। राज्य सरकार को केन्द्र सरकार से केन्द्रीय अनुदान नहीं मिलता। जिसकी वह हकदार है। राज्य सरकार केन्द्र सरकार के प्राकृतिक आपदाओं के कारण हुई आत्महत्याओं और घाटे के वास्तविक आंकड़ों से परिचित नहीं करा पाती है। केरल में किसान और कृषि मजदूर दोनों ही निर्धन हैं। बिजली और पानी के शुल्क में वृद्धि होने के कारण तथा उर्वरकों और कीटनाशकों के मूल्यों में वृद्धि होने के कारण कृषि को अत्यधिक घाटे का सामना करना पड़ रहा है। किसानों को वस्तुएं खरीदते समय ऊंची कीमतें चुकानी पड़ती हैं और उन्हें उन चीजों का बहुत कम मूल्य मिलता है जिन्हें वे बेचते हैं। सरकार का सार्वजनिक वितरण प्रणाली विफल रही है। उचित दर की दुकानें बंद की जा रही हैं। चावल, चीनी, गेहूँ और मिट्टी का तेल पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध नहीं है। पहले ही कई राशन दुकानदार आत्महत्या कर चुके हैं। खुले बाजार में मूल्यों में उछाल आ रहा है। केरल में एकमात्र महिलाएं सस्ती हैं। केरल का मुख्य उद्योग महिलाओं का शोषण और लड़कियों का व्यापार है और वहां इस विभाग के लिए एक विशेष मंत्री भी हैं।

केरल में कानून व्यवस्था और साम्प्रदायिक सौहार्द संकट में है। जीवन जनता के लिए दुःसह हो गया है। वहां लोगों की जान और माल की सुरक्षा नहीं है। बेरोजगारी बहुत अधिक है। केरल में प्रशासन ठप्प हो गया है। कॉपर, काजू, हथकरघा, हस्तशिल्प, मिट्टी के बर्तन, ताड़ी उत्पादन और मत्स्यन जैसे पारंपरिक उद्योग नष्ट होते जा रहे हैं। रबर, कॉफी, चाय और इलायची जैसे बागानों के सभी श्रमिक गरीबी में जी रहे हैं। लगभग सभी उद्योग बंद कर दिये गये हैं। कोई नया उद्योग स्थापित नहीं हो रहा है। यहां तक कि मौजूदा कर्मचारियों को हटाया जा रहा है। वहां रोजगार का कोई अवसर नहीं बचा है। केरल में मिट्टी के तेल की अनुपलब्धता और मूल्य वृद्धि के कारण मछली उद्योग बंद हो गया है। तटवर्ती क्षेत्रों में लाखों मछुआरे गरीबी में जी रहे हैं। कुकिंग गैस के मूल्यों में होने वाली बार-बार वृद्धि के कारण महिलाएं संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार के खिलाफ उठ खड़ी हो गयी हैं। महिलाओं का गुस्सा किसी भी सरकार के लिए कभी भी अच्छा नहीं रहा है।

आम आदमी को बस, ऑटो रिक्शा और टैक्सियों के किराये में वृद्धि होने के कारण यात्रा करने में दिक्कतें आ रही हैं। विद्यार्थियों को पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्यों में वृद्धि होने के कारण नुकसान हो रहा है।

डीजल के बढ़े हुए मूल्यों के कारण कृषि पर होने वाले व्यय में वृद्धि हुई है और घाटा भी बढ़ा है। कृषि उत्पादों को बाजार तक पहुंचाने का खर्चा भी बढ़ गया है। देश के प्रत्येक राज्य में भूमि सुधार और शैक्षिक सुधारों के लिए केरल की तर्ज पर विधान बनाये जाने चाहिए। किसानों, श्रमिकों और समाज के अन्य कमजोर तबकों के लिए कल्याणकारी और पेंशन योजनाएं तैयार की जानी चाहिए और उन्हें कार्यान्वित किया जाना चाहिए। बेरोजगारी और गरीबी दूर करने के लिए तत्काल उपाय किये जाने चाहिए। योग्य लोगों को बेरोजगारी दिहाड़ी, वृद्धावस्था पेंशन और विधवा पेंशन दी जानी चाहिए।

पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्यों और रेलवे के मालभाड़े में वृद्धि करके धनराशि एकत्र करना बहुत आसान है। इस उद्देश्य के लिए केन्द्र में विशेष मंत्रियों की आवश्यकता नहीं है। यह कार्य तो अधिकारी भी कर सकते हैं। सरकार को अमीर लोगों और उद्योगपतियों से करों की बकाया राशि एकत्र करके और अमीर वर्ग पर विलासिता कर लगाकर राशि एकत्र करने की बात सोचनी चाहिए। हमारे समाज में बढ़ते भ्रष्टाचार को रोकने के लिए कदम उठाये जाने चाहिए। यदि संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार भा.ज.पा. सरकार की भांति गलत मार्ग का अनुसरण करेगी तो इसका भी वही हाल होगा जो भाजपा का हुआ।

पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्यों में वृद्धि से देश के आम आदमी के लिए काफी समस्याएं उत्पन्न हो गयी हैं। इस मामले में, केन्द्र सरकार को एक मानवीय रवैया अपनाना चाहिए। सरकार को पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्य घटाकर लोगों को बचाना चाहिए और विपक्ष को हराना चाहिए।

[हिन्दी]

श्री रामजीलाल सुमन (फिरोजाबाद): सभापति महोदय, हम नियम 193 के अधीन महंगाई पर चर्चा कर रहे हैं। इस चर्चा का मतलब यह है कि महंगाई रोकने में सरकार नाकामयाब और विफल रही है। पूरे सदन की भावना को समझने के बाद सरकार इसे रोकने का सार्थक प्रयास करेगी। परस्पर दोषारोपण करने के अलावा बेहतर यह होगा कि आम आदमी जो आज परेशान है जिसकी क्रय शक्ति कम हुई है, आम उपयोग की चीजें जो उसकी खरीद से बाहर हैं हम उसके बारे में सोचें। इस चर्चा के बाद आम आदमी को राहत पहुंचाने के लिए हम चार कदम आगे बढ़

बढ़ सकें तो मैं समझता हूँ कि यही की सार्थकता है। यही प्रयास इस चर्चा के माध्यम से सदन करना चाहता है।

महोदय, वित्त मंत्री जी यहां बैठे हैं। यह राजनीतिक दलों की परेशानी नहीं है। यह हिन्दुस्तान के करोड़ों आम आदमियों की परेशानी है। यह परेशानी ऐसी है, यदि इस पर तत्काल नियंत्रण नहीं किया गया तो व्यवस्था बिगड़ेगी और अंततोगत्वा कानून और व्यवस्था की स्थिति भी बिगड़ेगी। हमें यह बात भी जोड़ कर देखनी होगी। जब यह सरकार बनी तो इस सरकार के प्रधानमंत्री श्री मनमोहन सिंह जी ने कहा कि महंगाई पर नियंत्रण संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार की सर्वोच्च प्राथमिकता है लेकिन सबसे अधिक तकलीफदायक बात यह है कि बीच जो बयान छपे, वे आपस में मेल नहीं खाते थे। प्रधानमंत्री जी ने ट्रेड एंड इंडस्ट्री की एक बैठक में कहा कि अंतरराष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल की बढ़ती कीमतों से भारत तेल की बढ़ती कीमतों से अछूता नहीं रह सकता। दूसरी तरफ पेट्रोलियम मंत्री ने कहा कि पेट्रोलियम उत्पादों पर टैक्स लगाने के कारण महंगाई बढ़ी। उन्होंने कहा कि दिल्ली में भी हमारी सरकार है और केन्द्र में भी हमारी सरकार है तो पेट्रोल 17 रुपए 42 पैसे में बिकना चाहिए लेकिन वह 37 रुपए 84 पैसे में बेचा जा रहा है। वित्त मंत्री ने कहा कि वर्षा कम होने के कारण कृषि उत्पादन पर बोझ पड़ा है तथा पेट्रोलियम उत्पादों की बढ़ती हुई कीमतों से महंगाई बढ़ी है।

वित्त सचिव कहते हैं महंगाई कम करने के लिए लेकिन करों में कटौती करने की कोई जरूरत नहीं है और प्रधानमंत्री कहते हैं कि एशिया के अन्य देशों के समान कराधान की व्यवस्था आगामी बजट में है। मेरे कहने का मतलब है कि कम से कम सरकार के जो मंत्री और जिम्मेदार लोग हैं, इनका जो सुर में सुर मिलना चाहिए। महंगाई के सवाल पर इस सरकार का परस्पर विरोधी आचरण है, विरोधी रवैया है। उसके लिए मैं एक शेर पंखू तो ठीक ही है-

अपनी सूरत का खुद एहसास नहीं है मुझको।
मैंने गैरों से सुना है कि परेशान हूँ मैं।।

इस प्रकार से सरकार का जो आचरण है और जिस तरह से यह सरकार महंगाई रोकने में दिशा भ्रमित है, क्या सार्थक प्रयास करेगी, यह मेरी समझ से बाहर है। यह बता सही है कि 28 अगस्त को मुद्रास्फीति की दर बढ़ कर 8.33 प्रतिशत तक पहुंच गई थी जो पिछले चार वर्षों में सबसे अधिक थी। यह भी संभावना हो सकती है क्योंकि सरकार कहती है, इराक और पश्चिमी एशिया में जो अशान्त क्षेत्र है, उसके चलते पेट्रोल और डीजल में मूल्य वृद्धि की संभावना बनी रहेगी। मिल्टन फ्रीडमैन एक प्रमुख अर्थशास्त्री हैं। उनका कहना है—“महंगाई एक तरह से

एक ऐसा टैक्स है जो बिना किसी नोटिस के वसूल किया जाता है।” यह गंभीर और महत्वपूर्ण सवाल है। जब पेट्रोलियम पदार्थों के दामों में वृद्धि की या मूल्य बढ़ाए गए तो उसका व्यापक असर हुआ। डीजल के दामों की घबह से छोटे मार्गों पर माल भाड़ा में 25 से लेकर 30 परसेंट वृद्धि हो गई और राष्ट्रीय राजमार्गों पर माल भाड़ा सात परसेंट तक बढ़ा। 1998 के लेकर अब तक पेट्रोलियम पदार्थों के दाम 19 बार बढ़े और 8 बार कम हुए हैं। कहा जाता है, अंतरराष्ट्रीय बाजार में जब क्रूड आयल और पेट्रोलियम का दाम बढ़ जाता है तब पेट्रोलियम के दाम बढ़ाना हमारी मजबूरी हो जाती है। अभी पांच-छः दिन पहले अंतरराष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल का दाम घटा, लेकिन तेल कंपनियों ने साफ मना कर दिया कि हम किसी भी कीमत पर पेट्रोलियम पदार्थों के दाम कम नहीं करेंगे। सरकार और कंपनियां कहती हैं कि 20,000 करोड़ रुपए हमें घाटा हो रहा है। सही मायने में यह बात है कि जो मुनाफा होता है, जब उस मुनाफे में कम मुनाफा होना शुरू हो जाता है तो उस कम मुनाफे को अपना घाटा बताना शुरू कर देते हैं। यह अजीब बात है। मैं आपके माध्यम से वित्त मंत्री जी से यह पूछना चाहता हूँ कि अगर घाटा हो रहा है तो ये आंकड़े कहां से आते हैं। तेल कंपनियों का जुलाई, अगस्त, सितम्बर, इन तीन महीनों का मुनाफा है। इंडियन ऑयल कारपोरेशन का 1,239 करोड़ रुपए है, भारत पेट्रोलियम कारपोरेशन 321 करोड़ रुपए हैं, हिन्दुस्तान पेट्रोलियम लिमिटेड का 294 करोड़ रुपए है। ये आंकड़े कहां से आते हैं। तेल कंपनियां बराबर मुनाफा कमा रही हैं और सरकार निरंतर राग अलाप रही है कि तेल कंपनियां घाटे में चल रही हैं सरकार घाटे में है। सभापति महोदय, इनका सत्यता से कोई संबंध नहीं है। मैं आपके मार्फत निवेदन करना चाहूंगा और उन बातों को दोहराना नहीं चाहूंगा। 1989 में पेट्रोल साढ़े आठ रुपए था और अब 39 रुपए प्रति लीटर हो गया है। इस प्रकार डीजल 3 रुपए 50 पैसे था, वह बढ़कर 26 रुपए 80 पैसे हो गया है। इस तरह से चीजों के दाम बढ़े हैं। इन कंपनियों में सरकार के लाभांश के आंकड़े मेरे पास हैं।

भारतीय तेल कम्पनियों द्वारा सरकार को वर्ष 2003-04 में लाभांश आई.ओ.सी.एल. द्वारा 1105 करोड़ रुपये एच.पी.सी.एल. द्वारा 370 करोड़ रुपये और बी.पी.सी.एल. द्वारा 350 करोड़ रुपये दिये गए। इस साल की द्वितीय तिमाही में आई.ओ.सी. द्वारा 1229 करोड़ रुपया एच.पी.सी.एल. द्वारा 294 करोड़ रुपया और बी.पी.सी.एल. द्वारा 321 करोड़ रुपया मुनाफा हुआ है। जब तेल कम्पनियों से सरकार को लाभांश मिल रहा है तो माननीय वित्त मंत्री जी अपने उत्तर में बतायेंगे कि उनके पास ऐसे कौन से आंकड़े हैं जिसके आधार पर वह कहते हैं कि तेल कम्पनियों को घाटा हो रहा है, सरकार घाटे में चल रही है। जब सरकार को तेल कम्पनियों से लाभांश मिल रहा है और तेल कम्पनियां मुनाफे में काम कर रही हैं तो सरकार एक आम आदमी की कमर तोड़ने पर क्यों आमादा है?

[श्री रामजीलाल सुमन]

सभापति महोदय, श्री आचार्य जी ने ठीक ही कहा है कि सरकार के पास नियंत्रण के लिये जो ए.पी.एम. था, उसे खत्म कर दिया गया। उससे तेल कम्पनियों पर कोई नियंत्रण नहीं रह गया। पहले ओ.सी.सी. के माध्यम से तेल आयात होता था लेकिन अब यह व्यवस्था हो गई है कि तेल कम्पनियां चाहे जहां से तेल खरीद सकती हैं। उन पर कोई अंकुश नहीं है। कम्पनियां तेल के भाव स्वयं तय करती हैं। मैं चाहूंगा कि इस बात को देखने की आवश्यकता है। हम कच्चे तेल का आयात करते हैं जिसे रिफायनरी में परिष्कृत करने के लिये भेजा जाता है। उससे पेट्रोल, बेंजीन, डीजल और नेफ्था आदि बनाये जाते हैं। यह सब प्रोसेस करने के बाद भी हमारे यहां कॉस्ट दुनिया में सब से ज्यादा है। सिंगापुर में एक अमरीकी डालर प्रति बैरल, भारत में 6-7 डालर प्रति बैरल है। इस प्रकार सिंगापुर हमारा मार्गदर्शक है। यूरोपियन देशों में भी जी. आर. एम. एक अमरीकी डालर प्रति बैरल है। मैं सरकार से चाहूंगा कि इस बात को भी देखा जाये कि ऐसा किस तरह हो रहा है। तेल कम्पनियों के पास बेशुमार दौलत जा रही है। जब तेल कम्पनियों की शुरूआत हुई थी, उस समय तेल कम्पनियों को संरक्षण दिया गया था और विपणन में 8000 रु. जो प्रोफिट मार्जिन दिया जाता था जिसे आज बढ़ाकर लगभग 18 हजार रु. कर दिया गया है। आज के संदर्भ में उसे घटाने के बजाय बढ़ाते जा रहे हैं। यह फिजूलखर्ची के अलावा और कुछ नहीं है।

सभापति महोदय, हम तेल का मुख्य रूप से आयात दुबई और मलेशिया से करते हैं। तेल की कीमत अक्टूबर में 50 डालर प्रति बैरल हुई थी जबकि हम दुबई से 38 डालर प्रति बैरल तेल ले रहे हैं। हमारा दो तिहाई तेल दुबई से आता है लेकिन पूरी दुनिया में इस प्रकार का प्रचार किया जाता है कि तेल का दाम 50-55 डालर प्रति बैरल हो गया है। आज महंगाई बढ़ रही है जबकि हम तेल दुबई से सस्ते दामों पर ले रहे हैं। जब अंतरराष्ट्रीय बाजार में हमारा रुपया मजबूत है तो महंगाई उसके अनुसार बढ़नी चाहिये थी, जो नहीं बढ़ी। सरकार अपनी सुविधानुसार तेल का दाम तय कर लेती है। देश की आजादी के बाद इन ऑयल कम्पनियों को संरक्षण देने के लिये संरक्षण का प्रभावी मूल्य दिया जाता था, जो लगभग पचास प्रतिशत है। आजादी के बाद जब ये कंपनियां शुरू हुई थीं, तब इन्हें संरक्षण देने का काम शुरू किया गया था। अब ये कंपनियां फायदे में चल रही हैं। लेकिन यह जो इतना सारा पैसा जाता है। इसका उपयोग कल्याणकारी योजनाओं में किया जा सकता है, लेकिन हम लोग वैसा नहीं कर रहे हैं।

सभापति महोदय, मैं आपकी मार्फत एक बात जरूर कहना चाहूंगा और साथ ही यह भी चाहूंगा कि सरकार इस पर तवज्जह दे। दुनिया के सारे देशों में जो मौजूदा ईंधन है, वे सभी देश वैकल्पिक ईंधन की तलाश करने में लगे हुए हैं और इसके लिए

युद्ध स्तर पर शोध और पायलट टैस्टिंग चल रही है। हमारे यहां एल्कोहल का मिश्रण और बायो डीजल तक ही यह मामला सीमित है। तेल कंपनियां विदेशों में जाकर तेल क्षेत्र खरीदने में लगी हुई हैं, लेकिन किसी भी कंपनी ने अभी तक समयबद्ध तरीके से जैसे हाइड्रोजन इनर्जी या हीलियम इनर्जी आदि वैकल्पिक ईंधन हेतु प्रयास नहीं किया है। आज दुनिया के विकसित देशों में हाइड्रोजन के लिए समयबद्ध योजना लोगों ने बनाई है। यूरोप में इस दशक के अंत तक हाइड्रोजन से चलने वाले वाहन सड़कों पर आ जायेंगे। चीन ने भी दुपहिया वाहनों के क्षेत्र में एलान कर दिया है कि थोड़े ही समय में हाइड्रोजन से चलने वाले दुपहिया वाहन उनके देश में सड़कों पर आ जायेंगे। मैं कहना चाहता हूँ कि जब ईंधन की किल्लत है, जब इस ईंधन का संकट है तो क्या हमारे देश में इन संभावनाओं पर कभी विचार किया गया कि दूसरा वैकल्पिक ईंधन तैयार करने के लिए हम कुछ शोध करें, कुछ प्रयास करें। मैं कहना चाहूंगा कि इस दिशा में कोई प्रयास नहीं हो रहा है। यह सबसे गंभीर मामला है।

मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि पेट्रोल और डीजल के जो बेसिक मूल्य हैं, उससे सौ गुना ज्यादा टैक्स हैं। सभी प्रांतों के आंकड़े मेरे पास हैं। मुझे यह कहते हुए फख है कि उत्तर प्रदेश ऐसा प्रांत है, जहां अभी तक तुलनात्मक दृष्टि सबसे कम टैक्स पेट्रोल और डीजल पर है।

मैंने उस दिन श्री मणिशंकर अय्यर जी को सुना था। उन्होंने कहा कि हमने राज्यों को खत लिख दिये हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि केवल राज्यों को खत लिखने से काम नहीं चलेगा। आपने कहा था कि हम काम करेंगे। जहां आपकी कांग्रेस पार्टी द्वारा शासित प्रदेश हैं, उन्ही प्रदेशों में सबसे ज्यादा पेट्रोल और डीजल पर टैक्स हैं। क्या उन्हें कम करने की दिशा में आप कोई प्रयास नहीं करेंगे। क्या आप एक आदर्श स्थापित नहीं करेंगे। मैं समझता हूँ कि हमें इस ओर भी जाने की आवश्यकता है।

अंत में, मैं खास तौर से निवेदन करना चाहता हूँ कि वित्त मंत्री जी आप पेट्रोलियम मंत्री जी से बात करें हमारे देश में जो प्राकृतिक गैस है, वह सभी पेट्रोलियम उत्पादों का विकल्प हो सकती है। लेकिन होता क्या है कि जब हम इनका आयात करते हैं तो इसका आयात एक तरल पदार्थ के रूप में हमें मिलता है और माइनस 160 डिग्री सैल्शियस पर ठंडा करने के बाद हम उसे टैंकर्स में ले जाते हैं। उसके बाद यह उर्वरक कारखानों और औद्योगिक इकाईयों में जाता है। जो तरल पदार्थ हम लोग आयात करते हैं, यह तरल पदार्थ अगर हमें गैस के रूप में मिले तो निश्चित रूप से तुलनात्मक दृष्टि से वह काफी सस्ती होगी। दुनिया में सबसे ज्यादा प्राकृतिक गैस ईरान, कतार और रूस में है। ईरान से अगर हम पाइपलाइन बिछाकर यह गैस ले आए तो वर्तमान

ईंधन की तुलना में गैस हमें सस्ती पड़ेगी और पाकिस्तान और ईरान इस प्रजोक्ट के लिए तैयार हैं। लेकिन दुर्भाग्य से अपेक्षाकृत विशेष प्रयास इस दिशा में हम नहीं कर रहे हैं। जब हम पाकिस्तान से रिश्तों की बात करते हैं तो उसमें कश्मीर ही एक मुद्दा नहीं है। व्यावसायिक रिश्ते भी उसका एक अहम आधार हो सकते हैं। मैं समझता हूँ कि यदि पाकिस्तान के साथ हमारे रिश्ते ठीक हो जाएं तो इससे पाकिस्तान को भी लाभ होगा और हमें भी लाभ मिलेगा। लेकिन हम लोग इस दिशा में कोई सकारात्मक प्रयास नहीं कर रहे हैं।

आखिर मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि अभी भाई जयप्रकाश जी कांग्रेस पार्टी की तरफ से बोले, श्री हरिन पाठक भारतीय जनता पार्टी की तरफ से बोले। लेकिन हमारा अनुभव है और उस अनुभव के चलते हमारा मानना है कि आर्थिक नीतियों पर चाहे राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन की सरकार हो या यू.पी.ए. की सरकार हो इनमें कोई ज्यादा बुनियादी फर्क नहीं है।

अपराहन 4.00 बजे

समाजवादी पार्टी की शुरू से ही यह राय रही है जिस तरह से महंगाई बढ़ी है उससे हमारी राय और मजबूत होती जा रही है। हम चाहेंगे कि आज पूरे देश की जो स्थिति है, उसको सरकार समझे। मैं तुलनात्मक आंकड़ों में नहीं जाना चाहता क्योंकि असल और बुनियादी सवाल यह है कि हिन्दुस्तान में नयी सरकार बनने के बाद यहां के आम आदमी को अहसास होना चाहिये कि सरकार पिछली सरकार की तुलना में अच्छा काम कर रही है चिदम्बरम साहब माफ करें, अगर यह संदेश नहीं दे सके तो आपके इस सरकार में आने और चलाने का कोई मतलब नहीं है। मुझे इतना ही निवेदन करना था।

श्री गणेश प्रसाद सिंह (जहानाबाद): माननीय सभापति जी, आज नियम 193 के तहत काफी गंभीर एवं महत्वपूर्ण विषय पर इस सदन में चर्चा हो रही है। माननीय सदस्य श्री बसुदेव आचार्य जी, रामजीलाल सुमन जी, श्री हरिन पाठक जी एवं श्री जयप्रकाश जी ने अपने-अपने सुझावों को आपके माध्यम से सरकार के सामने रखा। मेरी यह मान्यता है कि महंगाई ऐसी चीज है कि जिससे इस देश के आम आदमी पर उसका काफी बुरा असर पड़ता है और खासकर जो गरीब लोग हैं, जो कमजोर हैं, जो मध्यम वर्ग के लोग हैं, उनकी कमर टूट जाती है। हर सरकार वादा करती है कि हम महंगाई को नियंत्रित करेंगे महंगाई पर रोक लगाएंगे। विपक्ष के लोग कहते हैं कि महंगाई बढ़ रही है। हम इसके खिलाफ आंदोलन करेंगे। यह बात तो ठीक है लेकिन यह महंगाई रुकेगी कैसे? यह एक दिन में बढ़ने वाली चीज नहीं है। अभी हमारे एनडीए के साथियों ने बताया कि यह सरकार महंगाई को रोकने में विफल रही है। लेकिन मैं उनसे जानना चाहता हूँ कि

पिछले छः वर्षों में वे क्या कर रहे थे? उनकी जो महंगाई की दर थी, उनके कार्यकाल में वह कितनी बढ़ी? उन्होंने जब तक शासन किया, उनके शासनकाल में महंगाई की दर 7 फीसदी से अधिक हो गई थी, परंतु उन्होंने महंगाई पर रोक लगाने का काम नहीं किया। यूपीए की सरकार जब माननीय डा. मनमोहन सिंह जी के नेतृत्व में बनी तो उसमें न्यूनतम साझा कार्यक्रम बना था और उस न्यूनतम साझा कार्यक्रम में निर्णय लिया गया और उसके माध्यम से राष्ट्र की जनता को अश्वस्त किया गया कि हम महंगाई बढ़ाएंगे नहीं, बल्कि महंगाई पर नियंत्रण करेंगे। आपके पिछले छः महीनों में यह नहीं आंका जा सकता कि यह सरकार महंगाई को रोकने में विफल हुई। मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि सरकार ने महंगाई को रोकने का निरंतर प्रयास किया है। परंतु अंतर्राष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल और पेट्रोलियम पदार्थों के दामों में निरंतर वृद्धि के कारण, मुद्रा स्फीति में वृद्धि के कारण, हमारे देश में प्राकृतिक प्रकोप के कारण कहीं सूखा और बाढ़ आने के कारण से महंगाई पर पूरी तरह से नियंत्रण नहीं हो पाया है लेकिन एक बात मैं आपके माध्यम से निवेदन करना चाहता हूँ कि सरकार का कर्तव्य और दायित्व है कि महंगाई के बोझ से जनता को बचाए।

मैं आपके माध्यम से माननीय वित्त मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि आज इस सदन में जो सुझाव आए हैं, उन सुझावों को मानकर उन कामों को प्राथमिकता देकर महंगाई पर रोक लगाने का काम करें। यह ऐसी विकराल समस्या है जिसके कारण 1967, 1977 तथा 1989 में भी देखा गया कि जब महंगाई तेजी से बढ़ी तो विपक्ष के आंदोलन के साथ जनता भी खड़ी हो गई और फिर सरकार की कोई बात नहीं चली। हमारे साथ मार्क्सवादी पार्टी के लोग हैं। इन्होंने पहले से ही चेतावनी दे रखी है कि राशन की चीजों, तेल और रसोई गैस तथा डीजल और पेट्रोल के दामों में बढ़ोतरी हम बर्दाश्त नहीं करेंगे क्योंकि इनके दामों के बढ़ने से आम जनता के उपयोग और उपभोग की वस्तुओं के दाम भी निरंतर बढ़ते जाते हैं और फिर उन पर नियंत्रण नहीं रहता है।

मैं पुनः आपके माध्यम से सरकार और माननीय वित्त मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि इस महंगाई पर नियंत्रण रखा जाए ताकि हमारी यूपीए सरकार ने जनता से जो वादा किया है, उसको हम पूरा कर सकें। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री ब्रजेश पाठक: माननीय सभापति महोदय, महंगाई पर आपने बोलने का मौका दिया है। हम आपको धन्यवाद ज्ञापित करना चाहते हैं।

महोदय, आज हिन्दुस्तान के अंदर महंगाई चरम सीमा पर है। आम आदमी का जीना दूभर हो गया है। पेट्रोलियम कीमतों में लगातार बढ़ोतरी हो रही है। खाद-पानी-बिजली-जरूरी दवाएं सभी

[श्री ब्रजेश पाठक]

आवश्यक वस्तुएं जो दैनिक जीवन में प्रयोग होती हैं, सभी वस्तुओं की कीमतों में भयंकर रूप से वृद्धि हो रही है। जहां राष्ट्रीय आमदनी में आठ प्रतिशत की कमी हुई है, वहां मुद्रास्फीति में आठ प्रतिशत की वृद्धि हुई है। महंगाई के सामने आम आदमी का जीवन दूरभ हो गया है। इस सदन में हमें दिल खोल कर सोचना होगा, चाहे सत्ता पक्ष के लोग हों, चाहे विपक्ष के लोग हों, चाहे हम लोग जो बाहर से समर्थन कर रहे बहुजन समाज पार्टी या समाजवादी पार्टी के लोग हैं सबको दिल की आत्मा की आवाज पर विचार करना होगा। अपनी आत्मा और मस्तिष्क को मिलाना होगा। आम आदमी के बारे में सोचना होगा, जो हिन्दुस्तान में 75 प्रतिशत किसान रहता है, जिनके पास झोपड़ी नहीं है। हम लोग ऊंची अट्टालिकाओं के नीचे बैठ कर भाषण देने का काम करते हैं। हिन्दुस्तान की राजनीति में आंकड़ेबाजी होती है। सभी पार्टियां अपने आंकड़े रखती हैं कि हिन्दुस्तान में इस ढंग से आबादी बढ़ी है, इस ढंग से महंगाई बढ़ी है, इस ढंग से पेट्रोलियम कीमतों में वृद्धि हुई है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से आग्रह करना चाहता हूँ कि हमें अपनी आत्मा की आवाज पर आज हिन्दुस्तान के दलितों के बारे में, दबे हुए, कुचले हुए, पिछड़े हुए लोगों के समाज के बारे में सोचना होगा। हमारे आदर्श पुरुष डॉ. बाबा साहब भीमराव अम्बेडकर ने भी कहा था कि जब तक हिन्दुस्तान के आम आदमी को राजनीति में हिस्सेदारी नहीं देंगे, सत्ता की चाबी नहीं सौंपेंगे, तब तक हिन्दुस्तान के आम आदमी को सुख-चैन नहीं मिलेगा। हमारी बहन सुश्री मायावती ने भी दलितों के लिए संघर्ष करने का काम किया। हमारी बहुजन समाज पार्टी आंकड़े प्रस्तुत करने में विश्वास नहीं रखती है। आंकड़े तो यहां के अधिकारी बेहतर ढंग से प्रस्तुत करेंगे। पढ़ाई-लिखाई का काम करेंगे, लेकिन हमें तो आत्मा की आवाज पर, अपने दिल की बात पर उस आम आदमी के बारे में सोचना होगा जो यहां से हजारों किलोमीटर दूर बगैर पानी के, बिजली के, झोंपड़ी में बिना पंखे के सोता है, मरता है। उसे खाने के लिए रोटी नहीं मिलती है, भूखा मरता है। महोदय, आपको विश्वास नहीं होगा, आप सुदूर गांव में चले जाएं। हम जो एक रोटी यहां की कैटीन में झूठी छोड़ देते हैं या चावल छोड़ देते हैं उन्हें छीनने के लिए लड़ाई होती है। गांव में बड़े आदमी के घर बारात आती है और जब रात में बारात निपट जाती है तो रात के दो बजे के बाद, भोर के तीन बजे गरीब आदमी, दलित लोग, दबे-कुचले पिछड़े लोगों में चावल और झूठी सब्जी लेने के लिए लाठियां चलती हैं। हमें सोचना होगा, विचार करना होगा कि इसके पीछे कौन हैं। हिन्दुस्तान की आजादी के बाद जो-जो सरकारें आईं, उन्होंने आम आदमी के बारे में विचार करने का मन नहीं बनाया, केवल सत्ता प्राप्त करने की बात सोची। हमारे भाई भारतीय जनता पार्टी के श्री हरिन

पाठक हमारे बड़े भाई हैं। मैं उनका सम्मान करता हूँ। मुझे उनके भाषण से लगा कि उनकी आत्मा में हूक है कि हम चुनावी इम्तिहान में 33 प्रतिशत नम्बर क्यों प्राप्त नहीं कर सके। मुझे दर्द है और हमें आम आदमी के बारे में सोचना होगा। सत्ता के बजाए हमें आम आदमी के बारे में सोचना होगा। हमें सुदूर गांव के आम आदमी की आवाज को सुनना होगा।

महोदय, मैंने सेशन के दौरान दिल्ली में अखबार में पढ़ा कि पानी की कीमतों में बेतहाशा वृद्धि हुई है। जिस हिन्दुस्तान में दूध की नदियां बहती थीं, कहा जाता था जब अंग्रेज हिन्दुस्तान में आए थे हिन्दुस्तान को सोने की चिड़िया कहा जाता था। लेकिन आज सोने की चिड़िया में कोई सोचता नहीं था कि दूध दस रुपये लीटर या 12 रुपये लीटर बिकेगा। हिन्दुस्तान में दूध की नदियां बहती हैं। मान्यवर, मुझे बड़े दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि आज हिन्दुस्तान में दूध की बात तो छोड़ दीजिए, पानी 12 रुपये लीटर हम खुशी से खरीद कर पीते हैं कि पानी शुद्ध मिलेगा। यह कैसी भाग्य की विडम्बना है। हमारे संविधान के निर्माताओं ने, आजादी के लड़ाकों ने जिन्होंने आजादी के नाम पर अपनी आहूति दे दी, अपने परिवारों की आहूति दे दी, उनके बारे में हमें सोचना पड़ेगा। उन्होंने सत्ता की ओर नहीं देखा था, न ही श्री चन्द्रशेखर आजाद, श्री भगत सिंह ने सत्ता की ओर देखा था, जो हमारे आदर्श पुरुष हैं। उन्होंने हिन्दुस्तान की आजादी के नाम पर अपने आपको शहीद कर दिया। जब तक हिन्दुस्तान के आम आदमी की बात को हम मजबूती के साथ इस सदन से पारित नहीं कराएंगे, तब तक समस्या का समाधान नहीं होगा। चाहे पेट्रोलियम कीमतों में वृद्धि का सवाल हो या कोई और सवाल हो। हम माननीय वित्त मंत्री जी से जानना चाहते हैं कि इस राष्ट्रीय आमदमी में जो महंगाई बढ़ी है, उसमें पेट्रोलियम कीमतों में वृद्धि का कितना प्रतिशत है?

सभापति महोदय, यह देखना पड़ेगा कि जहां पेट्रोल और डीजल की कीमतों में बेतहाशा वृद्धि हो रही है, वहां दूसरी ओर किसान द्वारा पैदा की जाने वाली वस्तुओं, धान, दाल और अन्न की कीमतों में बेतहाशा कमी क्यों हो रही है। आपको यह देखना पड़ेगा कि किसान के द्वारा पैदा की जाने वाली चीजों में कमी क्यों हो रही है। उसके द्वारा पैदा की जाने वाली चीजों की कीमतों में वृद्धि क्यों नहीं हो रही है।

आपको यह भी देखना पड़ेगा कि चीनी और शुगर उत्पादों की कीमतों में बढ़ोत्तरी की गई है या नहीं। गन्ने के दाम बढ़ाने के बारे में कोई बात नहीं करता। किसान बड़ी मेहनत करता है और अपने द्वारा उत्पादित गन्ने को ले जाकर मिल मालिक के दरवाजे पर उधार डाल आता है और उसे पता भी नहीं होता है कि उसका पैसा छः महीने में भी मिल पाएगा या नहीं, लेकिन फिर भी वह गोली खाता है। उसे सिंचाई के लिए पानी नहीं

मिलता। राजस्थान में सिंचाई के लिए पानी की उपलब्धता बढ़ाने हेतु आन्दोलन करने पर किसान गोली खा रहा है।

सभापति महोदय, मैं अन्त में अपनी बात समाप्त करते हुए कहना चाहता हूँ कि किसान द्वारा पैदा की जा रही चीजों के दाम बढ़ाने पर भी आपको सोचना पड़ेगा। आज किसान महंगाई से पिस रहा है। बैंकों की ब्याज दर बढ़ने से भी महंगाई बढ़ी है। मैं आज सदन और सरकार से गुजारिश करता हूँ कि आम आदमी के बारे में आपको सोचना पड़ेगा। उसे भी सत्ता में हिस्सेदारी देनी पड़ेगी, तभी हिन्दुस्तान प्रगति के पथ पर अग्रसर हो सकता है। महंगाई आज अपनी चरम सीमा पर है। इसे बढ़ने से रोकने के लिए महत्वपूर्ण निर्णय करने होंगे और कदम उठाने पड़ेंगे।

महोदय, मैं अन्त में, दो लाइनें कहकर अपनी बात समाप्त करता हूँ:

“हो चुकी पीर पर्वत सी, अब पिघलनी चाहिए।
इस हिमालय से एक नई गंगा निकलनी चाहिए।”

सभापति महोदय, मुझे बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

[अनुवाद]

श्रीमती बी. राधिका सेलवी (तिरुचेन्दूर): माननीय सभापति महोदय, मैं तिरुचेन्दूर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करती हूँ जो भारत के बिल्कुल दक्षिण में है और जहां प्रसिद्ध कन्याकुमारी अवस्थित है।

मुझे इस चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान करने हेतु मैं आपको धन्यवाद देती हूँ। मैं अपने दल डी.एम.के. की आभारी हूँ जिसने हमारे नेता डा. कलैगनार करुणानिधि की अध्यक्षता में काफी लंबे समय से अच्छी साख बनाई है और जिनके बिना मैं यहां नहीं होती।

मैं इसे लोक सभा के प्रतिष्ठित सदस्यों के ध्यान में लाना चाहूंगी। पेट्रोलियम उत्पादों पर अतिरिक्त कर लगाए जाने के कारण आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों में तेजी से वृद्धि हुई है। माननीय पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्री श्री मणि शंकर अय्यर ने कहा कि पन्द्रह राज्यों ने पेट्रोलियम उत्पादों पर 15 से 34 प्रतिशत तक अतिरिक्त कर भार लगाया है। इससे परिवहन लागत में वृद्धि हुई है।

पेट्रोलियम के मूल्य बढ़ाने से परिवहन लागत में भी वृद्धि हुई है। इसके परिणामस्वरूप आवश्यक वस्तुओं जैसे सब्जियों, फलों,

दलहन और खाना पकाने के तेल, जिनका हम दैनिक उपयोग करते हैं, के मूल्य बढ़ गए हैं। केन्द्र सरकार को राज्य सरकारों, विशेष रूप से तमिलनाडु को शीघ्र बिक्री कर कम करने का निर्देश देना चाहिए ताकि आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों में भी कमी आ सके।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में अधिकांश गांव ऐसे हैं जिनमें अधिकांशतः मछुआरे रहते हैं। वे सिर्फ मत्स्य पालन करके ही अपना जीवनयापन करते हैं। वे अपनी नावों के लिए मिट्टी तेल का उपयोग करते हैं। अब, जब मिट्टी तेल का मूल्य बहुत ज्यादा है, तो उन्हें इसे खरीदने में परेशानी होती है। बिना मिट्टी तेल के वे मछली पकड़ने नहीं जा सकते। मेरे निर्वाचन क्षेत्र की यह बहुत ही गंभीर समस्या है।

मैं सरकार से अनुरोध करूंगी कि मछुआरों को उनकी नावों के लिए मिट्टी तेल खरीदने हेतु राजसहायता प्रदान की जाए। इसके लिए शीघ्र कार्रवाई किये जाने की आवश्यकता है। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में थोवलई नामक एक स्थान है जो फूलों की खेती के लिए प्रसिद्ध है, बहुधा वहां मूल्यों में उतार-चढ़ाव होता रहता है। शीघ्र खराब होने वाली वस्तु के कारण इसे वे लंबे समय तक नहीं रख सकते इसलिए, वे प्रायः औने-पौने दाम पर बेचने को बाध्य हो जाते हैं, यही समय है कि सरकार को सीमांत किसानों के लाभ के लिए शीतागार बनाना चाहिए ताकि भविष्य में मूल्यों में उतार-चढ़ाव न हो सके। शीघ्र खराब होने वाली सभी वस्तुओं के लिए शीतागार होना जरूरी है। यदि केन्द्र सरकार सभी जिला मुख्यालयों में शीतागार उपलब्ध कराती है, जिसकी आवश्यकता है, तो इससे किसानों को लाभ होगा।

तमिलनाडु में कई सीमेंट निर्माता हैं। सीमेंट के उत्पादन के लिए कच्चा माल स्वयं फैक्ट्रियों के आस-पास उपलब्ध है।

इन उपलब्ध सुविधाओं के बावजूद सीमेंट का मूल्य प्रति बैग 170 रुपए है। सीमेंट की ऊंची कीमत के कारण निर्माण कार्य प्रभावित हुआ है और इसके कारण राजमिस्त्री भी प्रभावित हुए हैं। इसलिए, सीमेंट के मूल्य को कम करने हेतु उपयुक्त विरोधात्मक उपाय किये जाने चाहिए। तभी निर्माण कार्य में तेजी आएगी।

केन्द्र सरकार ने श्रमशक्ति को महत्ता दी है और वस्त्र एवं दियासलाई कारखानों के संबंध में कर की कटौती की है। मैं केन्द्र सरकार से मिट्टी तेल की खरीद के लिए मछुआरों को राजसहायता देने का अनुरोध करती हूँ। सीमेंट के मूल्य में कमी करने के लिए भी उपयुक्त कदम उठाए जाने चाहिए। तभी निर्माण कार्य फले-फूलेगा मैं आशा करती हूँ और मुझे विश्वास है कि उपर्युक्त मामलों को उचित महत्व दिया जाएगा।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करती हूँ।

[हिन्दी]

श्री बची सिंह रावत 'बचदा' (अल्मोड़ा): सभापति महोदय, धन्यवाद। सदन में नियम 193 के अंतर्गत महंगाई के संबंध में चर्चा हो रही है। मुझे याद है जब 1 दिसम्बर, 2004 को एक विराट प्रदर्शन भारतीय जनता पार्टी के नेतृत्व में दिल्ली में आयोजित किया गया और उसमें लाखों की संख्या में पूरे देश का प्रतिनिधित्व हुआ। उसमें विशेष रूप से ध्यान देने के लिए एक विषय आया। समाचार-पत्रों की टिप्पणी थी कि एनडीए के नेता और पूर्व प्रधानमंत्री, श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने 30 वर्षों बाद इस प्रदर्शन में अपनी गिरफ्तारी दी। उसमें उल्लेख किया गया कि एक बार गिरफ्तारी आपातकाल में दी थी। वास्तव में ऐसा लगता है कि अब मौजूदा समय में आपातकाल आ गया है—आम आदमी के लिए एक आफत मुसीबत यूपीए की सरकार लेकर आई है क्योंकि चौतरफा महंगाई पेट्रोलियम पदार्थों के दामों में वृद्धि के कारण हो गई है। यह कहना सही नहीं होगा कि दवा, दूध, खाद्य तेल, मिट्टी का तेल, गैस, सब्जियां, दालें, यहां तक कि पानी दिल्ली में जो 30 पैसे किलो लीटर उपलब्ध था, वह अब दो रुपए किलो लीटर है। बिसलरी की बोतल 12-14 रुपए लीटर है और वह भी अशुद्ध है। कुल मिलाकर चौतरफा महंगाई बढ़ी है और उसकी चपेट में आम आदमी आया है। चाहे जितने सरकार के समर्थन में लोग हों, चाहे विपक्ष के हों, हरेक का यह मानना अवश्य है कि देश में महंगाई चौतरफा बढ़ी है। इसके कारण अनेकानेक ढंग से कहे गए कि एनडीए की सरकार थी इतने दाम बढ़े लेकिन अगर हम वास्तविकता में जाएं तो देखेंगे कि कोई भी विकासशील देश होगा, यहां निश्चित रूप से इनफ्लेशन का रेट बढ़ेगा, इसमें दो राय नहीं हैं। धीरे-धीरे मुद्राफीति होगी अगर सही मैनेजमेंट और सही नीतियां होंगी तो इनफ्लेशन का रेट धीरे-धीरे बढ़ेगा जिससे एम्प्लायमेंट का जेनरेशन भी होगा और देश का डेवलपमेंट भी होगा। अगर मिसमैनेजमेंट होगा सही नीतियां नहीं होगी, सही पालिसी और ठीक समय पर ठोस निर्णय नहीं होंगे तो मुद्रास्फीति में तीव्र उतार-चढ़ाव हो सकता है।

महोदय, आज जो इनफ्लेशन का रेट आया है जो चार प्रतिशत के आस-पास साढ़े छः वर्षों तक रहा, वे आंकड़े लगभग आठ प्रतिशत को छू गए हैं। यह बिलकुल जम्पिंग इन्फ्लेशन है, जिसे नियंत्रण में लाना अतिआवश्यक है। मुझे यहां पर यह स्मरण आता है, जब सदन में उल्लेख किया गया कि एनडीए की सरकार आठ प्रतिशत की विकास दर लेकर आएगी और उस समय आज के सत्तापक्ष की ओर से यह कहा गया कि ये तो मुंगेरी लाल के हसीन सपने हैं, लेकिन वास्तव में वे हसीन सही साबित हुए। सपने-सपने नहीं रहे, हकीकत हो गए और तब 8.4 प्रतिशत की विकास दर आई। दसवें प्लान की मध्यावधि समीक्षा में प्लानिंग

कमीशन का कहना है कि हम सात-साढ़े सात प्रतिशत से ऊपर नहीं जा पाएंगे। मेरा अनुरोध होगा कि इनफ्लेशन को कंट्रोल करने और ग्रोथ रेट को कैसे इनहांस कर सकते हैं इस दिशा में प्रयास किए जाने की आवश्यकता है। इसका रेमिडियल उपचार, समाधान होना चाहिए। मुझे आज अपने ही घर के लोगों से पूछना पड़ा कि गैस सिलेंडर का भाव क्या है तो लगा कि पहले दिल्ली में 200 रुपए था, जो अब 284 रुपए हो गया है। मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ यहां से लगभग 400 किलोमीटर की दूरी पर जो मंडी है, वहां से भी डेढ़ सौ किलोमीटर दूर मोटर ट्रांसपोर्ट उपलब्ध है। दुर्भाग्य से जो ऑयल कम्पनी पहले सब्सिडी देती थी। यहां माननीय पेट्रोलियम मंत्री जी उपस्थित हैं, मैं उनसे कहना चाहता हूँ कि इसका लाभ हमें जरूर मिले। मैं उत्तरांचल से आता हूँ।

बाद में अभी यह हुआ कि जो नई एजेंसीज आ रही हैं, वे मालभाड़ा भी सिलेण्डर के दाम में जोड़ रही हैं जिससे उसका दाम लगभग 310-315 रुपये प्रति सिलेण्डर पड़ रहा है, वह भी रोड हैड पर जहां ट्रक से जा रहा है। उसके आगे भी 20-20 किलोमीटर टट्टू, खच्चर या हैडलोड पर जब सिलेण्डर लेकर जाएंगे तो वह लगभग 350 रुपये प्रति सिलेण्डर से कम नहीं आयेगा। यह केवल पेट्रोलियम पदार्थों का ही नहीं, हर चीज का मामला है चाहे वह भवन निर्माण की सामग्री हो, ईट हो सीमेण्ट हो, लोहा हो, खाद्य सामग्री हो, यह हर चीज के लिए है लेकिन विशेष रूप से पेट्रोलियम पदार्थ पर आप सब्सिडी देंगे या नहीं देंगे लेकिन कम से कम गृहिणी से जुड़ा हुआ मामला है, जिसमें कि घर में हर व्यक्ति को 2-4 होना पड़ता है। इस पर विशेष रूप से ध्यान देंगे कि कैसे हम इसका समाधान निकालें। अभी हमारे वरिष्ठ सदस्य श्री रामजी लाल सुमन जी ने उल्लेख किया था कि हम वैकल्पिक ऊर्जा के क्षेत्र में क्या कार्य कर रहे हैं। मुझे यह बताते हुए प्रसन्नता है कि अपनी एन.डी.ए. सरकार में इस दिशा में काफी सार्थक प्रयास हुए। जहां तक एथेनोल को पांच से 10 प्रतिशत पेट्रोल में मिलाया जायेगा, यह निर्णय हुआ था, यह कई राज्यों में हुआ भी, उस समय यह मेण्डेटरी था, लेकिन इस समय इसमें यह तय कर दिया है कि नहीं छूट कर दी है कि मिलायें या नहीं मिलायें। जिससे वह सारा कार्य जो एक मिशन के रूप में आगे बढ़ा था ऐसा लगता है कि उसमें कुछ ब्रेक सामने आ गया है। जो बायोडीजल का क्षेत्र है, इसका इसलिए उल्लेख करना आवश्यकता है कि जहां एक तरफ इतना प्राइस राइज हो रहा है और हर एक चीज के लिए कहा जा रहा है कि पेट्रोलियम पदार्थों के दाम में वृद्धि के कारण आज चौतरफा महंगाई बढ़ी है। कारण वह नहीं है, यह उसका एक कारण हो सकता है, लेकिन समग्र रूप से केवल पेट्रोलियम पदार्थों के मूल्य ही इस सारी महंगाई के लिए जिम्मेदार हैं, यह बात सही नहीं है। लेकिन फिर भी चूंकि

दुनिया भर में उसका स्टाक लिमिटेड है—नम्बर एक। आने वाले कुछ वर्षों में यह सारा भंडार समाप्त होना है और हमें अपने यातायात और अन्य क्षेत्रों के लिए वैकल्पिक ईंधन पर जाना है, इसलिए एथेनोल का जो प्रोग्राम है वह आगे बढ़ना चाहिए। नम्बर दो—जो बायोडीजल में रतनजोत है जैट्रोफास है। बायोडीजल का प्रोग्राम चला था, लेकिन अभी हमें यह जानकारी मिली है कि जहां-जहां पौध पैदा कर रहे हैं, उसमें फंड्स रिलीज नहीं हो रहे हैं, जबकि उसकी आवश्यकता थी कि उसकी नर्सरीज वगैरह लगे और देश में पूरे बेनाप भूमि पर या वेस्टवैड में उसकी उपज हो। इससे न केवल देश के भीतर बायोडीजल पैदा होगा, बल्कि करोड़ों लोगों के रोजगार का एक माध्यम भी यह बनने वाला है। लिहाजा इस देश में विशेष प्रयास करके जो बायोडीजल के क्षेत्र को आगे बढ़ाना चाहिए। इतना ही नहीं, जो एल.पी.जी. है, इसके लिए बायोगैस का क्षेत्र हम कितना बढ़ा सकते हैं, देश के भीतर इस दिशा में भी विचार अवश्य करें।

मुझे एक विशेष उल्लेख करना है, चूंकि मैंने पूर्व में उल्लेख कर दिया कि उत्तरांचल से आता हूं। अभी हाल तक जब जनवरी-फरवरी में हम लोग चुनाव के मैदान में थे तो हमारे विरोधी पक्ष की ओर से एक उल्लेख वहां किया जाता था, मैं नाम नहीं लूंगा, वहां अपनी उत्तरांचल की भाषा में ही कहते थे, 30 रुपये का तो एक किलो तेल और 20 रुपये की गुड़ की भेली मिलती थी तो वे बोलते थे, 'तीसो का तेल, बीसे की भेली, के खाली ब्वारी, के खाली चेली।' यानि 30 रुपये का तो एक किलो तेल और 20 रुपये की एक गुड़ की भेली मिलती है, क्या बहू खायेगी और क्या बेटी खायेगी। आज हालत यह हो गई कि आज 60 रुपये का एक किलो तेल हो गया और 40 रुपये से ऊपर भेली हो गई। अब हम उनसे पूछ रहे हैं कि महाराज, अब आप बताइये कि 'साठ का तेल, 40 की भेली, के खाली ब्वारी, के खाली चेली।' यानि आम आदमी के लिए जस्ट डबल हो गया। यह मंडी के नजदीक तो सस्ता हो सकता है, लेकिन रिमोट और फार फ्लंग एरियाज हैं, रेगिस्तान से लगे हुए क्षेत्र हैं, तटीय क्षेत्र हैं और पूरा हिमालय का क्षेत्र है वहां स्थिति बहुत खराब है, तो इस दिशा में विशेष रूप से ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है।

मेरा सुझाव है कि पब्लिक डिस्ट्रीब्यूशन सिस्टम में हम केवल खाद्यान्न ही नहीं, आवश्यक वस्तु कितनी ले सकते हैं, दालें कितनी ले सकते हैं, अन्य चीजें कितनी शामिल कर सकते हैं, इस पर भी विचार हो। पेट्रोलियम के अगर दाम बढ़ रहे हैं तो थोड़े दाम बढ़ें, यह ठीक है, कम्पनी को मुनाफा कुछ कम होकर मिले, लेकिन कन्ज्यूमर को सब्सीडाइज करके उसका फायदा दिया जाये।

तीसरे, जो गरीब मजदूर हैं, उनकी मजदूरी अभी 58 रुपये ही दी जा रही है। आज ही मैंने टेलीफोन से पता किया है कि

73 रुपये जो मिनिमम वजेज फिक्स हुए हैं, लेकिन फील्ड में अभी 73 रुपये पर डे नहीं दिये जा रहे हैं। इस ओर तत्काल ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है। एक ओर तो महंगाई बढ़ गई और दूसरी ओर मजदूरी 58 रुपये मिल रही है, जबकि 73 रुपये मिलनी चाहिए, इस पर ध्यान दिया जाये और पूरे देश में मिनिमम वेज तत्काल फिक्स किया जाये। रोजगार सृजन के लिए बहुत सारी बातें की गईं। अभी सुनने में आया कि रोजगार गारण्टी योजना हम शुरू करने जा रहे हैं, जिसमें 100 दिन का रोजगार एन्शोर करेंगे। मुझे जहां तक जानकारी है, दसियों साल से एम्प्लायमेंट एश्योरेंस स्कीम चालू है, सुनिश्चित रोजगार योजना में 100 दिन का रोजगार वही है।

मजदूरी के लिए पूरे देश में योजना पहले से लागू है। उसका केवल इन्वैस्टमेंट करना है, उसमें नया कुछ नहीं है। लेकिन उसमें हम स्व-रोजगार कितना बढ़ा सकते हैं, लघु उद्यम कितना बढ़ा सकते हैं, यह देखना है।

सैंट्रल गवर्नमेंट और स्टेट गवर्नमेंट के इम्प्लाइज का दिल्ली का उदाहरण दें। हर जगह आम बात थी कि करैंट प्राइस इंडेक्स पर डी ए फिक्स किया जाएगा। लेकिन हुआ यह कि दो साल पहले फाइल चली और उस प्राइस इंडेक्स पर डीए फिक्स किया गया और बेसिक पे में मर्ज कर दिया गया। इससे उनको कोई विशेष फायदा नहीं मिला। कहा यहां तक गया कि पांचवां पे कमीशन पुराना हो गया है, अब हम छटा वेतन आयोग ला रहे हैं। लेकिन उसका जिफ्र न सीएमपी में है और न किसी एनाउंसमेंट में है, ऐसा सुनने में आया है। सैंट्रल गवर्नमेंट इम्प्लाइज को भी महंगाई से दो-चार होना पड़ता है, चाहे महंगाई की बात हो, चाहे भाड़े की बात हो या जरूरी वस्तुओं की बात हो। इस संबंध में मेरा अनुरोध होगा कि सरकारी कर्मचारियों के डीए में करंट प्राइस इंडेक्स पर वृद्धि होनी चाहिए, पे-कमीशन के लिए समग्र रूप से कमीशन सामने आना चाहिए और उनको राहत मिलनी चाहिए।

अब मैं जो गैर-जिम्मेदारी का कार्य हुआ है, उसके बारे में कहना चाहता हूं। प्लानिंग कमीशन ने जब फारेनर्स को सलाहकार नियुक्त किया तो उसका विरोध हुआ। आज एक चीज का विरोध हुआ तो कल उसका समर्थन हो गया। बाहर कुछ और भीतर कुछ, हम इसे मगरमच्छ के आंसू कह सकते हैं जो यहां काफी कुछ घामपंथी मित्रों की ओर से देखने में आए। लेकिन कुल मिलाकर जिस तरह जनविरोधी नीतियां आईं, महंगाई बढ़ाने वाली नीतियां आईं, भ्रष्टाचार को बढ़ावा देने वाली नीतियां आईं, राजनीतिक क्षेत्र में देखें तो टकराव की राजनीति आई या तुष्टिकरण की राजनीति आई है, तुष्टिकरण—केवल वोट के हिसाब से और टकराव—विपक्ष के साथ टकराव की राजनीति। इस सबसे ऊपर उठकर हम महंगाई को कैसे दूर कर सकते हैं, नियंत्रण में ला सकते हैं। यह

[श्री बचीसिंह रावत 'बचदा']

जनहित से जुड़ा हुआ मामला है, इस दिशा में पूरे विपक्ष की ओर से सरकार को, इसमें निश्चित रूप से सहयोग और समर्थन मिलेगा लेकिन मुझे नहीं लगता कि आज की परिस्थिति में ऐसा कुछ हो रहा है।

मैं एक शेर कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। एक मशहूर शायर ने कहा है—

बबाद गुलिस्तां करने को बस एक ही उल्लू काफी है
अंजाम-ए-गुलिस्तां क्या होगा, हर शाख पे उल्लू बैठा है।

[अनुवाद]

श्री के.एस. राव (एलरू): महोदय, मैं मूल्य वृद्धि का समर्थन करने के लिए नहीं अपितु माननीय वित्त मंत्री और माननीय पेट्रोलियम मंत्री द्वारा उठाए गए कदमों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

मैं मूल्य वृद्धि का विरोध क्यों कर रहा हूँ? ऐसा इसलिए है कि आमतौर पर मूल्यवृद्धि से गरीब, मध्यम वर्ग और निचले तबके के लोग और विशेष रूप से गांवों के असंगठित लोग तथा एक निश्चित आय वाले लोग प्रभावित होते हैं। निश्चित तौर पर अमीर, उद्योगपति और व्यापारी इससे प्रभावित नहीं होते हैं क्योंकि जो भी मूल्य वृद्धि होती है उसे उत्पाद के मूल्य में शामिल कर लिया जाता है और समाज को यह अदा करना होता है।

सरकार का यह कर्तव्य है कि वह किसी वस्तु का मूल्य बढ़ाने से पहले अन्य सभी तरीके अपना ले अर्थात् तब तक मूल्य नहीं बढ़ाया जाए जब तक ऐसा करना अपरिहार्य न हो जाए क्योंकि वह अर्थव्यवस्था को प्रभावित करता है। पेट्रोलियम उत्पादों की मूल्य वृद्धि के इस विशेष मामले में, माननीय पेट्रोलियम मंत्री ने पहले ही यह स्पष्ट कर दिया है कि चूँकि 70 प्रतिशत तेल का आयात किया जा रहा है जो अपरिहार्य बन गया है और अंतर्राष्ट्रीय बाजार में तेल के मूल्यों में असामान्य वृद्धि के कारण उन्होंने काफी मूल्य वृद्धि को आत्मसात कर लिया है और उन्होंने यथासंभव एक न्यूनतम सीमा तक ही मूल्य में वृद्धि की है।

कई बार, यद्यपि मूल्य में थोड़ी सी वृद्धि होती है, व्यापारी और उद्योगपति उससे काफी लाभ उठाते हैं और उसकी आड़ में समाज में व्यापक प्रचार करके मूल्य में वृद्धि कर देते हैं।

वे मूल्य में वृद्धि करते हैं और अंततः इससे उपभोक्ता को नुकसान होता है। इस परिप्रेक्ष्य में, मैं कुछ उन बातों का उल्लेख करना चाहता हूँ जो राजनैतिक दलों में चल रही हैं। मैं उस तरीके

का उल्लेख करना चाहता हूँ जिसमें भाजपानीत राजग सरकार ने सत्ता में रहकर काम किया और अब जब मूल्य वृद्धि की गई है तो कांग्रेसनीत यू.पी.ए. सरकार किस तरह का व्यवहार कर रही है। जब दल सत्ता में होता है तो वह संयम से काम लेने का प्रयत्न नहीं करता है अथवा वह इतना काम करने का प्रयत्न नहीं करता है जितना उसे करना चाहिए। किंतु उसके साथ-साथ जो लोग विपक्षी सीटों पर हैं, वे न केवल तर्क करते हैं अपितु सभा में भी खलबली मचा देते हैं और धरना आदि देते हैं। कल-परसों मैंने देखा था कि भाजपा के सदस्य सभा से बहिर्गमन कर गए और उन्होंने वहां पर धरना दिया। उन्हें यह याद दिलाया जाए कि उन्होंने उस समय क्या किया था, उन्होंने मूल्य में वृद्धि की थी किंतु उन्होंने इतनी अधिक वृद्धि नहीं की थी। मैं इस बात में भेद करूंगा कि उन्होंने क्या किया है और मेरी सरकार ने क्या किया है।

मूल्य वृद्धि के बारे में स्थगन प्रस्ताव पर 17 अप्रैल, 2000 को एक चर्चा हुई थी। हमारी नेता श्रीमती सोनिया गांधी ने उस चर्चा में भाग लिया था। आज उनकी सरकार ने मूल्य वृद्धि की है किंतु उसमें केवल अपरिहार्य वृद्धि ही की है और वह भी केवल पेट्रोलियम उत्पादों की। पेट्रोलियम का प्रयोग कौन करता है? पेट्रोलियम अथवा डीजल का प्रयोग अमीर व्यक्ति करते हैं। वे यह कहेंगे कि इसका प्रभाव आम आदमी पर पड़ेगा। किंतु आम आदमी पर कितने प्रतिशत प्रभाव पड़ेगा? वह अपनी नियमित जिंदगी में जितना खर्च करता है उसमें इन उत्पादों का कितना अंश होगा? आम आदमी की आवश्यकताएं क्या हैं? वह है—रोटी, कपड़ा और मकान। पेट्रोल, एयर-कंडीशनर अथवा रेफ्रिजरेटर नहीं ... (व्यवधान) सड़क परिवहन निगम (आरटीसी) डीजल का प्रयोग कर रहे हैं। मूल्य में वृद्धि होगी और स्वाभाविक रूप से इसका आम आदमी पर प्रभाव पड़ेगा। यहां सरकार को यह देखने के लिए कुछ करना चाहिए कि मूल्य वृद्धि का आम आदमी पर प्रभाव न पड़े। ऐसा सड़क परिवहन जिसका आम आदमी प्रयोग कर रहे हैं को राजसहायता देकर किया जा सकता है किंतु समस्त ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: मिस्टर राव, कृपया अध्यक्षपीठ को संबोधित करें।

श्री के.एस. राव: अब, भाजपानीत राजग सरकार ने वर्ष 2000 में उर्वरकों की कीमत 51 प्रतिशत तक बढ़ा दी थी। उर्वरक का प्रयोग कौन करता है? उसका प्रयोग किसान करते हैं? किसान कौन हैं? यह दुर्भाग्यशाली लोग हैं जो देश की अर्थव्यवस्था में 75 प्रतिशत तक योगदान देते हैं। वे इस बारे में परवाह नहीं करते हैं कि न केवल उर्वरक अपितु अन्य आदानों में मूल्यवृद्धि का किसान पर क्या प्रभाव पड़ेगा। यद्यपि, कृषि उत्पादों—खाद्यान्नों जिसे वे

खेतों में उगा रहे हैं—के मूल्य नहीं बढ़े हैं, उर्वरक की कीमत में वृद्धि के कारण देश के अनेक भागों में कई किसानों ने आत्महत्याएं की हैं। केवल किसानों के मामले में मूल्य वृद्धि नहीं हुई है। वे उससे भी आगे बढ़ गए हैं। उन्होंने मिट्टी के तेल की कीमत बढ़ा दी है।

मिट्टी के तेल का इस्तेमाल कौन करते हैं? इसका इस्तेमाल आम आदमी द्वारा किया जाता है। इस सरकार ने मट्टी के तेल की कीमत नहीं बढ़ायी है। उन्होंने कितनी कीमत बढ़ायी थी? उनके कार्यकाल के दौरान मिट्टी के तेल की कीमतों में 151 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी की गयी थी? कौन प्रभावित हुआ था? गरीबी रेखा से नीचे रहने वाले लोग प्रभावित हुए थे। उन्होंने इससे बढ़कर भी काम किया। उन्होंने खाद्यान्नों, गेहूँ, चावल, चीनी जैसी वस्तुओं की कीमतें बढ़ा दी जिनका संवितरण सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से किया जा रहा है। सार्वजनिक वितरण प्रणाली का उपयोग कौन कर रहे हैं? इसका उपयोग अमीर या मध्यमवर्गीय लोग नहीं कर रहे हैं। इसका उपयोग केवल गरीब लोगों द्वारा किया जा रहा है। वे कई बातें कहते हैं; वे नीति और नैतिकता के नाम पर बड़े भाषण देते हैं।

2000 में उनकी कार्रवाई से किसे कष्ट झेलना पड़ा था? गरीबी रेखा से नीचे जीवन-यापन करने वाले गरीब लोगों ने कष्ट उठाया था। मैं इस बात की सराहना करता हूँ यदि वे सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से आपूर्ति किए जाने वाले खाद्यान्नों की कीमतें गरीब लोगों की सहायता करने के लिए कम करते। उन्होंने ऐसा नहीं किया। किन्तु मेरी सरकार ने सार्वजनिक वितरण प्रणाली के माध्यम से आपूर्ति किये जाने वाले खाद्यान्नों की कीमतें नहीं बढ़ाई हैं। मेरी सरकार की आलोचना करने का उन्हें क्या हक है? उनके पास क्या नैतिक आधार है? मैं इसे नहीं समझ पाता हूँ।

अब ये विपक्ष में बैठे हुए हैं, मात्र इसी वजह से ये सोचते हैं कि जो भी सरकार में है उसमें गलती ढूँढना इनका कर्तव्य है और इसी कारण ये हो-हल्ला कर रहे हैं। मैं मानता हूँ कि विपक्ष में होने के कारण जब भी सरकार गलती करे, जब गलत कदम उठाए और जब भी इसकी कार्रवाई से आम आदमी और विशेषतः गरीब आदमी प्रभावित हुए हों तब ये आलोचना कर सकते हैं। किन्तु आज इनकी आलोचना लगता है केवल विपक्ष में होने पर आधारित है। यदि कम्प्यूनिस्ट इस सरकार की आलोचना करते हैं तो मैं समझ सकता हूँ क्योंकि उन्होंने हमेशा एक दृष्टिकोण रखा है। यद्यपि, वे इस सरकार का बाहर से समर्थन कर रहे हैं किन्तु वे सरकार की आलोचना कर रहे हैं। जब राजग सरकार सत्ता में थी, इन्होंने उनकी आलोचना की। जब हम सरकार में हैं, वे हमारी आलोचना कर रहे हैं। उनको लेकर मुझे कोई समस्या नहीं है। इसके लिए मैं उनकी आलोचना नहीं कर सकता किन्तु भाजपा नहीं ... (व्यवधान)

श्री पी.सी. धामसः वे विरोध कर सकते हैं। भारत की जनता के बारे में क्या ख्याल है? क्या वे विरोध कर सकते हैं? ... (व्यवधान)

श्री के.एस. रावः मैं ऐसा ही एक और उदाहरण देता हूँ कि 28 अक्टूबर, 1999 को नियम 193 के अधीन जब एक चर्चा हो ही थी, तत्कालीन सरकार ने हाईस्पीड डीजल (एचएसडी) की कीमतों में 35 प्रतिशत की और रसोई गैस की कीमतों में 30 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी की थी। उन्होंने लोगों पर 9,700 करोड़ का भार डाला था। आज, मेरी सरकार ने इसके असर को देख कर इस पर एक बार फिर विचार किया है और वित्त मंत्री कई उपाय लेकर सामने आए हैं जिसमें सीमा शुल्क और उत्पाद शुल्क में कमी करके 2850 करोड़ रु. उन्होंने छोड़ दिए हैं।

मैं अपने मित्र श्री हरिन पाठक जो कुछ कह रहे थे उसे धैर्यपूर्वक सुन रहा था। उन्होंने कहा था कि गत छह महीनों में तेल की कीमतें तीन बार बढ़ायी गयी हैं। वर्ष 2002 और 2003 में इन्होंने कितनी बार तेल की कीमतें बढ़ायी हैं, क्या आप जानते हैं? वर्ष 2002 में इन्होंने तेल कीमतें 13 बार बढ़ायी हैं ... (व्यवधान)

मेजर जनरल (सेवानिवृत्त) भुवन चन्द्र खंडूड़ी (गढ़वाल): कितने वर्षों में?

श्री के.एस. रावः केवल एक वर्ष में, 2002 में इन्होंने 13 बार तेल कीमतें बढ़ायी हैं। आप रिकार्ड देख सकते हैं।

वर्ष 2003 में इन्होंने 11 बार तेल कीमतें बढ़ायी हैं। ये इस सरकार की बात कर रहे हैं जो मात्र छह महीने पहले सत्ता में आयी है। पहले छह महीने में वृद्धि उनके कारण हुई है, वर्तमान सरकार के कारण नहीं। यदि वे सरकार की आलोचना अगले वर्ष करते तो मैं समझ सकता किन्तु इस सरकार के पहले छह महीने में ही इसे मैं समझ नहीं सकता हूँ।

महोदय, इनका तर्क आश्चर्यजनक है। इन्होंने कहा कि वित्त मंत्री द्वारा सीमा शुल्क और उत्पाद शुल्क में कटौती के कारण राजस्व में 15000 करोड़ रु. की कमी हुई है। वह कह रहे हैं कि यह 15000 करोड़ रु. का नुकसान आम जनता का नुकसान हुआ है। मान लीजिए कि हमें इसे बढ़ाना होता तो यह कहते कि यह गरीब आदमी पर बोझ है और जब हमने इसे कम किया है तब भी वह कहते हैं कि राजस्व की हानि के कारण यह गरीब आदमी पर बोझ है। क्या किया जाए? क्या हम खामोश बैठें? क्या हमें कोई कार्रवाई नहीं करनी है? मैं इसका कारण समझ सकता हूँ। वह कहते हैं कि उत्पाद शुल्क में कमी करने के कारण 15000 करोड़ रु. तक के राजस्व की हानि हुई और यह सरकार को हुआ नुकसान है। मुझे नहीं पता कि कहां से इन्होंने यह जोड़-

[श्री के.एस. राव]

घटाव किया है। इन्होंने कहा कि कोयला की कीमतें घटाने के कारण सरकार को 75,000 करोड़ रु. के राजस्व का घाटा हुआ है और वह कहते हैं कि सरकार की गतिविधियों के कारण लोगों पर 90000 करोड़ रु. का बोझ है। इन्होंने आर्थिक सर्वेक्षण और कई अन्य चीजों की बात की। इन सबका उल्लेख करते हुए इन्होंने कहा, "वित्त मंत्री जी, याद रखिए कि जनादेश आपके पक्ष में नहीं है।" मैं अब पूछता हूँ कि क्या यह इनके पक्ष में है? यह बहुत स्पष्ट है। मैं यह नहीं कहता कि जनादेश कांग्रेस के पक्ष में है किन्तु यह जनादेश स्पष्टतः भाजपा के खिलाफ है। इस विषय में कोई संदेह नहीं है। याद रखिए, हम सरकार बनाने के लिए कभी भी उतावले नहीं थे। यदि आप याद करें तो 1999 में जब कांग्रेस पार्टी को 200 से अधिक सीटें मिली थी, हमने कहा था, "हम सरकार बनाना नहीं चाहते हैं।"

हमने यह विपक्ष पर छोड़ा था। क्या आपमें ऐसा करने की क्षमता है? आपने नहीं बल्कि हमने ऐसा किया है। हमने ऐसा कर दिखाया है। ऐसा सभा में या बाहर बोलने या भाषण देने मात्र से नहीं हो जाता है। हमने व्यवहार में इसे लागू किया है।...(व्यवधान) हमारे पास उस समय 200 से अधिक सीटें थीं। जब हमें 200 से अधिक सीटें मिली थीं तब हमने सरकार नहीं बनायी। अतः अब कभी इस सरकार के लिए किसी जनादेश की बात मत करें।

इसी प्रकार, जुलाई 1998 में मुद्रास्फीति हुई थी, तत्कालीन वित्त मंत्री ने कहा था कि मुद्रास्फीति में हुई बढ़ोत्तरी के 86 प्रतिशत का कारण फल, सब्जियां और खाद्य तेल हैं। आज क्या मैं फिर कहूँ कि ये मुद्रास्फीति की बड़ी बातें कर रहे थे? वह कहते हैं कि मुद्रास्फीति मुख्यतः सब्जियों के कारण है, इसका तात्पर्य है जिन वस्तुओं का उपभोग गरीब आदमी द्वारा किया जा रहा है। मैं सहमत हूँ, आज आप देखिए, मुद्रास्फीति थोक मूल्य सूचकांक पर अधिक है, उपभोक्ता मूल्य सूचकांक पर नहीं। जब तक मुद्रास्फीति उन वस्तुओं पर नहीं है जिनका उपभोग गरीब लोगों आम आदमी द्वारा किया जा रहा है तब तक हमें अधिक चिन्ता करने की आवश्यकता नहीं है। मैं मुद्रास्फीति का समर्थन तो नहीं करता, किन्तु कई बार मुद्रास्फीति उतना बुरा भी नहीं है जब तक अर्थव्यवस्था में वृद्धि हो रही है। यदि वृद्धि दर, यदि विकास दर उत्तम है तो छोटी सी मुद्रास्फीति देश को जरा भी प्रभावित नहीं करेगी।

उदाहरणार्थ, यदि देश में किसानों द्वारा उत्पादन किये जा रहे खाद्यान्नों की कीमतें बढ़ायी जाएं तो मीतें नहीं होंगी। अतः पारिश्रमिक पाने वाला, गांव में काम करने वाला कुली खाद्यान्नों की कीमतों में बढ़ोत्तरी से उतना प्रभावित नहीं होगा जितना बाहर उत्पादित वस्तुओं की कीमत के बढ़ने से। किन्तु उन्होंने कभी किसानों द्वारा उत्पादन किए जा रहे खाद्य वस्तुओं की कीमतें नहीं बढ़ायी। किन्तु

इन्होंने उन सभी वस्तुओं की कीमतें बढ़ायी हैं जिनका उत्पादन अमीर लोगों और उद्योगपतियों द्वारा किया जा रहा है। खरीदार कौन है? यदि किसानों की क्रय शक्ति नहीं बढ़ेगी तो देश में आर्थिक विकास कैसे हो सकेगा? वे इस बारे में चिन्ता नहीं करते हैं।

यदि पेट्रोल की कीमतें बढ़ेंगी तो कौन प्रभावित होगा? अमीर लोग प्रभावित होंगे। तब हम इतनी चर्चा क्यों कर रहे हैं? हम इस बात से सहमत हैं कि हम सबको मूल्य वृद्धि पर चर्चा करनी है किन्तु उस लहजे में नहीं जिसमें वे कर रहे हैं।

सभापति महोदय: कृपया समाप्त कीजिए। आप यह भी बताइए कि खाद्यान्न की कीमतों में कितनी बढ़ोत्तरी हुई है। किसानों को कृषि उत्पादों की कीमतों में बढ़ोत्तरी से लाभ मिल सकता है।

श्री के.एस. राव: आज हमने गेहूँ के मूल्य में 100 रु. की वृद्धि की है। इन्होंने अपने कार्यकाल में ऐसा कभी नहीं किया था। किसानों के लिए 100 रु. बड़ी राशि है। यह किसानों के लिए लाभकारी है। भाषण देने और चर्चाओं में भाग लेने के अलावा क्या इन्होंने कभी किसानों के बारे में सोचा?

इस संदर्भ में, मैं अपने राज्य में हो रही कुछ चीजों का उल्लेख करना चाहता हूँ। मैं इसे बताना भर चाहता हूँ। हम वस्तुओं की कीमतें कैसे नियंत्रित करते हैं? ऐसा सिर्फ उत्पादन बढ़ाकर किया जा सकता है। हम उत्पादन कैसे बढ़ाते हैं? इस देश के नागरिकों की क्षमताओं और कौशल को बढ़ाकर ऐसा किया जाता है। जो भी विधेयक या विधि हम संसद में बनाते हैं उससे यदि व्यक्ति को कड़ा परिश्रम करने की प्रेरणा मिले, इस देश के लिए पसीना बहाकर संपत्ति तैयार करे तो अपने आप कीमतें नियंत्रित हो जाएंगी। किन्तु हम ऐसा नहीं कर रहे हैं।

अतः हमें यह देखना चाहिए कि बजटीय आवंटन की अधिकतम राशि मानव संसाधनों के विकास, विशेष रूप से व्यावसायिक शिक्षा प्रदान करने हेतु दी जाए ताकि लोगों की क्षमताओं और उत्पादन में वृद्धि हो। फिर हम बैंकों में पड़े उन सभी करोड़ों रुपयों को उन सभी प्रशिक्षित व्यक्तियों के साथ सीधे जोड़ सकते हैं उनसे काम करा सकते हैं और अर्थोत्पादन करा सकते हैं जो हम नहीं कर रहे हैं।

इसके साथ-साथ एक अन्य पहलू भी है। आज आंध्र प्रदेश में हमारे मुख्यमंत्री 26 परियोजनाओं पर काम करके 65 लाख एकड़ भूमि की सिंचाई करने की योजना बना रहे हैं।

इस तरीके से, 40,000 करोड़ रुपये तक मूल्यवृद्धि होने के अतिरिक्त वार्षिक उत्पादन में वृद्धि होगी। तेदेपा, जो वहां पर एक

विरोधी दल है, जैसे कि भाजपा यहां संसद में है, कठिनाइयां उत्पन्न कर रही हैं ... (व्यवधान) शुरूआत में वे कह रहे थे कि यह कांग्रेस सरकार इन परियोजनाओं पर काम करने में रुचि नहीं ले रही है और जिन अधिकांश परियोजनाओं के बारे में उन्होंने चुनाव से पहले वादे किये थे ... (व्यवधान)

डा. एम. जगन्नाथ (नगर कुरुनूल): हम समस्याएं पैदा नहीं कर रहे हैं। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: श्री राव, कृपया अब अपनी बात समाप्त कीजिए।

... (व्यवधान)

सभापति महोदय: डा. जगन्नाथ। आप अगले वक्ता हैं। आपको जल्दी ही बोलने का मौका मिलने वाला है।

... (व्यवधान)

श्री के.एस. राव: आंध्र प्रदेश में चुनावों से पहले कांग्रेस पार्टी और तेलगू देशम पार्टी, दोनों चुनाव प्रचार में लोगों से यह वादा कर रहे थे कि वे पोलावरम, पुलिचिंतला, देवदुला और अन्य परियोजनाओं का निर्माण करेंगे। मैं यह नहीं कह रहा हूँ कि तेदेपा ने चुनाव प्रचार में यह वादा नहीं किया था कि वे इन परियोजनाओं का निर्माण नहीं करायेंगे।

अब, जब हमारी सरकार चुनकर सत्ता में आई तो हमारे मुख्यमंत्री ने 65 लाख एकड़ भूमि की सिंचाई के लिए 26 परियोजनाओं पर काम शुरू किया। वे यह पूछ रहे थे कि उन्हें इन परियोजनाओं के निर्माण हेतु अपेक्षित धनराशि कहां से मिलेगी। जब यह निश्चित हो गया कि यह सरकार इनके निर्माण हेतु पैसा जुटा लेगी तो वे यह पूछ रहे हैं कि इन परियोजनाओं के निर्माण हेतु अनुमति कहां है। यदि ऐसा ही होता तो उन्होंने अपने चुनाव प्रचार के दौरान, भलीभांति यह जानते हुए कि उनके पास इन परियोजनाओं के निर्माण हेतु अनुमति नहीं है, परियोजनाओं का निर्माण करने का वादा क्यों किया? इसका यह अर्थ है कि वे छूटे वादों से लोगों को धोखा देना चाहते थे। अब, जब यह निश्चित हो गया कि कांग्रेस पार्टी इन सभी परियोजनाओं का निर्माण करने जा रही है तो वे इन परियोजनाओं पर काम शुरू न होने देने हेतु संभव उपाय कर रहे हैं ... (व्यवधान)

डा. एम. जगन्नाथ: श्री के.एस. राव जो कह रहे हैं वह सही नहीं है। कृपया मुझे कुछ कहने की अनुमति दें ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: श्री राव के भाषण के अतिरिक्त कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

... (व्यवधान) *

श्री के.एस. राव: मैं देश में नदियों को जोड़ने और इसकी लागत का पता लगाने हेतु एक कृत्तिक बल गठित करने हेतु भाजपा सरकार की सराहना करता हूँ। जब मेरे विद्वान मित्र, श्री सुरेश प्रभु ने अपनी रिपोर्ट में यह बताया था कि नदियों को जोड़ने के लिए 5.6 लाख करोड़ रुपये की जरूरत है तो हरेक इसके बारे में बोलने से भी डर गया। किंतु एक बार फिर आंध्र प्रदेश में मेरी सरकार ने कृष्णा और गोदावरी नदियों को जोड़ने की पहल की जिससे न केवल आंध्र प्रदेश बल्कि कर्नाटक और महाराष्ट्र भी लाभान्वित होंगे। ... (व्यवधान)

अब हमारी राज्य सरकार अनेक विद्युत परियोजनाओं का निर्माण कार्य कर रही है और उसने कृषि समुदाय को मुफ्त बिजली देनी शुरू कर दी है। आंध्र प्रदेश सरकार ने अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों और भूमिहीन गरीब लोगों को सिंचाई योग्य एक लाख एकड़ भूमि आवंटित करने का फैसला किया है।

अतः एक बार फिर मैं माननीय पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा वित्त मंत्री से यह अनुरोध करता हूँ कि जब तक यह अत्यधिक अपरिहार्य न हो जाए वे किसी वस्तु के मूल्य को बढ़ाने पर रोक लगाना सुनिश्चित करें। ऐसा इसलिए है क्योंकि अगर वे कीमत में एक रुपये की वृद्धि करते हैं तो व्यापारी इसका लाभ उठाएंगे और इसका व्यापक प्रचार करेंगे, शोर मचाएंगे और कीमत में चार रुपये की वृद्धि कर देंगे और इस प्रकार अपनी तिजोरी भरेंगे तथा आम आदमी को भारी नुकसान पहुंचाएंगे।

महोदय, इन कुछ शब्दों के साथ, मैं हमारे पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा वित्त मंत्री की कार्यवाहियों का समर्थन करता हूँ। किंतु फिर भी मैं यह उम्मीद करता हूँ कि वे कीमत में वृद्धि को रोकने हेतु कुछ और कदम उठायें।

[हिन्दी]

श्री अर्जुन गंगाराम गीते (रत्नागिरी): सभापति महोदय, आज हम सदन में नियम 193 के तहत महंगाई पर चर्चा कर रहे हैं। मुझे से पूर्व कांग्रेस की तरफ से माननीय सदस्य बोल रहे थे जिन्होंने अपने भाषण का समापन यह कहकर किया कि वह सरकार का समर्थन करते हैं। इसका मतलब यह हुआ कि उन्होंने महंगाई बढ़ने का समर्थन किया है ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री के.एस. राव: आपने यह नहीं सुना है। मैंने सबसे पहला वाक्य यह कहा है कि मैं इस मूल्य वृद्धि का विरोध कर रहा हूँ ... (व्यवधान) मैंने यही कहा था।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

सभापति महोदय: किंतु आप नियम 193 के अंतर्गत इस चर्चा का विरोध कर रहे हैं?

...(व्यवधान)

सभापति महोदय: बहरहाल, उन्होंने आपको टोका नहीं है। कृपया उन्हें बोलने की अनुमति दें।

[हिन्दी]

श्री अनंत गंगाराम गीते: महंगाई को लेकर आज पूरे देश में चिन्ता है। हर स्तर पर महंगाई के बारे में चिन्ता जताई जा रही है और उस पर चर्चा की जा रही है लेकिन इस महंगाई का सब से अधिक असर देश के आम आदमी पर हुआ है। विशेषकर ग्रामीण क्षेत्रों में रहने वाला मजदूर वर्ग और शहरों में रहने वाला मजदूर जिसकी आय कम है, उसे इस महंगाई का सामना करना पड़ रहा है ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: उनमें अन-आर्गेनाइज्ड वर्कर्स भी हैं।

श्री अनंत गंगाराम गीते: इसके अलावा जो खेतिहर मजदूर हैं, गांव में रहने वाला छोटा किसान है या जिसके पास जमीन नहीं है, दुर्भाग्य से आज हमारे देश की आबादी का 70 प्रतिशत भाग बढ़ती हुई महंगाई से त्रस्त है।

सभापति महोदय, यदि महंगाई पर काबू पाना है तो सब से पहले आवश्यकता इस बात की है कि सरकार के मन में एक इच्छा शक्ति होनी चाहिए। इस महंगाई को रोकने के लिए क्या उपाय किये जायें, उसके लिए मानसिकता में बदलाव की जरूरत है। मैं सरकार की मानसिकता के बारे में कहूंगा और आंकड़ों में नहीं जाऊंगा। आंकड़े कई बार धोखा दे देते हैं और हम जो पेपर यहां देखते हैं, वे जमीनी हकीकत से अलग होते हैं। पिछले 5 महीनों में महंगाई बहुत बढ़ी है। इस संबंध में समय-समय पर अखबारों में कई आर्टिकल आते रहे हैं। क्या कारण है कि पिछले पांच महीने से, जब से सत्ता परिवर्तन हुआ, तब से इतनी महंगाई बढ़ गई और आसमान छूने लग गई। इस संबंध में न केवल रीजनल लैंग्वेज के पेपर्स ने बल्कि हिन्दी और अंग्रेजी भाषाओं के पेपर्स ने आर्टिकल छापे हैं। लगभग सभी राजनैतिक दलों ने महंगाई पर चिन्ता जताई है। मैं एक आर्टिकल पढ़ रहा था जिसमें कांग्रेस पार्टी ने भी महंगाई पर चिन्ता जताई है। आज सभी राजनैतिक दल महंगाई से त्रस्त हैं।

भारतीय जनता पार्टी के नेतृत्व में अभी एक बहुत बड़ी रैली दिल्ली में हुई। लाखों लोगों ने इस रैली में अपना योगदान दिया। ... (व्यवधान) लाखों की संख्या में लोग थे, कम भी हो सकते हैं। महंगाई के खिलाफ जो रैली निकली थी, वह शायद बी.जे.पी. की रैली न हो, शायद किसी और दल की रैली हो, लेकिन महंगाई तो सबके लिए है। महंगाई का असर आम आदमी पर होता है और निश्चित रूप में उनकी संख्या 70 प्रतिशत से ज्यादा है, इससे कोई इन्कार नहीं कर सकता। इसलिए जो आम आदमी है उस पर इस महंगाई का असर होता है। इसका मुख्य कारण यह है कि जो

सरकारें राज्यों में होती हैं और जो केन्द्र में सरकार होती है, ये सरकारें जो नीतियां बनाती हैं, उन नीतियों के अच्छे-बुरे परिणाम आम आदमी को भुगतने पड़ते हैं। यदि सरकार की नीति अच्छी है तो उसके अच्छे परिणाम दिखाई देते हैं और यदि नीति गलत होती है तो उसके बुरे परिणाम देश की जनता और आम आदमी को भुगतने पड़ते हैं। मैं इस बात का जिक्र यहां इसलिए कर रहा हूँ कि जब से सरकार में परिवर्तन हुआ है, सत्तापलट हुई है, यू.पी.ए. की सरकार आई है, मुझे पता नहीं है कि इस सरकार की प्राथमिकता क्या है। जो अनुभव हम जमीनी स्तर पर कर रहे हैं, गावों के स्तर पर कर रहे हैं, मैं यह पिछली सरकार की प्रशंसा के लिए नहीं कह रहा हूँ, लेकिन जो पिछली एन.डी.ए. की सरकार थी, उस सरकार की यह प्राथमिकता थी कि ग्रामीण क्षेत्र को अधिक सुविधाएं दी जाएं। ग्रामीण क्षेत्रों के विकास के लिए योजनाएं चलाई जाएं और ग्रामीण क्षेत्रों के विकास के लिए अधिक से अधिक धन आबंटित किया जाए। उसके परिणाम पिछले पांच वर्षों में आपने भी देखे होंगे। पिछले पांच सालों में ग्रामीण क्षेत्रों में, खास तौर पर इंफ्रास्ट्रक्चर के क्षेत्र में चाहे सड़कों का निर्माण हो, चाहे स्कूल भवनों का निर्माण हो, चाहे पेयजल की योजनाएं हों, भारत सरकार की ओर से अलग-अलग योजनाओं पर करोड़ों रुपये हर राज्य में खर्च हुए हैं और ये योजनाएं आम आदमियों तक पहुंची हैं। इन योजनाओं का जिक्र मैं इसलिए कर रहा हूँ जब सड़कें बनती हैं तो सड़कें बनाने के लिए वहां मजदूर लगते हैं और इन सड़कों के निर्माण से उन्हें रोजगार मिलता है। जब हम भवन बनाते हैं तो भवनों के निर्माण से भी लोगों को रोजगार मिलता है। जब हम पेयजल की योजनाएं लागू करते हैं तो उसमें भी लोगों को रोजगार मिलता है। इस प्रकार की योजनाओं में ग्रामीण स्तर पर वहां के मजदूरों को रोजगार मिलता है। चाहे वे खेतिहर मजदूर हों या आम मजदूर हों। जब उन्हें इनसे रोजगार मिलता है तो निश्चित रूप से जो गरीबी की रेखा से नीचे जीवन जीने वाले मजदूर हैं, उनकी आय बढ़ती है और उन्हें जीने का एक सहारा मिलता है। दुर्भाग्य से पिछले पांच महीनों से हम जो अनुभव कर रहे हैं, उसका कारण क्या है, मुझे पता नहीं है। ग्रामीण क्षेत्रों की लगभग सारी योजनाओं में इस सरकार ने धन आबंटित नहीं किया है। सारी योजनाएं बहुत धीमी गति से चल रही हैं। जो पुरानी योजनाएं चल रही हैं, उनके अलावा नई योजनाएं आज लगभग बंद सी पड़ी हैं। इन योजनाओं का भविष्य क्या है, मुझे मालूम नहीं है।

सभापति महोदय, मैं यहां यह अवश्य कहूंगा कि जब महंगाई बढ़ती है तो जो आम आदमी हैं, जो सबसे गरीब आदमी हैं, जो पिछड़े वर्ग के लोग हैं, मजदूर हैं, उन्हें बहुत कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। इनके ऊपर इसका बुरा असर पड़ता है। हमारा देश एक विकासशील देश है। आज ग्लोबलाइजेशन का जमाना है। हमने उदारीकरण की नीति को अपनाया है। जिस गति से आज दुनिया आगे बढ़ रही है, उस प्रतिस्पर्धा में हमें भी जाने की आवश्यकता है। यह इसलिए आवश्यक है कि क्योंकि इस सारी प्रतिस्पर्धा में हमें बने रहना है।

अपराह्न 5.00 बजे

यह प्रतिस्पर्धा आवश्यक है लेकिन प्रतिस्पर्धा में बने रहने से पहले हमारे लिए सबसे बड़ी चिन्ता यह होनी चाहिए कि हमारा देश एक विकासशील देश है और देश की आबादी सौ करोड़ से अधिक है और सौ करोड़ से ज्यादा आबादी वाले देश में 70 प्रतिशत आज भी ग्रामीण क्षेत्रों में रहने वाली आबादी है जिनकी आय लगभग गरीबी रेखा के बराबर है या गरीबी रेखा के नीचे हैं। इसलिए जो गरीब है, उस गरीब को दो वक्त की रोटी मिले, गरीब को कम से कम उसकी आवश्यकता की वस्तुएं मिलें, इसके लिए हम अलग-अलग योजनाएं चलाते हैं। एक योजना हमारे यहां पीडीएस के माध्यम से चलाई जाती है। हम सारे देश में सस्ते दामों पर अनाज देते हैं। आज इस योजना के तहत गरीब आदमी को अनाज मिलता है। दुर्भाग्य यह है कि कई राज्यों और जिलों में स्थिति यह है कि इस योजना के द्वारा मिलने वाला अनाज लेने के लिए भी लोगों के पास धन नहीं है। अन्नपूर्णा योजना जो पिछले पांच सालों से चलाई जा रही है, इसके तहत जो खासकर गरीबी रेखा के नीचे जीने वाले लोग हैं और जो अधिक उम्र के हैं, उनके लिए हम सस्ते दामों पर अनाज दे रहे हैं—तीन रुपये किलो चावल और दो रुपये किलो गेहूं दे रहे हैं। दुर्भाग्यवश यह स्थिति दिखाई देती है कि कई राज्यों और जिलों में अन्नपूर्णा योजना के तहत जो सस्ता अनाज हम दे रहे हैं, उसको खरीदने के लिए दो या तीन रुपये भी गरीब के पास नहीं हैं। इस स्थिति में जब महंगाई बढ़ती जा रही है तो उसके कई कारण हैं। एक महत्वपूर्ण कारण जिसका सबने उल्लेख किया है कि जब पेट्रोलियम पदार्थों के दाम बढ़ते हैं तो उसका सीधा असर जीवनोपयोगी वस्तुओं के दामों पर पड़ता है, खासकर अनाज, सब्जियां, तेल, ये सारी जो जीने के लिए आवश्यक चीजें हैं, उनके ऊपर सीधा असर पड़ता है।

सभापति महोदय: गीते जी, मंत्री जी को 7 बजे के बाद कुछ काम भी है और जाना भी है। थोड़ा सा उनको कैबिनेट का काम भी है। हम समझते हैं कि यदि 7 बजे तक उनका रिप्लाय होने के लिए सब सहयोग करें तो अभी हम सदन की अवधि बढ़ा देते हैं। इससे हाउस को रेगुलेट करना आसान हो जाएगा। आपकी सहमति होगी तो ठीक रहेगा। 7 बजे तक हम पूरा कर देते हैं। फिर आपत्ति नहीं होगी। छः बजे कहेंगे कि हाउस नहीं बढ़ाएंगे। आज ही वह रिप्लाय हो सकता है। माननीय सदस्यों को भी जो कहना है, वे हाउस में कह सकते हैं।

श्री खारबेल स्वाई: अध्यक्ष महोदय, दो दिन पहले एक्सटर्नल अफेयर्स मिनिस्टर बोले कि उनको भी 7 बजे के बाद काम है। उस दिन भी ऐसे ही हुआ था। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: यह काम का सवाल नहीं है, पार्लियामेंट का सवाल है। निश्चित रूप से संसद के काम को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। संसद के काम को महत्व कम दे रहे हैं, ऐसा नहीं

है, लेकिन 7 बजे तक समय कर देते हैं तो मੈम्बर्स के लिए प्लानिंग करके बोलना आसान हो जाता है। इसलिए मैं ऐसा कह रहा हूँ। अगर सदन चाहेगा तो मंत्री जी 10 बजे तक भी रहेंगे। संसद के आगे मंत्री जी का समय कुछ भी नहीं है। लेकिन पहले बताने से सभी सदस्यों की प्लानिंग आसान हो जाती है। अभी गीते जी ने कहा कि दो मिनट में अपनी बात कहेंगे, लेकिन पांच-सात मिनट ले लिए, मुझे आपत्ति नहीं है।

[अनुवाद]

माननीय सदस्य चर्चा के लिए अपना समय ले सकते हैं। सभी दलों को इस चर्चा में भाग लेने के लिए समय आवंटित किया जा चुका है।

[हिन्दी]

लेकिन एक बार समय फिक्स हो जाता है तो मंत्री जी सुनने के लिए भी कुछ सदस्य आना चाहेंगे, उनके लिए भी सुविधा हो जाती है। इसलिए मैं आपकी सहमति से यह तय कर रहा हूँ।

श्री खारबेल स्वाई: अपोजीशन के पास बोलने के अलावा और है ही क्या?

सभापति महोदय: बोलने के लिए ही तो मौका दे रहा हूँ आपको। सबकी यही स्थिति होती है। जब कांग्रेस अपोजीशन में थी तब उनकी यही स्थिति थी। अब आपकी यही स्थिति है।

[अनुवाद]

डा. एम. जगन्नाथ: माननीय सभापति महोदय, यदि आज चर्चा समाप्त नहीं होती है तो इस पर कल चर्चा की जा सकती है। मैं ऐसा इसलिए कह रहा हूँ क्योंकि यह बहुत ही गंभीर मामला है।

सभापति महोदय: जगन्नाथजी, कृपया अध्यक्षपीठ के साथ सहयोग करें। आप चर्चा में भाग लेते हुए अपनी बारी आने पर बोल सकते हैं।

डा. एम. जगन्नाथ: महोदय, मेरा यह निवेदन है कि यदि आज चर्चा पूरी नहीं होती है, तो इसे कल पूरा किया जा सकता है .. (व्यवधान)

अपराह्न 5.05 बजे

[श्री देवेन्द्र प्रसाद यादव पीठासीन हुए]

[हिन्दी]

सभापति महोदय: जगन्नाथ जी, इसके बाद आप बोल सकते हैं।

श्री अनन्त गंगाराम गीते: सभापति जी, इसलिए जो हमारे देश में विशेषकर ग्रामीण क्षेत्रों में जो जमीनी वास्तविकता है उसी को मैंने सदन के सामने रखने का प्रयास किया है। मेरे पूरे भाषण में एक वाक्य भी राजनीति से प्रेरित नहीं है लेकिन जो जमीनी वास्तविकता है उसको रखने का प्रयास मैंने किया है। इसके लिए मैं कुछ सुझाव देना चाहूंगा। महंगाई को यदि हम नहीं रोकते हैं तो कम से कम जो हमारे देश का आम आदमी है, उसको हम किस प्रकार से राहत दिला सकते हैं?

सभापति जी, आम आदमी की जो सालाना आय होती है, उसकी जो रोजाना आय होती है, उसे बढ़ाने के लिए हम क्या कर सकते हैं, इस संबंध में मैं दो-तीन सुझाव देना चाहता हूँ। मैं उन सुझावों को देकर अपने वक्तव्य को समाप्त करूंगा।

सभापति जी, सबसे पहले मेरा सुझाव यह है कि पिछली सरकार ने खासतौर से ग्रामीण क्षेत्रों में जो रोजगार की योजनाएं चलाई थीं, उनमें कटौती न हो और उन सभी योजनाओं के लिए समय पर धन आवंटित किया जाए।

महोदय, मेरा दूसरा सुझाव यह है कि गरीबी रेखा से नीचे रहने वाले या गरीबी रेखा के स्तर पर जीने वाले जो 60-70 प्रतिशत लोग हैं, जिनके लिए पिछली सरकार के समय से रोजगार की योजनाएं चली आ रही हैं, उन्हें निरन्तर चलाए रखा जाए, बन्द न किया जाए और उन्हें प्राथमिकता दी जानी चाहिए। इसीलिए हमने सवाल किया था कि सरकार की प्राथमिकताएं क्या हैं और यदि सरकार की प्राथमिकता आम आदमी है, तो निश्चित रूप से हम महंगाई पर भी काबू पा सकते हैं।

महोदय, मैंने अभी कुछ देर पहले पी.डी.एस. का जिक्र किया। इसके माध्यम से हम देश के हर राज्य के गरीब आदमियों को दो रुपये प्रति किलो की दर पर अनाज देने का काम कर रहे थे। यहां मैं एक उदाहरण देकर बताऊंगा कि हम महंगाई को कैसे रोक पाए थे। यह सरकार महंगाई को कितना रोक पाएगी या महंगाई का भविष्य में क्या रूप होगा यह तो आने वाला समय ही बताएगा, लेकिन आज जो स्थिति है वह यह है कि आज आम आदमी महंगाई से पीड़ित है और क्रोधित है। यदि इसी प्रकार से महंगाई बढ़ती रही, तो मुझे डर लगता है कि कहीं इस देश में एक दिन सिविल वार न हो जाए।

महोदय, देश में जिस प्रकार से गुनाह बढ़ते जा रहे हैं, जुर्म बढ़ते जा रहे हैं, उनसे देश में भयावह स्थिति उत्पन्न हो जाएगी। इसका कारण यह है कि जो ग्रामीण क्षेत्रों में रहने वाले लोग हैं उन्हें वहां खाने के लिए दो टाइम रोटी नहीं मिल रही है और रोटी की तलाश में लोग शहरों में आते हैं। शहरों में रोजगार नहीं

मिल रहा है। इसलिए जीने की जो राह मिलती है, वह उसे ही पकड़ लेता है और फिर धीरे-धीरे जुर्म की जिंदगी में पहुंच जाता है। इसलिए पी.डी.एस. के माध्यम से जो हमारी योजना चलती है, उन्हें चलाए रखा जाए। मैं उस बारे में यहां एक उदाहरण दूंगा।

महोदय, जब महाराष्ट्र में शिव सेना और भाजपा की सरकार थी, उस समय पूरे देश में काफी महंगाई बढ़ गई थी। महंगाई के कारण सारा देश पीड़ित हो चुका था, आतंकित हो चुका था। मैं वर्ष 1995 से लेकर 1999 तक के पीरियड की बात कर रहा हूँ। उस समय महंगाई पर काफी चर्चा हुई थी। हमारी सरकार ने राज्य में निर्णय किया था कि पांच साल तक, जब तक हमारी सरकार है, तब तक जीवन के लिए आवश्यक 10 चीजें, जिनका चयन किया गया था और जिनमें गेहूँ, चावल, दाल, तेल और गुड़ जैसी जैसी चीजें थीं, मतलब यह है कि जो आम आदमी के उपयोग की आवश्यक चीजें थीं, उन 10 चीजों के दाम पांच साल तक नहीं बढ़ेंगे हमारी सरकार ने यह निर्णय किया। इन चीजों की जो दर 1995 में थी, वही दर 1999 में भी हमने कायम रखी। इसकी वजह से जो घाटा होता था, उसकी भरपाई की जिम्मेदारी राज्य सरकार की हुआ करती थी। दुर्भाग्य की बात है कि आज देश की राज्य सरकारों की वित्तीय स्थिति अच्छी नहीं है। इसलिए राज्य सरकारें भी इस किस्म का बोझ उठाने के काबिल नहीं हैं। मैं महाराष्ट्र से आता हूँ। महाराष्ट्र राज्य सरकार पर इस समय लगभग 1000 करोड़ रुपये का लोन है। केवल महाराष्ट्र ही नहीं, बल्कि लगभग सभी राज्य सरकारों की यही स्थिति है और उनकी वित्तीय स्थिति खराब है। इसलिए मैं वित्त मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि महंगाई का सीधा असर आम आदमी पर होता है। अतः गरीबों और आम आदमी के इस्तेमाल की आवश्यक चीजों के दाम हम नियंत्रित करें।

आप पांच साल के लिए तय करें। आप तय करें कि जब तक हमारी सरकार है तब तक हम आवश्यक वस्तुओं के दाम नहीं बढ़ाएंगे—चाहे गेहूँ, चावल या जो भी धान जिस भी राज्य में होता हो, दाल, तेल गुड़ या शक्कर हो। साबुन और तेल हर व्यक्ति के लिए आवश्यक है। ऐसी आठ या दस चीजें हम तय करें और निर्धारित करें कि आने वाले पांच सालों में आज जो दर हैं, उसे बढ़ने नहीं देंगे। महंगाई को रोकना संभव नहीं है, लेकिन उसे थामे रखना जरूरी है। ..(व्यवधान)

महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार से अपील कर रहा हूँ कि जैसे महाराष्ट्र की सरकार ने निर्णय लिया, हम राज्यों पर बोझ नहीं डाल रहे, भारत सरकार जो अलग-अलग सब्सिडी देती है, हम अलग-अलग योजनाएं बनाते हैं, भारत सरकार यह जिम्मेदारी ले कि जो चीज हर व्यक्ति के जीने के लिए आवश्यक है, उन वस्तुओं के दाम हम पांच साल तक बढ़ने नहीं देंगे और उससे

जो भी राज्यों को घाटा आएगा, वह सब्सिडी के रूप में भारत सरकार की तरफ से दिया जाएगा। यदि यह निर्णय हम भारत सरकार की तरफ से लेते हैं तो निश्चित रूप से महंगाई पर काबू पाने में हम सफल होंगे।

[अनुवाद]

श्री भर्तृहरि महताब (कटक): अध्यक्ष महोदय मैं मूल्य वृद्धि के मुद्दे पर चर्चा करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

आरम्भ में, मैं अपने पूर्ववर्ती श्री गीते को काफी प्रासंगिक सुझाव देने के लिए बधाई देना चाहूँगा। उन्होंने न केवल देश की विद्यमान स्थिति की आलोचना की बल्कि आम आदमी का तनाव कम करने के लिए कुछ सुझाव भी दिये हैं। मेरे विचार से माननीय वित्त मंत्री इन पर ध्यान देने तथा वाद-विवाद का उत्तर देते समय इसका उत्तर देंगे।

पिछले ढाई घंटे में काफी चर्चा की गई है। देश में स्थिति चिंताजनक है। इससे आम आदमी को परेशानी का सामना करना पड़ रहा है। इस बात पर कोई दो राय नहीं है। हम इस बात पर वाद-विवाद नहीं कर रहे कि यह लोगों को प्रभावित कर रहा है अथवा नहीं। देश की विद्यमान स्थिति को देखकर ही रिपोर्टें जारी की गई हैं।

मैं इनमें से कुछ रिपोर्टों से कुछ आंकड़े देना चाहूँगा। ये सरकारी रिपोर्टें हैं। भारतीय रिजर्व बैंक की वार्षिक रिपोर्ट 2003-04 में बताया गया है कि 2003-04 के दौरान भारत में मुद्रास्फीति सामान्यतः स्थिर रही हालांकि वस्तुओं की मूल्य वृद्धि दबावों का कारण बनी। इसी तरह अनुकूल आपूर्ति परिस्थितियों के कारण कृषि संबंधी वस्तुओं के मूल्यों में मन्दी आई। फिर भी इस रिपोर्ट में की गई तुलना में अनुरूप इस वर्ष स्थिति बद से बदतर हो गई है।

छमाही समीक्षा जो कि दो महीने पहले जारी की गई थी, के अनुसार "थोक मूल्य सूचकांक में बिन्दु दर बिन्दु परिवर्तनों द्वारा वार्षिक मुद्रास्फीति मार्च की शुरुआत में 4.6 प्रतिशत से अगस्त अंत तक बढ़ कर 8.3 हो गई। इन परिस्थितियों में भारतीय रिजर्व बैंक को वर्ष 2004-05 के आंकलित आंकड़ों का संशोधन करना पड़ेगा।

भारतीय रिजर्व बैंक इस मुद्रास्फीति बढ़ने के रुझान का कारण कम मानसून, अंतर्राष्ट्रीय कच्चे मूल्य में वृद्धि को बता सकता है परन्तु यह सच है कि संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन की सरकार के आने के छः माह के अन्दर, सरकार ने श्री वाजपेयी के नेतृत्व वाली एनडीए सरकार द्वारा सृजित राष्ट्र की वृद्धि की गति को समाप्त कर दिया है। भारत की वर्तमान मुद्रास्फीति की दर विश्व

की उभरती हुई अर्धव्यवस्था में सबसे अधिक है। राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन के दौरान सामान्य हो रही ब्याज दरें चयनात्मक चालबाजी के कारण बढ़ गई हैं। आवास, आटोमोबाइल, निर्माण तथा उत्पादन जैसे क्षेत्रों को हानि पहुंच रही है। इस वर्ष सितम्बर के दौरान इन प्रमुख अवसरचना क्षेत्रों के निष्पादन में कमी आई है। सरकारी आंकड़े संकेत देते हैं कि पिछले वर्ष के अगले चरण के दौरान 11.9 प्रतिशत की तुलना में अप्रैल और सितम्बर, 2004 के बीच तैयार इस्पात के उत्पादन में वृद्धि में तीन प्रतिशत की कमी आई है। सीमेन्ट क्षेत्र में भी 4.8 प्रतिशत की रुकावट आई है। ये सब उपभोग्य वस्तुएं हैं।

इसी तरह राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन शासन के पिछले छः वर्षों के दौरान तिगुनी हुई विदेशी मुद्रा ठहराव बिन्दु पर आ गई है। ये सूचकांक हैं। उपभोक्ता मूल्य सूचकांक के हाल में हुई वृद्धि, जिसके बारे में इस चर्चा के जनक श्री बसुदेव आचार्य ने औद्योगिक कर्मचारियों के लिए उपभोक्ता मूल्य सूचकांक, जो कि एक सूचक भी है, खाद्य वस्तुओं के मूल्य में वृद्धि का संकेत देता है। मैं श्री राव के यहां पर कहे गए कथन का उल्लेख करूँगा। खाद्य वस्तुओं विशेष रूप से फल और सब्जियों, चाय और काफी की मूल्य वृद्धि को देखें। इन वस्तुओं का उपयोग कौन करता है? आप फलों को छोड़ सकते हैं पर सब्जियों का उपयोग कौन करता है? चाय का उपयोग कौन करता है? कॉफी का उपयोग कौन करता है? शहरी क्षेत्रों की तुलना में ग्रामीण क्षेत्रों में उपभोक्ता मूल्यों में बढ़ोत्तरी तीव्र गति से हुई है। पिछले 15 सालों की रिपोर्टें सामने हैं। जारी की गई कई रिपोर्टों में दिया गया है कि शहरी क्षेत्रों की तुलना में ग्रामीण क्षेत्रों में भारी संख्या में उपभोक्ता हैं। कम से कम हमें काल्पनिक दुनिया में नहीं रहना चाहिए कि शहरी वृद्धि केन्द्र उपभोग्य वस्तुओं के सबसे बड़े बाजार हैं। ऐसा आज नहीं है।

चालू वित्तीय वर्ष में उच्चतर मुद्रास्फीति कच्चे माल समूहों तथा उत्पादक समूहों में मूल्यों की वृद्धि को दर्शाती है। वर्ष 2003 में अप्रैल-सितम्बर में 5.1 प्रतिशत की तुलना में अप्रैल-सितम्बर 2004 के दौरान थोक मूल्य सूचकांक में उत्पादित वस्तुओं में साल-दर-साल 6.6 प्रतिशत वृद्धि दर्ज की गई। चालू वित्तीय वर्ष में उत्पादन सामग्री के थोक मूल्य सूचकांक में बढ़ोत्तरी के लिए मूल धातु एलॉय तथा धातु उत्पाद और वस्त्र जिम्मेदार हैं।

निर्मित उत्पादों का दूसरा बड़ा समूह वस्त्र सामग्रियां हैं जिसके मूल्यों में चालू वित्तीय वर्ष के दौरान वृद्धि हुई है। तैयार खाद्य उत्पादों के मूल्यों में अप्रैल-सितम्बर 2004 के दौरान 5.5 प्रतिशत की वृद्धि हुई है और यह वृद्धि अप्रैल-सितम्बर 2003 की तुलना में 8.5 प्रतिशत तक बढ़ गई थी। यही वास्तविक तथ्य है। यह बढ़ोत्तरी मुख्य रूप से चीनी, खाण्डसारी तथा गुड़ के मूल्यों में

[श्री भर्तृहरि महताब]

16 प्रतिशत बढ़ोत्तरी के कारण है। चीनी के अलावा साधारण नमक आम आदमी का सवाल है—चाय तथा कॉफी के मूल्यों में भी दो अंकों का उछाल देखा गया।

मैं भी बाजार जाता हूँ। इस सभा के कई सदस्य भी बाजार जाते हैं और अपने उपभोग्य उत्पादों की खरीदारी करते हैं। पिछले छः महीनों के दौरान हम सभी प्रभावित हुए हैं। हमने मांग को पूरा करने के लिए उपभोग में कमी की है। हम सभी जानते हैं कि पिछले छः महीनों के दौरान हमें आम आदमी की कितनी चिंता है। हम सभी टाइम्स आफ इंडिया के पाठक के रूप में 'आम आदमी' के बारे में जानते हैं। हम श्री आर.के. लक्ष्मण के कार्टूनों में 'आम आदमी' को देखते हैं। उनकी परिभाषा क्या है? पिछले सितम्बर से अथवा पिछले एक या दो महीनों के दौरान वह क्या कह रहे हैं? मैं यहां उपस्थित दोनों विद्वान मंत्रियों—मैं पेट्रोलियम मंत्री और वित्त मंत्री जी की बात कर रहा हूँ—से इस पर ध्यान देने तथा यह पता लगाने की टाइम्स ऑफ इंडिया के 'आम आदमी' की क्या प्रतिक्रिया है।

निश्चित रूप से जब 'आम आदमी' की बात हो रही हो तब कामरेड कैसे चुप रह सकते हैं? उन्होंने धमकी दी "संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन की सरकार उनके सहयोग के बिना एक दिन भी नहीं टिक सकती। और इसलिए उन्हें हमारी बात सुननी होगी, हमारी बात माननी होगी और अनुपालन करना होगा।" यह उनका कहना है। मैं नहीं जानता वे क्या सुन रहे हैं; वे कितनी उनकी बात मानते हैं; और कितना अनुपालन करते हैं। परन्तु इतिहास निश्चित रूप से बताता है कि कम्युनिस्ट अर्थव्यवस्था को बर्बाद करने में माहिर हैं। उस दिन मैंने तन्मयता से सुना जब प्रश्न काल के दौरान या उसके बाद एक उत्तर दिया जा रहा था और जो श्री अय्यर ने कहा था उसे मैं निश्चित रूप से भविष्य के लिए संदर्भ में रखूंगा। अब मैं एक अन्य विद्वान सदस्य श्री गुरुदास दासगुप्त द्वारा कोलकाता में कही गई बात दोहराऊंगा। उन्होंने कहा, "यदि संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार डीजल तथा एलपीजी के कीमतों में बढ़ोत्तरी को वापस नहीं लेती, तो सीपीआई की मजदूर यूनियन, आल इंडिया ट्रेड यूनियन, कांग्रेस संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन की जन-विरोधी राजनीति का मुकाबला करने के लिए अभियान शुरू करेंगी। उन्होंने यह भी कहा, "वैकल्पिक रूप से यह सुझाव है कि—सीमा शुल्क तथा बिक्री कर दरों में कमी तथा आय कर दरों में बढ़ोत्तरी जैसे उपाय कॉर्पोरेट तथा धनी लोगों के लिए राजस्व की हानि को पूरा करने के लिए लागू होना चाहिए।" यह उनका सुझाव है। मेरे विचार से अगले सप्ताह, हम उत्सुकता से इन्तजार कर रहे हैं कि बढ़ोत्तरी को कितना वापस लिया जाएगा, यदि लिया भी जाता है तो और माननीय वित्त मंत्री अनुपूरक बजट में कितना समायोजन करेंगे।

परन्तु इसी बीच वित्त मंत्री जी ने कृपा करते हुए—इन शब्दों का प्रयोग किया गया—मूल्य वृद्धि को रोकने के लिए पेट्रोलियम उत्पादों पर सीमा शुल्क तथा उत्पाद शुल्क की छूट में 2,500 करोड़ रुपये का बलिदान दे दिया विशेष रूप से इस्पात और कचरे (स्क्रेप) पर आयात शुल्क छूट के 350 करोड़ रुपये का बलिदान दे दिया। मूल्य नियंत्रण उपाय करने की अपेक्षा है जिसमें लगभग 3,500 करोड़ रु. के अधिक खर्च आएगा।

परन्तु आजकल बाजार में क्या हो रहा है? पिछले सप्ताह मैं अपने बच्चों के साथ बाजार गया था जहां इस सभा के कुछ सदस्य भी जाते रहते हैं और मुझे पता चला कि डिब्बाबंद खाद्य उत्पादों में उतनी मात्रा, उतना भार नहीं होता जितना पिछले छः महीने पहले हुआ करता था। उत्पादों के डिब्बों के भार (ग्राम में) में कमी आई है जबकि मूल्य में कोई बदलाव नहीं आया है। व्यापारी, विशेष रूप से भारतीय व्यापारी नई नई चीजें खोजते रहते हैं। मैं नहीं जानता कि सरकार इस पहलू पर विचार कर रही है अथवा नहीं। निश्चित रूप से किसी रूप में इसके लिए राज्य सरकारें जिम्मेदार हैं। मापतोल विभाग इसके लिए जिम्मेदार होगा। परन्तु इससे बच्चों पर मनोवैज्ञानिक प्रभाव पड़ेगा, जो बाजार भी जाते हैं।

महोदय मेरे पास यहां संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार का राष्ट्रीय न्यूनतम साझा कार्यक्रम है। इसमें लगभग 57 पृष्ठ हैं। इसे बाइबल, गीता, कुरान समझा जाता है जिस पर सरकार वामपंथ की सलाह एवं मार्गदर्शन से कार्य करती है। राष्ट्रीय न्यूनतम साझा कार्यक्रम के पृष्ठ 43 पर वित्तीय नीति तथा आर्थिक सुधारों का उल्लेख है। यह सातवीं मद है। इसमें कहा गया है: "आवश्यक वस्तुओं की कीमतों में बढ़ोत्तरी पर नियंत्रण करने के लिए प्रभावी और ठोस उपाय" यह बाइबल है; संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार की यही गीता है; और यही कुरान है। लेकिन हुआ क्या है और क्या हो रहा है?

सभापति महोदय: श्री महताब जी, कृपया मुख्य बातों का उल्लेख करें और अपनी बात पूरी करें। इस चर्चा पर बोलने के लिए 33 सदस्यों ने अपने नाम दिये थे। अभी तक केवल 12 सदस्य बोल चुके हैं, और 21 सदस्यों का बोलना अभी शेष है। हमारे पास बहुत कम समय है।

[हिन्दी]

आपकी पार्टी को पांच मिनट एलॉट किये गये थे जो आप क्रॉस कर चुके हैं।

..(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री भर्तृहरि महताब: महोदय, मेरे से पहले बोल चुके वक्ता ने 70 प्रतिशत लोगों के संबंध में ठीक ही जिक्र किया है ..(व्यवधान)

[हिन्दी]

सभापति महोदय: सभी माननीय सदस्यों से मेरा आग्रह है कि पार्टी का जो एलोटिड टाइम है, उस सीमा के अंतर्गत यदि वे बोलेंगे तो कोई दिक्कत नहीं होगी, वरना आप सबको रात के दस बजे तक बैठना पड़ेगा। अब देख लीजिए कि सदन की क्या राय है?

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री भर्तृहरि महताब: महोदय, यदि सभी सहमत हों तो हम उस निर्णय का पालन करेंगे ...(व्यवधान)

[हिन्दी]

सभापति महोदय: यदि आप सब अपनी समय सीमा के अंदर बोलेंगे तो साढ़े छः बजे तक पूरा हो जायेगा।

...(व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री भर्तृहरि महताब: ठीक है, महोदय।

भारत में काफी बड़ा मध्यम वर्ग है जिसकी संख्या 30 करोड़ और 35 करोड़ के बीच है। यह मध्यम वर्ग विश्व के किसी भी दूसरे देश के मध्यम वर्ग से बड़ा मध्यम वर्ग है। यह मध्यम वर्ग अन्य लोकतांत्रिक देशों की तरह चुपचाप रहने वाला मध्यम वर्ग नहीं है। यह वर्ग शिक्षित हैं, व्यावसायिक हैं, विभिन्न श्रेणियों से संबंध रखता है, चतुर है, नवप्रयोगधर्मी है और मेहनती है। इसमें से अधिकांश ईमानदार, विचारक, दयालु, संवेदनशील, सामाजिक रूप से उत्तरदायी और राजनैतिक सोचबूझ वाले व्यक्ति हैं। लेकिन इस सरकार ने इनके साथ धोखा किया है। इन्होंने गरीब लोगों के साथ धोखा किया है।

मिट्टी के तेल की कम आपूर्ति हो रही है। अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में कच्चे तेल के मूल्य कम होने के बावजूद गैस, पेट्रोल और डीजल के मूल्य बढ़ गये हैं। आज स्थिति यह है।

महोदय, सरकार से मैं यह जानना चाहूंगा कि मूल्य वृद्धि को रोकने के लिए क्या ठोस कदम उठाये जा रहे हैं। हम अपने कालेज के दिनों से, साठ के आरम्भिक दशक से मूल्य वृद्धि के बारे में सुनते आ रहे हैं, और मूल्य वृद्धि साल दर साल लगातार होने वाली एक आम बात है।

लेकिन राजग शासन के छह वर्षों के दौरान, यह परिणाम अथवा असर महसूस नहीं किया गया। यह आम आदमी की प्रतिक्रिया है। लेकिन अब छह महीनों के भीतर लोग विश्वासघात का अनुभव करते हैं। इसलिए, कृपया हमें यह बताकर आश्चर्य कर दें कि इस संबंध में क्या कदम उठाये जा रहे हैं?

[हिन्दी]

श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता (हजीराबाग): सभापति महोदय, मूल्य वृद्धि पर जो चर्चा चल रही है, यह देश के लिए और देश की जनता के लिए बहुत महत्वपूर्ण विषय है।

सभापति महोदय: आपके पास चार मिनट का समय है। इसी समय के अंदर आप अपनी बात समाप्त करिए। समय-सीमा का ख्याल रखिएगा।

श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता: समय-सीमा क्या हम पर ही लागू होगी?

सभापति महोदय: सब पर लागू होगी।

श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता: सभापति महोदय, जो मूल्य वृद्धि पर चर्चा हो रही है, यह चर्चा देश के लिए और देश की जनता के लिए बहुत महत्वपूर्ण है। जब यू.पी.ए. की सरकार बनी थी तो गांवों के गरीबों को, मजदूरों को सबको यह उम्मीद थी कि यह सरकार अच्छे से अच्छा काम करेगी। हमारी पार्टी का भी समर्थन इनको सरकार चलाने के लिए प्राप्त है। लेकिन अभी जो मुद्रास्फीति की दर 8 प्रतिशत बढ़ी है, यह उसी का परिणाम है कि महंगाई बढ़ रही है। अभी होलसेल में 7.5 प्रतिशत महंगाई बढ़ी है और रिटेल में बढ़कर 10 प्रतिशत हो गई है। अभी पेट्रोल, डीजल और गैस के दाम बढ़े हैं। मिट्टी के तेल के दाम नहीं बढ़े हैं।

जब एन.डी.ए. की सरकार के पहले मिट्टी का तेल 3 रुपये प्रति लीटर बिकता था, एन.डी.ए. उसका दाम बढ़ाकर 9 रुपये कर दिया। किसान को जो खाद, बीज मिलता था, उसके दाम दुगुने, तिगुने हो गये हैं। यू.पी.ए. की सरकार को चाहिए कि वह एन.डी.ए. की नकल नहीं करे। उनको तो जो भुगतना था, उन्होंने भुगत लिया। यदि इसी तरह से मूल्य-वृद्धि होती रही तो आम जनता यू.पी.ए. सरकार के खिलाफ चली जाएगी और यह आम

[श्री भुवनेश्वर प्रसाद मेहता]

जनता और सरकार दोनों के लिए अच्छा नहीं होगा। जिस तरह से पेट्रोलियम पदार्थों के दाम बढ़े हैं, उसका सबसे ज्यादा असर किसानों पर पड़ा है। किसान लगातार फसल पैदा करता है लेकिन उसकी फसल के दाम नहीं बढ़ते हैं। खाद, बीज, फर्टिलाइजर, पेट्रोल, डीजल इन सब चीजों के दाम बढ़ गये हैं। इसका सबसे ज्यादा प्रभाव देश की आबादी के जो 70 प्रतिशत किसान हैं, गांवों के रहने वाले मेहनतकश मजदूर लोग हैं, उन पर पड़ता है। आज महंगाई सुरसा के मुंह की तरह बढ़ती जा रही है।

इस महंगाई का असर एक ओर तो सरकारी कर्मचारियों, ऑफिस में काम करने वाले लोगों और पब्लिक सेक्टर में कार्यरत लोगों पर पड़ता है और दूसरी ओर महंगाई भते के रूप में कुछ थोड़ा-बहुत मिल जाता है। यहां तक कि चाहे मंत्री हों, चाहे माननीय सांसद हों, उनको भी थोड़ी-बहुत महंगाई में वेतन और भत्ता में बढ़ोत्तरी हो जाती है लेकिन गांव में रहने वाले जो 90 प्रतिशत गरीब मजदूर किसान लोग हैं, उन पर महंगाई का सबसे ज्यादा बोझ पड़ता है। इसलिए यहां पर माननीय वित्त मंत्री जी बैठे हुए हैं, मैं सरकार से अनुरोध करना चाहता हूँ कि इस पर गंभीरता से विचार किया जाए। यू.पी.ए. की सरकार ने जब साझा कार्यक्रम बनाया था तो वादा किया था कि हम गरीबों और किसानों के लिए काम करेंगे, देश के किसानों और गरीबों को नुकसान नहीं पहुंचाएंगे, उनको मारने का काम नहीं करेंगे। आप देख लीजिए कि जूट के दाम कम हो गये, शुगरकैन के दाम कम हो गये हैं लेकिन चीनी के दाम बढ़ गये हैं। इसी तरह से यह लगातार होता जा रहा है। इसलिए यह जो बढ़ रहे हैं और जिस तरह से बढ़ रहे हैं, किसान व गरीब लोग बेमौत मारे जाएंगे।

अभी बाढ़ और सुखाड़ कई प्रदेशों में आया हुआ है, किसान तबाह हैं, उनकी उपज नहीं हुई है और मूल्यों में वृद्धि बढ़ती जा रही है। इन बढ़ते हुए दामों को रोकने के लिए सरकार इच्छा-शक्ति पैदा करे। वह कैसे इसे रोकेगी, यह मिलकर तय करे।

किसानों पर जो ऋण का भार है, वित्त मंत्री जी जब यहां बोलें तो किसानों के ऋण को एकमुश्त रूप से माफ करने की घोषणा करें, जिससे किसान जिंदा रह सकें।

दूसरी बात मैं सार्वजनिक वितरण प्रणाली के बारे में कहना चाहता हूँ। सरकार पीडीएस को मजबूत करके, सभी पदाधिकारियों को साथ मिलाकर, उचित दाम पर सामान मुहैया कराए।

तीसरा, जूट, कॉटन और गन्ने का उचित दाम सरकार दिलाए और जो कैरोसीन, गैस और डीजल के दाम आपने बढ़ाए हैं उनको वापस लो। ग्रामीण क्षेत्रों में, ग्रामीण रोजगार योजना को सख्ती से चलाएं। अगर सरकार यह सब काम नहीं करेगी तो इस

सरकार का भी वही हाल होगा जो हाल एनडीए की सरकार का हुआ है। इसलिए हम अपनी पार्टी की तरफ से यूपीए सरकार को चेतावनी देते हैं कि इस बढ़ती हुई मूल्य-वृद्धि को रोके चाहे इसके लिए सरकार को कुछ भी करना पड़े। मूल्यों को बढ़ने न दें क्योंकि आप जनता के हित में सोचते हैं। यही बात कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

कुमारी ममता बैनर्जी (कलकत्ता दक्षिण): मुझे बोलने का यह अवसर प्रदान करने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं उस मूल्य वृद्धि के विरुद्ध बोलने के लिए खड़ी हुई हूँ जिसकी क्षतिपूर्ति नहीं हो सकती, जो अभूतपूर्व है, जो अवांछित है।

मैं ऐसी मूल्य वृद्धि से वास्तव में आहत हुई हूँ। मैं किसी व्यक्ति पर कोई व्यक्तिगत आक्षेप अथवा हमला नहीं कर रही हूँ लेकिन सामान्य रूप से हम यह देख चुके हैं कि चुनाव से पहले राजनीतिक पार्टियां लोगों को आवश्यक वस्तुएं समझती हैं लेकिन चुनाव समाप्त होने के बाद उन्हें वे बेचे जा सकने वाली वस्तुएं समझती हैं। मैं यह कहना चाहूंगी कि ये विक्रय की वस्तु नहीं है बल्कि ये आवश्यक वस्तुएं हैं और राजनीतिक दल आवश्यक वस्तुएं नहीं हैं। यह मामला इतना आहत करने वाला है कि मैंने नियम 184 के अंतर्गत इस पर चर्चा करने के लिए नोटिस दिया था ताकि इस पर हम गंभीरतापूर्वक विचार कर सकें। यह बहुत निराशाजनक बात है कि इस पर आज हम नियम 193 के अधीन चर्चा कर रहे हैं। इस चर्चा का क्या होगा? यह केवल चर्चा तक ही सीमित रहेगी और इसके पश्चात् हमें मंत्री जी से एक आम उत्तर मिल जायेगा। सरकार उसे स्वीकार करने के लिए बाध्य नहीं है। मैं नहीं समझती कि इस विषय पर चर्चा करने मात्र से समाधान निकलेगा।

हम कृतज्ञ हैं कि वित्त मंत्री, पेट्रोलियम मंत्री और अन्य मंत्री यहां उपस्थित हैं। जब मैं रा.ज.ग. सरकार में रेल मंत्री थी, उस समय भी रसोई गैस के मूल्य बढ़ाये गये थे, मैंने इस पर अपना त्यागपत्र दे दिया था। मैंने तत्कालीन प्रधान मंत्री से यह कहा था कि हम इसे सहन नहीं कर सकते क्योंकि हमें आखिरकार जनता के समक्ष उपस्थित होना है। हमारा संविधान कहता है कि यह लोगों की लोगों द्वारा और लोगों के लिए बनी सरकार है। अटल जी ने हमारी मांग पर विचार करने की कृपा की। यहां तक कि आप भी उस समय रा.ज.ग. में थे, और आपने भी तत्कालीन सरकार की निंदा की थी। मुझे भा.ज.पा. मित्रों की भी याद है। उन्होंने भी मूल्य वृद्धि की निन्दा की थी। प्रत्येक व्यक्ति यह चाहता था कि सरकार को यह मूल्य वृद्धि वापस ले लेनी चाहिए और सरकार को मामले पर उचित विचार करना चाहिए।

हमें इस मामले को राजनैतिक रंग नहीं देना चाहिए। आज आपका दल सत्ता में है और कल और कोई दल सत्ता में आ सकता है। हमें किसी आचार संहिता का पालन करना चाहिए। यदि हम आप इस मामले पर नियम 184 के अधीन चर्चा नहीं करते, तो इसके लिए सरकार पर दोष नहीं बढ़ता। इसके लिए मैं वामपंथी मित्रों को दोषी मानती हूँ। उन्होंने इस पर नियम 193 के अधीन चर्चा क्यों स्वीकार की और नियम 184 के तहत इसे क्यों नहीं रखा गया।

ऐसी अवस्था में हमें यह पता लगाने का अवसर मिल जाता कि विपक्ष में बैठे मेरे मित्र इस मुद्दे पर सरकार की रक्षा कर रहे हैं अथवा वे उसकी आलोचना कर रहे हैं। नियम 193 के अंतर्गत इस चर्चा का परिणाम 'शून्य' निकला। वे 'नायक' कैसे बनेंगे? वे 'नायक' नहीं बन पायेंगे। चैम्बर में नियम 193 के अन्तर्गत इस पर चर्चा करने की हमें अनुमति मिली है और वे 'चक्का बंद' के लिए बाहर जा रहे हैं।

[हिन्दी]

वे जब हाउस में आते हैं तो उनका बोलना बंद हो जाता है।

[अनुवाद]

वे यहां दोहरे मानदंड अपना रहे हैं।

महोदय, मैं समझता हूँ। हम इस मामले पर अपना दृष्टिकोण ठीक रखना चाहिए। किसी भी दल का कोई भी सदस्य आवश्यक उपभोक्ता वस्तुओं की मूल्य वृद्धि से खुश नहीं है। प्रत्येक सदस्य यह महसूस करता है कि आम आदमी को न्याय मिलना चाहिए। प्रतिदिन बाजार जाने वाले एक व्यक्ति ने मुझसे कहा कि एक दिन वे अपने बच्चों के साथ बाजार गये और पूछा

[हिन्दी]

भिंडी के कितने भाव हैं? जब भिंडी वाले ने उसके भाव बताए तो वे कहने लगे कि हम को बर्नर लाना चाहिए था। भिंडी के भाव सुन कर उनका शरीर ऐसे गर्म हो गया जैसे आग लग जाएगी। अगर किचन में आग लगती है तो घर में आग लगती है। अगर घर में आग लगती है तो देश में आग लगती है। इसलिए मैं यह बात कहना चाहूँगी कि

[अनुवाद]

सरकार को इस मामले पर अवश्य पुनर्विचार करना चाहिए। सरकार का एक साथ बैठकर इस मामले पर रूपरेखा तैयार करनी चाहिए ताकि इस देश का आम आदमी संकटग्रस्त न हो।

महोदय, जब हम आर्थिक सुधारों और सार्वभौमिकरण की बात करते हैं तो कुल जनता के केवल एक प्रतिशत भाग के

विचारों को ध्यान में रखा जाता है और शेष 99 प्रतिशत जनसंख्या—वे ग्रामीण हो सकते हैं, आम आदमी हो सकता है, मध्यम वर्ग के लोग हो सकते हैं, वेतनभोगी हो सकते हैं अथवा गरीब लोग हो सकते हैं—के विचारों पर चर्चा नहीं की जाती है ... (व्यवधान) मंत्री महोदय, मेरी पृष्ठभूमि बहुत साधारण रही है इसलिए आप मेरी आलोचना कर सकते हैं ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: आप कृपया अध्यक्षपीठ को सम्बोधित करें।

कुमारी ममता बनर्जी: मंत्री महोदय, आप ऐसा कर सकते हैं क्योंकि आप हारवर्ड से पढ़े हुए हैं और मैं जमीन से जुड़ी हुई रही हूँ।

श्री पी. चिदम्बरम: मैंने आपके बारे में कुछ नहीं कहा।

कुमारी ममता बनर्जी: आपको इसे दिल से स्वीकार करना होगा न कि राजनैतिक रूप से।

महोदय, नियम 193 के अधीन इस चर्चा का कोई मूल्य नहीं है। रसोई गैस का मूल्य तीन बार बढ़ाया जा चुका है। आप केन्द्र में रा.ज.ग. सरकार सत्ता में नहीं है। जब वह सत्ता में थे तो इसने भी मूल्यवृद्धि की थी, लेकिन इस सरकार ने मात्र छह महीने के भीतर इसमें 40 प्रतिशत की वृद्धि कर दी है। रसोई गैस, पेट्रोल, कोयला, सीमेन्ट और यहां तक कि रेल का मालभाड़ा बढ़ा दिया गया है ताकि लगभग 400 करोड़ रुपये का राजस्व प्राप्त किया जा सके। कोयला एक आवश्यक उपभोक्ता वस्तु है लेकिन इसे आवश्यक उपभोक्ता वस्तु की सूची से हटा दिया गया है। को चला मूल्य बढ़ा दिये गये हैं। यहां तक कि मिट्टी के तेल का मूल्य बढ़ा दिया गया है। आम आदमी कहां जाएगा। बिजली की खपत के संबंध में भी मूल्य वृद्धि की गयी है।

महोदय, उदाहरण के लिए आलू लें। अब विभिन्न प्रकार की सब्जियां बाजार में हैं। दो या तीन प्रकार के आलू बाजार में हैं। आप बाजार में सबसे घटिया क्वालिटी के आलू का भाव 8 रुपये प्रति किलो है। यह स्थिति तो तब है जब बाजार में सब्जियां उपलब्ध हैं। उस समय आलू का भाव क्या होगा जब सब्जियों का उत्पादन और आपूर्ति दोनों ही बाजार में कम होगी? भिंडी 30 रुपये प्रति किलो है। बैंगन का भाव 15-20 रुपये प्रति किलो है। यहां तक कि खाद्य तेल भी आज महंगा है। आम आदमी कहां जाएगा?

आपने कहा कि राज्य सरकारों को कराधान, विक्रय कर आदि द्वारा लोगों को कुछ राहत प्रदान करनी चाहिए। आपकी जानकारी के लिए मेरे राज्य में आपको यह बता दूं कि रसोई गैस के मूल्य में 17 से 25 रुपये का अन्तर है। चैन्नई अथवा मुम्बई अथवा

[कुमारी ममता बैनर्जी]

दिल्ली में घरेलू गैस के मूल्य में लगभग 280 अथवा 285 रुपये का अन्तर है। मेरे राज्य में मूल्य अधिक है। दिल्ली और मुम्बई की तुलना में यह लगभग 25 रुपये अधिक है। कृपया मामले की जांच करें। जब केन्द्र सरकार एक ओर मूल्य बढ़ा रही है और दूसरी ओर लोगों से अधिक कर वसूल रही है तो आम आदमी कहां जाएगा?

मेरे विचार से सरकार को राज्य सरकारों के साथ मिलकर एक खाका तैयार करना चाहिए ताकि आम आदमी को कोई हानि न हो तथा वे शांति से रह सकें।

आप वेतनभोगियों की स्थिति से अवगत हैं। उनका वेतन नहीं बढ़ाया गया है। केन्द्र सरकार गरीब लोगों के लिए कई कार्यक्रम चला रही है। श्रीमती इंदिरा गांधी के समय से ही ग्रामीण विकास कार्यक्रम जैसे काम के बदले अनाज कार्यक्रम, प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना, जवाहर रोजगार योजना, तथा अन्य कार्यक्रम चल रहे हैं। लेकिन धनराशि लोगों तक नहीं पहुंच रही है। केन्द्र सरकार द्वारा राज्य सरकारों को भेजी जा रही धनराशि लोगों के पास नहीं पहुंच रही है। इस धनराशि का उपयोग अन्यत्र किया जा रहा है। इस धनराशि का उपयोग नहीं होता है। विभिन्न राज्यों के सदस्य अपने राज्य के संबंध में स्थिति के बारे में विस्तार से बता सकते हैं। मैं अन्य राज्यों के बारे में नहीं बता सकती। मैं केवल अपने राज्य के बारे में बता सकती हूँ।

मेरे राज्य में जलपाईगुड़ी-दुआर चाय बागान है, जहां एक हजार से ज्यादा लोग मर गए। क्योंकि वहां घोर गरीबी है। बेलपहाड़ी, अमलासोल, मिदनापुर, बारामुंडी पुरुलिया, कूच बिहार, साउथ दिनाजपुर तथा जलपाईगुड़ी जिलों में लोग भुखमरी से पीड़ित हैं। भुखमरी की घटनाएं तेजी से बढ़ रही हैं। इसलिए मैं आपसे इस बारे में अपील कर रही हूँ। इस बात को हल्के से न लें अथवा यह न समझें कि हम यों ही कह रहे हैं। यह हम जनता के लाभ के लिए कह रहे हैं। इसलिए कृपया पेट्रोलियम उत्पादों जैसे रसोई गैस, मिट्टी के तेल, डीजल आदि की कीमतों पर पुनर्विचार करें। डीजल ट्रेक्टरों में प्रयुक्त होता है। यदि आप डीजल की कीमतों में वृद्धि करेंगे तो इसका अन्य क्षेत्रों पर भी प्रभाव पड़ेगा। इसलिए मैं अनुरोध करती हूँ कि कृपया एक निगरानी तंत्र विकसित करें तथा एक निगरानी एवं संतुलन तंत्र बनें। विभिन्न बाजारों में कीमतें भी अलग-अलग हैं। यहां कोई नियंत्रण नहीं है तथा कोई निगरानी तंत्र नहीं है एवं कोई निगरानी एवं संतुलन तंत्र नहीं है। आप सोच सकते हैं कि भारतीय कम्युनिस्ट पार्टी (मार्क्सवादी) आपकी सरकार का संतुलन बनाए रखने में मदद करेगी। वे कभी-कभी आप पर निगरानी तो रखेंगे लेकिन वे संतुलन नहीं बनाएंगे। और जब आपको कोई आवश्यकता होगी या

आप पर परेशानी आयेगी, वे सबसे पहले अपना समर्थन वापस ले लेंगे क्योंकि हम उनका खेल अच्छी तरह जानते हैं। इसलिए उन्हें संतुष्ट करने के लिए कोई जोखिम या अनावश्यक सिर दर्द न लें आप इस देश की जनता को संतुष्ट करिए। ..(व्यवधान)

श्री सुधांशु सील (कलकत्ता उत्तर-पश्चिम): कोई सलाह न दें ..(व्यवधान)

कुमारी ममता बैनर्जी: मैं आपको सलाह नहीं दे रही हूँ। आप चतुर लोग हैं ..(व्यवधान) महोदय, वे हमेशा ही चतुर रहे हैं। वे हमेशा दोगली बातें करते हैं तथा लोगों को गुमराह करते हैं उन्होंने खेल खेलना शुरू कर दिया है। जब योजना आयोग की स्थापना की गई थी, तो इन्होंने इसमें अपने आदमी रखे थे ..(व्यवधान) इसके लिए हम जिम्मेदार नहीं हैं। हम विपक्ष में ही रहेंगे। लेकिन हम सरकार से छेड़छाड़ नहीं करेंगे। जब हम राजग सरकार का समर्थन कर रहे थे तथा जब जनता को कोई समस्या हुई तो हमने मामले को सरकार के समक्ष उठाया। महोदय, वे ऐसा नहीं कर रहे हैं। वे लोगों को केवल प्रधान मंत्री कार्यालय तथा अन्य स्थानों पर भेज रहे हैं ..(व्यवधान) इसलिए मैं आपसे एक अपील करती हूँ कि कृपया वामपंथियों पर विश्वास न करें। वे अवसरवादी हैं। वामपंथी हमेशा आपको गुमराह करेंगे। आपको गुमराह करेंगे एवं आपके लिए बाधा पैदा करेंगे तथा परिणाम शून्य होगा ..(व्यवधान)

सभापति महोदय: महोदय, कृपया अपना भाषण समाप्त करें।

कुमारी ममता बैनर्जी: महोदय, वे क्यों व्यवधान करते हैं जबकि जब वे बोल रहे होते हैं मैं कोई व्यवधान नहीं करती हूँ?

सभापति महोदय: महोदय, आप पहले ही दस मिनट का समय ले चुकी हैं।

..(व्यवधान)

सभापति महोदय: माननीय सदस्य गण, कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए।

..(व्यवधान)

सभापति महोदय: कार्यवाही-वृत्त में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

..(व्यवधान)*

कुमारी ममता बैनर्जी: यह गलत है। यह पूर्णतया गलत है ..(व्यवधान) निगम पहले ही उत्तर दे चुका है ..(व्यवधान) आपको विस्तृत जानकारी नहीं है ..(व्यवधान)

*कार्यवाही-वृत्त में सम्मिलित नहीं किया गया।

सभापति महोदय: महोदय, कृपया अध्यक्षपीठ को संबोधित कीजिए तथा अपना भाषण समाप्त करें।

..(व्यवधान)

सभापति महोदय: कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा। कृपया अपने स्थान पर बैठ जाइए।

..(व्यवधान)*

कुमारी ममता बैनर्जी: महोदय, मेरे विचार से मैंने सही मुद्दा उठाया है। इसलिए उन्हें गुस्सा आ रहा है। आप गुस्से में हैं। लेकिन लोगों को गुस्सा मत दिलाइए।

सभापति महोदय: महोदय, कृपया अपना भाषण समाप्त करें।

कुमारी ममता बैनर्जी: इन्हीं शब्दों के साथ मैं सरकार से अनुरोध करती हूँ कि वह मूल्य वृद्धि पर पुनर्विचार करे जिसकी जनता मांग कर रही है। जनता यह चाहती है। आपको इस निर्णय पर पुनर्विचार करना चाहिए क्योंकि जनता इसकी मांग कर रही है। यदि इसे वापस नहीं लिया जाता है तो इसका कोई फायदा नहीं होगा। इसमें कोई फायदा नहीं है। वे आपको बेच देंगे। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको मुझे बोलने का अवसर देने के लिए धन्यवाद देती हूँ। लेकिन इसके साथ ही मैं लोगों के लिए पुरजोर मांग करूंगी कि सरकार को बढ़ी हुई कीमतों पर पुनर्विचार करना चाहिए तथा सरकार यह सुनिश्चित करे कि सरकार के निर्णय से आम आदमी परेशान न हो। आप कृपया एक मॉनीटरिंग प्रणाली की स्थापना कीजिए। आप कृपया एक खाका बनाइए ताकि आम आदमी को जीविका प्राप्त हो सके। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देती हूँ ..(व्यवधान)

सभापति महोदय: व्यवधान पैदा न करें। मैं आपको अनुमति नहीं दे रहा हूँ।

..(व्यवधान)

सभापति महोदय: कृपया आपस में बातचीत न करें।

..(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री बी.के. दुम्मर (अमरेली): सभापति महोदय, श्री बसुदेव आचार्य तथा श्री रामजीलाल सुमन ने नियम 193 के अधीन मूल्य वृद्धि पर सदन में चर्चा उठाई है, उस पर मैं अपने कुछ सुझाव देने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मेरे से पहले जिन-जिन माननीय

सदस्यों ने यहां अपनी बात रखी है, वे अभी यहां उपस्थित नहीं हैं, इसलिए मैं उनकी पार्टी के लोगों के द्वारा अपनी बात उन तक पहुंचाना चाहूंगा कि आपने जो लोगों को वचन दिया था और इस वचन के जरिए आपने सरकार चलाई, साझा कार्यक्रम बनाया और उस कार्यक्रम के जरिये फील गुड फैक्टर बनाया। मैं जानना चाहता हूँ कि फील गुड फैक्टर के जरिये आपने इस देश में क्या किया। आपने ट्रेक्टरों पर टैक्स बढ़ा दिया। आज तक किसानों को ट्रेक्टर बिना एक्साइज ड्यूटी के मिल रहा था, लेकिन एन.डी.ए. सरकार ने होंडा सिटी के ऊपर 60 हजार रुपये एक्साइज ड्यूटी कम करके किसानों के ट्रेक्टर के ऊपर एक्साइज ड्यूटी बढ़ाई। जिसका भुगतान पिछले छः महीने से लोगों को करना पड़ रहा है। इनकी गलत नीतियों के कारण आज सारा देश इतनी मुश्किल में फंस गया है। इस पर मैं अपने सुझाव देना चाहता हूँ।

सभापति महोदय, अभी ममता दीदी बोल रही थीं, मैं उन्हें बड़े ध्यान से सुन रहा था। वह लैफ्ट फ्रंट के बारे में कुछ बोल रही थी। लेकिन लैफ्ट फ्रंट के कितने आंकड़े बने हैं और दीदी के कितने आंकड़े बने हैं, यह वह खुद देखें, हमें इस पर कुछ बोलने की जरूरत नहीं है। अभी सिर्फ एक आंकड़ा बचा है और अगर इसी तरह से गलत नीतियां चलेंगी तो जीरो आंकड़े पर पहुंच जायेंगे। आप एन.डी.ए. की सरकार में चली गई थीं। पिछले छः सालों में एन.डी.ए. ने जितना नुकसान किया है, उसके कारण आज किसान मर रहे हैं। दस साल पहले किसान को मूंगफली का भाव 300 से 350 रुपये मिल रहा था, लेकिन आज किसान की मूंगफली 250 रुपये में ही बिक रही है। कॉटन के दाम आज से दस साल पहले 600 रुपये बढ़ गये हैं। आपकी गलत नीतियों की वजह से लोगों को परेशानी उठानी पड़ रही है। इसके बारे में सरकार को सोचना पड़ेगा। माननीय मनमोहन सिंह जी की अच्छी सरकार आई है। ..(व्यवधान) आप सुन नहीं पायेंगे, क्योंकि आप उधर बैठ गये हैं। अब आपको वहीं पर बैठना है, आपको अब यहां बैठने की जगह मिलने वाली नहीं है। ..(व्यवधान) मैं अपनी सरकार को सुझाव देने के लिए खड़ा हुआ हूँ। ट्रेक्टर और मिट्टी के तेल के जो दाम पिछली सरकार ने बढ़ाये थे, अभी भी इंटरनेशनल मार्केट के जरिये मिट्टी के तेल और ट्रेक्टर के दाम बढ़ाने पड़ते हैं, लेकिन राज्य सरकारें इन पर जो सेल्स टैक्स बढ़ा रही हैं, उस सेल्स टैक्स का मामला एक हद तक हमें तय करना चाहिए कि तीस रुपये से ज्यादा यदि पेट्रोल का रेट बढ़े तो उस पर सेल्स टैक्स न लिया जाए।

अभी भी ग्राहकों को कम दाम में पेट्रोल और डीजल मिल सकता है। मिट्टी के तेल के दाम भी बढ़ गए हैं। मैंने अभी राजस्थान का दौरा किया था। वहां के मुख्य मंत्री ने लिखा है कि आपके लड़के को एक गिलास दूध पिलाइए। मैं एक गरीब एरिया

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

[श्री वी.के. तुम्बर]

में गया। मैंने पूछा कि आप एक गिलास दूध अपने लड़के को पिलाते हैं? उन्होंने कहा कि हम कैसे पिलाएंगे? 50 साल तक हमें तीन रुपये में मिट्टी का तेल मिला, लेकिन छः साल से ऐसी सरकार आई कि तीन रुपये लीटर का मिट्टी तेल सीधे 9 रुपये लीटर तक चला गया। हमारे महीने की आमदनी मिट्टी के तेल में ही चली जाती है, दूध कैसे पिलाएं? ऐसी सरकार की नीतियों के चलते हुए। अब फील गुड फैक्टर वाले कहां बैठ गए, उनको भी यह देखना चाहिए। आज परिस्थिति ऐसी हो गई है कि बिजली का दाम सबसे ज्यादा गुजरात में भारतीय जनता पार्टी सरकार की गलत नीतियों के कारण बढ़ा है। सारे देश में इतनी महंगी बिजली नहीं मिल रही है। बीजेपी वाले सांसद गुजरात के नहीं बैठे हैं। आप अपनी सरकार को बोलें, किसानों की क्या परिस्थिति हो रही है। आज किसान आत्महत्या की ओर जा रहा है। इसलिए जा रहा है कि जब मनमोहन सिंह जी वित्त मंत्री थे तो उसको काटन का भाव 600 रुपये तक मिलता था और बीजेपी की सरकार आई तो यह भाव गिरा। बिजली का भाव बढ़ा है, डीजल का भाव बढ़ा है, पेट्रोल का भाव बढ़ा है और इसकी वजह से किसान को आत्महत्या की ओर जाना पड़ा है। वहां इतने मुख्य मंत्री आए हैं।

..(व्यवधान)

[अनुवाद]

सभापति महोदय: कृपया अध्यक्षपीठ को सम्बोधित कीजिए।

..(व्यवधान)

सभापति महोदय: श्री वी.के. तुम्बर के भाषण के अतिरिक्त कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

..(व्यवधान)*

[हिन्दी]

श्री वी.के. तुम्बर: मैं समझता हूँ कि जोशी जी को शायद अच्छा नहीं लगा। उनको सत्ता में रहने की गुलगुली होती होगी लेकिन सत्ता में आने के लिए किसानों की ओर भी देखना पड़ेगा, गरीब लोगों की ओर भी देखना पड़ेगा। एनडीए की सरकार गई और जब से यूपीए की सरकार आई तब से लोगों के मन में ऐसा भाव जगा कि हमारी अपनी सरकार आई है। किसानों के मन में भी आशा जगी है कि हमारी सरकार आई है। गरीब लोग भी बोलने लगे हैं कि अब हमारी सरकार आई है। तब यूपीए सरकार के वित्त मंत्री को और पेट्रोलियम मंत्री को बताया गया कि जो दाम बढ़ रहे हैं, वह पूर्व सरकार की गलत नीतियों के कारण बढ़े हैं। मैं सरकार को सुझाव दूंगा कि सेल्स टैक्स न बढ़े, उस पर भी अंकुश रखकर पेट्रोल और डीजल के भाव कम करने के लिए सरकार सोचे।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

आज सस्ते अनाज की दुकान का नाम हमारे गुजरात में दीनदयाल ग्राहक योजना रख दिया गया है। सस्ते अनाज की दुकान में हम जाते हैं तो 193 रुपये में 20 किलो गेहूँ मिलता है और मार्केट में जाते हैं तो 150 रुपये में 20 किलो गेहूँ मिल जाता है। यह क्या योजना बनाई है? मैं सरकार को सुझाव देना चाहता हूँ कि जरूर इस पर सोचें कि गरीब लोगों को कम से कम दाम में वस्तुएं उपलब्ध हों और जो धनिक लोग परफ्यूम इस्तेमाल करते हैं, उस पर टैक्स बढ़ाएँ क्योंकि गरीब आदमी परफ्यूम इस्तेमाल नहीं करता है। गरीब लोगों के लिए सरकार अच्छा काम करे यही मैं निवेदन करना चाहता हूँ और बसुदेव आचार्य जी और सुमन जी का धन्यवाद करता हूँ कि उन्होंने एक गंभीर विषय पर चर्चा शुरू कर सरकार का ध्यान आकृष्ट किया।

[अनुवाद]

प्रो. एम. रामदास (पांडिचेरी): सभापति महोदय, देश को व्यापक रूप से प्रभावित करने वाले विषय पर महत्वपूर्ण चर्चा में भाग लेने का मुझे अवसर देने के लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। इसमें कोई दो राय नहीं हो सकती कि आज देश महंगाई की मार झेल रहा है। लेकिन मूल्य वृद्धि के अनुमान के बारे में राय अलग-अलग हो सकती हैं। जनता के अनुसार यह चिंताजनक है। यह अभूतपूर्व है, कीमतें आकाश छू रही हैं, यह बहुत तेजी से बढ़ रही हैं। मेरे विचार से कीमतें बढ़ रही हैं।

सभापति महोदय: प्रो. रामदास, कृपया एक मिनट के लिए बैठ जाइए।

सायं 6.00 बजे

सभापति महोदय: प्रो. रामदास, कृपया एक मिनट के लिए बैठ जाइए।

[हिन्दी]

यदि सदन की राय हो, तो एक घंटा सदन का समय और बढ़ा दिया जाए? मैं समझता हूँ कि सदन की अनुमति है, इसलिए एक घंटा सदन का समय और बढ़ाया जाता है।

मेरा सभी माननीय सदस्यों से निवेदन है कि वे समय का ख्याल रखें। यदि समय का ख्याल रखेंगे, तो सभी माननीय सदस्यों का भाषण हो जाएगा। सायंकाल 7.00 बजे तक सदन का समय बढ़ाया जाता है।

[अनुवाद]

प्रो. एम. रामदास: इसीलिए, सभापति महोदय, देश में मूल्य वृद्धि की समस्या के कारणों के अनुमान अलग-अलग हो सकते

हैं। मेरे विचार से कीमतें धीरे-धीरे बढ़ रही हैं तब कि बहुत तेजी से बढ़ रही हैं तथा इसके बारे में बहुत चिंता नहीं होनी चाहिए। यह इसलिए कि देश में हुई मूल्य वृद्धि के कारक हमारे नियंत्रण के बाहर के हैं तथा इनमें से अधिकतर कारक अंतर्राष्ट्रीय स्वरूप के हैं।

इसलिए वर्तमान सरकार की आलोचना करने से पूर्व हमें देश में महंगाई बढ़ाने वाले बाध्यकारी कारणों को ध्यान में रखना होगा। देश में 1956 के बाद से ही महंगाई बढ़ती गई, तब हमने इस देश में बड़े स्तर पर घाटे वाली वित्त प्रणाली की शुरुआत की। चाहे सरकार कोई भी हो, भारत जैसे विकासशील देशों में महंगाई अपरिहार्य हो गई है तथा नियंत्रण के बारे की चीज हो गई है। इसलिए, हमें महंगाई पर राजनीतिक बयानबाजी की बजाय इसके उपचार के संबंध में सोचना चाहिए।

मैं कुमारी ममता बैनर्जी से पूर्णतः सहमत हूँ कि इससे कोई राजनीतिक प्रश्न वाली बात नहीं है। मूल्य वृद्धि के लिए आर्थिक कार्यकलापों और घटनाओं से अधिक अन्य कारक जिम्मेदार हैं।

महोदय, यदि आये देश में हाल में हुई मूल्यवृद्धि पर नजर डालें तो मेरे विचार से इसके चार महत्वपूर्ण कारक हैं, जिनसे आज सरकार को निपटना होगा।

इनमें से पहला कारक अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्य में अभूतपूर्व वृद्धि है।

दूसरा कारक, देश में हमारे द्वारा आयात की जा रही कई वस्तुओं के मूल्यों में अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में हुई वृद्धि है। यह एक दूसरा कारक है जिसका किसी सदस्य को आभास नहीं हुआ है। वैश्विक स्तर पर वस्तु मूल्य सूचकांक बनाया गया है। यह दर्शाता है कि वर्तमान अवधि में मूल्यों में 8.8 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी और इससे इन वस्तुओं का आयात करने वाले भारत की अर्थव्यवस्था पर घातक प्रभाव पड़ा है।

तीसरा महत्वपूर्ण कारक कृषि क्षेत्र में अनुमान से कम विकास दर का होना है।

चौथा महत्वपूर्ण कारक यह है कि 'संग्रह' सरकार ने अब देश की समृद्धि हेतु कई विस्तारवादी कार्यकलाप शुरू किए हैं। वस्तुतः आज सरकार असमंजस में है कि या तो विकास दर को बढ़ावा देकर इस देश के लोगों को न्याय दें अथवा मुद्रास्फीति संबंधी बलों पर ध्यान दें। मेरे विचार से, मुद्रास्फीति और विकास दर में एक अद्भुत संतुलन होना चाहिए। मुद्रास्फीति के बगैर आप विकास दर प्राप्त नहीं कर सकते और आर्थिक विकास दर को बढ़ावा दिए बगैर आप मुद्रास्फीति को नियंत्रित नहीं कर सकते हैं।

माननीय वित्त मंत्री जी ने इस तथ्य को नम्रतापूर्वक महसूस किया है कि ऋण, कृषि, लघु उद्योग, निर्यात, आयात इत्यादि से संबंधित आर्थिक गतिविधियों में एक बाधा है और उन्होंने 1,05,000 करोड़ रुपए के कृषि ऋण की उदार नीति घोषित की है।

सभापति महोदय: कृपया अपनी बात समाप्त कीजिए।

प्रो. एम. रामदास: मैं आर्थिक कारणों को रख रहा हूँ। मुझे आपको इस तरह बाधित नहीं करना चाहिए। मुझे तीन मिनट और दिये जायें।

सभापति महोदय: समय की कमी है। कृपया अपनी बात शीघ्र समाप्त कीजिए।

प्रो. एम. रामदास: इस प्रकार, इस वर्ष अब तक गैर खाद्य ऋण के रूप में पिछले वर्ष के 41,034 करोड़ रुपए के संवितरण की तुलना में 92,443 करोड़ रुपये वास्तविक रूप से संवितरित किये गये हैं। बैंकों और वित्तीय संस्थाओं द्वारा वाणिज्यिक क्षेत्र को कुल 1,08,051 करोड़ रुपये दिये गये और प्राथमिकता वाले क्षेत्र को दिये जाने वाले अग्रिम की सीमा को बढ़ा दिया गया है। इन सभी क्रियाकलापों का स्वरूप विकासात्मक है। जिससे अर्थव्यवस्था में नकदीकरण बढ़ा है और लोगों की क्रयशक्ति में भी वृद्धि हुई है और इसलिए, समक्षित परिप्रेक्ष्य से सरकार के लिए मांग प्रबंधन कठिन हो जाता है।

अतएव, इन चारों कारकों से किसी भी प्रकार निपटना होगा और हमें यह महसूस करना होगा कि हम मुद्रास्फीति के आरंभ होने के चरण पर हैं और जब तक इसमें कमी नहीं की जायेगी तब तक यह भारतीय अर्थव्यवस्था के लिए खतरनाक हो सकती है।

सरकार ने इस स्थिति का बहुत अच्छी तरह सामना किया है। जैसे ही पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्य बढ़े, वित्त मंत्री ने 3,500 करोड़ रुपये का अनुदान दिया। सर्वप्रथम, उन्होंने खाद्य तेल पर लगने वाले बेस आयात शुल्क में 10 प्रतिशत की कमी की। इत्याद पर लगने वाले शुल्क में कमी की गई है और पेट्रोलियम उत्पादों पर लगने वाले सीमा शुल्क में भी कमी की गई है जो कि कुल मिलाकर 3,500 करोड़ रुपए है। यह तत्काल प्रतिक्रिया थी।

सं.प्र.ग. की कार्यसूची जोकि राष्ट्रीय न्यूनतम साझा कार्यक्रम है, के अनुसार यह एक उत्तरदायी एवं जिम्मेदार प्रशासन है। अतएव, जैसे ही मूल्यों में वृद्धि हुई, वित्त मंत्री ने इस पर प्रतिक्रिया व्यक्त की। इस देश की अन्य किसी सरकार ने ऐसा नहीं किया है। परन्तु साथ ही, सरकार को इसे आत्मतोष मानकर बैठना भी नहीं चाहिए। हमें कुछ महत्वपूर्ण उपायों के बारे में विचार करने योग्य भी होना चाहिए।

[प्रो. एम. रामदास]

मैं ऐसा नहसूस करता हूँ कि आज इस शांति को भंग करने वाला खलनायक पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्यों में वृद्धि होना है। यह कोई तार्किक कारण नहीं है कि क्या इससे आम आदमी प्रभावित होगा या नहीं, परन्तु इससे देश में उत्पादित होने वाले कई उत्पादों के मूल्यों में वृद्धि होती है। इसलिए, उनके मूल्यों में कमी करनी होगी।

जहां तक पेट्रोलियम उत्पादों का संबंध है, सरकार के समक्ष चार विकल्प हैं। एक तो यह है कि उत्पाद शुल्क में कटौती करनी होगी। दूसरे यह है कि तेल कंपनियों को इसके एक हिस्से का भार निर्वाहन करना होगा। मैं जानता हूँ कि माननीय वित्त मंत्री और माननीय पेट्रोलियम मंत्री अपनी सीमाओं के मद्देनजर इन उपायों से सहमत नहीं होंगे। तीसरा विकल्प यह है कि आपको राज्य सरकारों को बिक्री कर कम करने के लिए मनाया जाएगा। मैं इसकी संभावना रखता हूँ क्योंकि वित्त आयोग के अनुदानों, योजना आयोग के अनुदानों के पश्चात् अब राज्य सरकारें भी सेवा कर राजस्व में हिस्से के लिए दावा कर रही हैं। हमें राज्य सरकारों को बिक्री कर में कमी करने के लिए मनाने में समर्थ होना चाहिए।

सभापति महोदय: कृपया अब अपनी बात समाप्त कीजिए।

प्रो. एम. रामदास: महोदय, मैं केवल एक मिनट लूंगा।

यदि राज्य सरकारें सेवा कर में हिस्से की मांग कर रही हैं, तो उन्हें पेट्रोलियम उत्पादों पर बिक्री कर में कुछ कमी कर वर्तमान स्थिति में भारत सरकार की सहायता करनी चाहिए और यदि सरकार इन तीनों विकल्पों पर विचार नहीं करती है तो सरकार को एक चौथा विकल्प अपनाया होगा। चौथा विकल्प यह है कि हमें अंतर्राष्ट्रीय बाजार में भारतीय मुद्रा में वृद्धि की अनुमति देनी होगी। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: अब डा. एम. जगन्नाथ बोलेंगे।

प्रो. एम. रामदास: जब डॉलर के मूल्य में कमी आ रही है, तो हमारे लिए यही सर्वोत्तम विकल्प होगा। यदि हम डॉलर का मूल्य 40 रुपये तक रख पाएं तो हम आयात बिल में दस प्रतिशत की कमी कर सकते हैं। आयात बिल को 19 बिलियन डॉलर तक कम किया जा सकता है।

सभापति महोदय: कार्यवाही-वृत्तांत में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

डा. एम. जगन्नाथ (नगर कुरनूल): आदरणीय सभापति महोदय, नियम 193 के अन्तर्गत पेट्रोलियम उत्पादों में मूल्य वृद्धि पर वाद-

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

विवाद में भाग लेने का मुझे अवसर प्रदान करने हेतु आपका धन्यवाद। हाल में, पेट्रोल, डीजल और रसोई गैस जैसे पेट्रोलियम उत्पादों में हुई वृद्धि ऐसी स्थिति में बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण और अनपेक्षित है।

जब कभी भी अंतर्राष्ट्रीय बाजार के मद्देनजर सीमान्त वृद्धि हुई तो कांग्रेस पूर्ववर्ती राजग सरकार की आलोचना कर रही थी। अब उनका क्या कहना है? परन्तु उस समय, यह बात उनकी समझ में नहीं आई। मैं के.एस. राव से पूर्णतः सहमत हूँ कि कम से कम वे तो इससे सहमत हैं कि यह अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर संबद्ध के और प्रत्येक सरकार को, जो भी दल सत्तारूढ़ हो, उक्त कदम उठाना चाहिए। वाम दलों का संदर्भ देते हुए, वह कहते हैं कि, वे हमेशा विरोध करेंगे। ऐसा इसलिए है कि उनके सत्ता में आने और इन बातों पर गौर करने की कोई संभावना नहीं है।

कांग्रेस ने चुनाव के दौरान वायदा किया था कि वह पेट्रोल, डीजल और रसोई गैस के दाम नहीं बढ़ाएगी। लेकिन उसने अब क्या किया है। इसने सत्ता में आने के छह माह की अवधि के पश्चात् पेट्रोल, डीजल और रसोई गैस के मूल्यों में तीन बार वृद्धि की है। संग्रम सरकार ने इस देश को यह उपहार दिया है क्योंकि इसे सत्ता में आने का जनादेश मिला है।

अपने वायदे के विपरीत, उसके द्वारा प्रस्तुत आर्थिक सर्वेक्षण में यह बताया गया है कि विकास दर सात से आठ प्रतिशत तक होगी और गरीबी उपशमन के क्षेत्र में व्यापक परिणाम मिलेंगे तथा रोजगार में वृद्धि होगी। संग्रम सरकार पहले बजट के पश्चात्, हम यह पाते हैं कि मुद्रास्फीति 8 प्रतिशत से ज्यादा हो गई है।

राजग सरकार ने 8 प्रतिशत की विकास दर को प्राप्त किया था, परन्तु आज संग्रम ने मुद्रास्फीति को 8 प्रतिशत तक पहुंचा दिया है। गरीबों की सहायता के लिए इस स्थिति में परिवर्तन किया जाना चाहिए। जब आर्थिक मामलों के विशेषज्ञ डा. मनमोहन सिंह प्रधान मंत्री बने थे तो लोग उन्हें गरीबों का मसीहा मान रहे थे, परन्तु आज हम पाते हैं कि आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों में वृद्धि के कारण लोग पीड़ित हैं। ऐसा महसूस किया जाता है कि पेट्रोलियम, डीजल और रसोई गैस के मूल्यों में तीव्र वृद्धि के कारण वाहनों यातायात पर प्रत्यक्ष और आम जनता पर दीर्घकालिक एवं अप्रत्यक्ष प्रभाव पड़ा है। इससे सिर्फ वाहन यातायात ही प्रभावित नहीं होता है। यह उन स्थानों पर कीमतों को अप्रत्यक्ष रूप से प्रभावित करेगा जहां दैनिक उपभोग की आवश्यक वस्तुओं की दुलाई की जाती है। अब आप देखेंगे कि मुद्रास्फीति की दर 8 प्रतिशत से अधिक है जो चीनी आदि जैसी रोजमर्रा की वस्तुओं की कीमतों को प्रभावित कर रही है।

श्री के.एस. राव ने कहा है कि मूल्य वृद्धि से आम आदमी प्रभावित नहीं हुआ है, इससे सिर्फ निर्धन व्यक्ति प्रभावित हुए हैं। मैं श्री के.एस. राव से एक प्रश्न पूछना चाहता हूँ। वे कौन से लोग हैं जो सरकारी यातायात यथा सरकारी बसों और डीजल से चलने वाली रेलगाड़ियों में सफर करते हैं? महोदय, इमली—मुझे पता नहीं है कि देश के अन्य भागों में इसका उपयोग कैसे किया जाता है—का प्रयोग निर्धनतम लोगों द्वारा मिर्च के साथ पची पुलेसी नामक सब्जी बनाने के लिए किया जाता है। यह निर्धन लोगों की वस्तु है। वर्तमान में आंध्र प्रदेश में इमली 70 रुपए प्रति किलोग्राम की दर से बिक रही है जिसे 30 रु. या 40 रुपए प्रति कि.ग्रा. की दर से बिकना चाहिए था। यह सब मुद्रास्फीति, तथा मूल्य वृद्धि की वजह से हो रहा है जिसने अप्रत्यक्षतः ट्रांसपोर्टों को अपने मूल्य बढ़ाने हेतु प्रेरित किया है। सभी वर्ग के लोग परेशानियों का सामना कर रहे हैं। सट्टेबाजी भी चल रही है। इसकी वजह से थोक बाजार में मूल्य वृद्धि हो रही है तथा मूल्य वृद्धि का क्रम जारी है।

महोदय, लोकतांत्रिक नीतियों में जनता की मांगों का ख्याल रखा जाता है। अभी भी 26 प्रतिशत लोग गरीबी रेखा से नीचे जीवनयापन कर रहे हैं और सभी सरकारें उन्हें गरीबी रेखा से ऊपर लाने की कोशिश कर रही हैं। जब तक सरकार के पास ऐसे लोगों की आवश्यकताओं के अनुरूप नीति नहीं होगी तथा नीतियों को इस प्रकार से लिया जाता रहेगा—मूल्यों में बढ़ोत्तरी आम आदमी को बहुत प्रभावित कर रही है—तो वे अपने उद्देश्यों को पूरा नहीं कर पायेंगे। श्री के.एस. राव ने सही कहा है कि विकास में बढ़ोत्तरी से बढ़ा हुआ राजस्व प्राप्त होगा जिसे सामाजिक व्यय बढ़ाने हेतु प्रयोग किया जा सकेगा। यह इस विषय का भाग नहीं है। ..(व्यवधान)

सभापति महोदय: कृपया अध्यक्षपीठ को संबोधित करें।

डा. एम. जगन्नाथ: महोदय, मैं अध्यक्षपीठ को संबोधित कर रहा हूँ। मैं किसी अन्य को संबोधित नहीं कर रहा हूँ। ..(व्यवधान)

उन्होंने कहा है कि आंध्र प्रदेश की वर्तमान सरकार ने 46,000 करोड़ रुपये की परियोजनाएं तैयार की हैं। उन्होंने कहा है कि पिछली सरकार द्वारा कोई कदम नहीं उठाए गए। मैं एक उदाहरण देता हूँ। कर्नाटक के बाद आंध्र प्रदेश में जुराला परियोजना कृष्णा नदी की पहली परियोजना है। कांग्रेस ने 20 वर्षों के दौरान मात्र 30 करोड़ रुपये खर्च किए हैं जबकि तेलगु देशम सरकार के दौरान श्री चन्द्रबाबू नायडू के मुख्य मंत्रीत्व में 565 करोड़ रुपये से अधिक की धनराशि खर्च की गयी। इसी प्रकार वे 46,000 करोड़ रुपये का प्रस्ताव कर रहे हैं। उन्होंने बताया है कि वे ए.आई.बी.पी. के माध्यम से 10,000 करोड़ रुपये प्राप्त करेंगे। मैं

आपके माध्यम से वित्त मंत्री से पूछना चाहता हूँ कि ए.आई.बी.पी. का कुल बजट कितना है। यदि वे किसानों के हित वाले मुद्दों और कदमों की बात कर रहे हैं। क्या वे उन परियोजनाओं को पैसा देंगे जिन्हें वे अब शुरू करने जा रहे हैं। ..(व्यवधान) किन बातों की वजह से किसानों ने आत्महत्या की। आंध्र प्रदेश में 2000 से अधिक किसानों ने आत्महत्या की है। सम्माननीय प्रधान मंत्री भी दो बार आंध्र प्रदेश आए। उन्होंने वादा किया था कि किसानों के हितों के रक्षार्थ प्रत्येक सावधानी बरती जाएगी, सरकार पहले ही एक हेल्पलाइन परियोजना शुरू कर चुकी है। उन्होंने कहा था कि मरने की स्थिति वाले किसानों की मदद की जाएगी यदि वह इस हेल्पलाइन परियोजना के माध्यम से आता है।

अब यह हेल्प लाइन परियोजना उनके लिए डेथ लाइन परियोजना बन गयी है। अब कोई भी हेल्प लाइन परियोजना के बारे में ध्यान नहीं दे रहा है। यद्यपि 2,200 किसानों ने आत्महत्या की है, यहां तक कि सौ किसानों को भी सहायता नहीं दी गयी है, तथा मात्र कुछ किसानों को सहायता प्रदान की गयी है।

इन परिस्थितियों में, मैं तेलगु देशम पार्टी और स्वयं की ओर से सरकार से वर्तमान सभी कीमतों को पिछली कीमतों पर लाने की मांग करता हूँ। बढ़ायी गयी सभी कीमतों को उनके पिछले स्तर पर शीघ्र लाने की जरूरत है।

श्री दुष्यंत सिंह (झालावाड़): सभापति महोदय, मैं श्री बसुदेव आचार्य और श्री रामजीलाल सुमन द्वारा नियम 193 के अधीन मूल्य वृद्धि पर उठायी गयी चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान करने हेतु आपको धन्यवाद देता हूँ।

मैं यह अवश्य कहना चाहता हूँ कि जब संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन की सरकार बनी तो आर्थिक क्षेत्र के दो विशेषज्ञों, संग्राम में दो प्रसिद्ध अर्थशास्त्रियों पर काफी विश्वास किया गया। एक हमारे माननीय प्रधान मंत्री तथा दूसरे हमारे माननीय वित्त मंत्री हैं। लोगों का आप दोनों पर काफी विश्वास है।

प्रत्येक व्यक्ति ने यहां उल्लेख किया है कि तेल की कीमतों में हुई वृद्धि मूल्य वृद्धि का कारण है परन्तु कुछ अन्य कारक भी हैं जिस पर हमें ध्यान देने की जरूरत है। आपने 64 मदों पर 8 प्रतिशत सेवा कर लगाया है। आपने दो प्रतिशत शिक्षा उपकर लगाया है। इस्पात की कीमतें बढ़ गयी हैं। आवास ऋण हेतु ब्याज दर भी बढ़ा दी गयी है। इसका असर निचले स्तर पर होता है। इसका असर उपभोक्ता पर होता है। उपभोक्ता प्रभावित होता है। रोजमर्रा की वस्तुओं की मूल्य वृद्धि से आम आदमी प्रभावित हो रहा है। आपने अपने बजट भाषण में उल्लेख किया था कि, "मैं आम आदमी का हूँ। मैं हूँ ना।" महोदय, मैं आपको बता दूँ कि आम आदमी ही विभिन्न कठिनाइयों का सामना कर रहा है।

[श्री दुष्यंत सिंह]

महोदय, आपने अपने न्यूनतम साझा कार्यक्रम को प्रस्तुत करते हुए कहा है कि संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार किसानों, श्रमिकों, बुनकरों, कामगारों तथा समाज के कमजोर तबकों के कल्याण के लिए कार्य करेगी। आपने सात या आठ प्रतिशत की वार्षिक आर्थिक वृद्धि दर सुनिश्चित करने का लक्ष्य रखा है। मुझे श्री अटल बिहारी वाजपेयी के नेतृत्व वाली पिछली सरकार की अवश्य प्रशंसा करनी चाहिए। उनके प्रधान मंत्रीत्व काल के दौरान मुद्रास्फीति की दर 4 प्रतिशत और 4.5 प्रतिशत के बीच रही। अब यह आठ प्रतिशत हो गयी है। यह आम आदमी को प्रभावित कर रही है तथा आम आदमी दिन-ब-दिन इससे प्रभावित हो रहा है। आम आदमी सब्जियां नहीं खरीद सकता। क्रय दर बढ़ गयी है। देश में रोजमर्रा की वस्तुएं जैसे फल, खाद्य तेल और अन्य वस्तुएं बुरी तरह प्रभावित हुई हैं। इससे आपका सुनिश्चित रोजगार कार्यक्रम भी प्रभावित हुआ है। आपने कहा है कि आप इस कार्यक्रम के अंतर्गत सौ दिन का रोजगार मुहैया कराएंगे। जब आप किसी को रोजगार देते हैं और अपने उत्पादों की दर बढ़ा देते हैं तो आप उस व्यक्ति के पारिश्रमिक को प्रभावित करते हैं। जैसाकि आपने अभी-अभी इस सभा में उल्लेख किया है कि आदर्शतम स्तर का पारिश्रमिक भी नहीं दिया गया है जैसाकि आपने योजना बनायी थी। दैनिक मजदूरी पर काम करने वाले दो वक्त की रोटी जुटाने में भी परेशानी महसूस कर रहे हैं। इसलिए, देश के लिए एक साझा उद्देश्य हेतु मिलजुलकर कार्य करने का अवसर तलाशने की जरूरत है।

हमें वेतनभोगी लोगों का भी ध्यान रखना चाहिए। वेतनभोगी व्यक्ति और गृहस्थ अपनी आवश्यक वस्तुओं में भी कटौती कर रहे हैं जिनका वे राजग सरकार के दौरान उपयोग किया करते थे।

महोदय, आपने अपने घोषणापत्र में वायदा किया है कि जब आप सत्ता में आएंगे तो आप आम आदमी के लिए काम करेंगे। मैं नहीं समझता हूँ कि आपने अपने उस वादे के अनुरूप कार्य किया है।

अब मैं आज के वाद-विवाद के मुख्य विषय पर आता हूँ। हमने कच्चे तेल की कीमतें बढ़ा दी थी। इसलिए हम पर थोड़ा प्रभाव पड़ा। मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारे पास भारत के अंदर काफी तेल भण्डार हैं। मैं राजस्थान का रहने वाला हूँ। मैं माननीय पेट्रोलियम मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि वह हमें राजस्थान में एक तेलशोधक केन्द्र चुनने का अवसर प्रदान करें ताकि हम विश्वस्तरीय तेल का उत्पादन कर सकें और मूल्य स्तर को घटा सकें। इस प्रकार हम यहां बेहतर तरीके से रह सकते हैं। मैं यह अवश्य कहना चाहूंगा कि इससे किसान यहां तक कि व्यक्तिगत रूप से भी प्रभावित हुए हैं। उत्पादों के मूल्य बढ़ गए हैं। यूरिया

की कीमत बढ़ गयी है। इससे पूरे देश में किसान प्रभावित हुए हैं। एल.पी.जी., सी.एन.जी. और मिट्टी तेल की कीमतें भी बढ़ी हैं तथा भारत की जनता पर इसका व्यापक प्रभाव पड़ा है।

[हिन्दी]

सभापति महोदय: आपकी पार्टी के पांच-छः मੈम्बर्स और बोलने वाले हैं। आप जितना ज्यादा समय लेंगे, उतना समय आपकी पार्टी के टाइम से कट जायेगा।

श्री दुष्यंत सिंह: आपने मुझे अभी दो मिनट ही बोलने का समय दिया है। ..(व्यवधान)

[अनुवाद]

मैं कहूंगा कि भारतीय रिजर्व ने वार्षिक समीक्षा की और उन्होंने इस बात का स्पष्ट उल्लेख किया है कि मुद्रास्फीति की दर में 4.6 प्रतिशत से बढ़कर 8.4 प्रतिशत की अत्यधिक वृद्धि हुई है। यह भी चौंका देने वाली बात है कि यह वृद्धि छह महीने के अन्दर ही हुई। मैं भी यही कहूंगा कि डीजल के मूल्यों में 7 रुपये की वृद्धि हुई। इसलिए निचले स्तर का किसान, आम आदमी, आम किसान वास्तविक रूप से प्रभावित किया है।

मैं आपके साझेदारों के बारे में कहते हुए अपनी बात समाप्त करूंगा। जब वे पश्चिम बंगाल में सत्ता में आए थे तो उस समय पश्चिम बंगाल औद्योगिकीकरण में तीसरे नम्बर पर था। अब जब वे 27 वर्षों से सत्ता में हैं तो इसका स्थान 16वां है। आप जानते हैं कि देश के अन्य भागों में वे कितना अच्छा कार्य कर रहे हैं किन्तु वे हमारे राज्य राजस्थान में हस्तक्षेप कर रहे हैं किन्तु वे हमारे राज्य राजस्थान में हस्तक्षेप कर रहे हैं। सर्वप्रथम, उन्हें अपने राज्य को संगठित करना चाहिए। मैं इतना आवश्यक कहूंगा कि हमें इस देश को सफल बनाने के लिए मिलकर कार्य करना चाहिए।

सभापति महोदय: कृपया समाप्त करें।

श्री दुष्यंत सिंह: मेरा माननीय वित्त मंत्री से भारतीय रिजर्व बैंक, योजना आयोग तथा एफ.आई.आई.के. के साथ कार्य किये जाने का अनुरोध है। आप अपने सहयोगियों से कि हमें सिखाने, हमें ढालने और जहां कहीं हम अच्छे हों हमारे लिए स्थान बनाने तथा हमारे देश को सुदृढ़ बनाने के लिए विदेशी सदस्यों को लाए और एक दूसरे की आलोचना नहीं करनी चाहिए कि एक दूध का गिलास है। हमें अपने देश में सुधार लाना चाहिए और भारत को एक उदीयमान देश बनाना चाहिए। लेकिन मैं अवश्य कहूंगा कि आपने हमें वह नहीं दिया, जिसका आपने वायदा किया था ..(व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री मुंशी राम (बिजनौर): सभापति जी, आपने मुझे नियम 193 के अंतर्गत मूल्य वृद्धि पर चल रही चर्चा में बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ। पूरे सदन का एकमात्र विचार यही है कि मूल्य वृद्धि का कारण सरकार द्वारा पेट्रोलियम प्रोडक्ट्स में बढ़ायी गयी दरें हैं। पिछले 30 वर्षों में मूल्य वृद्धि 15 से 20 गुणा तक बढ़ गयी। पूरा सदन इस बात की चिन्ता करता है कि किसानों का उत्थान होना चाहिए, किसानों का उत्थान होना चाहिए, किसानों का विकास होना चाहिए। लेकिन जो किसान पैदावार करता है, उसकी मूल्य वृद्धि इन 30 वर्षों में मात्र 4 से 5 गुणा ही हुई है। किसान के द्वारा जो पैदावार की जाती है, आप मानते हैं कि हिन्दुस्तान में 70 प्रतिशत से अधिक लोग, किसान तथा मजदूर हैं।

इसी ओर मैं माननीय वित्त मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा क्योंकि किसान को अपनी फसल पैदा करने के लिए तथा अपने खेतों में पानी देने के लिए जितनी भी लागत आती है, आज की तारीख में आपने डीजल के दाम बढ़ाए हैं। जो दाम बढ़े हैं, उससे किसानों को पर्याप्त बिजली नहीं मिलती है। जो नहरें आपने आज तक बनाई हैं, मैं समझता हूँ कि एक-एक प्रदेश में आपने हजारों-हजारों करोड़ रुपया लगाया होगा। लेकिन 15 से 20 प्रतिशत नहरों से उनके खेतों तक पानी नहीं पहुंच रहा है। किसान को यदि सस्ते मूल्य पर पानी मिल जाए तो पेट्रोल या डीजल पर आधारित वह किसान नहीं रहेगा।

महोदय, मैं अनुरोध करना चाहूँगा कि चीनी की दर 12 रुपये से 17 रुपये तक हो चुकी है। लगभग 40 से 50 प्रतिशत के बीच में बढ़ोत्तरी हो चुकी है। लेकिन किसान जो गन्ने का उत्पादन करता है, उसके लिए सरकार से हम यदि 25 प्रतिशत की भी वृद्धि की मांग करते हैं तो किसान की मांग की अनदेखी की जाती है। इसलिए मैं माननीय वित्त मंत्री जी और पेट्रोलियम मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूँगा कि या तो किसान को उसके अनुदान पर डीजल उपलब्ध कराया जाए या किसान को उसके खेत पर पानी पहुंचाने की सरकार जिम्मेदारी ले तभी इस देश का किसान खुशहाल हो सकता है और इस मूल्य वृद्धि का फर्क उस पर नहीं पड़ेगा। यदि उसे अपनी पैदावार करने के लिए खाद और बिजली समय पर कम लागत में मिलेगी तो इससे किसान का हित होगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे बोलने का समय दिया।

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। सरकार

ने कहा कि महंगाई के बारे में घबराने की बात नहीं है। खासकर वित्त मंत्री जी ने एक फिल्मी डॉयलॉग के तहत कहा कि 'मैं हूँ न।' जबकि सरकार कहती है कि त्रुटिपूर्ण और ढगमगाते मानसून के कारण ही खाद्यान्नों की कीमतों में बढ़ोत्तरी हुई है। इससे महंगाई की दर 7.51 जा पहुंची है, जो कि दो वर्ष का रिकार्ड है। जबकि पेट्रोलियम पदार्थों के बढ़े दामों के कारण इस महंगाई ने विकराल रूप धारण कर लिया है।

सरकार ने यह भी कहा कि मानसून के आने पर आर्थिक नीतियों में बदलाव लाएंगे और हम महंगाई पर काबू पाएंगे। लेकिन ऐसा नहीं लगता। यू.पी.ए. सरकार ने अपने न्यूनतम साझा कार्यक्रम में कहा था कि रोजमर्रा के प्रयोग में आने वाली चीजों के दाम में बढ़ोत्तरी होगी तो उस पर नियंत्रण रखेंगे लेकिन कुछ महीनों से देखा गया है कि उसमें कोई फर्क नहीं पड़ा है। कीमतों में बढ़ोत्तरी हुई है लेकिन उसमें गिरावट के कोई लक्षण नहीं आए हैं। सरकार ने कहा कि महंगाई की अपनी चरम सीमा होती है। उसके बाद उसके दाम घटते हैं। लेकिन यह मूल्यांकन भी गलत है। डीजल की कीमतों में जब भी बदलाव हुआ है, अन्य चीजों के दामों में भी जरूर सीधा असर पड़ता है। ज्यादातर हमारे देश में कच्चे या पक्के माल की दुलाई सड़कों द्वारा होती है। जब डीजल, पेट्रोल के दाम बढ़ते हैं, तब अन्य वस्तुओं के दाम भी बढ़ जाते हैं। अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में तेल की कीमत में उछाल आया है और वह 45 डालर प्रति बैरल तक पहुंचा है। इसी पर हमारे अर्थशास्त्री अशोक लाहिणी जी ने कहा है कि मानसून आगमन पर नीतियों में उपयुक्त तालमेल के साथ मुद्रास्फीति में गिरावट आई है, वहीं पर योजना आयोग के उपाध्यक्ष मोटेक सिंह अहलूवालिया ने कहा कि मानसून के आगमन पर हम स्थिति में सुधार लाएंगे लेकिन पांच दशक में चार बार महंगाई ने झकझोरा है, वह चाहे जंग के रूप में हो या पेट्रोलियम के अन्तर्राष्ट्रीय मूल्यों में वृद्धि का कारण रहा हो। हमें याद है कि एक फिल्म 'रोटी, कपड़ा और मकान' का एक गाना चला था—'हाय-हाय यह महंगाई, तू कहां से आई, अपने धैले से पैसे जाते हैं, मुट्ठीभर शक्कर लाते हैं।'

आज महंगाई का मेन कारण बाढ़, सूखा और आतंकवाद भी है। जहां तक पेट्रोलियम पदार्थों में बढ़ोत्तरी पर कंट्रोल की बात है, पेट्रोल, रसोई-गैस, केरोसिन-ऑयल में एबसाइज और कस्टम ड्यूटी को माफ करके हम महंगाई पर काबू पा सकते हैं। आज भाजपा और कांग्रेस के गठबंधन की इस राजनीति लड़ाई में आम आदमी पिस रहा है। आपके आंकड़ों से गरीब आदमी पर जो महंगाई का बोझ पड़ा है, वह कम नहीं होगा बल्कि महंगाई कम करने के लिए आपको कुछ करना पड़ेगा।

जो गरीब लोग गांवों से शहरों की ओर पलायन कर रहे हैं, जहां तक जमाखोरी और ब्लैकमार्केटिंग की बात है।

सभापति महोदय: शैलेन्द्र जी, अब खत्म कीजिए, आपका समय पूरा हो गया। अब श्री मल्लिकार्जुनैया बोलेंगे।

श्री शैलेन्द्र कुमार: लोक सभा चुनाव के समय आपने कहा था कि कांग्रेस का हाथ आम आदमी के साथ, अब आम आदमी का हाथ कांग्रेस के साथ है।

सभापति महोदय: श्री मल्लिकार्जुनैया की स्पीच के अतिरिक्त कुछ भी रिकार्ड नहीं किया जाएगा।

..(व्यवधान)*

[अनुवाद]

**श्री एस. मल्लिकार्जुनैया (तुमकुर): माननीय सभापति महोदय, आप समयाभाव के कारण बार-बार घंटी बजा रहे हैं। इसलिए, मैं आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों में हुई तीव्र वृद्धि के विस्तार में नहीं जाना चाहता हूँ। हमारे देश में सार्वजनिक वितरण प्रणाली पूर्णतः विफल रही है। गरीब लोगों को काले बाजार में कोई भी खाद्यान्न नहीं मिल पा रहा है।

महोदय, एक केन्द्रीय दल कर्नाटक में सूखे की स्थिति का जायजा लेने जा रहा है। जैसाकि आपको अवगत है कि राज्य गत चार वर्षों से गम्भीर सूखे की स्थिति से जूझ रहा है। इसलिए, मेरा अनुरोध है कि केन्द्रीय दल को अपनी रिपोर्ट शीघ्र देनी चाहिए जिससे कि गरीब लोग कुछ सहायता प्राप्त कर सकें। मैं आशा करता हूँ कि माननीय वित्त मंत्री कर्नाटक के लोगों की कठिनाइयों पर उदारतापूर्वक विचार करेंगे और उन्हें तत्काल राहत प्रदान करेंगे।**

महोदय, मैं आपसे अपने लिखित वक्तव्य को स्वीकार करने का अनुरोध करता हूँ जो कि कार्यवाही-वृत्तांत में शामिल किया जाए।

सभापति महोदय: लेकिन आपने पहले ही अपनी बात रख दी है।

अब, श्री एस.के. खारवेनधन।

श्री एस.के. खारवेनधन (पलानी): सभापति महोदय, इस चर्चा में भाग लेने हेतु मुझे अवसर देने हेतु आपका धन्यवाद। विपक्ष में बैठे मेरे मित्रों ने मूल्य वृद्धि और मुद्रास्फीति के लिए इस सरकार का जोरदार विरोध किया है। वास्तव में, वे 1996 में 13 दिन के लिए, 1998 में 13 महीनों और 1999 में साढ़े चार वर्षों के लिए सत्ता में आए।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

..... मूलतः कन्नड़ में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का हिन्दी रूपान्तरण।

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री तथा पंचायती राज मंत्री (श्री मणि शंकर अय्यर): और 13 मई को समाप्त हो गई।

श्री एस.के. खारवेनधन: जी हाँ, सितम्बर 2004 में समाप्त होने से पहले ही उन्होंने अप्रैल 2004 में आत्महत्या कर ली।

महोदय, इस मूल्य वृद्धि के लिए कौन उत्तरदायी है? पूर्व की सरकार ने गांव से लेकर सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों तक में भ्रष्टाचार को बढ़ावा दिया। मैं विशेष रूप से एक बात का उल्लेख करना चाहता हूँ। जब वे सत्ता में आए तो मिट्टी के तेल का मुख्य 3 रुपये प्रति लीटर था। तत्पश्चात्, उन्होंने इसका मूल्य 9 रुपये प्रति लीटर कर दिया। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या गरीब लोग इसे 9 रुपये प्रति लीटर की दर से खरीद सकते हैं या नहीं। भारत सरकार से सभी सार्वजनिक वितरण की दुकानों को निर्देश मिला था कि उन्हें नीला मिट्टी का तेल 9 रुपये प्रति लीटर की दर से बेचना चाहिए। वे क्या कर रहे थे? वे इसे पाउडर डालकर सफेद बना रहे थे और इसे बाहर 20 रुपये प्रति लीटर की दर से बेच रहे थे और गरीब लोग इसे नहीं खरीद पा रहे थे। यह तो पूर्व सरकार की सफलता थी।

सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों को बहुत कम कीमतों में बेच दिया गया। यही नहीं, तमिलनाडु में वर्ष 1989 में हमारे पूर्व मुख्य मंत्री डा. कालियंगर करुणानिधि द्वारा मुफ्त बिजली देना आरम्भ किया गया था। पूर्व की राजग सरकार ने विद्युत अधिनियम में संशोधन किया और विद्युत नियामक प्राधिकरण नियुक्त किया गया। तत्पश्चात्, राज्य में गरीबों के लिए भी मुफ्त बिजली समाप्त कर दी गई और यह 13.5.04 के परिणामों के बाद पुनः बहाल कर दी गई। यह पूर्व की सरकार की उपलब्धि थी।

वे एक और बात को भूल गए। पांच वर्ष पूर्व कुछ राज्यों में लोगों ने उस दल को सत्ता में बिठाया था। तब लोगों को एक प्याज भी नहीं मिल सका था। लोगों को बाहर से प्याज खरीदने के लिए मजबूर कर दिया गया। अब वे मूल्य वृद्धि की बात कर रहे हैं।

पूर्व सरकार की त्रुटियों के कारण ही हम मूल्य वृद्धि और मुद्रास्फीति से जूझ रहे हैं। हमारे माननीय मंत्रियों विशेषकर माननीय वित्त मंत्री श्री पी. चिदम्बरम और माननीय पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री श्री मणि शंकर अय्यर ने मूल्य वृद्धि और मुद्रास्फीति को नियंत्रित करने के लिए कारगर कदम उठाए हैं।

मैं उनके द्वारा उठाए गए कतिपय कदमों विशेषकर 15 जून, 2004 को उठाए गए कदमों का उल्लेख करना चाहूंगा। इस सरकार ने घरेलू खुदरे मूल्यों पर नियंत्रण रखने के लिए चुनिंदा

खुदरे मूल्यों पर नियंत्रण रखने के लिए चुनिंदा पेट्रोलियम उत्पादों पर उत्पाद शुल्क घटा दिया। तेल के मूल्यों में अन्तर्राष्ट्रीय वृद्धि के मद्देनजर पेट्रोल पर उत्पाद शुल्क को 30 प्रतिशत से घटाकर 26 प्रतिशत कर दिया गया। इसी प्रकार से, मूल्यों में कमी के लिए सभी आवश्यक कदम उठाए गए हैं। यह सरकार और हमारे मंत्री मूल्य कम करने तथा जनहितों की सुरक्षा के लिए वास्तव में इस प्रकार कार्य कर रहे हैं।

[हिन्दी]

सभापति महोदय: श्री इलियास आजमी।

श्री इलियास आजमी (शाहाबाद): धन्यवाद सभापति महोदय।

सभापति महोदय: पार्टी टाइम में आपके दो मिनट बचे हैं।

श्री इलियास आजमी: पार्टी टाइम में हमारे 10-12 मिनट बचे हुए हैं।

सभापति महोदय: आपके कहने के अनुसार नहीं बचेंगे। टाइम रिकार्ड के अनुसार बचेंगे। आपके अंदाजे से नहीं बचेंगे।

श्री इलियास आजमी: चलिए, वह टाइम मैं आपको दे देता हूँ।

सभापति महोदय: नहीं-नहीं आप बोलिये। हमने तो केवल आपको संकेत कर दिया है, आप नाराज हो रहे हैं।

श्री इलियास आजमी: सभापति महोदय, जब महंगाई पर चर्चा हो रही थी तो कुछ लोग महंगाई की रिश्तेदारी यूपीए सरकार से बता रहे थे और कुछ महंगाई की रिश्तेदारी एनडीए सरकार से बता रहे थे। महंगाई की रिश्तेदारी किसी से नहीं है ..(व्यवधान) सभापति महोदय, यह कहा गया और पूरे मुल्क में रुझान फैलाया गया कि पेट्रोलियम का दाम बढ़ने से महंगाई बढ़ी है। आंशिक रूप से यह बात सही है लेकिन पूरी तरह से यह बात सही नहीं है। पहले कहा जाता था कि गल्फ की इकोनॉमी तेल पर आधारित है लेकिन धीरे-धीरे हमारी इकोनॉमी भी तेल पर आधारित हो गयी। हमारे बजट में जितना पैसा लोगों की जेबों से निकाला जाता है उसमें से लगभग एक-चौथाई तेल के जरिये राज्य सरकारें और केन्द्र सरकार निकालती हैं।

सभापति जी, सन् 1973 में जब क्रूड-ऑयल का दाम एकदम से बढ़कर 37 डालर तक पहुंच गया था तब हमारे यहां डीजल का दाम पांच रुपये था लेकिन आज 55 रुपये तक पहुंच गया है। लेकिन माननीय पेट्रोलियम मंत्री जी ने मेरे एक प्रश्न के जवाब में आज बताया था कि हम उसे 37 रुपये में खरीद रहे हैं। जितना

हम सन् 1973 में खरीद रहे थे उतने से बढ़ने के बाद भी उतने में ही खरीद रहे हैं। आप बताएं कि कहां पांच रुपया और कहां 30 रुपया। बहरहाल, मैं कोई नुक्ताचीनी करने के लिए नहीं खड़ा हुआ हूँ। मैं पूछ रहा हूँ कि सीमेंट के दाम दो साल पहले 100-115 रुपये थे। सीमेंट के कारखानेदारों ने राय करके इन दामों को 150-160 रुपये तक पहुंचाया। क्या उस वक्त कोई सरकार नहीं थी? आज चीनी के कारखानेदार राय करके चीनी के दाम इयोडे बढ़ा रहे हैं जबकि गन्ने पर एक पैसा भी नहीं बढ़ा।

सभापति महोदय: आपका कहना है कि कारखाने से जो उत्पादित माल है उसका दाम बढ़ रहा है।

श्री इलियास आजमी: यह सोची-समझी साजिश है। सरकार चाहे तो क्या इस तरह से कारखानेदार राय करके दाम को इयोडा कर सकते हैं? दो साल पहले सीमेंट के दाम बढ़े, इनके राज में यही शक्कर के मामले में हो रहा है। कोयले के दाम पर भी बहुत कुछ निर्भर होता है। कोयला तो सरकार की इजारेदारी में है। इनके जमाने में भी हर साल दाम बढ़ते रहे हैं और अब भी दाम बढ़ रहे हैं। कोयले के दाम बढ़ने से लौहे के, ईट के दाम बढ़ रहे हैं। कोयले के दामों में सरकार चाहे तो कमी ला सकती है।

मैं कहता हूँ कि महंगाई के बढ़ने का एक सबब बहुत बड़े पैमाने पर भ्रष्टाचार है। सभापति जी, आप फूड-मिनिस्टर थे। हम जानते हैं कि आप गरीबों के हमदर्द हैं। आपने गरीबों के नाम पर बीपीएल और अंत्योदय योजना शुरू की। उसमें पैसा इतना बढ़ा कि आज 26 हजार करोड़ रुपया बजट से जा रहा है। मैं दावे के साथ कह सकता हूँ कि उस 26 हजार करोड़ रुपये में से बीपीएल और अंत्योदय परिवारों को एक हजार रुपये भी नहीं पहुंचा रहे हैं। सब पैसा केन्द्र सरकार और राज्य सरकारों के कर्मचारी और अधिकारी, गुंडे, माफिया, डीआरडीए मिलकर लूट रहे हैं।

एक नया तबका, नए धन्ना सेटों का-भ्रष्टाचार के जरिए उभर रहा है जिन की देखादेखी गांवों में फाइव स्टार तहजीब बनप रही है। इस तरह भ्रष्टाचार दाम बढ़ने का बहुत बड़ा कारण है।

अब मैं अपनी बात ज्यादा न कह कर कुछ तजवीजें रखना चाहता हूँ। चिदम्बरम जी उठ कर चले गए हैं। पेट्रोलियम मंत्री यहां मौजूद हैं।

[अनुवाद]

रक्षा मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विजय हाण्डिक): हम यहां आपके द्वारा उठाए जाने वाले मुद्दों के लिए ही बैठे हैं।

[हिन्दी]

श्री इलियास आजमी: सीमेंट, लोहा बनाने वाले कारखानों के मालिक सिंडिकेट बना कर उत्पादन कम होने की बात कह कर एकदम उनके दाम बढ़ाकर महंगाई बढ़ा रहे हैं। उनके खिलाफ कोई ऐसा कानून बनाया जाए जैसे टैरिस्टों के लिए टाडा और पोटा जैसा कानून बनाया गया है ताकि उनको चौराहे में खड़ा करके फांसी पर लटकाया जा सके।

श्री खारबेल स्वाई: पोटा कानून हटा दिया है।

श्री इलियास आजमी: जो कानून बेगुनाहों के लिए बना था ..(व्यवधान) कोयले के दाम सरकार के हाथ में हैं। कोयले के दाम कम करने से लोहे और इटों के दाम खुद-ब-खुद कम हो जाएंगे। लोहे के कारखाने ज्यादातर सरकार के पास है। इसके लिए सरकार कोई ऐसी योजना बना कर लाए जिससे लोहे के कारखानों को कसा जा सके। इसे लोहे के दाम कम हो जाएंगे।

मैं एक बात खास तौर पर चिदम्बरम जी और अय्यर जी से कहना चाहूंगा। नौकरशाह जो आंकड़े और चार्ट बना कर देते हैं वे उनको कुरान की आयत और गीता का श्लोक समझ कर अमल करना छोड़ दें। आधी समस्याएं खुद-ब-खुद खत्म हो जाएंगी। बजट को संतुलित रखा जाए।

जैसा मैंने कहा कि 26 हजार करोड़ रुपए गरीबों को मदद देने के लिए विभिन्न योजनाएं बना कर रखे गए थे। माननीय सभापति जी, आप जब खाद्य मंत्री थे तो ऐसी योजनाएं भी थीं लेकिन 26 हजार करोड़ रुपये में से 25 हजार करोड़ रुपये लूट रहे हैं। राष्ट्रीय साक्षरता मिशन और प्रौढ़ शिक्षा के नाम पर जितना पैसा दिया जाता है, वह 99 परसेंट लूट लिया जाता है। एक परसेंट भी खर्च नहीं होता है। करोड़ों रुपये जो इन कामों पर खर्च होने चाहिए, वे खर्च नहीं किये जा रहे हैं। इससे एक आदमी भी साक्षर नहीं हुआ। साक्षरता अभियान और कई दूसरी योजनाएं चलाई जा रही हैं। एक-दो करोड़ रुपया डीआरडीए में पहुंच रहा है लेकिन अधिकारियों और एनजीओ की सांठ-गांठ से वह पैसा आपस में बांट लिया जाता है। आप ये सब खत्म कीजिए। बजट को संतुलित कीजिए। गरीबों के लिए जो अन्वयोदय योजना चलाई गई है, उसका लाभ उन्हें दीजिए। इन स्कीमों को ठीक से चलाने के लिए कोई तरकीब सोचिए चाहे एक साल के बाद कोई तरकीब सोचिए। साल भर तक उसे बंद रख सकते हैं लेकिन कोई तरकीब जरूर ऐसी सोचिए जिनसे गरीबों को सीधे मदद दी जा सके। मैं इसका स्वागत करूंगा। चाहे इस काम के लिए 25 हजार करोड़ रुपये की जगह 26 हजार रुपये करोड़ देने पड़े लेकिन इस बारे में जरूर सोचिए। आप लूटों और डाकुओं को पैसा देते जा रहे हैं। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: आपकी बात हो गई है। आप मिडल में को खत्म करने की बात कह रहे हैं।

श्री इलियास आजमी: गैर जरूरी खर्च को खत्म करिए। पेट्रोल के दाम कम करने के बारे में मैं पेट्रोलियम मंत्री से कहना चाहूंगा कि आपने डिंडोरा पीटा था कि तेल के दाम 55 डॉलर हैं। आपने खुद तसलीम किया है कि हम 37 डॉलर में खरीद रहे हैं। इस बीच 15 डॉलर जो दाम कम हुए हैं, आप उतने दाम कम कीजिए। इससे कुछ न कुछ महंगाई पर असर पड़ेगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री गणेश सिंह (सतना): माननीय सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आज बहुत महत्वपूर्ण विषय पर चर्चा हो रही है। देश के 90 परसेंट लोग इस समस्या के साथ जुड़े हैं। जब यूपीए सरकार का गठन हुआ था तो बहुत से लोगों को आशाएं थी कि पहले के वित्त मंत्री आज भारत के प्रधान मंत्री बने हैं। अनुभवी अर्थशास्त्री देश के वित्त मंत्री बने हैं, निश्चित तौर पर उससे देश का भला होगा। ऐसा लोग महसूस कर रहे थे लेकिन आज देश के सामने जो स्थिति है, वह किसी से छिपी नहीं है।

जिस तरह से चीजों के दाम बढ़े हैं, इसकी कल्पना कभी किसी को नहीं की थी। एनडीए सरकार के बारे में भी यहां पर बहुत चर्चा हुई है कि उनके समय में महंगाई बढ़ी थी। मैं बताना चाहता हूँ कि उनके समय में इतनी महंगाई नहीं थी और देश में कोई भी बड़ा आंदोलन, कोई भी बड़ा प्रदर्शन महंगाई जैसे मुद्दे को लेकर नहीं हुआ। आज छः महीने के भीतर देश में कई राजनीतिक दल के लोग, जो यूपीए सरकार के साथ शामिल हैं, उन लोगों ने भी इस मुद्दे का जमकर विरोध किया। यह बात अलग है कि उन्होंने बाहर से विरोध किया लेकिन अन्दर भारी समर्थन किया। हमारे देश को आजाद हुए लगभग साढ़े पांच दशक हो गए हैं। पहले भी मूल्य नियंत्रण के बारे में गंभीर चर्चा इस सदन में हुई है। कई राजनीतिक दलों के एजेंडों से महंगाई जैसे मुद्दा शामिल था लेकिन इसके बावजूद भी पिछले छः महीने में मूल्य नियंत्रण घटा है और चीजों के दाम जो आसमान को छू रहे हैं और महंगाई इतनी तेजी से बढ़ी है। इसका सरकार को चिंतन करना चाहिए। आज मुद्रास्फीति की दर 8.33 पर पहुंच गई है। मैं माननीय वित्त मंत्री जी को स्मरण कराना चाहता हूँ कि 16 अगस्त के समाचार पत्र में उन्होंने एक स्टेटमेंट दिया था कि हम महंगाई को किसी भी हालत में रोकेंगे। उनके इस बयान के बाद समाचार पत्रों में इंडीकेट किया था कि 31 जुलाई तक जो मुद्रास्फीति 7.15 प्रतिशत थी और वह तीन दिन बाद बढ़कर 7.16 पर पहुंच गई। उसके बाद दर इतनी तेज बढ़ी कि 7.96 तक पहुंच गई। आज की स्थिति में यह दर 8.33 पर पहुंच गई है।

मैं जानना चाहता हूँ कि इतना सब कुछ जानने के बावजूद भी उस पर नियंत्रण क्यों नहीं हो पाया? पेट्रोलियम के दाम बढ़े और चीजों के दाम बढ़े। जब बजट यहां पर पेश किया जा रहा था तो कह रहे थे कि इस देश में इस सदन के भीतर मैं हूँ और महंगाई को रोकूंगा। आज सीमेंट का दाम कहां है? लोहे के दाम कहां हैं? खाद्य वस्तुओं के दाम कहां हैं? किसानों के औजारों और दवाइयों के दाम कहां हैं? ऐसी कोई भी वस्तु नहीं जिसकी महंगाई न बढ़ी हो। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि पहले जब महंगाई बढ़ी थी, उस पर नियंत्रण पाया गया था। 2001 में साढ़े तीन और चार प्रतिशत तक मुद्रा स्फीति पहुंचा दी गई थी। क्या वजह है कि इसमें बढ़ोत्तरी हो रही है? मैं माननीय सभापति महोदय के संरक्षण में सरकार से निवेदन करना चाहूंगा अभी भी समय है वह अपने फैसले पर विचार करे।

यूपीए सरकार को समर्थन देने वाले दलों में कुछ हमारे समाजवादी मित्र दल हैं, वे समर्थन दे रहे हैं, उनके एजेंडे में शामिल रहता था, पता नहीं ऐसा क्या हुआ कि वे सारी चीजें भूल गए। दाम बांधों की नीति उनके एजेंडे में थी, खर्च पर पाबंदी उनके एजेंडे में था। किसी भी चीज का दाम लागत मूल्य के डेढ़ गुना से अधिक नहीं होना चाहिए। उनके लिए ये आंदोलन के विषय थे। आज न जाने यूपीए सरकार के साथ वे किस मजबूरी में समर्थन दे रहे हैं। जो जुड़े हुए सवाल हैं, उन सवालों को ध्यान में रखते हुए अपने समाजवादी सहयोगी साथियों से कहूंगा कि वे अपना समर्थन वापस लें और इस मुद्दे पर वे विपक्ष के साथ आएँ। मैं वित्त मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आहत बहुत तेज गति से है, पूरे देश में हाहाकार मचा हुआ है। महंगाई पर नियंत्रण नहीं हुआ तो इसके परिणाम गंभीर होंगे।

श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी (रीवा): माननीय सभापति महोदय, नियम 193 के तहत महंगाई पर चर्चा हो रही है। मैं कहना चाहूंगा कि पिछले 6 महीने में इन्साफी जिन्दगी को छोड़कर हर चीज के दाम बढ़े हैं। मैं नहीं समझ पा रहा हूँ कि डा. मनमोहन सिंह के प्रधान मंत्री और श्री चिदम्बरम के वित्त मंत्री रहते वे महंगाई पर नियंत्रण क्यों नहीं कर पा रहे हैं? मैंने बहुत सोचा और उसके बाद मुझे लगा कि पहली बार ऐसी सरकार आई है जिसमें प्रधान मंत्री का अपने मंत्रियों पर कोई नियंत्रण नहीं है। वित्त मंत्री जी कुछ बोलते हैं, पेट्रोलियम मंत्री कुछ बोलते हैं। वे लोग प्रधान मंत्री जी के प्रति जवाबदेह होने के बजाय किसी ओर के प्रति जवाबदेह हैं। सारी महंगाई का कारण भी यही है।

सभापति महोदय, जब चुनाव हो रहे थे, तब इन लोगों ने कहा था—'कांग्रेस का हाथ, जनता के साथ।' आज इन्होंने जनता को साफ कर दिया है। हर क्षेत्र में महंगाई बढ़ गई है। अभी हमारे कुछ मित्र बोल रहे थे और मुझे हंसी आ रही है। श्री वाजपेयी

जी की सरकार के समय शामिल घटक दलों को छोड़ दीजिए विरोधी दलों तक ने भी सदन में महंगाई पर चर्चा तक नहीं की और आज हालत यह है कि माननीय सभापति महोदय महंगाई पर चर्चा को नियम 184 के बजाय नियम 193 में वामपंथी लोग उठाते हैं।

सभापति महोदय: त्रिपाठी जी, आप चेयर के प्रति रिमाक्स नहीं कर सकते। आप पुराने आदमी हैं और सोशलिस्ट हैं।

श्री रामजीलाल सुमन (फिरोजाबाद): सभापति महोदय, शायद माननीय सदस्य को इस बात की जानकारी नहीं है कि पिछली सरकार के समय सदन में महंगाई पर चर्चा हुई थी।

सभापति महोदय: सुमन जी, आप समाजवादी पार्टी से हैं लेकिन त्रिपाठी जी बी.जे.पी. की तरफ से बोल रहे हैं।

श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी: सभापति जी, मैं समाजवादी रहा हूँ और बी.जे.पी. से बढ़कर समाजवादी पार्टी कोई नहीं हो सकती। मैं अपने मित्र श्री सुमन जी से कहना चाहता हूँ। ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: त्रिपाठी जी, आप विषय पर बोलिये।

श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी: सभापति जी, मैं अंतिम वक्ता हूँ।

सभापति महोदय: इसलिए मैंने आपको दो मिनट के लिए समय दिया है।

श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी: सभापति जी, मैं नहीं जानता कि सुमन जी किस मजबूरी में इस सरकार को समर्थन दे रहे हैं। पिछले 6 साल में पेट्रोलियम पदार्थों के दाम इतने नहीं बढ़े जितने पिछले 6 महीने में डा. मनमोहन सिंह जी की सरकार में बढ़े हैं। अटल जी की सरकार में, जब विश्व बाजार में कच्चे तेल के दाम बढ़े, तभी पेट्रोलियम पदार्थों के दाम बढ़े हैं। अटल जी की सरकार में, जब विश्व बाजार में कच्चे तेल के दाम बढ़े, तभी पेट्रोलियम पदार्थों के दाम बढ़े और इस प्रकार 6 साल के समय में केवल चार बार पेट्रोलियम पदार्थों के दाम बढ़ाये गये। जब विश्व बाजार में दाम घटे तो अटल जी की सरकार ने पेट्रोलियम पदार्थों के दाम घटा दिये। आज जब विश्व बाजार में तेल के दाम घटे हैं तो सरकार ने दाम कम नहीं किये हैं। पेट्रोलियम मंत्री बतला रहे थे कि रसोई गैस पर हर महीने पांच रुपये बढ़ेंगे जिसे उन्हें वापस ले लिया ...*(व्यवधान)*

सभापति महोदय: आप बीती बात की चर्चा क्यों कर रहे हैं?

श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी: मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि आज मुद्रास्फीति की दर 8 प्रतिशत से ज्यादा हो गई है जब कि

[श्री चन्द्रमणि त्रिपाठी]

श्री वाजपेयी जी की सरकार के समय यह 2 से 4 प्रतिशत तक हुई थी। मैं वामपंथियों से कहना चाहता हूँ कि वे यहां बैठकर इस सरकार का समर्थन करते हैं और बाहर उसका विरोध करते हैं। इस प्रकार की दोहरी नीति नहीं चलेगी।

सभापति जी, मैं अंत में कहना चाहता हूँ कि यह वचनभंगी सरकार, असंवेदनशील सरकार और आम आदमी की दुश्मन सरकार है। इस सरकार से जितनी जल्दी छुटकारा मिल सके, उतना ही अच्छा है।

[अनुवाद]

श्री पी. चिदम्बरम: सभापति महोदय, मैं लगभग साढ़े चार घंटे तक चले इस वाद-विवाद में भाग ले चुके करीब 30 माननीय सदस्यों का आभारी हूँ। मैं उन 23 माननीय सदस्यों का विशेष रूप से आभारी हूँ जो मेरा उत्तर सुनकर मुझे सम्मान प्रदान कर रहे हैं।

महोदय, मेरे विचार से स्मृतियाँ कम समय तक मस्तिष्क में रहती हैं। स्मृतियाँ न केवल अल्पावधिक होती हैं अपितु मस्तिष्क से हट जाती हैं। सदस्यों के मस्तिष्क से तो स्मृतियाँ बार-बार हटती रहती हैं एक माननीय सदस्य ने अपनी बात यह कहते हुए आरंभ की कि हमने गत छह महीनों में अर्थव्यवस्था को नष्ट कर दिया है। मैं नहीं जानता कि उन्हें ऐसे आंकड़े कहां से मिलते हैं।

मेरे अनुमान से ये आंकड़े उनके अपने दल के प्रकाशन के हैं। अप्रैल से अक्टूबर की अवधि में अप्रैल-अक्टूबर, 2003 की अवधि की तुलना में कच्चे तेल के उत्पादन में ऋणात्मक 0.9 प्रतिशत के विपरीत 3.6 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई है, पेट्रोलियम उत्पादों में 5.2 प्रतिशत के विपरीत 7.2 प्रतिशत तक की वृद्धि; कोयले में 3.2 प्रतिशत के विपरीत 7.3 प्रतिशत तक की, विद्युत उत्पादन में 2.9 प्रतिशत विपरीत 17.3 प्रतिशत और सीमेंट के उत्पादन में 5.7 प्रतिशत के विपरीत 6 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। ... (व्यवधान)

श्री महताब, मैं आपको टोकता नहीं हूँ। कृपया मेरी बात सुनिए। संभवतः आपको कुछ ऐसे तथ्य मिलेंगे जो आप नहीं जानते थे ... (व्यवधान) थोड़ी देर ... (व्यवधान) आपने अपने आंकड़े दे दिए हैं और मैं अपने आंकड़े दे रहा हूँ। आइए देखें कि कौन सही है ... (व्यवधान)

श्री भर्तृहरि महताब: प्रश्न यह था: मुझे यह आंकड़े कहां ... (व्यवधान)

श्री पी. चिदम्बरम: मैं उनकी बात सुनने के लिए रुक नहीं रहा हूँ। ... (व्यवधान) उन्होंने अपने आंकड़े दे दिए हैं। मैं अपने आंकड़े दे रहा हूँ। सदस्यों को अपना निष्कर्ष निकाल लेने दीजिए।

प्रत्येक चालू वित्त वर्ष में पिछले वित्त वर्ष की तदनु रूप अवधि की अपेक्षा इस्पात के मामले के अतिरिक्त, अन्य प्रत्येक प्रमुख क्षेत्र में उच्च दर पर विकास हुआ है। अप्रैल-अक्टूबर 2004 में सभी प्रमुख और अवसंरचना उद्योगों की वार्षिक विकास दर पिछले वर्ष की तदनु रूप अवधि में 5.4 प्रतिशत के विपरीत 5.9 प्रतिशत है। यह 5.9 प्रतिशत न केवल पिछले वर्ष में तदनु रूप विकास की अपेक्षा अधिक उच्च है, बल्कि यह पिछले पूरे वर्ष में 5.4 प्रतिशत विकास दर की अपेक्षा उच्च है, यह पूरे 2002-03 वर्ष में 5.6 प्रतिशत विकास से उच्च है।

आज संवेदी सूचकांक 6300 से अधिक अर्थात् 6304 है। रुपया लंबे अंतराल के बाद मजबूत हुआ है, यह 44 से ऊपर हुआ है। यह 43.92 था। दिनांक 12 नवंबर, 2004 को बैंक जमा में 30.5 प्रतिशत तक वृद्धि हुई। अखाद्य ऋण में 31.2 प्रतिशत तक वृद्धि हुई। चालू वर्ष में एफआईआई निवेश आठ बिलियन डालर से अधिक है जो कि किसी भी वर्ष के लिए एक रिकार्ड है। कुल विदेशी मुद्रा भंडार 127 बिलियन डालर बैठता है जोकि अब तक की सबसे बड़ी भंडार उपलब्धि है। वास्तव में, यदि मूल्यों में वृद्धि नहीं हुई होती, तो आपके पास सरकार पर हमला करने के लिए कुछ नहीं होता। चालू वित्त वर्ष में, कैलेंडर वर्ष में, प्रत्येक क्षेत्र में रिकार्ड प्रभावशाली रिकार्ड है-विकास का रिकार्ड, स्थिरता का रिकार्ड और वादे निभाने का रिकार्ड। मुद्रास्फीति की समस्या है ... (व्यवधान) यदि आप धैर्य रखें, तो आपको उत्तर मिल जाएगा। आपको धैर्य रखना होगा। आप एक मिनट में ही अधीर हो जाते हैं ... (व्यवधान) मुझे फर्क नहीं पड़ता। मैं एक मिनट में बोलकर अपनी बात समाप्त कर सकता हूँ। यदि अन्य चाहें तो वे सुनने के उत्सुक नहीं हैं। मैं क्या कर सकता हूँ? ... (व्यवधान) मुद्रास्फीति की समस्या है। मुद्रास्फीति क्या है। मुझे उम्मीद है कि आपने प्रो. रामदास को सुना होगा। हम सापेक्षिक मूल्यों की बात कर रहे हैं। मुद्रास्फीति सापेक्षिक मूल्यों के बारे में है। यदि पिछले वर्ष किसी विशेष वस्तु का मूल्य कतिपय स्तर पर था और यदि उस वस्तु का मूल्य इस वर्ष उच्च स्तर पर है तो उसे बिंदु दर बिंदु मुद्रास्फीति पर मापा जाएगा।

सभापति महोदय: माननीय सदस्य, एक मिनट।

माननीय सदस्यों, क्या हम सभा का समय माननीय वित्त मंत्री द्वारा अपना भाषण पूरा करने तक बढ़ाएं।

अनेक माननीय सदस्य: जी हां, महोदय।

सभापति महोदय: अतः, सभा का समय माननीय वित्त मंत्री द्वारा अपना भाषण पूरा किये जाने तक बढ़ाया जाता है।

श्री पी. चिदम्बरम: मैं अपना भाषण सायं 7.15 बजे तक पूरा करूंगा।

हम सापेक्षिक मूल्यों की बात कर रहे हैं। इसके तीन मुख्य कारण हैं कि मूल्यों में इस प्रकार परिवर्तन क्यों आए हैं। जिस प्रकार इनमें चालू वर्ष में परिवर्तन आ रहे हैं।

सायं 7.00 बजे

लेकिन जैसा मैंने कहा, स्मृति पटल पर बातें कम समय तक अंकित रहती हैं। यह दावा किया गया था, और अंतिम माननीय सदस्य ने कहा कि पहले कभी नहीं और राजग शासन में निश्चय ही नहीं, इसमें इतनी ऊंचाई नहीं हुई थी। मैं आपको कुछ आंकड़े देता हूँ। मैं केवल सात प्रतिशत से ऊपर साप्ताहिक बिंदु दर बिंदु मुद्रास्फीति की बात कर रहा हूँ। यदि मैं छह प्रतिशत से ऊपर लूँ तो तस्वीर ज्यादा बिगड़ जाएगी। मैं केवल सप्ताहों पर नजर डाल रहा हूँ जहां साप्ताहिक बिंदु दर बिंदु मुद्रास्फीति सात प्रतिशत से ऊपर थी। राजग सरकार के प्रथम वर्ष 1998-99 में, 3 जुलाई और 24 जुलाई के बीच बिंदु-दर-बिंदु डब्ल्यूपीआई मुद्रास्फीति चार सप्ताहों तक सात प्रतिशत से ऊपर रही। उसके बाद, पुनः 23 अक्टूबर और 4 दिसंबर के बीच लगातार सात सप्ताहों तक बिंदु दर बिंदु मुद्रास्फीति सात प्रतिशत से अधिक थी। वर्ष 2000-01 में जब राजग सरकार अपने पूरे उत्कर्ष पर थी, और भारत उदय होने जा रहा था उस समय 22 सप्ताहों, निरंतर 22 सप्ताहों तक मुद्रास्फीति सात प्रतिशत से ऊपर थी। मुद्रास्फीति ने 15 जनवरी, 2001 को समाप्त सप्ताह में 8.8 प्रतिशत के स्तर को छुआ। उसके बाद मुद्रास्फीति दो सप्ताहों तक 8.7 पर भी रही। 12 फरवरी, 2001 को समाप्त सप्ताह में यह पुनः 8.8 प्रतिशत तक बढ़ी। जब 11 दिसम्बर, 2003 को राजग सरकार का कार्यकाल समाप्त होने आ रहा था तो और मैं आपको आंकड़े दूंगा, मैं साप्ताहिक आंकड़े पढ़ रहा हूँ ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

श्री रामजीलाल सुमन: सभापति महोदय, माननीय मंत्री जी यहां उत्तर दे रहे हैं। मैं समझता हूँ कि मंत्रीजी को बताना चाहिए कि जो महंगाई बढ़ी है, उस महंगाई को कैसे कंट्रोल करेंगे? क्या हुआ, क्या नहीं हुआ वह अलग बात है। महंगाई बढ़ी है लेकिन उस महंगाई को नियंत्रित करने के लिए सरकार क्या करने जा रही है, इस बारे में बताएं। ... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री पी. चिदम्बरम: आपने इंदिरा गांधी, राजीव गांधी के बारे में बात कही ... (व्यवधान)

[हिन्दी]

अभी मंत्री जी बैकग्राउंड बता रहे हैं।

... (व्यवधान)

[अनुवाद]

श्री के.एस. राव: आंकड़े देने में क्या बुराई है? ... (व्यवधान)

श्री पी. चिदम्बरम: एक मिनट। आप सभी ने पिछले 20 वर्षों के बारे में कहा। मैं पिछले 20 महीनों के बारे में बोल रहा हूँ ... (व्यवधान)

महोदय, सप्ताह की शुरुआत होते हुए, अक्टूबर और नवंबर 2003 में साप्ताहिक बिंदु दर बिंदु मुद्रास्फीति 19 फरवरी, 2004 तक लगातार बढ़ी। उसके बाद यह थोड़े समय के लिए नीचे आई। उसके बाद पुनः चालू वित्त वर्ष और मैं आपको चालू वित्त वर्ष के आंकड़े दूंगा-प्रत्येक सप्ताह यह 4.5, 4.6, 4.7, 4.3, 4.6, 4.6, 5.0, 5.2, 5.6, 6.7 थी जिस समय नई सरकार ने कार्यभार संभाला।

अब कारण है, और मुद्दा यह है कि हमें यह अवश्य समझ लेना चाहिए कि ऐसा क्यों हो रहा है और इसे नियंत्रित करने का तरीका क्या है। यह आरोप लगाना और कहना कोई मुद्दा नहीं है कि संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार आई है और उसने अर्थव्यवस्था को नष्ट कर दिया है। अर्थव्यवस्था नष्ट होने की स्थिति से बहुत अच्छी स्थिति में हैं। अर्थव्यवस्था मजबूत है। अर्थव्यवस्था का विकास हो रहा है। मुद्रास्फीति एक समस्या है। प्रधान मंत्री इस बात को मानते हैं। मैं इस बात को मानता हूँ। और, अब मैं आपको बताऊंगा कि ऐसा क्यों हो रहा है, और हम क्या करेंगे।

सर्वप्रथम और सबसे महत्वपूर्ण कारण पेट्रोलियम मूल्य है। यह पूरी तरह से हमारे नियंत्रण के परे है और इस बात को हर किसी ने स्वीकार किया है। 70 प्रतिशत कच्चे तेल का आयात किया जाता है। हर कोई इसे स्वीकार करता है और इसी कारण इस वाद-विवाद का अधिकांश समय मूल्य वृद्धि पर नहीं था बल्कि पेट्रोलियम अभिप्रेरित मूल्य वृद्धि पर लगाया गया था। हम सभी मानते हैं कि यह पेट्रोलियम है। यदि आप आंकड़ों पर नजर डालें ... (व्यवधान)

सभापति महोदय: संतोष गंगवार जी, माननीय मंत्री जी को उत्तर देने दीजिए। कृपया उन्हें टोकिए मत। यह अच्छी बात नहीं है।

श्री पी. चिदम्बरम: वर्ष 2003-04 में कच्चे तेल का औसत मूल्य ...(व्यवधान)

कृपया मुझे बोलने दीजिए। मैं यह बात नहीं मान रहा हूँ। मैं आपकी बात का उत्तर नहीं दे रहा हूँ ...(व्यवधान) क्या आप मुझे बोलने की अनुमति देने की कृपा करेंगे? ...(व्यवधान)

सभापति महोदय: माननीय मंत्री जी के भाषण के अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

...(व्यवधान)*

श्री पी. चिदम्बरम: महोदय, 2003-04 में कच्चे तेल का औसत मूल्य 27 डालर और 96 सेंट प्रति बैरल था।

वर्ष 2004-05 में औसत मूल्य अब तक 37 डालर और 60 सेंट प्रति बैरल है अर्थात् प्रति बैरल 10 डालर की वृद्धि जो 27-96 डालर पर गत वर्ष की तुलना में लगभग 40 प्रतिशत की वृद्धि है। यदि इस वर्ष के मूल्य गत वर्ष के मूल्यों से अधिक हैं तो जैसा मैंने अभी-अभी उल्लेख किया था, चूंकि मुद्रास्फीति का अर्थ तुलनात्मक मूल्यों से है इसलिए बिन्दु दर बिन्दु मुद्रास्फीति इससे भी अधिक होगी जब तक पेट्रोलियम मूल्यों को गत वर्ष के मूल्य तक कम नहीं कर दिया जाता ...(व्यवधान)। महोदय मुझे आपका संरक्षण चाहिए। माननीय सदस्य मुझे इस प्रकार व्यवधान नहीं पहुंचा सकते। ...(व्यवधान)

सभापति महोदय: नहीं, यह ठीक नहीं है। कृपया अपने स्थान पर बैठ जाएं।

...(व्यवधान)

श्री पी. चिदम्बरम: नहीं। मैं आपको जवाब नहीं दूंगा।

...(व्यवधान)

[हिन्दी]

सभापति महोदय: आपकी कोई बात रिकार्ड नहीं की जायेगी। आप पहले मंत्री महोदय को सुनिए।

...(व्यवधान)*

[अनुवाद]

श्री पी. चिदम्बरम: जी, नहीं। मैं आपको जवाब नहीं दूंगा ...(व्यवधान)

सभापति महोदय: माननीय मंत्री जी के उत्तर के अलावा कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

...(व्यवधान)*

श्री पी. चिदम्बरम: जी नहीं, मैं आपको जवाब नहीं दूंगा।

सभापति महोदय: कृपया अपने स्थान पर बैठ जाएं। यह कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जा रहा है। नहीं, यह ठीक नहीं है।

...(व्यवधान)*

श्री पी. चिदम्बरम: मैंने यह नहीं कहा। मैंने कहा था कि यह प्रथम कारण है। श्री स्वाई कृपया मेरी बात सुनिये। मैंने यह कहा था कि मैं आपको कारण दूंगा। प्रथम कारण पेट्रोलियम मूल्य हैं। मैंने कहा था कि यह पहला कारण है। कृपया प्रतीक्षा करें और मेरी बात ध्यान से सुनिये। आप नवयुवक हैं? ...(व्यवधान)

1 अप्रैल, 2004 को भारत में कच्चे तेल का मूल्य 32 डालर प्रति बैरल था। 24 मई को यह 33 डॉलर हो गया। यह 40 डालर प्रति बैरल तक पहुंच गया। 32 डालर की तुलना में 40 डालर प्रति बैरल का अर्थ है 25 प्रतिशत की वृद्धि। पुनः जब आप मुद्रास्फीति को तुलनात्मक मूल्यों के रूप में मापते हो, तो बिन्दु दर बिन्दु मुद्रास्फीति, सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक में भी प्रतिबिम्बित होगी। कच्चे तेल के अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य मुख्यतः ब्रेन्ट, उदाहरण के लिए 51 डालर 40 सेंट तक पहुंच गए। और कुछ दिनों में आपको पता चलेगा कि यह 56 डालर प्रति बैरल तक पहुंच गए। हम किसी भी तरीके से भारतीय मूल्यों को अन्तर्राष्ट्रीय मूल्यों से पृथक नहीं रख सकते हैं जब तक इस 'जब तक' शब्द को ध्यान रखे-सम्पूर्ण मूल्य वृद्धि तेल विपणन कंपनियों अथवा राजकोष द्वारा वहन नहीं की जाती और मूल्य वृद्धि खुदरा मूल्यों तक हस्तांतरित नहीं होती।

हम इस बारे में बहस कर सकते हैं। हम यह तर्क वितर्क कर सकते हैं कि हमें ऐसा करना चाहिए अथवा नहीं। वास्तव में, महाराष्ट्र के माननीय सदस्य ने कहा था कि 1995 और 1999 के दौरान उनकी सरकार ने यह निर्णय लिया था कि 'चाहे जो भी हो दस आवश्यक वस्तुओं के मूल्य स्थिर रखे जायेंगे चाहे इससे सरकार के अन्य कार्यक्रमों को धक्का लगे लेकिन वे मूल्यों को स्थिर रखेंगे।' वर्ष 1999 में क्या हुआ? उस सरकार को क्यों हार का मुंह देखना पड़ा?

मुझ यह है कि अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य को खुदरा मूल्यों में हस्तांतरित किया जायेगा। जैसाकि मैंने कहा है, जब तक राष्ट्र यह निर्णय नहीं

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

लेता है कि 'हम इसे खुदरा मूल्यों तक हस्तांतरित नहीं करेंगे, हम सारा बोझ स्वयं वहन करेंगे-या तो राजकोष अथवा तेल कम्पनियों इस भार को वहन करेगी।' हमने क्या किया है?

आपे कल राज्य सभा में पेट्रोलियम मंत्री को सुना। यह समाचार पत्रों में छपा है। अधिकतर भार तेल कम्पनियों द्वारा ही वहन किया गया। इस वर्ष लगभग 20,000 करोड़ रुपये का खर्च तेल कम्पनियों को वहन करना पड़ेगा। राजकोष को पहले ही सीमा शुल्क और उत्पाद शुल्क में कटौती करके 4400 करोड़ रुपये का बोझ उठाना पड़ा है। शेष भार लोगों को वहन करना पड़ा। पेट्रोलियम मूल्यों अथवा डीजल मूल्यों अथवा रसोई गैस के मूल्यों को बढ़ाकर कोई भी प्रसन्न नहीं होता।

कुमारी ममता बैनर्जी: इसका समाधान क्या है?

श्री पी. चिदम्बरम: मैं वही बता रहा हूँ। पहले मुझे समस्या का उल्लेख करने दीजिए जिससे कि हम समस्या को समझ सकें।

इसलिए, इस बारे में हमने क्या किया। इसमें तीन शेरधारक हैं। इनमें से एक तेल विपणन कम्पनियाँ हैं। मेरे अनुसार उन्होंने सबसे अधिक भार वहन किया है। दूसरा राजकोष है। राजकोष ने भी पहले ही पर्याप्त भार वहन कर लिया है। शेष भार जनता को वहन करना पड़ना जिसके लिए मुझे अत्यधिक खेद है। किन्तु यह हमारे काबू से बाहर है जब तक अन्तर्राष्ट्रीय कच्चे तेल के मूल्य कम नहीं हो जाते तब तक हम इस पर नियंत्रण नहीं कर सकते।

अब मुझे यह बताने दीजिए कि जहाँ तक राजकोष का संबंध है हमने क्या किया है। राजग सरकार ने हमें निम्नलिखित सीमा शुल्क प्रदान किये। इसके लिए कोई उन पर दोषारोपण नहीं कर रहा है। यह सीमा शुल्क हमें विरासत में मिला है। पेट्रोल के लिए यह 20 प्रतिशत थी और हमने इसे 15 प्रतिशत कर दिया है। डीजल पर यह 20 प्रतिशत था हमने इसे 15 प्रतिशत कर दिया। रसोई गैस के लिए यह 10 प्रतिशत था हमने इसे कम करके 5 प्रतिशत कर दिया। मिट्टी के तेल के लिए हमने इसे 10 प्रतिशत से घटाकर 5 प्रतिशत कर दिया है।

हमारे सत्ता में आने के बाद हमने पेट्रोल के उत्पाद शुल्क को 30 प्रतिशत से घटाकर पहले 26 प्रतिशत किया और बाद में 23 प्रतिशत कर दिया। इसी प्रकार, डीजल से हमने इसे 14 प्रतिशत से घटाकर 11 प्रतिशत किया और फिर 8 प्रतिशत कर दिया। रसोई गैस से इसे 16 प्रतिशत से घटाकर 8 प्रतिशत कर दिया। मिट्टी के तेल से 16 प्रतिशत से घटाकर 12 प्रतिशत कर दिया।

उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क में कटौती की वजह से राजकोष को पहले ही 4400 करोड़ रुपये की हानि हुई है। प्रश्न

यह है कि क्या हम इससे अधिक हानि उठा सकते हैं। यदि हम इससे अधिक हानि उठाते हैं तो उन अन्य कार्यक्रमों का क्या होगा जिन्हें हमें वित्त पोषित करना है? 150 जिलों में शुरू किया गया काम के बदले अनाज कार्यक्रम की लागत 2020 करोड़ रुपये है। सर्व शिक्षा अभियान के लिए आबंटन को इस वर्ष दुगना कर दिया गया है। यदि हम मूल्यों को स्थिर रखना चाहते हैं और इसका प्रभाव हस्तांतरित नहीं करते तो हमें और अधिक हानि उठानी पड़ेगी। हम वह कर सकते हैं किन्तु इससे अन्य कार्यक्रमों पर प्रभाव पड़ेगा।

जैसाकि प्रो. रामदास ने कहा है, हमें वृद्धि के लिए अनिवार्य निवेश और कुछ समय के लिए मुद्रास्फीति के भार के बीच संतुलन बनाना होगा जब तक पेट्रोलियम के अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य कम नहीं हो जाते, इनमें से कुछ मूल्य वृद्धि वास्तव में वापस ले ली जाएगी। इसलिए, पहला कारण यह है कि कच्चे तेल के मूल्य पूर्णतः हमारे नियंत्रण से बाहर हैं। हमने अपनी ओर से भरसक प्रयत्न किया है। मैंने कोई सुझाव नहीं सुना है ... (व्यवधान)

कुमारी ममता बैनर्जी: महोदय, हम इस उत्तर से संतुष्ट नहीं हैं क्योंकि मंत्री जी मूल्य वृद्धि का समर्थन कर रहे हैं। सरकार लोगों को कोई सुरक्षा प्रदान नहीं कर रही है। यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है। विरोधस्वरूप हम सभा से उठकर बाहर जा रहे हैं।

सायं 7.12 बजे

(इस समय, कुमारी ममता बैनर्जी और कुछ अन्य माननीय सदस्य सभा भवन से बाहर चले गए)

[हिन्दी]

श्री धावरचंद गेहलोत: सभापति महोदय, मंत्री जी यह नहीं बता रहे हैं कि यह सब करने के बाद भी महंगाई क्यों बढ़ रही है? ... (व्यवधान)

श्री संतोष गंगवार: सभापति महोदय, हम मंत्री जी द्वारा दिये जा रहे उत्तर से संतुष्ट नहीं हैं। इसलिए हम सदन से बहिर्गमन करते हैं।

सायं 7.13 बजे

(तत्पश्चात् श्री संतोष गंगवार और कुछ अन्य माननीय सदस्य सभा भवन से बाहर चले गए।)

सभापति महोदय: मंत्री जी के उत्तर के अतिरिक्त कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जायेगा।

...(व्यवधान)*

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

श्री किन्जरपु येरननायडु (श्रीकाकुलम): सभापति महोदय, हम माननीय वित्त मंत्री जी से अनुरोध करते हैं ...*(व्यवधान)*

श्री पी. चिदम्बरम: क्या आप रुक रहे हैं या बाहर जा रहे हैं? मैं चाहता हूँ कि आप रुके। कृपया रुक जाए।

श्री किन्जरपु येरननायडु: महोदय, मंत्री महोदय को यह सब बातें बताने की आवश्यकता नहीं है।

श्री पी. चिदम्बरम: क्यों? मैं साढ़े चार घंटे से उनकी बात सुन रहा हूँ। क्या मुझे सरकार का पक्ष नहीं बताना चाहिए। आप अभी आए हो। अगर मैं सरकार का पक्ष न रखूँ तो मेरे यहां होने का क्या अर्थ है? सरकार का पक्ष बताना मेरा कर्तव्य है।

एक माननीय सदस्य: वह भाजपा के साथ चलना चाहते हैं ...*(व्यवधान)*

श्री पी. चिदम्बरम: मैं जानता हूँ कि श्री येरननायडु सभा में रहेंगे। मैंने उनकी बात साढ़े चार घंटे तक सुनी। दस मिनट मेरी बात भी सुन लीजिए।

इसलिए, पहला कारण है कि पेट्रोलियम पदार्थों के मूल्य में वृद्धि। यह आयातित मुद्रास्फीति है, जिसका कारण है कच्चे तेल की अधिक कीमत। मुझे लगता है कि कच्चे तेल की कीमत कम होगी। ऐसे संकेत हैं कि यह कम हो रही है। इसके कम होने पर आप पाएंगे कि थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) भी नीचे गिर रहा है।

पहले जब मूल्यवृद्धि हुई तो एनडीए सरकार ने क्या किया? मैं केवल कच्चे तेल के मूल्य के बारे में बात कर रहा हूँ। कल मेरे सहयोगी पेट्रोलियम मंत्री ने यह आंकड़े रखे थे। एनडीए शासन के दौरान पेट्रोल की अंतर्राष्ट्रीय कीमत में 63 प्रतिशत की वृद्धि हुई तथा खुदरा मूल्य को 93 प्रतिशत की वृद्धि हो गई थी। यूपीए सरकार के आश्वासन के दौरान दिसंबर से जून तक पेट्रोल की अंतर्राष्ट्रीय कीमत में 15 प्रतिशत वृद्धि हुई और हमने इसे केवल छह प्रतिशत बढ़ाया। जून से लेकर आज तक अंतर्राष्ट्रीय कीमतों में 22 प्रतिशत की वृद्धि हुई और हमने इसे केवल सौ प्रतिशत बढ़ाया। शेष भार, तेल कंपनियों और राजकोष द्वारा वहन किया गया। मैं यही बात कहना चाह रहा हूँ। हमने अंतर्राष्ट्रीय कीमतों में हुई सारी मूल्य वृद्धि को खुदरा उपभोक्ताओं पर नहीं मढ़ा है। डीजल के संबंध में, एनडीए शासन के दौरान अंतर्राष्ट्रीय कीमतों में 31 प्रतिशत की वृद्धि हुई तथा खुदरा मूल्य में 197 प्रतिशत की बढ़ोत्तरी दी गई।

वे किसकी बात कर रहे हैं? ...*(व्यवधान)* श्री येरनायडु, आप यहां वाद-विवाद के समाप्त होने के समय आए हैं ...*(व्यवधान)* आप साढ़े चार घंटे तक चले वाद-विवाद के दौरान यहां नहीं थे ...*(व्यवधान)*

श्री किन्जरपु येरननायडु: यदि पिछली एनडीए सरकार ने मूल्यों को बढ़ाया तो इसका अर्थ क्या यह है कि यह सरकार भी कीमतों में बढ़ोत्तरी करेगी? ...*(व्यवधान)*

श्री पी. चिदम्बरम: आप वाद-विवाद के दौरान यहां नहीं थे और आपको यह नहीं मालूम कि वाद-विवाद किस विषय से संबंधित है ...*(व्यवधान)*

श्री किन्जरपु येरननायडु: महोदय, विश्व में कहीं भी किसी सरकार ने सिर्फ छह माह के भीतर पेट्रोल की कीमत 5.50 रु., डीजल की कीमत 4.92 रु. तथा एलपीजी सिलेंडर की कीमत 40 रु. नहीं बढ़ाई ...*(व्यवधान)*

श्री पी. चिदम्बरम: महोदय, यह दिन की समाप्ति पर यहां आए हैं और अब वह अपनी बात चलाना चाहते हैं ...*(व्यवधान)*

श्री किन्जरपु येरननायडु: महोदय, यह सरकार किसान विरोधी और गरीब-विरोधी है, इसलिए विरोध में मेरी पार्टी भी वाक आउट कर रही है ...*(व्यवधान)*

सायं 7.16 बजे

(इस समय श्री किन्जरपु येरननायडु और कुछ अन्य सदस्य सभा भवन से बाहर चले गए)

सभापति महोदय: माननीय मंत्री महोदय जो कह रहे हैं, उसके अतिरिक्त कुछ भी कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया जाएगा।

...*(व्यवधान)**

श्री पी. चिदम्बरम: महोदय, मूल्य वृद्धि का दूसरा कारण है वस्तुओं के मूल्य। आज, कई वस्तुओं की बहुत मांग है। इस्पात, कोयले और धातु की अंतर्राष्ट्रीय मांग बहुत तेजी से बढ़ रही है, इसका कारण है कि चीन का बहुत तेजी से विकास हो रहा है और चीन में इन वस्तुओं की मांग है। भारत में भी निर्माण क्षेत्र में 7.9 से 8.0 प्रतिशत की दर से वृद्धि हो रही है और इन वस्तुओं की मांग तेजी से बढ़ी है। जैसे ही इन वस्तुओं की मांग बढ़ती है तथा अंतर्राष्ट्रीय कीमत में वृद्धि होती है तो घरेलू मूल्य में भी बढ़ोत्तरी होगी। जब तक हम अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों में वृद्धि के साथ मूल्य नियंत्रण नहीं करते, सांविधिक मूल्य नियंत्रण लागू नहीं करते, घरेलू मूल्य में भी बढ़ोत्तरी होगी क्योंकि आयात अब प्रतिरोधक कारक नहीं रहा।

*कार्यवाही-वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

इसलिए, मुद्रास्फीति का दूसरा कारण है अधिक मांग के कारण वस्तुओं के अंतर्राष्ट्रीय मूल्य में वृद्धि। आंकड़ों के अनुसार अधिक मांग केवल चीन की ही नहीं बल्कि भारत की भी है। ऋण का विस्तार हुआ है। गैर-खाद्य ऋण का विस्तार हुआ है, कृषि ऋण का विस्तार हुआ है तथा इन सबका अर्थ है कि निवेश हो रहा है। इन वस्तुओं की मांग है। इससे विकास में तेजी आएगी और विकास के साथ जैसा कि प्रो. रामदास ने कहा मुद्रास्फीति के कुछ उपाय भी होंगे तथा यदि कच्चे तेल के मूल्य कुछ स्थिर होते तो हमें यह समस्या नहीं होती।

महोदय, इसे समझाने के लिए मुझे एक आंकड़ा बताने दीजिए। मुद्रास्फीति, तीन बड़े संघटकों से मिलकर होती है। पहला है प्राथमिक वस्तुएं, दूसरा है फ्यूल पावर लाइट लुब्रीकेन्ट्स और तीसरा है विनिर्मित उत्पाद। मुझे अब अप्रैल से 15 नवंबर तक की अवधि की तुलना करने दीजिए। इस वर्ष मुद्रास्फीति में प्राथमिक वस्तुओं का योगदान 14.4 प्रतिशत रहा पिछले वर्ष मुद्रास्फीति में उनका योगदान 14.5 प्रतिशत था। विनिर्मित उत्पादों ने इस वर्ष मुद्रास्फीति में 46.1 प्रतिशत का योगदान दिया। पिछले वर्ष इसने 6.7 प्रतिशत का योगदान दिया था। इसलिए यदि तीसरा संघटक कुछ स्थिर रहता तो इस वर्ष मुद्रास्फीति पिछले वर्ष के मुकाबले कम रहती। हमारे लिए दुर्भाग्यपूर्ण रहा कि फ्यूल पावर लाइट लुब्रीकेन्ट्स संघटक बिलकुल अस्थिर रहा। अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों के कारण इस वर्ष इस संघटक का योगदान 39.8 प्रतिशत रहा, जबकि पिछले वर्ष इसका योगदान 23.6 प्रतिशत था।

महोदय, वास्तव में हम अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों के कारण पीड़ित हैं। मेरा विश्वास कीजिए यदि इस फ्यूल पावर लाइट लुब्रीकेन्ट्स संघटक पिछले वर्ष के समान ही रहता तो अंक दर अंक इस वर्ष मुद्रास्फीति पिछले वर्ष के मुकाबले कम रहती। मैं फिर कहता हूँ कि एक बार अंतर्राष्ट्रीय मूल्य गिर जाएं तो, माननीय सदस्य पाएंगे कि इस देश में मुद्रास्फीति कम हो जाएगी जैसाकि 1998-99 और 2000-01 में हो चुका है।

महोदय, स्थिति इतनी खराब नहीं है जितना कि लोग दिखाने की कोशिश कर रहे हैं। यह गलत है। मैं इससे अप्रसन्न हूँ। परन्तु मैं सोचता हूँ कि जब सब कुछ ठीकठाक चल रहा था, तब दुर्भाग्यपूर्ण रूप से कच्चे तेल के अंतर्राष्ट्रीय मूल्य ने हमारे लिए यह इतनी बड़ी समस्या खड़ी कर दी। परन्तु 28 अगस्त को समाप्त हुए सप्ताह में मुद्रास्फीति के अंक दर अंक ऊपर पहुंचाकर 8.7 प्रतिशत तक पहुंचने के बाद देखिए कि क्या हुआ। 28 अगस्त को यह 8.7 प्रतिशत को छू गई। उसके बाद वाले सप्ताहों में यह 8.2 प्रतिशत, 8.2 प्रतिशत, 7.9 प्रतिशत, 7.3 प्रतिशत रही तथा तत्पश्चात् यह 7.8 प्रतिशत तक पहुंच गई और अब यह गिरकर 7.3 प्रतिशत पर आ गई है।

जहां तक कल की बात है अर्थात् दो सप्ताह पहले समाप्त हुए सप्ताह में मुद्रास्फीति अंक दर अंक गिरकर 7.34 प्रतिशत से 7.3 प्रतिशत हो गई। मुझे विश्वास है कि अगर अच्छे उत्तर-पूर्वी मानसून और रबी फसल के साथ-साथ कच्चे तेल की अंतर्राष्ट्रीय कीमतों में और वृद्धि नहीं होती है तो हम थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) अंक दर अंक मुद्रास्फीति पर नियंत्रण पा लेंगे। परन्तु मैं पेट्रोलियम कीमतों पर नजर रखे हुए हूँ।

तीसरा कारण जिसे मैं समझाने जा रहा हूँ हालांकि इसे समझाना काफी कठिन है—पिछली सरकार ने नकदी प्रबंधन के बारे में आगे तक विचार नहीं किया। हर कोई समझता है कि जब विदेशी मुद्रा देश में आती है तो यह अच्छा है। मैं सहमत हूँ। यह अपने आप में अच्छा है। परन्तु इससे समस्याएं होती हैं। जब विदेशी मुद्रा इस देश में आती है तो इससे नकदी बढ़ती है। जब तक उचित नकदी प्रबंधन नहीं किया जाता यह मुद्रास्फीति में वृद्धि का कारण बनेगा। पिछले वर्ष यही हुआ।

मुझे इस बारे में बहुत संक्षिप्त रूप से बताने दें। मैं आपको कुछ ऐसे उपायों की जानकारी दूंगा, जिन्हें हम अपना सकते हैं। उदाहरण के लिए, जहां तक विदेशी मुद्रा का संबंध है, मार्च 2003 के अंत में हमारा विदेशी मुद्रा भंडार 75 बिलियन अमरीकी डालर था। मार्च 2004 में यह बढ़कर 111 बिलियन अमरीकी डालर होगा। विदेशी मुद्रा में 36 बिलियन अमरीकी डालर की वृद्धि हुई। यह अपने आप में अच्छा है। परन्तु इससे एम-3 ऊपर पहुंच गया। व्यापक धन आपूर्ति तेजी से 16.6 प्रतिशत तक पहुंच गई, जबकि लक्ष्य 14 प्रतिशत था। यदि उत्पादन में विस्तार नहीं होता और अतिरिक्त नकदी बाजार में प्रवेश करती है तो उससे मूल्य बढ़ते हैं। यह एक कारण है कि विदेशी मुद्रा की आवक का बहुत सावधानीपूर्वक प्रबंधन किया जाए। हम 1991 की स्थिति में नहीं हैं जब हमें इसे संभालने में अत्यधिक कठिनाई का सामना करना पड़ा था। वास्तव में उस समय कोई विदेशी मुद्रा नहीं थी। केवल एक बिलियन डालर की राशि थी। वर्ष 1991 में हमने इस समस्या का सामना किया था। डा. मनमोहन सिंह ने उस समस्या को प्रभावी तरीके से हल किया था। वर्ष 2004 में हम एक बहुत भिन्न प्रकार की समस्या से लड़ रहे हैं। हम 1991 के उपायों का प्रयोग 2004 में नहीं कर सकते। हमें नकदी की इस समस्या से निपटना है। हम इससे निपट रहे हैं। हम एम-3 को 14 प्रतिशत रखने की कोशिश कर रहे हैं। यदि मैं बाकी बचे हुए वर्ष में एम-3 को 14 प्रतिशत तक रखने में सफल होता हूँ तो आप पाएंगे कि आगामी तीन-चार महीनों में नकदी से उत्पन्न होने वाली मुद्रास्फीति कम हो रही है।

श्री बसुदेव आचार्य: आज क्या एम-3, 14 या 16 प्रतिशत है।

श्री पी. चिदम्बरम: पिछले वर्ष यह 16.6 प्रतिशत थी। आज हम 14 प्रतिशत का लक्ष्य रखने की कोशिश कर रहे हैं। हमें विश्वास है कि हम इसे 14 प्रतिशत ही बनाए रखेंगे। आज यह लगभग 14 प्रतिशत है। हम नकदी का प्रबंध करने की कोशिश कर रहे हैं। यही तीन मुख्य कारण हैं जिनके कारण मुद्रास्फीति की दर में वृद्धि का रुझान बना हुआ है। जब हम सरकार में आए मुद्रास्फीति में वृद्धि का रुझान बना हुआ था। पेट्रोलियम पदार्थों के मूल्यों में वृद्धि के कारण ऐसा हुआ है। अब इसमें कमी आ रही है क्योंकि अंतर्राष्ट्रीय मूल्यों में कमी हो रही है। इसमें कमी हुई है क्योंकि हमने उत्पाद शुल्कों और सीमा शुल्कों में कुछ कमी की है। हमने खाद्य तेलों और इस्पात के संबंध में कुछ किया है। मैं इस संबंध में सभा का ज्यादा समय नहीं लूंगा। इसमें कमी आ रही है क्योंकि हम नकदी का प्रबंध कर रहे हैं।

इसका एक अन्य कारण यह भी है कि ऐसी घटनाएं घटित हुई हैं जिससे मुद्रास्फीति की दर में वृद्धि हुई है। पिछले 10 वर्षों में तीन वर्षों में कम वर्षा हुई है। 1995-96, 2000-01 और चालू वर्ष ऐसे तीन वर्ष हैं जिनमें कम वर्षा हुई है। इन तीन वर्षों में मूल्य लगभग समान ही रहे। 1994-95 में खाद्यान्नों का उत्पादन 191.5 मिलियन टन से घट कर 180.4 मिलियन टन रह गया है। इसी प्रकार 2000-01 में खाद्यान्नों का उत्पादन 209.8 मिलियन टन से घट कर 199.5 मिलियन टन रह गया है। इससे मुद्रास्फीति की दर में वृद्धि हुई है।

दुर्भाग्य से इस वर्ष प्रथम मानसून, दक्षिण पश्चिम मानसून 13 प्रतिशत कम हुआ। 13 प्रतिशत का अर्थ है कि बाजार ने सही कल्पना की थी कि मूल्यों पर दबाव रहेगा और इससे मूल्यों में वृद्धि हुई। लेकिन यह हमारे लिए सौभाग्य की बात है कि यह कमी दूसरे मानसून, उत्तर-पूर्व मानसून से पूरी होने की संभावना है और यदि रबी की फसल अपने अनुमान के अनुसार होती है तो आप पाएंगे कि रबी की फसल से ही इन कमी की पूर्ति हो जाएगी और अधिकतर मुद्रास्फीति की प्रत्याशा इससे समाप्त हो जाएगी।

अब, हम क्या कर रहे हैं? महोदय, सबसे पहले हम तेल और गैस के आयात की अपनी निर्भरता को कम करने और तेल और गैस के अपने संसाधनों में सुधार के लिए कई देशों से बातचीत कर रहे हैं। कल माननीय पेट्रोलियम मंत्री ने राज्य सभा में इस संबंध में विस्तृत वक्तव्य जारी किया है और मुझे पूरा विश्वास है कि जब भी उन्हें अवसर मिलेगा वह यहां पर भी अपना वक्तव्य जारी करेंगे। लेकिन यह एक दिन में नहीं किया जा सकता है। ऐसा करने में समय लगेगा लेकिन हमें कच्चे तेल के आयात की अपनी निर्भरता को कम करना होगा और अपनी ऊर्जा संबंधी आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए कच्चे तेल और गैस

के अपने संसाधनों का पता लगाना होगा। हम तेल उत्पादक देशों से बात कर रहे हैं। हम उनसे बात कर रहे हैं कि वह हमसे एशियन प्रीमियम, जो वे ले रहे हैं नहीं ले और हम कच्चे तेल का वही मूल्य ले जो वह अन्य देशों से लेते हैं। क्योंकि अंतर्राष्ट्रीय मूल्य कम है और भारतीय मूल्य भी कम है। मुझे पूरा विश्वास है कि मुद्रास्फीति के इस प्रथम कारण का ध्यान रखा जाएगा।

दूसरा, उत्पाद शुल्कों और सीमा शुल्कों के संदर्भ में हम जितना कर सकते थे उतना कर चुके हैं। मैं अगले बजट से पहले इसमें और कमी की कोई संभावना नहीं देखता हूँ और न ही मैं आपको बता सकता हूँ कि मैं अगले बजट में क्या कर सकता हूँ। लेकिन मैं आपके सुझावों को निश्चित रूप से ध्यान में रखूंगा और उस सीमा तक जिससे राजकोष पर कोई भार न पड़े, हम कुछ करों को समायोजित करके इस मुद्दे का समाधान करेंगे यद्यपि मैं आपसे कोई वादा नहीं कर सकता कि किन करों को समायोजित किया जाएगा या मैं किस सीमा तक इन्हें समायोजित करूंगा। तीसरा कार्य हमने नकदी प्रबंधन के संबंध में किया है। मैं समझता हूँ कि नकदी के संबंध में आज हमारा प्रबंधन बहुत ही गंभीर और संतुलित है। हम नकदी पर बहुत ही सावधानीपूर्वक ध्यान दे रहे हैं। रिजर्व बैंक और सरकार मिलकर कार्य कर रहे हैं। यदि हम एम-3 वृद्धि को निर्धारित लक्ष्य तक बनाए रखते हैं तो आप पाएंगे कि नकदी से उत्पन्न मुद्रास्फीति में कमी आई है।

और अंत में, मैं प्रार्थना करता हूँ कि रबी की फसल अच्छी होनी चाहिए ताकि हम खरीफ की फसल से हुई कमी को पूरा कर सकें। यदि ऐसा होता है तो आप पाएंगे कि थोक मूल्य सूचकांक मुद्रास्फीति दर में कमी होगी।

मुझे पूरा विश्वास है कि यदि कुछ अप्रत्याशित नहीं हुआ तो इन बुरे दिनों का अंत हो गया है और थोक मूल्य सूचकांक मुद्रास्फीति दर में कमी आएगी। जैसे ही थोक मूल्य सूचकांक में कमी होगी आप उपभोक्ता मूल्य सूचकांक में भी कमी पायेंगे। हमारे लिए यह सौभाग्य की बात है कि उपभोक्ता मूल्य सूचकांक आवश्यक वस्तुओं के अभी वहनीय सीमाओं में है। अक्टूबर में यह दर 4.6 प्रतिशत थी। यह 4.8 प्रतिशत थी लेकिन यह घटकर 4.6 हो गई है।

हम आवश्यक वस्तुओं पर नजर रख रहे हैं और हम यह सुनिश्चित करेंगे कि आवश्यक वस्तुओं का मूल्य आम आदमी की पहुंच में रहे और आपूर्ति बढ़ा कर यदि आवश्यक हुआ तो हम इसका आयात कर और यह सुनिश्चित कर कि इसकी आपूर्ति बाधित न हो अन्य कदम भी उठाएंगे। हम आवश्यक वस्तुओं पर नजर रखेंगे और यह भी सुनिश्चित करेंगे कि उपभोक्ता मूल्य सूचकांक मुद्रास्फीति की सीमा में ही रहे।

सरकार भरसक प्रयास कर रही है, मैं मुद्रास्फीति के बारे में उतना ही चिंतित हूँ जितना कोई अन्य माननीय सदस्य चिंतित है लेकिन हमें अंतरराष्ट्रीय मूल्यों के कारण होने वाली कुछ मुद्रास्फीति का सामना करने की आदत डालनी चाहिए। मुझे पूरा विश्वास है कि मध्यावधि तक हम मुद्रास्फीति को नियंत्रित कर पायेंगे और मूल्यों को कम करने में भी समर्थ होंगे।

श्री बसुदेव आचार्य: अध्यक्ष महोदय, मैं दो बातें कहना चाहता हूँ। पहली बात उपभोक्ता मूल्य सूचकांक और थोक मूल्य सूचकांक के बारे में है क्योंकि मैंने अपने भाषण में इन दोनों का हवाला दिया था और कहा था कि उपभोक्ता मूल्य सूचकांक और थोक मूल्य सूचकांक के बीच बहुत अंतर है। इन्होंने उसका वर्णन नहीं किया है।

श्री पी. चिदम्बरम: मैं इसका वर्णन करूँगा।

श्री बसुदेव आचार्य: दूसरी बात यह है कि माननीय पेट्रोलियम मंत्री ने कल राज्य सभा में कच्चे तेल के उत्पादन को बढ़ाने के लिए तैयार की गई योजना और कार्यक्रम के बारे में विस्तार से बताया था। यदि हम आयात समानता प्रणाली के कारण अपने कच्चे तेल के उत्पादन में वृद्धि करते हैं तब भी इसका लाभ आम आदमी तक नहीं पहुंचेगा।

मैं सरकार से यह जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार का विचार 2001-02 से पूर्व विद्यमान निर्देशित कीमत प्रणाली के पुनरीक्षण का है ताकि सरकार मूल्यों पर नियंत्रण रख सके। आज सरकार का पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्य पर कोई नियंत्रण नहीं है। इसलिए सरकार पेट्रोलियम उत्पादों के मूल्यों को नियंत्रित कर सकती है। यह बहुत महत्वपूर्ण है। और तो और यदि कच्चे तेल के उत्पादन में वृद्धि होने के बाद भी सरकार मूल्यों को नियंत्रित नहीं कर सकती है।

श्री पी. चिदम्बरम: उपभोक्ता मूल्य सूचकांक और थोक मूल्य सूचकांक के बीच अंतर क्यों है इसका वर्णन आसानी से किया जा सकता है। उपभोक्ता मूल्य सूचकांक की संगणना में खाद्य वस्तु समूह को 57 प्रतिशत की वेटेज दी जाती है थोक मूल्य सूचकांक में खाद्य वस्तु समूह को 27 प्रतिशत की वेटेज दी जाती है। अर्थात् थोक मूल्य सूचकांक में कुछ अन्य वस्तुएं भी शामिल होती हैं और थोक मूल्य सूचकांक को निर्धारित करने के लिए इन्हें अलग वेटेज दिया जाता है और उपभोक्ता मूल्य सूचकांक हेतु अलग वेटेज होता है। ऐसा उचित ही है क्योंकि उपभोक्ताओं के लिए खाद्य वस्तुएं सर्वाधिक महत्वपूर्ण घटक हैं।

अब खाद्य वस्तु समूह संबंधी मुद्रास्फीति, जैसा मैंने आपको बताया है, सामान्य है। इसलिए यदि सामान्य खाद्य वस्तु मुद्रास्फीति

का 27 प्रतिशत थोक मूल्य सूचकांक में डाला जाता है तो इसके परिणामस्वरूप थोक मूल्य सूचकांक में थोड़ा ही अंशदान हो पाता है। इस अर्थ में इसमें और कमी नहीं की जा सकती है। क्योंकि इसका वेटेज 27 प्रतिशत ही है। उपभोक्ता मूल्य सूचकांक में 57 प्रतिशत वेटेज है जोकि आधे से अधिक है और खाद्य वस्तु समूह में मुद्रास्फीति सामान्य है इसलिए थोक मूल्य सूचकांक की तुलना में उपभोक्ता मूल्य सूचकांक की मुद्रास्फीति बहुत कम है। उपभोक्ता मूल्य सूचकांक और थोक मूल्य सूचकांक में यही अंतर है।

अगला प्रश्न नीति से संबंधित बड़ा प्रश्न है इसलिए मैं इस प्रकार के प्रश्न का उत्तर नहीं दे सकता। निर्देशित कीमत प्रणाली को पूरी तरह से समाप्त नहीं किया गया है बल्कि इसे चरणबद्ध रूप से समाप्त किया गया है। इसे कभी भी पूरी तरह से समाप्त नहीं किया गया था। अब हम आयात समानता पर आते हैं लेकिन हमने आयात समानता को भी पूरी तरह से क्रियान्वित नहीं किया है। अब हम एक प्रकार की विचित्र स्थिति में हैं जिसमें कुछ कीमत को निर्देशित किया जाता है और कुछ कीमतों को आयात समानता पर छोड़ा गया है।

बड़ा प्रश्न यह है कि क्या हमें निर्देशित कीमत उपाय को पुनः अपनाना चाहिए जिसमें अंतरराष्ट्रीय मूल्य वृद्धि का सम्पूर्ण भार राज्य द्वारा वहन किया जाता है न कि इसे खुदरा कीमतों पर थोपा जाता है।

श्री बसुदेव आचार्य: आज हम अपनी आवश्यकता का 30 प्रतिशत उत्पादन कर रहे हैं।

श्री पी. चिदम्बरम: यह एक बड़ा प्रश्न है इसका उत्तर इस ढंग से नहीं दिया जा सकता कि "आप पूछें और मैं खड़ा होकर इसका उत्तर दूँ।" वास्तविक कीमत के प्रभाव को खुदरा उपभोक्ताओं पर न डालने के गंभीर परिणाम होते हैं। इन कीमतों को खुदरा उपभोक्ता पर किस सीमा तक डाला जाए। यह वाद-विवाद का प्रश्न है। लेकिन यह कहना कि बदली हुई कीमतों को खुदरा उपभोक्ताओं पर न डाला जाए और राज्य तथा तेल उत्पादक विपणन कंपनियों द्वारा बदली हुई कीमतों का आमेलन किया जाए, कई प्रश्नों को उत्पन्न करते हैं जिनका उत्तर इस प्रकार नहीं दिया जा सकता। इसके लिए गहन सोच की आवश्यकता है।

अध्यक्ष महोदय: अब सभा कल पूर्वाह्न ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित होती है।

सायं 7.33 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा शुक्रवार, 10 दिसम्बर 2004/19 अग्रहायण 1926 (शक) के पूर्वाह्न ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

अनुबंध I

तारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका

क्र.सं.	सदस्य का नाम	प्रश्न संख्या
1	2	3
1.	श्री एम. शिवन्ना	121
2.	श्री तुकाराम गणपतराव रेंगे पाटील श्री सुग्रीव सिंह	122
3.	श्री सीताराम सिंह	123
4.	श्री सुरेश कुरूप	124
5.	श्रीमती मिनाती सेन	125
6.	श्री उदय सिंह	127
7.	श्री कमला प्रसाद रावत श्री निखिल कुमार चौधरी	128
8.	श्री भर्तृहरि महताब	129
9.	श्री चन्द्रशेखर साहु श्री के.एस. राव	130
10.	श्रीमती मेनका गांधी	131
11.	श्री कीर्तिवर्धन सिंह श्री मोहन सिंह	132
12.	श्री सुशील कुमार मोदी	133
13.	श्री अधीर चौधरी	134
14.	श्री एम. श्रीनिवासुलु रेड्डी श्री जी. करुणाकर रेड्डी	135
15.	श्री मनसुखभाई डी. वसावा श्री हरिकेवल प्रसाद	136
16.	श्री धर्मेन्द्र प्रधान डा. एम. जगन्नाथ	137
17.	श्री रामदास आठवले	138
18.	श्री गुरुदास दासगुप्त श्री अजय चक्रवर्ती	139

अतारांकित प्रश्नों की सदस्य-वार अनुक्रमणिका

क्र.सं.	सदस्य का नाम	प्रश्न संख्या
1	2	3
1.	आचार्य, श्री बसुदेव	1493, 1582
2.	आदित्यनाथ, योगी	1489, 1556
3.	अडसूल, श्री आनंदराव विठोबा	1414, 1424, 1430, 1460, 1571
4.	अहीर, श्री हंसराज जी.	1407, 1516
5.	अजय कुमार, श्री एस.	1418, 1431
6.	अंगडि, श्री सुरेश	1469
7.	अंसारी, श्री फुरकान	1480
8.	अप्पादुरई, श्री एम.	1458, 1559, 1562
9.	अर्गल, श्री अशोक	1404, 1514, 1592
10.	आठवले, श्री रामदास	1539, 1605
11.	आजमी, श्री इलियास	1476, 1515
12.	बंसल, श्री पवन कुमार	1466
13.	बारड, श्री जसुभाई दानाभाई	1416, 1547
14.	बर्मन, श्री हितेन	1384
15.	भक्त, श्री मनोरंजन	1417, 1437
16.	बिश्नोई, श्री कुलदीप	1394, 1540
17.	बुधीलिया, श्री राजनरायन	1441, 1477
18.	चक्रवर्ती, श्री अजय	1449, 1462, 1565
19.	चालिहा, श्री किरिप	1502
20.	चंदेल, श्री सुरेश	1522, 1526, 1598
21.	चन्द्र कुमार, प्रो.	1387, 1522, 1596
22.	चन्द्रप्पन, श्री सी.के.	1431, 1445, 1554
23.	चटर्जी, श्री सांताश्री	1433, 1546, 1577
24.	चव्हाण, श्री हरिश्चन्द्र	1421, 1523
25.	चिन्ता मोहन, डा.	1444, 1539
26.	चौधरी, श्री निखिल कुमार	1545, 1608
27.	चौहान, श्री शिवराज सिंह	1475

1	2	3
28.	चौधरी, श्री पंकज	1489, 1579
29.	चौधरी, श्री अधीर	1535, 1599
30.	चर्चिल, श्री अलीमाऊ	1457, 1588
31.	दासगुप्त, श्री गुरुदास	1419, 1478, 1487
32.	देवरा, श्री मिलिन्द	1403, 1513
33.	देशमुख, श्री सुभाष सुरेशचन्द्र	1419, 1478, 1487
34.	गदाख, श्री तुकाराम गंगाधर	1381, 1504, 1591
35.	गढ़वी, श्री पी.एस.	1490, 1580
36.	गायकवाड़, श्री एकनाथ महादेव	1544
37.	गांधी, श्रीमती मेनका	1531, 1601
38.	गाधी, श्री प्रदीप	1477
39.	गंगवार, श्री संतोष	1474, 1570
40.	गेहलोत, श्री थावरचन्द	1412, 1489, 1573
41.	गोहेन, श्री राजेन	1548, 1397
42.	हसन, श्री मुनव्वर	1432
43.	जगन्नाथ, डा. एम.	1435, 1477, 1542
44.	जटिया, डा. सत्यनारायण	1390
45.	जयाप्रदा, श्रीमती	1444
46.	झा, श्री रघुनाथ	1398, 1509, 1527
47.	जिन्दल, श्री नवीन	1389
48.	जोगैया, श्री हरि राम	1468
49.	जोगी, श्री अजीत	1494, 1590
50.	जोशी, श्री प्रहलाद	1396, 1508
51.	कलमाडी, श्री सुरेश	1453, 1558
52.	कामत, श्री गुरुदास	1499, 1527
53.	कनोडीया, श्री महेश	1391, 1489
54.	करुणाकरन, श्री पी.	1473

1	2	3
55.	खैरे, श्री चन्द्रकांत	1470, 1486
56.	खां, श्री सुनील	1481, 1497
57.	खन्ना, श्री अविनाश राय	1460
58.	खारवेनथन, श्री एस.के.	1405, 1441, 1561
59.	कौशल, श्री रघुवीर सिंह	1390, 1409, 1517, 1593
60.	कृष्ण, श्री विजय	1411, 1477, 1520, 1532, 1586
61.	कृष्णदास, श्री एन.एन.	1431
62.	कुरूप, श्री सुरेश	1525
63.	कुशवाहा, श्री नरेन्द्र कुमार	1419, 1428, 1429, 1443, 1553
64.	माडम, श्री विक्रमभाई अर्जनभाई	1538
65.	माधवराज, श्रीमती मनोरमा	1441, 1465, 1566
66.	महाजन, श्री वाई.जी.	1441, 1460, 1485
67.	महतो, श्री बीर सिंह	1450
68.	महतो, श्री सुनील कुमार	1476, 1515
69.	माहेश्वरी, श्रीमती किरण	1498
70.	महताब, श्री भर्तृहरि	1529
71.	माझी, श्री परसुराम	1495
72.	मंडल, श्री सनत कुमार	1449, 1455, 1559
73.	मरांडी, श्री बाबूलाल	1430
74.	मनोज कुमार, श्री	1422
75.	मेघवाल, श्री कैलाश	1395, 1430, 1441, 1448, 1507
76.	मेहता, श्री आलोक कुमार	1383, 1419
77.	मेहता, श्री भुवनेश्वर प्रसाद	1437
78.	मैन्या, डा. टोकचोम	1479
79.	मिस्त्री, श्री मधुसूदन	1467

1	2	3
80.	मोदी, श्री सुशील कुमार	1533, 1603
81.	मोहन, श्री पी.	1454
82.	मुकीम, मो.	1415
83.	मोल्लाह, श्री हन्नान	1449
84.	मूर्ति, श्री ए.के.	1393, 1506
85.	मुन्शी राम, श्री	1428, 1587
86.	नागपाल, श्री हरीश	1431
87.	नायर, श्री पी.के. वासुदेवन	1419, 1431, 1556
88.	नम्बाडन, श्री लोनाप्पन	1436
89.	नरहिरे, श्रीमती कल्पना रमेश	1489, 1501, 1504, 1544
90.	नायक, श्री अनन्त	1408
91.	निषाद, श्री महेन्द्र प्रसाद	1406, 1519
92.	निखिल कुमार, श्री	1535
93.	नीतीश कुमार, श्री	1496
94.	ओराम, श्री जुएल	1498, 1564
95.	ओवेसी, श्री असादुद्दीन	1452, 1544, 1556, 1557
96.	पलनिसामी, श्री के.सी.	1382
97.	पाण्डा, श्री प्रबोध	1492, 1581
98.	पाण्डेय, डा. लक्ष्मीनारायण	1439, 1551
99.	परस्ते, श्री दलपत सिंह	1402
100.	पासवान, श्री राम चन्द्र	1520, 1595
101.	पाठक, श्री ब्रजेश	1456, 1560, 1603
102.	पाटील, श्री बालासाहिब विखे	1419, 1481, 1544
103.	पाटिल, श्री प्रकाशबापू वी.	1451, 1583
104.	पाटील, श्री श्रीनिवास दादासाहेब	1380
105.	पिंगले, श्री देवीदास	1429, 1543, 1609

1	2	3
106.	प्रधान, श्री धर्मेन्द्र	1537
107.	प्रसाद, श्री हरिकेवल	1450, 1484, 1515, 1576
108.	राधाकृष्णन, श्री बरकला	1423, 1459
109.	राजेन्द्र कुमार, श्री	1500
110.	राजेन्द्रन, श्री पी.	1537
111.	रामदास, प्रो. एम.	1410, 1518
112.	रामकृष्णा, श्री बाडिगा	1432, 1448, 1470
113.	राणा, श्री काशीराम	1399, 1450, 1510
114.	राव, श्री के.एस.	1430, 1441, 1498, 1564
115.	राव, श्री रायापति सांबासिवा	1419, 1435, 1491, 1521, 1585
116.	राठी, श्री हरिभाऊ	1477
117.	रावत, श्री कमला प्रसाद	1441, 1528, 1600
118.	रावत, प्रो. रासा सिंह	1392, 1505, 1477
119.	रेड्डी, श्री जी. करुणाकर	1550
120.	रेड्डी, श्री एम. राजा मोहन	1434
121.	रेड्डी, श्री एन. जनार्दन	1464
122.	रेड्डी, श्री सुरवरम सुधाकर	1462
123.	रेंगे पाटील, श्री तुकाराम गणपतराव	1510, 1515
124.	साहू, श्री चन्द्रशेखर	1530
125.	सरङ्गी, श्री इकबाल अहमद	1419, 1435, 1477, 1563, 1585
126.	शर्मा, डा. अरुण कुमार	1438, 1549
127.	सरोज, श्री तुफानी	1541, 1607
128.	सतीदेवी, श्रीमती पी.	1401
129.	सिंधिया, श्री ज्योतिरादित्य माधवराव	1544
130.	सेन, श्रीमती मिनाती	1511

1	2	3
131.	सेठी, श्री अर्जुन	1432, 1435
132.	शाहीन, श्री अब्दुल रशीद	1503, 1589
133.	शांडिल्य, डा. कर्नल (सेवानिवृत्त) धनी राम	1522
134.	शिवाजी, श्री अधलराव पाटील	1424, 1460, 1481, 1544
135.	शिवन्ना, श्री एम.	1594
136.	शिवनकर, प्रो. महादेवराव	1412, 1429, 1448, 1543, 1544
137.	शुक्ला, श्रीमती करुणा	1463
138.	सिद्ध, श्री नवजोत सिंह	1419, 1430, 1440, 1552
139.	सिंह, श्री रामसेवक	1425
140.	सिंह, श्री चन्द्रभूषण	1419, 1472, 1569
141.	सिंह, श्री दुष्यंत	1413, 1556, 1569
142.	सिंह, श्री गणेश प्रसाद	1484, 1574
143.	सिंह, श्री कीर्ति वर्धन	1411, 1477, 1532, 1602
144.	सिंह, श्री मोहन	1544
145.	सिंह, श्री प्रभुनाथ	1386, 1432, 1527, 1567
146.	सिंह, श्री सीताराम	1524, 1597
147.	सिंह, श्री सुग्रीव	1432, 1536, 1604
148.	सिंह, श्री सूरज	1595

1	2	3
149.	सिंह, श्री उदय	1527, 1599
150.	सोलंकी, श्री भरतसिंह माधवसिंह	1427, 1538
151.	सोलंकी, श्री धूपेन्द्रसिंह	1426, 1534
152.	सुब्बा, श्री एम.के.	1385
153.	सुजाता, श्रीमती सी.एस.	1418, 1431
154.	सुमन, श्री रामजीलाल	1451, 1539
155.	सुरेन्द्रन, श्री चेंगरा	1431, 1447, 1556
156.	ठक्कर, श्रीमती जयाबहन बी.	1400, 1498, 1512
157.	थामस, श्री पी.सी.	1418, 1575
158.	टुम्मर, श्री बी.के.	1471, 1538, 1568
159.	त्रिपाठी, श्री बृज किशोर	1446, 1555
160.	वर्मा, श्री रतिलाल कालीदास	1477, 1523, 1538
161.	वीरेन्द्र कुमार, श्री एम.पी.	1488, 1578
162.	वर्मा, श्री भानु प्रताप सिंह	1404, 1514, 1592
163.	विनोद कुमार, श्री बी.	1388, 1572
164.	यादव, श्री बालेश्वर	1432, 1603
165.	यादव, श्री भाल चन्द्र	1478
166.	यादव, श्री रमाकान्त	1520
167.	येरननायडू, श्री किञ्जरपु	1483, 1506
168.	जाहेदी, श्री महबूब	1419, 1442
169.	जावमा, श्री वनलाल	1420

अनुबंध II

तारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका

नागर विमानन	:	122, 129, 134, 135, 139,
संस्कृति	:	
रक्षा	:	132, 138,
भारी उद्योग और लोक उद्यम	:	
सूचना और प्रसारण	:	126, 140,
पंचायती राज	:	130,
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस	:	121, 124, 125, 127, 137,
रेल	:	123, 128, 133,
सामाजिक न्याय और अधिकारिता	:	131, 136.

अतारांकित प्रश्नों की मंत्रालय-वार अनुक्रमणिका

नागर विमानन	:	1397, 1410, 1411, 1421, 1423, 1424, 1425, 1427, 1431, 1441, 1453, 1455, 1462, 1466, 1470, 1478, 1481, 1483, 1499, 1500, 1515, 1516, 1532, 1533, 1536, 1540, 1544, 1554, 1565, 1569, 1579, 1582, 1583, 1589, 1606
संस्कृति	:	1384, 1415, 1416, 1430, 1434, 1442, 1495, 1507, 1519, 1575, 1577
रक्षा	:	1382, 1393, 1398, 1412, 1414, 1435, 1437, 1440, 1448, 1456, 1464, 1472, 1474, 1475, 1484, 1493, 1513, 1527, 1543, 1553, 1555, 1558, 1599, 1605, 1609
भारी उद्योग और लोक उद्यम	:	1419, 1444, 1520, 1557
सूचना और प्रसारण	:	1388, 1395, 1403, 1405, 1406, 1418, 1426, 1432, 1467, 1497, 1503, 1512, 1524, 1563, 1568, 1573, 1588, 1590, 1593, 1598
पंचायती राज	:	1417, 1436, 1463, 1486, 1528, 1530, 1587
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस	:	1383, 1387, 1404, 1420, 1451, 1452, 1458, 1465, 1468, 1469, 1482, 1488, 1490, 1491, 1496, 1502, 1514, 1521, 1525, 1537, 1541, 1550, 1559, 1564, 1566, 1570, 1572, 1574, 1584, 1585, 1591, 1592, 1595, 1600, 1607
रेल	:	1380, 1381, 1385, 1386, 1359, 1391, 1392, 1394, 1396, 1399, 1400, 1402, 1407, 1408, 1409, 1422, 1429, 1433, 1438, 1445, 1446, 1447, 1449, 1450, 1454, 1457, 1459, 1460, 1461, 1473, 1476, 1477, 1479, 1485, 1487, 1489, 1492, 1498, 1504, 1505, 1508, 1509, 1510, 1511, 1517, 1522, 1523, 1526, 1529, 1534, 1535, 1538, 1539, 1542, 1545, 1546, 1547, 1548, 1549, 1552, 1560, 1561, 1562, 1571, 1576, 1578, 1580, 1581, 1586, 1594, 1596, 1602, 1604, 1608
सामाजिक न्याय और अधिकारिता	:	1390, 1401, 1413, 1428, 1439, 1443, 1471, 1480, 1494, 1501, 1506, 1518, 1531, 1551, 1556, 1567, 1597, 1601, 1603.

© 2004 प्रतिलिप्यधिकार लोक सभा सचिवालय

लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन संबंधी नियमों (ग्यारहवां संस्करण) के नियम 379 और 382 के अंतर्गत प्रकाशित और मैसर्स श्री एन्टरप्राइजेज, नई दिल्ली द्वारा मुद्रित।
