

बहुत बड़ा हवाई अड्डा है जो यू ही पड़ा हुआ है। उसके निर्माण काल में किसानों की अत्यन्त उपजाऊ भूमि का अधिग्रहण, किसानों की आपत्ति के बावजूद, किया गया था और लोगों की आशा दी गई थी कि कालान्तर में रक्षा कार्य के बाद इसे नागरिक हवाई अड्डे के लिए भी उपयोग किया जायेगा।

यह स्थान नेपाल सीमा पर अवस्थित है। पूर्णिया, दरभंगा, मधुवनी, सहरसा, मधेपुरा, पश्चिम बंगाल, कटिहार, भागलपुर के अलावा नेपाल के हवाई यात्रियों के लिए भी इस स्थान से कलकत्ता, दिल्ली, बनारस आदि स्थानों की यात्रा करना अत्यन्त सुगम होगा। इसके अलावा कई व्यापारिक एवं सामरिक महत्व के स्थान जैसे सहरसा, लहेरिया सराह, मधुवनी, कटिहार, भागलपुर, बहादुरगंज मिमनगंज आदि भी इस क्षेत्र में स्थित होने के कारण यात्रियों की संख्या दिनोंदिन बढ़ती ही जायेगी और यह एक मुनाफा देने वाली सेवा होगी।

जानकारी के लिए यह भी कहा जा सकता है कि काफी पहले इस स्थान से निजी हवाई सेवा का संचालन होता था और यह काफी मुनाफा का व्यवसाय था। परन्तु सरकार ने इसे बन्द करवा दिया था।

अतः नागरिक उड्डयन विभाग से अनुरोध है कि फारबिसगंज के हवाई अड्डा को हवाई सेवा से जोड़ दिया जाए। यदि यह सम्भव नहीं हो तो हवाई अड्डे के अन्तर्गत ली गई भूमि को अनुसूचित जातियों जनजातियों एवं अन्य भूमिहीनों में खेती के लिए बन्दोबस्त कर दी जाए ताकि इस राष्ट्रीय सम्पत्ति का उचित उपयोग हो।

- (v) Need to reduce custom duty on raw material for cork industry to save it from closure

श्री मनोराम बागड़ी (हिमाल) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं नियम 377 के अधीन निम्न लिखित विषय की ओर मन्त्री महोदय का ध्यान आकषित करना चाहता हूँ।

12.3.1984 को मैंने सरकार के सामने हमारे देश की कार्क इंडस्ट्री की बिगड़ती हालत स्टेटिस्टिक्स के साथ पेश की थी और सरकार के सामने नीति बदलने का प्रस्ताव रखा था। उस प्रस्ताव में मैंने कहा था कि कच्चे माल पर पक्के माल से कर आधा होना चाहिए। तब ही यह इंडीस्ट्री देश में चल सकती है। अगर यह न हुआ तो देश की सारी कार्क की फैक्ट्रियाँ बंद हो जायेंगी।

21.4.1984 को गजट नम्बर 111/84-कस्टम से कच्चे माल पर कर घटाया तो गया था, परन्तु मुझे खेद है कि कर की घटाई इतनी थोड़ी है कि यह इंडस्ट्री को बचा नहीं सकती। पक्के माल पर कर 119% है और कच्चे माल पर 98% है। जैसे कि मैंने 12.3.1984 के प्रस्ताव में बताया था कार्क हल्का माल है और कच्चे माल पर जिसकी कीमत 150 डालर है और जहाज का किराया 210 डालर है और कर इस सारे 360 डालर पर लगाया जाता है। ऐसे कच्चे माल पर किसी भी हालत में पक्के माल से आधे से ज्यादा कर नहीं होना चाहिए। इसलिए मैं सरकार से यह मांग करता हूँ कि कच्चे माल पर कर का आधा कर दिया जाए तथा अगर यह कार्यवाही तुरन्त नहीं की गई तो कार्क फैक्ट्रियाँ किसी भी हालत में चल नहीं सकती जिससे हजारों आदमी बेकार हो जायेंगे तथा हमारे देश की जरूरी इंडिस्ट्रियाँ जैसे दवाई बनाने वाले, स्कूटर, टैंकर, कार, ट्रांसफार्मर तथा दूसरी भारी इंडिस्ट्रियाँ जिनका माल देश में बहुत जरूरी है और जो विदेश में भी माल भेज रहे हैं उनके लिए विदेश से पक्का माल मंगवाना पड़ेगा जिससे देश को करोड़ों रुपयों की विदेशी मुद्रा का नुकसान होगा।

- (vi) Need to reject the move of Works and Housing Ministry to take over the Lodi Road barracks from Department of Civil Aviation

SHRI BHEEKHABHAI (Banswara) : Civil Aviation Department is one of the priority departments in the country. Staff employed at Palam Airport is engaged round

the clock for the safe and efficient functioning of Airlines. Such staff working round the clock and toiling day and night for air safety needs community living to avoid further tension at home. To provide community living to its staff, the department has been allotting quarters to the operational staff in Lodhi Road barracks. These barracks are in possession of the Department of Civil Aviation for the last 40 years and are existing in an area of about 9 acres of land. Ministry of Civil Aviation wants to construct its own institution for the welfare of Civil Aviation Staff in this area which is not being allowed by the Ministry of Works and Housing because they intend to re-allot this land to certain private parties.

It is not understood as to why the Civil Aviation Department is not constructing its own institution for the betterment of its employees. The employees staying in these barracks are being uprooted to some far-flung area which is totally unprotected and the quarters of that area are below standard of the operational staff.

Keeping all this in view, the Department of Civil Aviation should think again and request the Ministry of Works and Housing to re-consider the matter.

(vii) Need to consider demands of employees of Ordnance Clothing Factory at Avadi, Madras.

DR. A. KALANIDHI (Madras Central) : During March, 1982, I had requested the hon. Minister for Defence to bestow more attention to the proper working and expansion of the Ordnance Clothing Factory at Avadi, Madras. He was very kind to sanction the installation of necessary equipments for the manufacturing of vests required for Defence personnel. But, many other amenities required by the workers have not been attended to till date. One such thing is the arrangements for the early payment of Provident Fund loans at Madras itself instead of at Calcutta to avoid unnecessary delay. Vacancies should be filled up by promotions and the rent for the Kalyana Mandapam should be reduced. The quality of the spare parts for the sewing machines should be improved and best spare parts only should be purchased. Outsiders should not be allowed to sell in the CSD canteen and the incentive should be paid to all the day workers. All

the rules relating to the Service and promotion should be published in the local language, i.e., Tamil, which will solve many problems and avert unnecessary correspondence. Cutting section should be partitioned by suitable material to avert dust coming into the other sections. I hope, hon. Minister for Defence will study these demands and do the needful at an early date.

(viii) Need for the assisting silk industry

SHRI ERA ANBARASU (Chengalpattu) : Silk industry in India is as old as our tradition and culture. It has achieved the export target of 100 crores during the current financial year. The formation of a separate Silk Export Promotion Council is a wise step to boost the export of silk goods. Every possible assistance should be rendered to the silk industry to promote export. The major portion of silk industry is in the handloom sector and giving employment, both direct and indirect, to the millions of people in this country. It is basically a labour oriented industry. Assisting the silk industry with various incentives and aids preserving it exclusively for handloom sector would bring relief to the downtrodden section of our society. The frequent fluctuation in the prices of imported silk yarn also badly affects the silk industry.

The biggest bottleneck faced by silk industry in India is scarcity of silk yarn and zari. Opening of silk yarn banks in Kancheepuram and other centres would greatly relieve the small silk units and weavers, and arrest the wide fluctuations in silk yarn prices. Development of sericulture in the backward areas by giving attractive incentives and bank loans would improve the economic condition of farmers.

I, therefore, request the hon. Minister of Commerce to take steps to set up zari manufacturing units and dyeing houses in places like Kancheepuram, which is famous for silk industry.

(ix) Need to intensify research effort and increase production of oils in the country.

SHRI T.S. NEGI (Tehri Garhwal) : Vegetable oil import is expected to touch a record out-go of Rs. 1500 crores in foreign exchange this year. As per World Bank forecasts, this is likely to touch Rs. 3,000 to Rs. 4,000 crores by 1990. Instead, there have been claims of breakthroughs and near-breakthroughs of highyielding varieties over