

1	2	3	4	
51. Department of Personnel and Administrative Reforms	1,23,35,000	25,00,000	6,16,72,000	1,25,00,000
52. Police	31,46,80,000	50,00,000	157,34,43,000	2,50,00,000
53. Census	61,44,000	..	3,07,18,000	..
54. Other Expenditure of the Ministry of Home Affairs	22,75,29,000	6,21,87,000	1,13,76,42,000	31,09,56,000
55. Delhi	18,70,87,000	8,35,05,000	93,54,37,000	41,65,24,000
56. Chandigarh	2,68,91,000	1,01,89,000	13,44,54,000	5,09,48,000
57. Andaman and Nicobar Islands	3,93,02,000	1,61,72,000	17,45,41,000	1,08,56,000
58. Dadra and Nagar Haveli	31,44,000	22,61,000	1,57,22,000	1,13,04,000
59. Lakshadweep	53,13,000	18,05,000	2,65,68,000	90,25,000

MINISTRY OF SHIPPING AND TRANSPORT

Motion moved:

MR. DEPUTY-SPEAKER We take up discussion and voting on the Demands for Grants relating to the Ministry of Shipping and Transport, for which four hours have been allotted

Members present in the House who desire to move their cut motions may send slips to the Table within 15 minutes indicating the serial numbers of the cut motions that they would like to move.

"That the respective sums not exceeding the amounts on Revenue Account and Capital Account shown in the fourth Column of the Order Paper be granted to the President to complete the sums necessary to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1977, in respect of the heads of demands entered in the second column thereof against Demands Nos 79 to 82 relating to the Ministry of Shipping and Transport"

Demands for Grants, 1976-77 in respect of the Ministry of Shipping and Transport.

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demand for Grant on account voted by the House on 23-3-1976		Amount of Demand for Grant submitted to the vote of the House	
		Revenue Rs.	Capital Rs.	Revenue Rs.	Capital Rs.
1	2	3	4	5	6
79. Ministry of Shipping and Transport		40,99,000	..	2,04,93,000	..
80. Roads		13,44,42,000	13,80,14,000	67,22,12,000	69,00,68,000
81. Ports, Light houses and Shipping		4,15,19,000	34,52,07,000	20,75,67,000	172,80,70,000
82. Road and Inland Water Transport		17,91,000	2,80,90,000	89,53,000	10,14,73,000

श्री श्री कृष्ण चन्द्र शर्मा (बीरकानूर) ।
उपरोक्त प्रश्नों पर, ट्रांसपोर्ट और शिपिंग
मिनिस्ट्री की प्रांट के ऊपर कई समस्याएँ मैं
प्रायः के सामने रखना चाहता हूँ । पहली बात
यह है कि कलकत्ते का जो पोर्ट है वह प्रोलेक्ट
पोर्ट है । उस पोर्ट की क्षमता बहुत खराब
हो चुकी है । रेत भरने भरते उसकी क्षमता ऐसी
हो गई है कि वहाँ का पोर्ट खत्म होने जा
रहा है । शिपिंग मिनिस्ट्री इस पोर्ट का नेगोकेट
किए हुए हैं । गवर्नमेंट परपञ्चाली में देख रहा
हूँ कलकत्ते के पोर्ट को खत्म करने की पालिसी
एडाप्ट किए हुए हैं । सैकड़ों करोड़ रुपये
खर्च किया गया करक्का के लिए यह जता कर
कि कलकत्ता पोर्ट में उससे काफी पानी आएगा
जिससे जहाज घामनी से वहाँ तक घा सकें ।
लेकिन आज तक करक्का का कोई मसला हम
हल नहीं कर पाए । वहाँ सिस्टीम जमा होता है
उसकी निकालने का भी कोई खाम इनजाप
सीरियसली नहीं हुआ जिसका नतीजा यह हुआ
कि कलकत्ते का पोर्ट घाज खत्म होने जा रहा
है । यह क्यों हो रहा है ? मैं मंत्री महोदय
से इसका जवाब चाहता हूँ कि इसको वय
नेगोकेट किया जा रहा है ?

इसी तरह शिप बिल्डिंग के बारे में भी
हो रहा है । हमारे देश में वाइजय में शिप
बिल्डिंग का कारखाना है । उस कारखाने को
हम सं. व नेगोकेट किए हुए हैं । मैं एक दफा
वहाँ विजिट करने गया था । वहाँ यही कम्प्लेट
थी कि हमारे पास घाडर नहीं है । हमको
घाडर नहीं मिलते हैं । इसलिए वहाँ पर
कम आदमी हैं और बहुत बड़ा शिप बिल्डिंग
यार्ड बना हुआ है । उसके मुताबिक काम
नहीं है । इसका कारण क्या है ? हम बाहर
से विदेशी कम्पनियों से जहाज की खरीदारी
करते हैं । इसका क्या कारण है ? ये तमाम
बातें आपको साफ तौर से यहाँ पर बतानी
होनी ।

इसी तरह से दूसरा सवाल टनेज का है ।

शिप बिल्डिंग की हमारी नेशनल इंडस्ट्री है

लेकिन इसकी टनेज में कितनी इन्क्रिज हो
रही है, कितनी नहीं हो रही है इस बातकी
तरफ शिपिंग मिनिस्ट्री की तरफ से कोई
अटेन्शन नहीं दी जा रही है । हमारे वहाँ
जो सिविया कम्पनी या स्टीम नेविगेशन कम्पनी
हैं वह जिस तरह से जितना चाहे टनेज बढ़ाएँ,
मोन लें, घ्राप मोन भी देते हैं लेकिन टनेज
को रेग्युलेटेड तौर से बढ़ाने का आपका कोई
प्लान नहीं है । जो बाहर के जहाज आते हैं
उनका कितना टनेज होता है, कोई पता नहीं ।
पी० एल० 480 के जहाज आते हैं, अपना बाल
माने हैं और वहाँ से माल लेकर चले जाते हैं
दूसरी फारेन कम्पनीज के जहाज आते हैं और
घाकर माल ले जाते हैं लेकिन उनकी टनेज
का भी कोई पता नहीं । इस तरह से हम देखते
हैं कि शिपिंग की जो हमारी नेशनल इंडस्ट्री
है उसको रिआयर्नाइज करने के लिए कोई
सीरियस एफर्ट नहीं हुई है । इसका जवाब
यहाँ पर हमको मिलना चाहिए ।

इसी तरह से हमारे सी-मेन हैं, जो
जहाजों पर काम करते हैं उनकी भी सक्-
स्यायें हैं । हमारे इंडियन सी-मेन के साथ
जो बर्ताव किया जाता है, उनके खाने में,
उनके रहने में उसकी कोई हद नहीं है । आफि-
मर्म के लिए एक तरह का खाना होता है ।
वे एक तरह की क्लाइमेट में जाते हैं । दूसरी
तरफ इंडियन क्रय के खाने, रहने और उनके
मेडिकल का जो इतजाम है वह दूसरे किसम
का है । इसी तरह से उनकी बेजज का भी
सवाल है । आई० एल० ए० में, जहाँ कि हमारे
रिप्रेजेन्टेटिव रहते हैं, हर देश के रिप्रेजेन्टेटिव
रहते हैं, वहाँ पर यह तय हुआ था 1973 में
कि इनको 48 पाउंड दिया जाये इंडियन
कडीजन्स के मुताबिक लेकिन हमारी सिविल
मिनिस्ट्री चुपचाप बैठी रही कि घ्राप टिपार्ट-
इट कर लो या बाईपार्टाइट करके तय कर लो ।
उन लोगों ने उसको घटा दिया है, 48 पाँड
से घटा कर 32 पाँड कर दिया है । घ्राज
तीन चार वर्ष से उनकी कम तनख्वाह मिल

[श्री मोहम्मद इस्माइल]

रही है, हमने जो इन्टरनेशनल फैसला था, उसके खिलाफ काम किया। जब हमारे देश के जहाज दूसरे मुल्को में जाते हैं तो वहा सी-मेन कहते हैं कि तुम्हारे यहा कंघी गवर्नमेंट है, जिनमे ब्राइ०एल०ओ० के फैसले को भी नहीं माना। कई दफा तो हमारे शिप डिटेन हो गये, फौरन सी-मेनो ने उनका बेराब कर दिया। लेकिन हमारी मिनिस्ट्री को इसके बारे मे कोई चिन्ता नहीं है। ब्राइ० एल० ओ० से जितनी रिकमण्डेशन्ज की हैं उनके बारे मे मिनिस्ट्री को कोई परवाह नहीं है। हमारे त्रिवेदी साहब ब्राइ० एल० ओ० मे गये थे, वहा उन्होंने उन रिकमण्डेशन्ज को माना था, लेकिन यहा आ कर एम्प्लायर्स के सामने सप्रेण्डर कर देते हैं। ब्राइ० एल० ओ० ने हमारे यग-सी-मेन के लिये तीन-चार बहुत अच्छी रिकमण्डेशन्ज की हैं—लेकिन ये नांग उनको इम्प्लीमेंट नहीं कराते। मैंने इस मामले को शिपिंग बोर्ड मे कई बार उठाया, लेकिन कोई नतीजा नहीं निकला। यहा तक कि बोर्ड को उन रिकमण्डेशन्ज के बारे मे रिपोर्ट नक नहीं देने हैं, हमारे सी-मेन को पता तक नहीं चलता कि क्या-क्या रिकमण्डेशन्ज हुई हैं। मेरी धापसे दरख्वास्त है—आप इसको सॉरियमनी ले, ब्राइ० एल० ओ० की रिकमण्डेशन्ज का पालन होना चाहिए, इसमे हमारे देश की इज्जत का सवाल है।

दूसरी बात—हमारे देश मे फिशर-मेन काफी तादाद में हैं, लेकिन आज उनकी यह हालत है कि कोई उनका माई-बाप नहीं है, उन पर कोई कन्ट्रोल नहीं है। उनके पास रहने की जगह नहीं है, न कोई शोध है, न बीभर्गहाउस है, जगह-जगह शोपडी डाल कर रहते हैं, इसमे हमारे देश की काफी बेइज्जती हो रही है। फ रेनर्स इस देश मे आते हैं, उनकी हालत को देख कर हमारा

मजाक उखाते हैं। इनकी हालत को सुधारने के लिए सरकार को कदम उठाना चाहिए।

हमारे बहा डीप-सी-फिशिंग होला है, यह डीप-सी-फिशिंग नहीं है बल्कि ब्लैक मार्केटिंग का सबसे बडा धरुडा है। बडे बडे मोनोपोलिस्ट्स, मस्टी मेशनस कार्पो-रेशन्ज वाले डीप-सी-फिशिंग के नाम पर मछली पकडने जाते हैं और बही पकड कर चुपचाप मछलियों को जहाजो से जापान या दूसरी जगहो को पार कर देते हैं, न इस मे सरकार को कोई पैसा मिलता है और न यह पता चलता है कि कौन डीप-सी-फिशिंग के लिए जायगा। और कितनी मछलिया पकडी, यह किसी को पता नहीं। आप इस डीप-सी-फिशिंग के मसले पर गम्भीरता मे गौर कीजिये और मुनासिब कदम उठाइये जिससे सरकार को रेवेन्यू मे मुकसान न हो।

इनलैंड वाटर ट्रांसपोर्ट हमारे देश मे सारी दुनिया के मुवाबले सस्ता हो सकता है, लेकिन इसको मही तरीके से अभी तक इन्ट्रोड्यूस नहीं किया गया है। बंगाल मे बहुत सी नदिया है जिनमे इसको चालू किया जा सकता है, डी० बी० सी० और फग्बवा इपीलिये बनाये गये, लेकिन अभी तक नलैंड वाटर ट्रांसपोर्ट चलाने का कोई इन्तजाम नही किया गया, इसको नैगलेक्ट किया गया है। इनके जरिये चीपेस्ट रेट पर माल जा सकता है, कोयला भे जा सकता है, दूसरी चीजे भेजी जा सकती हैं, लेकिन इसकी तरफ सरकार का कोई ध्यान नहीं है। मेरी दरख्वास्त है कि इनको डेवलप करने का इन्तजाम किया जाय।

हमारे यहा जो मैरीटाइम शिपिंग एक्ट है—उसके मुताबिक जहाजो में मैनिंग वा इन्तजाम होना चाहिए। कितने ब्राइवी किम जगह पर काम करेगे, इसके बारे में अभी तक कोई कल नहीं बनाये गये हैं, सब कुछ एम्प्लायर के हाकी में छोड दिया गया है। एम्प्लाय-

सब से क्या किया है—जहाँ पांच घाबमियों को जरूरत है, वहाँ तीन घाबमी रखे जाते हैं। उन तीन घाबमियों से पांच घाबमियों का काम कराया जाता है। हमारी सरकार इस मामले में चुप बैठी है। मेरी दरखास्त है कि इसकी एम्बवायरो कराई जाय और मोरिंगसली कदम उठाये जाय।

मोटर बेइकिल्स एक बहुत पुराना है, इससे तब्दीली की जरूरत है। आपने ड्राइवर्स के लिये काम करने के 9 घण्टे थ्रुफॉर किये हैं, लेकिन क्या आपने पता लगाया है कि ड्राइवर्स को कितने घण्टे काम करना पड़ना है। 15, 15, 16, 16 घण्टे काम कराया जाता है। मैं चाहती हूँ कि मोटर बेइकिल्स एक को रिब्यू किया जाय और हर ड्राइवर के पास, जिन गाड़ी में जाय, ऐपोइंटमेंट लैटर होना चाहिये, कि यह इस गाड़ी का ड्राइवर है। अभी यह बिल्कुल नहीं है। आप के मोटर बेइकिल्स एक में गेरिज रजिस्टर पर दर्जकरने के वा प्रोजेक्शन है, लेकिन वह भी कोई नहीं कराता है।

जहाँ तक स्टेट ट्रांसपोर्ट का सवाल है, उसमें कोई यूनिकॉर्न पीलिसी नहीं है। सब जगह मनमाने पॉलिसी चल रही है। दिल्ली स्टेट ट्रांसपोर्ट में 300 घाबमियों को निकाल दिया, कोई चार्जशीट नहीं दी इनक्वायरी नहीं की। 30 वर्ष से जो काम कर रहा था घाबमी उनको 1975 में निकल दिया गया। जिनको निकाला गया है, उनका वसूरा क्या है उनके लिये फिक्स कर दिया जाता है कि 500 रु० का कनेक्शन करना पड़ेगा। वह कहा से बदे? प्रगर कम कनेक्शन हुआ तो चार्जशीट होता है, निकाल दिया जाता है। मैं चाहूँगी कि मिनिस्ट्रो को इस बारे में देखना चाहिये। चेंप्रमैन पार्ट टाइम हैं, 10, 15 मिनट के लिये धाते है, बाइम-चेंप्रमैन को जगह खाली है, मैनेजर साहब बुट्टी पर हैं, घासस्टेट मैनेजर बूम रहा है। कोई आ-बाप नहीं है। वह हालत दिल्ली ट्रांसपोर्ट की है। दिल्ली में

जो कि राजधानी है, इस तरह की बेइन्साफ़ी हो तो कैसे काम चलेगा।

आपने राज्य सभा में जवाब दिया था कि आप इनक्वायरी करेंगे। मैं कहना चाहता हूँ कि मैं शिपिंग बोर्ड का मेम्बर था, मर्चेंट शिपिंग ऐक्ट के मुताबिक जितने बोर्ड बने हैं, 12 साल से कोई काम नहीं कर रहे हैं। इसको कोई देखने वाला नहीं है। कौन जाता है, कौन आता है, कोई नहीं देखता। मैंने डी० जी० को सबाल किया, वह भी जवाब नहीं दे सके। प्रोवीडेंट फंड, बोर्ड, ट्रस्टी बोर्ड हैं, कुछ पता नहीं होता सब इलेक्शन होता है, कौन चुना जाता है। नेशनल शिपिंग बोर्ड को अखिरी मॉर्गिंग में यह तय हुआ है कि इनको इनक्वायरी होनी चाहिये और एक प्रोपोनियन होना चाहिये, उनके प्राधार पर चेंजेज लाने चाहिये। लेकिन यह बातें नहीं की गईं। मैं चाहना हूँ कि जो बातें मैंने कही हैं उन का आप जवाब देंगे।

SHRI BHOGENDRA JHA (Jama-gar) I beg to move

"That the demand under the head 'Roads' be reduced by Rs 100."

[Need to connect Forbisgan] with Muzaffarpur Darbhanga highway across Kamla and Kosi rivers(1).

"That the demand under the head 'Road' be reduced by Rs 100"

[Need to link the roads on the Nepalese border with those in North Bihar in order to facilitate the border traffic(2)]

SHRI S A MURUGANATHAM (Tirunelveli) I beg to move:

"That the demand under the head 'Road and Inland Water Transport' be reduced to Re. 1."

[Failure to evolve a uniform taxation and management policy in the

[Shri S. A. Muruganatham]
 case of road transport undertakings (9.)

"That the demand under the head 'Road and Inland Water Transport' be reduced to Rs. 1."

[Failure to check cost of operation of road transport industry and take measures to check the profiteering by monopoly houses in the manufacture of chassis, spare parts, tyres and batteries(10)]

"That the demand under the head 'Road and Inland Water Transport' reduced to Rs. 1."

[Failure to reconstitute and convene the Central Tripartite Industrial Committee for Road Transport Industry to discuss the problems of workers and that of the industry(11)].

"That the demand under the head 'Road and Inland Water Transport' be reduced to Rs. 1."

[Failure to bring State Road Transport Undertakings at par with other public sector undertakings and convert the non-returnable loans into equity(12)].

"That the demand under the head 'Road and Inland Water Transport' be reduced by Rs. 100"

Failure to give workshop apprentice conductors of DTC regular scales of pay(13).

"That the demand under the head 'Road and Inland Water Transport' be reduced by Rs. 100."

[Failure to pay allowances to over 200 conductors who were sent from training school and were utilised in advanced booking section for regular duties (14).

"That the demand under the head 'Road and Inland Water Transport, be reduced by Rs. 100."

[Violation of the award of the Industrial Tribunal by non-payment of cash compensation to employees of Delhi Transport Corporation for 26th January, 1975 (15).

"That the demand under the head 'Road and Inland Water Transport' be reduced by Rs. 100."

[Failure to bring drivers and conductors in Delhi Transport Corporation under regular scales of pay after six months' service in accordance with the agreement signed with the DTC Workers' Union(16)].

"That the demand under the head 'Road and Inland Water Transport' be reduced by Rs. 100."

[Failure to control heavy losses in the Delhi Transport Corporation(17)].

"That the demand under the head 'Road and Inland Water Transport' be reduced by Rs 100."

[Failure to provide a full time Chairman and Vice-Chairman for Delhi Transport Corporation (18)].

"That the demand under the head 'Road and Inland Water Transport' be reduced by Rs 100"

[Failure to check the move of the Delhi Transport Corporation Board to hand over DTC routes to the private operators under the plea of uneconomic routes (19).

"That the demand under the head 'Road and Inland Water Transport' be reduced by Rs 100"

[Failure of the Delhi Transport Corporation to have only standard size buses in Delhi instead of a number of mini buses(20)]

"That the demand, under the head 'Road and Inland Water Transport' be reduced by Rs. 100."

[Failure to end overtime and pay the wages due for double duty in Delhi to DTC employees (21).

"That the demand under the head 'Road and Inland Water Transport' be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide drinking water facilities in many new depots in Delhi where pure water is not available (2).

"That the demand, under the head 'Road and Inland Water Transport' be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide fair inquiry and opportunities to reply to show cause notices to 300 employees of DTC whose services have been nominated for alleged acts of misconduct (23).

"That the demand, under the head 'Road and Inland Water Transport' be reduced by Rs. 100."

[Failure to keep the buses of the Delhi Transport Corporation fit so that they consume the standard limit of mobil oil (24).

"That the demand, under the head 'Road and Inland Water Transport' be reduced by Rs. 100."

[Failure to make available good quality of mobil oil for use in DTC buses(25)].

"That the demand, under the head 'Road and Inland Water Transport' 'Roads' by reduced by Rs 100."

(Failure to review the recommendations of the Standing Committee of Transport Development Council on Road Transport in its meeting of 5th July, 1974 (26).

"That the demand under the head 'Road and Inland Water Transport' be reduced by Rs 100."

[Failure to take steps to check the increase in accidents due to defects in buses and in road surface and to ensure safety of passengers(27)].

"That the demand under the head 'Road and Inland Water Transport' be reduced by Rs. 100."

[Need to replace a large number of overaged vehicles of Road Transport Undertakings (28)].

"That the demand under the head 'Road and Inland Water Transport' be reduced by Rs. 100."

[Need to set up a chassis manufacturing unit in the public sector (29).

"That the demand under the head 'Road and Inland Water Transport, be reduced by Rs. 100."

[Failure to undertake a comprehensive review of the working of the Motor Vehicles Act (30).

"That the demand under the head 'Road and Inland Water Transport' be reduced by Rs. 100."

[Failure to enact legislation to provide uniform scales of pay to all categories of workers in road transport throughout the country(31)].

"That the demand under the head 'Roads' be reduced by Rs 100."

[Failure to Evolve a rational and coordinated rail road policy(32)].

"That the demand under the head 'Roads' be reduced by Rs. 100."

[Failure to ensure efficient maintenance of national highways and preventing misuse of funds by contractors(33)].

"That the demand under the head 'Roads' be reduced by Rs. 100."

[Need to speed up the construction of highway through India for the Great Asian Highway(34)].

"That the demand under the head 'Roads' be reduced by Rs. 100."

[Neglect for maintenance of bridges on national and State highways (35).

"That the demand under the head 'Roads' be reduced by Rs. 100."

[Need to devote special care to the West Coast Highway in view of the monsoon conditions and the sparsely railway track in the area (36).

(Shri S. A. Muruganantham.)

"That the demand under the head 'Roads' be reduced by Rs. 100."

[Failure to evolve a system of road network to the backward regions to connect them through feeder roads with the various State and national highways (37)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced to Re. 1."

[Failure to nationalise the stevedores in keeping with national policies (38)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced to Re. 1"

[Failure to conduct a timely review of the work undertaken by the task forces set up after the emergency for implementation of the 20-point programme (39)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced to Re. 1."

[Failure to ensure housing for all employees of Kandla port and dock workers at Gandhidham resulting in ensuring hardships for all employees (40)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced to Re. 1."

[Continuing delay in setting up a National Apex Body for port and dock workers with representatives from the three Federations of these workers (41)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced to Re. 1."

[Failure to set up bilateral negotiations of wage revision for port and dock workers (42)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced to Re. 1."

[Failure to renew contract for handling iron ore work through Kakinada Marine Labour Contractor Cooperative Society Limited, (43)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced by Rs. 100."

[Refusal to recognise the Madras Port United Labour Union. (44)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced by Rs. 100."

[Failure to eliminate corrupt officers from the Port administration (45)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced by Rs. 100."

[Failure to ensure the full implementation of the Zambre award for Bombay Port and dock workers (46)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced by Rs. 100."

[Violation of agreement regarding the mode of discharge of Murate of Potash cargo by a Company in Vishakapatnam Port (47)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced by Rs. 100."

[Refusal to reimburse to employees of Kandla Port cost of ayurvedic medicine as is done in Cochin Port (48)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced by Rs. 100."

[Failure to have detailed discussions with recognised and registered

unions in ports and docks with a view to effecting economies and taking unilateral decisions instead. (49)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced by Rs. 100."

[Need to ensure proper dredging of Calcutta and Haldia Ports and to effect early settlement regarding Farakka waters in this regard. (50)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced by Rs. 100."

[Need for speeding up of Vishakapatnam Outer Harbour Project and Tuticorin Port works. (51)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced by Rs. 100."

[Need for improving efficiency of port railways. (52)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced by Rs. 100."

[Illegal suspension orders against the office bearers of the Vishakapatnam Harbour and Port Workers' Union (53)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced by Rs. 100."

[Insistence of Ministry in undertaking verification of membership of unions during Emergency (54)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced by Rs. 100."

[Failure to grant recognition to Egra and Rajbagan Dockyard Workers' Union. (55)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced by Rs. 100."

[Failure to absorb temporary and casual workers in the Tuticorin Port who were earlier engaged in the Tuticorin Harbour. (56)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced by Rs. 100."

[Delay in making permanent daily rated labour in Kandla and other ports with more than three years of service to their credit. (57)].

"That the demand under the head 'Ports, Lighthouses and Shipping' be reduced by Rs. 100."

[Failure to grant house building advance to Class III and Class IV employees as done in other major ports (58)].

SHRI C. K. CHANDRAPAN (Telli-cherry): I beg to move:

"That the demand under the head 'Ministry of Shipping and Transport' be reduced by Rs. 100."

[Neglect towards development of the minor ports (59)].

"That the demand under the head 'Ministry of Shipping and Transport' be reduced by Rs. 100."

[Failure to take measures for providing sufficient loading and unloading work in minor ports (60)].

"That the demand under the head 'Ministry of Shipping and Transport' be reduced by Rs. 100."

[Need for speedy construction of bridges on N.H. 47 (63)].

"That the demand under the head 'Ministry of Shipping and Transport' be reduced by Rs. 100."

[Need for earlier completion of Valapattanam bridge on N.H. 47 (64)].

"That the demand under the head 'Ministry of Shipping and Transport' be reduced by Rs. 100."

(Shri C. K. Chandrappan.)

[Need for setting up a merchant navy school in Kerala (66)].

"That the demand under the head 'Ministry of Shipping and Transport' be reduced by Rs. 100."

[Need for providing more financial assistance to Kerala State Shipping Corporation (66)].

"That the demand under the head 'Ministry of Shipping and Transport' be reduced by Rs. 100"

[Need for further modernisation of Cochin port (67)].

"That the demand under the head 'Ministry of Shipping and Transport' be reduced by Rs. 100"

[Failure to provide funds money for the construction of Azheekal port in Cannanore district, Kerala (68)].

"That the demand under the head 'Ministry of Shipping and Transport' be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide funds for the modernisation of the minor ports at Alleppey and Quilon in Kerala (69)]

"That the demand under the head 'Ministry of Shipping and Transport' be reduced by Rs. 100."

[Failure in completing the National Highway connecting Trivandrum with Bombay through the West Coast (70)].

"That the demand under the head 'Ministry of Shipping and Transport' be reduced by Rs. 100."

[Revision of the earlier decision to construct a bridge between Moothakunnam and Kottappuram on N.H. 47 to connect Ernakulam and Trichur districts in Kerala (71)].

"That the demand under the head 'Ministry of Shipping and Transport' be reduced by Rs. 100."

[Decision taken to construct a bridge on N.H. 47 connecting Gothuruthi and Kottappuram (72)].

"That the demand under the head 'Ministry of Shipping and Transport' be reduced by Rs. 100."

[Delay in taking a final decision about the super tanker berth at Cochin (73)].

श्री श्रीकृष्ण मोदी (सीकर) : उपाध्यक्ष जी, ट्रांसपोर्ट इस्ट्रो बड़े महत्व को इस्ट्रो है जो कि सब से संबंधित है भाई वह बिनेस हो, लडाई हो या व्यापार हो। इसलिये इसका बहुत महत्व है। भारत में एक और विषय बात है कि यह इस्ट्रो कुछ घाटियों को छोड़कर, अधिकतर छोटे छोटे घाटियों के पय है और एक, एक टुक के बहुत से नरवे आवसो अपसो बुझर करते हैं। इसलिये इसका महत्व है। इसके साथ ही इन्होंने हिन्दुस्तान में पाकिस्तान को लडाई में ऐतिहासिक काम किया। उस समय इन्होंने काफ़ी बहादुरी का काम किया था। ट्रांसपोर्ट वालों ने 1971 में भी साथ दिया था। यह सारे गेब सबके के लोग हैं। अगर आप इस इस्ट्रो को ध्यान से देखें तो पायेंगे कि यह खत्म होना जरूरी है। कुछ दिनों में अगर आपने इसको नहीं सम्भाला तो यह इस्ट्रो छोटे छोटे हाथों से निकल कर बड़े बड़े हाथों में चली जायगी, और किंगडे इतने बड़ जायेंगे कि जो सम्भालना मुश्किल हो जायगा।

मैं निवेदन करता हू कि यह ठोक है कि ट्रांसपोर्ट डेवलपमेंट कमेटी ने काफ़ी सिफारिश की है, इनको बढ़ावा देने के लिए एक करोड़ ६० का प्रोजेक्ट भी रखा। कुछ बैंकों को भी आपने लिखा है, एम० आई० को० को भी कहा है कि लोगों को लोन दिया जाय। लेकिन वह लोन मिल नहीं रहा है। अगर आप क्लिबर्स लें कि हिन्दुस्तान में कितने टुक वालों को लोन मिला, कम्पनियों को छाड़ कर, तो अगर पायेंगे कि नरवे सबके के लोगों को, इतिव-जुमल घाटियों को, 10 परसेंट को भी लोन नहीं मिला है।

मैं आपसे यह भी निवेदन करता कि ग्याज को जो दर है, इसका छे भी घटाए। इस समय प्रत्येक टुक वाले को 18 व

काम करना होता है और इन 18 बच्चों के अन्दर उनके ऊपर बड़ी मुश्किलें आनी हैं जिसका अन्दाजा आप इन्हीं से लगा सकते हैं कि दिल्ली के अन्दर आप की कार्पोरेशन के अन्दर 2500 गाड़ियां व बसें हैं, इनके अन्दर लगभग आप का 25 लाख से से कर 40 लाख रुपये का बटा है। उन टुक वालों के डिपॉजिट से अगर एक हजार रुपये का अर्थ का प्रोफिट लगाया जाए तो, 25 लाख रुपये का प्रोफिट होगा बाहिर। इससे धार खुद घोष सकते हैं कि टुक वालों की क्या हालत है।

इनके साथ साथ एक बात और निवेदन करना चाहता हूँ और धार को इन की अच्छी तरह से जानो हैं कि आज अगर आप के नेक्लस हाइवे पर एक टुक कलकत्ता से अर्द्ध तक जाता है, तो कितनी बाहिर। पर उस को रि.मत देनी पडती है और कितनी उस को परेशानी उठानी पडनी है और कब से कब मैं यप कह सकता हूँ कि अगर आप हिसाब लगाए तो म.लू.य पडेगा कि एक टुक बसे को 12 घंटे का नुकसान भी होता है। आप आपद इस की अत्युक्ति समझें लेकिन मैं मन्त्री महोदय से यह कहना चाहता हूँ कि किस, जो इन्डियन के पास बैठ कर आप पूरे 24 घंटे का एक बीग लगाए, तो आपको पता चलेगा कि उनको कितनी रिश्मत देनी पडती है और कितना समय उनका खराब चला जाता है। जगह जगह पर उनको रुकना पडता है और दो हजार, तीन हजार की रिश्मत देनी पडती है। इस सम्बन्ध में मैं आप से एक वकालत मिला थी और आपने कहा था कि स्टेट्स के लोग नहीं मानते। मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि कितना म्युनिसिपल टैक्सेस का आज उनको देना पडता है, उसको आप कलक्यूटे कर सीटियर और यह टुक वालों से एक साथ से सीटियर जिस से वे रिश्मत देने से बच जाए और कम से कम परेशानी उनको हो।

दूसरी बात मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि पब्लिक लोमें में बड़ी तकलीफ होगी

हैं। यह बड़ी खुशी की बात है कि आपने नोस-पुत्री कार्रका के अन्दर एक नेक्लस प्रोग्राम रखा है, जिसकी वजह से बड़ी राहत मिली है। नेक्लस प्रोग्राम तो आपने बनाया है लेकिन रोडनेल प्रोग्राम और इनरे जी प्रोग्राम हैं उनके लिए भी कोई कानून या प्रायदा बनाइए, जिससे उनको जो बहुत भारी परेशानी का सामना करना पडता है, वह न करना पड़े। आप उनकी तकलीफों को अच्छी तरह से समझते हैं। इसलिए मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि आप उनकी एक एरोशियेशन बनवाइए और एक कान्फेंस बुनाइए। उनको छोटे छोटे तकलीफों को रन कर आपकी मालूम होगा कि आज उनके सामने कितनी बड़ी समस्या है।

इसके बाद मैं एक निवेदन और करना चाहता हूँ। इन गेज लोगों को एक बड़ी समस्या का सामना करना पडता है और वह यह है कि मोबिल प्रायल और पेट्रोल इनको नकली भिजना है। उनकी वजह से उनके भीमरी खराब हो जाती है। उन मशीनों के खराब हो जाने से उन मशीनों का दिखाना निकल जाता है। मैं ऐसे टुक वालों की सामना हूँ जिनके पास वन दस टुक है लेकिन उनको इन सब चीजों के कारण 150 रुपये महीने से ज्यादा नहीं मिल रहा है। इसका कारण एक यह भी है कि जब अरम्भन करके जाते हैं तो उनको स्पेयर पार्ट्स अच्छे नहीं मिलते हैं और आज अच्छे पार्ट्स की आपकी कोई ऐसी व्यवस्था नहीं है कि जहां में वे उनको ले सकें। रिलायबिल बर्कसप्प भी ही हैं जहां पर वे अपनी माडिया ठोक कर सकें और इसके लिए उनको जगह जगह घटकना पडता है। इसलिए मैं आपसे यह निवेदन करना कि जेमे आपने फूड एडमिस्ट्रेशन एक्ट बनाया है, उसी तरह से मोटर लिस्ट और पेट्रोल प्रायि के लिए भी एक एडमिस्ट्रेशन एक्ट बनाइए और उसमें एडमिस्ट्रेशन के लिए सब्सिडी लगा रहिये। इसके साथ साथ जगह जगह आप रॉबिन्स स्टेशन बोलिए जिससे कि जगह

[श्री श्रीकिशन मोदी]

सुविधा मिले। उन्हें सस्ते दामों पर पार्ट्स मिलाने चाहिए, अयर्स मिलाने चाहिए, हमके मलाया सविस को भी सुविधा उन्हें मिलनी चाहिए।

एक छोटे-सी बात और कहना चाहता हूँ। क्या आपने इन ट्रकवालों को जांच का अधिकार सभों को दे रखा है? क्या उनको बैंकिंग का अधिकार किसी भी लोकल सिपाहो, पिऊन, श्रीकोबार को भी दे दिया है? आप कोई भी नया ट्रक ले चाहिये, कोई भी बैंकिंग करके उसको रिजर्व कर सकता है। इसलिए मैं आपसे निवेदन करूंगा कि आप अपने अधिकारों का इस्तेमाल करके इनको लोकल पुलिस को बैंकिंग से मचाइए ताकि कम से कम उनको ससे राहत मिल सके। ट्रेफिक को बैंकिंग होना चाहिए लेकिन, जो हरेक भादमो उनको बैंकिंग करना है, इसमें आप तब्दीली कोजिए।

बैल गाटो आपका भेज नहीं है, आपके ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट में नहीं आता है। लेकिन मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि कई सालों से हमारे यहाँ बैल गाड़ियाँ चल रही हैं जिनमें चार हजार करोड़ रुपया लगा हुआ है। वह सारे गांव का धंधा है। उसको सुधारने के लिए कोई एक-दो करोड़ रुपया ऐसा रखिए जिससे उनमें बैजिज लाई जा सकें। आप जांच करके कोई ऐंगो गाड़ो दे सकें, अभी मैंने अखबार में बड़ा था कि रशिया ने एक मखोन बनवाये है जिससे भादमो दस किलोमीटर को रफतार से चल सकता है, आप भी कोई ऐसी मखोन तैयार कराइये जो हमारे घोड़ों में, बैलों में लगा कर उनकी स्पीड बढ़ाइये जा सके, वे तेजी से चल सकें तो सभी लोग, ग्रामीण लोग आपके शुक्रपूजा रहेंगे।

अब मैं अपने एक निजी बात कहना चाहता हूँ। रोड के सम्बन्ध में, ज्यादातर, स्टेट्स में और आपके यहाँ जनरली ऐसा होता है कि रोड्स अहमियत को देख कर के

नहीं, अहमियत सिफारिस पर बनाने जाते हैं। आपको यह देखना चाहिए कि कौन-सी रोड अहमियत को है, कौन-सा रोड बनाने चाहिए। आप ऐसे ही होइस बनाते, उनमें आपका पैसा लगता है और दूसरे बात भी होते हैं। रोड्स बनाने से पहले आपको उनको अहमियत देखनी चाहिए। एक आपको यहाँ कानून बना है नेशनल हाईवे से दूसरे हाईवे को मिलाने के लिए खास तीर पर बोर्डर पर हाईवे को मिलाने के लिए। मैं आपसे कोठपुतलो से जो आपकी नेशनल हाईवे आठ है उसे सीकर हाईवे से जोड़ने के लिए कहता हूँ जिससे पाकिस्तान के बोर्डर को जो आपको दो-डार्ड सौ मील का चक्कर लगा कर जाना पड़ता है, वह लगा कर नहीं जाना पड़ेगा। यह नेशनल हाईवे बहुत अच्छे हैं। इसलिए मैं आपसे रिक्वेस्ट करूंगा कि आप इसके जांच करवाइये, सर्वे करवाइये और कोठपुतलो से सीकर का जो 25-30 मील से ज्यादा का टुकड़ा नहीं है, इसे अग्र जोड़ दिया जाना है तो इससे आपको बोर्डर पर मदद मिलेगी और काफी बड़ा फायदा होगा।

नेशनल वाटर ट्रांसपोर्ट के अन्दर आजकल काफी घाटा हो रहा है। कारणों को मांग भी नहीं है। इसका एक मात्र कारण यह है कि व्यक्तियों ग से अभी तक आपने ऐसा कोई काम नहीं किया जिनमे यह ठीक से चले। आप गंगा के अन्दर, इलाहाबाद से, कलकत्ता से वाटर ट्रांसपोर्ट बालू करना चाहते हैं। आप इसके लिए बाकायदा स्टेशन बनाइये, बाकायदा कारणों का सामान उसक अन्दर दीजिए, उसके अन्दर पाबन्दे रखिये, उसके रेट बवैरत फिलस कोजिए। कारणों के जाने जाने में जो सकाबट आते हैं, उसको दूर कोजिए। मैं समझता हूँ कि इससे आपको बहुत ज्यादा सामान मिल सकता है। नदियों के फ्लूड का जो पाने आता है, उस पानी को आप इनसे वाटर ट्रांसपोर्ट में यूज करें, आप इसका सर्वे करायें, हिन्दुस्तान में यह बहुत बड़ा काम हो सकता है।

इसके साथ साथ आपसे पांच साल के अन्दर, पांच बर्षीय योजना में इसके लिए 26 कोड़ पया रखा है। आपने 10 बर्षों पर 440 करोड़ रुपया रखा है ती नेशनल वाटर स्कीम के लिए यह पया बहुत कम है। इसको आप ज्यादा बढ़ाइये। इसके अन्दर आप ध्यान और सर्वे करायें।

मैं इतना कह कर समाप्त करता हूँ।

14.00 hrs.

श्री भारत सिंह चौहान (धर) : जब हम इस विषय पर बोलते हैं तो भारत का नक्शा हमारे सामने आ जाता है और साथ ही साथ साढ़े तीन हजार मील लम्बा समुद्र तट हमारी नजरों के सामने आ जाता है। शिपिंग एंड ट्रांसपोर्ट का महकमा देश की उन्नति में कितना मददगार चीज सहायक हो सकता है इसकी महज ही कल्पना हम कर सकते हैं। कुछ मेजर पोर्ट्स पुरानी बनी हुई हैं। लेकिन आजादी के बाद इन 25-30 सालों में हमे उनकी जितनी उन्नति करनी चाहिये थी नहीं की है और हमारी इस दिशा में जो गति रही है वह बड़ी ही धीमी रही है। मैंने गोआ की पोर्ट को देखा है। आजादी के पूर्व भी इसको देखा था। तब भी यह समझा जाता था कि यह पोर्ट भारत की सब से अच्छी पोर्ट्स में से है। उसको एक मार्टन पोर्ट में कनवर्ट किया जा सकता था। उसके लिए कुछ स्कीमे जरूर बनी हैं लेकिन उनको कार्यान्वित करने की जो गति है वह बहुत ही धीमी है। जितना लाभ हमको उससे प्राप्त होना चाहिये वह प्राप्त नहीं हो रहा है। इस सम्बन्ध में मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान कलकत्ता, हल्दिया, विशाखापत्तनम, मद्रास आदि बड़ी पोर्ट्स की ओर दिखाना चाहता हूँ। हमारा जो 3500 मील का समुद्र तट है उस पर हम को चाहिए था कि हम छोटी छोटी पोर्ट्स को भी हाथ में लें। इससे देश से उद्योग घड़े बढ़ाने में हमे सुविधा मिलती, भारत के जो वेकार शोध हैं और जो लाहों की तादाद में हैं उनको रोजगार में लवाने में मदद

मिलती। जो पिछड़े इलाके हैं वे भी हम तरह से धार्ये आ सकते थे और वहा पर काफी उद्योग घड़े चम सकते थे और उन में देहने वालों को काम मिल सकता था। छोटे छोटे देश हैं जिन्होंने अपनी पोर्ट्स को उन्नत करके विश्व में अपना एक विशिष्ट स्थान बना लिया है। हम ऐसा नहीं कर पाए हैं, यह बड़ी दुख की बात है। हमारा इतना बड़ा समुद्र तट है लेकिन हम दुनिया के सामने उसमें फायदा उठा कर एक मिमान नहीं रख पाए हैं। जिस तरह से रेलवे विभाग आपसे हाथ में है। इसी तरह से शिपिंग एंड ट्रांसपोर्ट भी आपके हाथ में है। यह भी एक प्रकार से बहुत बड़ा उद्योग है और इसका विकास करके आप एक क्रान्ति पदा कर सकते थे और भारत की बहुत सी समस्याओं को हल कर सकते थे, समस्याओं को हल करने की— यह एक गारंटी थी लेकिन आप ऐसा नहीं कर सके हैं। जिस नेजी के माथ हमें इस उद्योग को बढ़ाना चाहिये, इस घड़े को बढ़ाना चाहिये था उस नेजी में हम ने इस को नहीं बढ़ाया है। जब हम अपने देश की तुलना जापान आदि छोटे देश में करते हैं तो हमे निराशा ही हाथ लगती है। आज हम जापान से सलाह लेते हैं। हम इतने कमजोर सिद्ध हुए हैं कि हम एक्सपोर्ट इजीनियर आदि पदा नहीं कर पाए हैं, जिस तरह से जापान ने विश्व में इस उद्योग में एक बड़ी भारी नामवरी कमाई है, वसा हम नहीं कर पाए हैं। आपकी रिपोर्ट को मैंने देखा है। आप जापान में सहयोग प्राप्त कर रहे हैं। वह सहयोग तो आप लें। लेकिन भारत में जो टेलेंट है उसको भी आप प्रोत्साहित करें। अगर हम छोटी छोटी पोर्ट्स को धार्ये बढ़ाए, उनका सर्वे कराए तो उससे हमे बहुत कुछ मदद मिल सकती है और हम अपने देश को समृद्धिशाली बना सकते हैं।

जहां तक रोज़्ज का सम्बन्ध है, उस क्षेत्र में भी हमें निराशा ही हाथ लगती है नौशनल

[श्री भारत सिंह चौहान]

हाइवेज हमारे हाथ में है। लेकिन हम फिर भी बहुत से स्थान हैं जहाँ पर रोड्स की सुविधाएँ नहीं हैं। हाइवेज इस तरह के हैं कि वहाँ पुलों, पुलियों का अभाव है। जिस तेजी से ये बननी चाहियें थी नहीं बनी हैं। वह भी एक बड़ी अड़चन सिद्ध हुई है। नवियों नालों का पानी उन पर आ जाता है। भारत के नेशनल हाइवेज की हानत यह है कि कहीं कहीं और कई जगहों पर बारिश की वजह से बस बस और पंद्रह पंद्रह दिन तक ट्रेफिक उन पर रुका रहता है।

उदाहरण के लिए मैं आपकी बत्तलाना चाहता हूँ कि नर्मदा का पुल, जिसके लिए बार बार यह मांग की जाती थी कि जब तक इसको ऊँचा नहीं बनाये तब तक यह समस्या हम नहीं होगी, वर्षों के बाद उस तरह ध्यान अहुर गया है, लेकिन नर्मदा का पुल जो खराब हो चुका है, उसके निर्माण की गति में ऐसा लगता है कि शायद वह 7, 8 वर्ष में पूरा होगा।

इसी तरह से पिछले दिनों यह विचार सामने आये थे कि जितने नेशनल हाइवेज हैं, उनमें बार्ड-पास, बंदी रोड की बड़ी आवश्यकता है, इनके न होने में कई एक्सीडेंट्स इसमें होते हैं, ट्रांसपोर्ट की गति में भी बहुत काबट होती है। मैं अपने क्षेत्र की बात कह सकता हूँ, 10 साल पहले भी यह बात सामने लाई गई थी कि बम्बई-आगरा रोड तथा गुजरी, धामनी और खलघाट कुछ ऐसी जगहें हैं जहाँ अगल बार्ड-पास रोड नहीं बनती है तो उसकी वजह से ट्रेफिक में बड़ी अड़चन आती है। लेकिन आज तक भी निर्माण और ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री ने उस पर ध्यान नहीं दिया, जिसके वजह से कई एक्सीडेंट होते हैं और ट्रेफिक में भी अड़चन आती है। यह साधारण ही बात है कि बार्ड-पास रोड बनाये जायें। इस पर पूरा ध्यान देने की आवश्यकता है।

इसी तरह से एक कैपिटल से दूसरी

कैपिटल को उठावन करने के लिए तैयार न होने के कारणों को ध्यान में रखना चाहिए। पिछले दिनों इस पर विचार भी किया गया था और मिनिस्ट्री द्वारा यह कार्रवाई भी किया गया था कि जोरान में अन्नदाताओं के केंद्रों हाईवेज में परिवर्तन किया जाये लेकिन वह आज तक भी डिक्लेयर नहीं किया गया। मैं मिनिस्टर साहब से निवेदन करूँगा कि इस पर भी ध्यान ही विचार करें। ताकि उस नेशनल हाईवेज के बनने के बाद ट्रेफिक में सुविधा बतारवही हो।

रोड की सुरक्षा के बारे में मैं यह कह सकता हूँ कि जो ट्रेफिक जाता है वह बहुत ज्यादा अन-सेफ है। कम-से-कम भारत सरकार को इस तरह ध्यान देना चाहिए कि जो रोड इनके अडर में हैं, वहाँ एक प्रादुर्ग रोड बने। सेप्टो और सुविधा की दृष्टि में प्रादुर्ग रोड बनाने की आवश्यकता है। जो हमारे हाथ में है, उसे हम आसानी से बना सकते हैं, लेकिन कई एक्सीडेंट्स बम्बई-आगरा रोड पर होते हैं और हमारी नेशनल हाईवेज की खर्च भी हमारे सामने आती है।

बुजारोण के बारे में भी कहा जाना है। यह आज की बात नहीं, अजोत के समय से ही यह प्रेरणा मिलनी थी। लेकिन नेशनल हाईवेज में किनने रोड्स ऐसे हैं जिन पर आपने स्कीप बना कर रोड के दोनों किनारों पर बुजारोण किया है, जिससे ऊँची हवा मिले, छाया मिले और पानी बगेरा की सुविधा मिले। आप कुछ ऐसे नेशनल हाईवेज बताइये जिनको देश के लोग देखें और ध्यान ही नहीं बल्कि विदेश से आने वाले भी समझे कि निर्माण एक ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री ने किन्ती तरकीब इस काम से की है।

इसी तरह से बाइपास के बारे में मैं भी कहा जा सकता है। भारत में अजोत की कमी नहीं है। कमी है हमारी प्लाजि

में जिसकी बजह से धारा तक हम, जो बाटर-बैक बना सकते थे, वह नहीं बना सके। बजह सस्ते पड़ सकने थे। यह आपकी प्रती-धानि मालम है कि मोटर्स और दूसरी चीजों के मुकाबले जो बाटर से ट्रांसपोर्टेड होता है, वह कहीं सस्ता पड़ना है और ज्यादा सुविधाएं मिल सकती हैं। इसकी तरफ भी हमारे मिनिस्टर साहब को पूरी तरह से ध्यान देना चाहिए और जो आपके अन्तर्गत बाटर-बैक बन सकते हैं उनको शीघ्र बनाने की कोशिश करें। मेरा आपसे अनुरोध है कि शिफिंग और ट्रांसपोर्ट की मिनिस्ट्री को आप रेल उद्योग की तरह में टाप पर पहुंचावें।

श्री चिरंजीव झा (महर्षा) उगधबध महोदय, जहां प्राजादी के बाद देश में पब-परिवहन और नीबहन में बहुत विकास किया है, वहां मुझे यह बहाना पड़ना है कि आज भी पिछड़े क्षेत्रों की ओर से संभालव का पर्याप्त ध्यान नहीं गया है। धनले दिन "दूरदर्शन" के उद्घाटन के अवसर पर हुसारी नेता, प्रधान मंत्री, ने कहा कि प्राजादी के बाद देश में 7-1/2 खरब पचा विकास-कार्यों पर खर्च किया गया है। बहुत विकास हुआ है, ० वि और शैक्षणिक क्षेत्र में उन्पादन बहुत बढ़ा है, देश को बहुत लाभ मिला है, लेकिन पिछड़े क्षेत्र इस लाभ से वंचित रहे हैं।

जब कहीं हम लोग पिछड़े क्षेत्रों में शीघ्र नीकरण की बात करते हैं, तो सरकार की ओर से इनका-सुवचर के अभाव का हवाला देते हुए बनाया जाता है कि वहां सबके, रास्ते और बिजली आदि नहीं हैं। मत: उद्योग स्थापित नहीं किया जा सकता है। ऐसी स्थिति में उन क्षेत्रों का विकास कैसे हो? इस लिए उन पिछड़े क्षेत्रों के विकास के लिए पब-परिवहन का बहुत ही महत्व है।

आज होता क्या है? आज देहांत में रहने वाले किसानों और खेती में काम करने वाले मजदूरों को अपनी उपज की कीमत बहुत कम मिलनी है। सिर्फ दस मील दूर स्थान मंडों में उन को ज्यादा पैसा मिल सकता है, लेकिन वहां कोई परिवहन की व्यवस्था न होने के कारण वे लोग अपना लाभ मंडों तक नहीं पहुंचा सकते हैं। इसलिए उन को अपने घर में पांच, दस रुपये मन का लेना पड़ता है। इतना ही नहीं, उन लोगों को अपने उपयोग की जो सामग्री खरीदनी पड़नी है, वह भी अपने गांव में तेज भाव पर खरीदने को विवश होना पड़ता है। परिवहन के अभाव से यह सारी कठिनाई है, जिस को दूर करना सरकार का काम है, ताकि खेत और कारखाने में काम करने वाले मेहनतकश लोगों को अपनी मेहनत की कमाई नती रूप में उन्हें मिल सके।

हमारी नेता, प्रधान मंत्री ने जो 20-सूची आर्थिक कार्यक्रम देश के भांगने खा है, उस में अब से अधिक प्रमुखता इन बात को दी गई है कि देश में जो अब से दस लोग हैं जो दीर्घाण से कुचले जाते रहे हैं उन की बेहतरी के लिए, उन को ऊपर उठाने के लिए व्यवस्था की जाये, और यह अब बहुत तेजी से हो रहा है। आज आवश्यकता इस बात की है कि उन्हीं तरह पिछड़े क्षेत्रों के विकास के लिए अधिक से अधिक धन का उपयोग किया जाये और वहां समुचित रूप से विकास-कार्य कराने की व्यवस्था की जाये, ताकि मधुपूर्ण देश की दीड में ये पिछड़े हुए क्षेत्र कहीं पीछे न रह जायें और विकास के लाभ से वंचित न रहें।

धन में आपके माध्यम से अपने क्षेत्र की कुछ आवश्यक बातों की ओर मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। एफ दरभंगा कारखाने-यज पाठसंवर्ती पब है। 2 जुलाई,

[श्री चरजीव झा]

1971 को तत्कालीन परिवहन मंत्री, श्री राजबहादुर ने मेरे प्रश्न संख्या 3694 के उत्तर में जो कुछ कहा, उससे यही महोदय यह समझ जाएंगे कि जिस बात की मैं जबाब कर रहा हूँ, दरअसल अपनी हिमती अड़मिरा है।

यंही पट्टी का उत्तर भिर्क में सुनाता हूँ उन्होंने कहा है :

"The construction of the Darbhanga-Forbesganj road is not yet sanctioned. A Committee consisting of the representatives of the Ministries of Shipping and Transport, Finance, Defence and Planning Commission has been constituted only for considering ways and means for the financing of this project, specially the construction of Kosi bridge on this route and its immediate approaches...."

उपाध्यक्ष महोदय, सहज में ही अनुमान किया जा सकता है कि वह कैसा पुल और कसा रास्ता है जिसमें इतनी गिनित्सीय की आवश्यकता है? यह पार्श्ववर्ती भंडार है, नेगान की सीमा पर से होकर गुजरती है। आप जानते हैं कि निम्नत के रास्ते चीन नेगाल की तराई तक अपनी रोड बना चुका है। चीन का हमारे देश के साथ संबंध कैसा है, उसका क्या सब और खैरा है हम से हम गाफिन नहीं हैं। ऐसी स्थिति में वह रोड हमारे लिए प्रतिरक्षा की दृष्टि में कितनी आवश्यक है इसका महत्त्व ही अनुमान लगाया जा सकता है। लेकिन बावजूद 1971 के इन उत्तर के आज तक इसके संबंध में कोई व्यवस्था नहीं हो सकी है। वह बात वहाँ की तर्फ पड़ी हुई है। न डिमेंड गिनित्सीय कुछ कर रहे हैं, न गिनित्सीय ऐंड ट्रांस्पॉर्ट गिनित्सीय ही।

वह तो डिमेंड की बात हुई। लेकिन वहाँ पर आज आम लोगों की स्थिति क्या है, अब जिस प्रबन्ध के अन्तर्गत कोसी पर पुल बनना है उन निर्माली प्रबन्ध का एक भाग कोसी के पूरब है और दूसरा पश्चिम में है। वहाँ इस भाग के लोगों को अपने हेडक्वार्टर निर्माली तक जाने के लिए चाहे तो पांच जिलों को पार कर के ट्रेन से जाना पड़ता है और नहीं तो नेगाल के रास्ते गुजरना पड़ता है और नेगाल हो कर गुजरने में जो तंहीनी होती है, जो लोगों को अपमान का चूट पीना पड़ता है वह तो हुए लोग जो बवाल के रहने वाले भुवनभोगी हैं वे जानते हैं कि किस तरह से हम को अपना झंडा तक उतार कर के जाना पड़ता है और उस में हमारे जो तीहीन होती है उस को हम महसूस करते हैं। इसलिए आवश्यक है कि वहाँ हम के लिए अपने देश होकर यह रास्ता बने और उनके लिए दरभंगा फाबिन ज पार्श्ववर्ती पथ का तथा उसमें कोसी पर पुल का निर्माण हो जो अविलम्ब आवश्यक है।

दूसरा मेरा निवेदन यह है कि राष्ट्रीय राजमार्ग 31 में मधेशखूट से सहरमा कमिशनरी को और जाने के लिए एक आवश्यक पथ के निर्माण का कार्य चल रहा है। बिहार सरकार के पास जो कुछ छोटे बहुत मात्रा है उन में यह कार्य को कर रही है। लेकिन उस पर जो एक बड़ा पुल बनेगा उसके लिए उस के पास साधन नहीं है और वह काम बिहार सरकार नहीं कर सकती है। हम लिए बिहार सरकार को इस दृष्टि काम के लिए पथ परिवहन विभाग से ऋण और अनुदान देना चाहिए ताकि वे इस काम को कर सकें।

अन में एक चीज और कह कर मैं बैठ जाना चाहता हूँ। कोसी नहीं हो तटबन्धों के बीच में बाध दी गई है। लेकिन बीच में भी उसकी धारा बगाबर

बदलती रहती है, सिफ्ट करती रहती है। मेरा निवेदन यह है कि लघु की मंत्री जी जांच कराएं और उसको ट्रैकिंग करवाएँ कर कर ऐसी व्यवस्था करें कि दोनों तटबन्धों के बीच में उसकी एक धारा कायम रहे ताकि नौबहन को व्यवस्था उनमें हो सके तो यह एक बहुत बड़ी उपलब्धि होगी। इस पिछड़े क्षेत्र के लोगों को यातायात के लिए बहुत सुविधाजनक माधन मिल जाएगा।

श्री मेरा प्रार्थना है कि इन बातों पर मंत्री महोदय गौर करें, इनकी जांच कराएं और इनके लिए जो कुछ हो सके वह किया जाए। इन शब्दों के साथ मैं पथ-परिवहन और नौबहन मंत्रालय की मांगों का समर्थन करता हूँ।

SHRI N. E. HORO (Khunti): There are many areas in our country which are still backward and one of the reasons why they are so is that they do not have the infrastructure. Roads are a vital part of that infrastructure. This Ministry which is in charge of transport and shipping has been doing good work in the border areas; they have also been helping the state governments in their attempts to build or repair the roads. This department should give more assistance to the state governments because over the last two decades it has been said that the state governments have not been able to build the infrastructure due to paucity of funds. In this connection, I will specially mention Orissa and Bihar, and also the eastern and northeastern region. If those regions are given good roads and if the rivers and rivulets are provided with culverts or bridges, those areas would automatically develop. Let not the Union government leave it to the State governments; they should give financial aid to the state governments. I want to mention one or two points in this respect. In Chota Nagpur, we have a national highway which goes from east to west. Chotanagpur is not connected with areas in Orissa or

Madhya Pradesh. National Highway No. 33 should be joined with that national highway which goes from Calcutta to Bombay. This means that you will have to build a bridge over a river at two places in Ranchi district—at Simdega and Majatoli. I am mentioning this because those roads are of great economic importance to Chotanagpur. As it is, Chotanagpur is joined neither to Orissa nor Madhya Pradesh by roads, without these bridges.

With regard to national highway No. 2, it is found that the same work is done every year. The same bridge is reconstructed or repaired every year or the same length of road is repaired year after year. What is happening appears to be that the contractors responsible are not doing their proper job, there is poor engineering and they are not using the required percentage of bitumen and stone chips and all those things with the result that they have to repair the road every year. The Ministry should look into these matters. If the hon. Minister wants, I shall give him specific instances that I have come across. Much money is being wasted on the same work again and again.

I was going through the report. The border roads organisation has done some good work. I was wondering whether the government should not combine the different organisations like border roads organisation, central road transport corporation, inter-State transport commission, central inland water transport corporation, etc. Why don't you bring all of them together and make one or two viable Corporations instead of having so many organisations, because they are bound to overlap. The Border Development Board has been doing good work in the border areas. You can change its name and can also utilise its services in other areas. That is the type of organisation with a good reputation, in which people have confidence. Now, if you ask different contractors to do the job, they will waste money and material. Then you cannot ex-

[Shri N. E. Horo.]

pect from them the required standard work. I would therefore request the Hon'ble Minister to take this point into consideration.

I would also like the Ministry to pay more attention to the Eastern areas which are having ports like Haldia and Paradeep. If proper survey is made in the Eastern region, minor ports could also be constructed in those areas. I want that the Ministry should take this point into consideration so that the Eastern area which has a large hinter-land can play its role in the economic development of the country. By this the entire nation will benefit. I request the Ministry to consider this point also.

*SHRI R. N. BARMAN (Balurghat):
Mr. Deputy Speaker, Sir, I rise to speak on the Demands for Grants of the Ministry of Shipping & Transport for the year 1976-77. At the very outset I will speak about the working of the Delhi Transport Corporation. In Delhi the people have to depend on the bus service alone for going from one place to another and the D.T.C. is the only organisation which provides for passenger transportation. In other words the DTC enjoys a monopoly in bus service in Delhi. Now, the monopoly has its advantages as well as disadvantages. Due to absence of any competition, the fares can be raised at will. But can we wash our hands off all responsibility by raising the fares only? If we examine the accounts of the DTC for the last five years, we will find that it is continuously running at a loss. During the last two years the bus fares have been raised at least twice. Once when all the buses were marked "Express" as a result of which every passenger had to pay five paise more. On the second occasion the fares were raised by introducing the Central Terminus System. Under the present system the buses coming from various directions terminate at the Central Secretariat and the people have

to take another bus to reach their destination. As a result of this every passenger has to pay at least 30 P more. Moreover, the monthly tickets which cost Rs. 30 previously now cost Rs. 50. The price of the whole-day tickets has also been raised to Rs. 1.25. In spite of all these we have failed to arrest the loss of revenue. Why is it so? Till April 1975, the DTC had showed a loss of Rs. 66 lakhs per month, and upto March 1975 the amount of accumulated loss of the DTC ran into 40 crores of rupees. I will like to know what is the amount of the monthly loss at present and why this loss is being incurred. In January 1975, the per kilo-metre income of the DTC was 84 paise and the per kilometre expenditure was Rs. 1.92. That means the loss incurred was 98 Paise per kilometre in January 1975. We know that after the emergency the sale of tickets have gone up. But we will have to see whether improvement have been affected in other Branches also. It is seen that on an average about 30 per cent of the buses lie idle every day. We should find out why is it so particularly since the proportion of new buses at present is fairly large. I was surprised to learn that the DTC's own buses run on an average 202 kilometres each day but the buses of private operators under the DTC run about 247 kms each day. Why this difference? The Public Undertakings Committee of Karnataka has published a comparative report of the bus services in various States. I will quote a few aspects of that report:

Operational Staff per vehicle	1971	1972
Trivandrum	5.50	5.30
DTC	11.80	8.84
Bangalore	..	8.35

This shows that the operational staff on the DTC is much more as compared to other States. It naturally results in higher expenses. Can we not cut on

*The original speech was delivered in Bengali.

the expenditure? Again I will quote about bus utilisation from that report:

Bus Utilization	1971	1972
DTC	69.3	73.9
BEST	90.1	86.8
BTS	88.1

This shows that the bus utilisation in Delhi is the least.

*Average Life of
No. Engine*

	Km.	Km.
DTC	1,97,259	1,44,975
BEST	3,13,198	3,32,815
Bangalore	1,37,248	1,89,188

From this we see that the life of new engine in the DTC is almost half of that in the BEST. This also needs an explanation. In 1974 a 'one-man Committee' was constituted which was called the Pimpitkar Committee. The Committee has submitted its report but I do not know how far its recommendations have been implemented. I will only say that the expenses of the DTC must be reduced and it is not an impossible proposition. Sir, we have a "Public Undertakings Committee" of Parliament and Dr. Dhillon was at one time the Chairman of that Committee. If we request that Committee to present an exhaustive report on the Metropolitan Bus Services of Delhi, Calcutta, Bombay and Madras, then we can make a comparative study and try to find out where the fault lies with the DTC and how to reduce the expenses and effect economy.

Now I will say a few things about the port of Calcutta. With a view to help Bangladesh we have recently agreed to draw less than 40,000 cusecs of water from the Farakka Barrage. Farakka Barrage was constructed to save the port of Calcutta from silting. Due to the draw of lesser quantum of water, the desilting process will be hampered. The accumulation of silt at Calcutta port will again go up. Therefore, I will like to know whether

the Government has arranged for any special dredging operation side by side. Unless this is done the conditions at Calcutta Port will deteriorate. The income of the Calcutta Port is continuously going down. Twenty years ago Calcutta was the second biggest port in the Commonwealth. But today it occupies the 8th position among the Indian ports. The merchandise that used to pass through Calcutta port is now being diverted to other ports. Out of 40 Shipping companies only six are located in Calcutta at present. This has in turn affected the employment potential. The improvement in maritime trade during the last 20 years has not brought any benefit to the Eastern Zone of our country. If you go through the Merchant Marine Directory, 1974 you will find that in January 1974 the number of people employed from Calcutta in merchant ships numbered 11,96, against that, the number of people taken from Bombay was 11,271, i.e. almost 10 times more people were employed from Bombay. About the income from repairs to ships the picture is the same. In 1972-73, the income from repairs to ships at the ports on the Eastern Coast was Rs. 0.88 crores. During the same period the income from ship repairing at the ports on the Western Coast was Rs 5.61 crores i.e. almost 5 times more. This situation should be remedied and the Centre has a responsibility in this matter I will request the hon. Minister to ponder why the income is going down. He should see how the income of the Calcutta Port can be augmented. If the repairing work, at least, can be increased then some employment opportunities can be provided to the people of Calcutta. We should remember that out of 8 million educated unemployed on the employment registers, about 2 million are in West Bengal alone. That means 1/4th of the educated unemployed in the whole country belong to West Bengal. This is a very alarming situation.

One more point, Sir, and I will conclude. In the strategic road development programme of 1971, it was envisaged that a road will be constructed

[Sri R. N. Barman]

from Dakshola to Hilli via Raiganj Kallian, Baniadpur, Ganganerampur and Balurghat. The portion between Dakshola and Raiganj was constructed and the work was halted there. The portion from Raiganj to Hilli has not been constructed. Now, the Centre says that further work would be taken up by the State Government. But the financial position of the State Government is weak. Since this road has strategic importance, I will request the Central Government to complete this project. Sir, the stretch of the National Highway No. 31 between Maldah and Raiganj is in very poor condition. If proper attention is paid to the repair to this stretch of road, it will greatly benefit the vehicular traffic on that road, since it is not possible at present to construct a railway line between Balurghat and Maldah via Lashkarhat due to financial constraints, I will request the hon. Minister to construct a road at least connecting the above places. This road will greatly cut the distance between Calcutta and Balurghat which is a district headquarter and facilitate communications between the two places. Being a border road along Bangladesh this has further strategic importance. I will therefore again urge upon the Minister that this Balurghat-Maldah road via Lashkarhat may be taken up and completed by the Central Government. I support the demands of the Ministry of Transport and Shipping and with that I conclude

SHRI C. M. STEPHEN (Muvattupuzha). Mr Deputy-Speaker, Sir, I rise to support the Demands. In the matter of national development, shipping will have an increasing role to play. With the long maritime coast that we have, with the expanding foreign trade that we have, we have to attain the goal of self-sufficiency in all sectors of economic life. It is of absolute necessity that in the field of shipping, India attains a place of absolute pre-eminence. It is with this goal in view that in the Fifth Five Year Plan, schemes were drawn up and targets were fixed. The targets

covered improvement of the ports, improvement of the berthing facilities, expansion of the tonnage under the Indian fleet, development of training facilities of sea-men, the entire field has been sought to be covered and we are making some advances in different areas also. But the fact remains that eight million tonnes of shipping that was fixed as target when we framed the Fifth Five Year Plan, we are even now lagging behind by around 4.5 million tonnes. Two more years are there for the completion of the Fifth Plan and it looks unlikely that we will be able to reach the figure that we have thought of. There are two questions. On what basis and under what calculations was it that the Planning Commission and the Shipping Ministry postulated 8 million tonnes as the reachable target? And if the target fixed by the Planning Commission and by the Shipping Ministry was a realistic target, what exactly have been the factors which inhibited the raising up of our tonnage to that limit. Either our calculations have misfired or some factors might have intervened. As far as I could see, no major factor which could not be anticipated at the time of framing of postulation rolls up subsequent to it. Now, anyway, an effort has got to be made

One important point that I would like to make is that we are at a stage of take off as far as shipping development is concerned. Major problems we have, but those problems have got to be met also. A large number of problems are coming up before us and taking in view all these problems, proposals have been made before the Ministry by the National Shipping Board with which I had the occasion to be associated, that an in depth enquiry has got to be done for evaluating, prospecting and placing a comprehensive report before the Government. The problems and the challenges are multifarious. We have got to face foreign competition on the one hand, and the shortage of shipping facilities on the other. We have got the shortage of finances for assisting the expansion of

shipping and problems about the sailing facilities. We have to take into account the immensity and multifarious character of these problems. The National Shipping Board which is supposed to be an advisory body at a high level, had recommended to the Government 3 or 4 years back, that there must be a committee. The Government considered it and rejected it tentatively. The Board, under another chairman, considered this matter again and recommended, again, that this must be done. The Board, of which I was the chairman, considered the matter again and made the recommendation that there must be a comprehensive committee. The Board is a high-level body, with representations of the MPs. elected by this House—5 or 6 of them. It consists of the heads of the departments, Ministries, representatives of the work-men and representatives of the shipping interests; as such it is a very high-level body. It should be made use of. Under the Merchant Shipping Act, the Board has a major role to play. The Board repeatedly makes a representation that in the interests of the shipping industry, an in-depth and comprehensive look is absolutely necessary. If that Board, for which an Act was formulated, is an important body, it should be taken seriously. When the Board with three different constitutions successively recommend that it is absolutely necessary, it is wrong if the government takes up an attitude that it is a matter which can be ignored. If that were so, I would humbly ask why exactly is a body like this set up? I have gone through the entire Report. I do not find any mention even about the existence of the Board. This is not an attitude which you must bring to bear on a body with such representations like representatives from this House—six in number. My own experience as the chairman of the Board is that no policy question was referred to it for ascertaining its opinion. No opinion or recommendation given by the Board was ever taken seriously. No head of the department who was a member of the Board ever cared to attend the meetings of the Board. This

is the attitude of the bureaucratic machinery to a body consisting even of MPs. Is this to be the attitude in an era when we speak about democratic functioning and involvement of public opinion? Can you possibly have a body which could be more representative than this, as far as the different interests of the shipping industry are concerned? This Board is re-constituted as a matter of routine. Chairmen are being re-appointed. I can say this freely as I have resigned from the chairmanship. This experience should not be repeated. There is no word about it in the entire Report. You are spending money on it. If you do not want it, why keep it as an ornament? You can dissolve it; but if you want it and if you want to go through the farce of this, electing 6 members from here, you should take it seriously. One more subject, i.e. about the super-tanker berth at Cochin. Here is the report wherein I find projects with allotments to the tune of Rs. 20 crores, Rs. 40 crores and Rs. 60 crores. Anyway, Mr. Bhatia, my friend, is the Chairman now of the National Shipping Board. Don't take that Board lightly. Please take care of any recommendation that it might make.

THE MINISTER OF SHIPPING AND TRANSPORT (DR. G. S. DHILLON): The day I assumed office, I attended your valedictory meeting.

SHRI C. M. STEPHEN: That is why I emphasize this. I thought that now that Dr. Dhillon is the Minister and now that Mr. Trivedi who was a member of the Board is in charge of it—he knows what contribution the Board can make, I will tell this. You should make the best use of the Board. You cannot have a forum where all things connected with shipping can be collected as in a crucible. At the same time, if you are ignoring the Shipping Board in vital matters, why have it at all?

Coming back to the super-tanker berth in Cochin, this was sanctioned in 1973. It had to go through a long

[Shri C. M. Stephen]

and laborious and painful labour pain before it was sanctioned. After the whole thing was sanctioned, subsequently, Engineers India Limited was appointed. It gave a report of a project costing Rs. 48 crores, which was approved. Out of that the net expenditure for the Government, for the Central treasury, will be Rs. 25 crores. The rest is made up by reclamation and sale of land. With an expenditure of Rs. 25 crores you can develop the entire area. The super-tanker berth comes in and the entire Cochin port area develops. This was accepted after detailed consideration. Now somebody gets a very bright brain-wave, saying that alternative transshipment is possible in the deep sea and so we have to consider whether that can be resorted to. For that a new committee is going to be appointed. A committee has gone into the whole thing, the whole report was sent to the Shipping Corporation. Admiral Nanda went into the matter, he reported the matter back finally and now, in the year of Grace 1976, after three years have gone, the Government have decided to appoint a committee, representing the Ministry of Finance, Ministry of Transport and Shipping, Ministry of Planning and the Ministry of Petroleum to go into the whole thing.

I am humbly making this submission. When Government takes a decision finally and you go ahead with it, if somebody gets another idea of transshipment, even if it is feasible—under the Heaven many things are feasible—you cannot go on like that. It is not merely a question of a super-tanker berth; it is not the only thing. Along with that, you are developing the entire area; a new Cochin is developed. Rs. 50 crores worth of development takes place. While your investment would be only Rs. 25 crores, and that Rs. 25 crores also, according to some estimates, will be paid back by the Cochin refinery in a period of four years.

When that investment has been sanctioned, why re-open the whole thing? Merely because it happens to be a State which is small, which does not have a large political will, merely because it cannot shout as forcibly as is done in the case of some other States....

MR. DEPUTY-SPEAKER: In spite of Mr. Stephen?

SHRI C. M. STEPHEN: That is not shouting, but bawling out. In the case of all other projects, once they are sanctioned they go through but, in this case alone, a sanctioned scheme does not go through, because it relates to Cochin.

DR. G. S. DHILLON: After all, it is a super-tanker. The ideas behind it should also be super-ideas.

SHRI C. M. STEPHEN: Super-ideas also should not remain mere ideas. They should materialise.

Before I sit down, may I raise my voice in support of lakhs of workmen who are engaged in the sailing vessels? This is a sector which we cannot ignore. There is a large number of workers in the sailing vessels, uncared for, completely neglected, who perish without any insurance cover. They are sheer human chattel. Some thought has to be given to them. Since the sailing vessels have got a significant part to play in the development of the coastal trade of this country and in the trade with the Near East, this sector has to be looked into.

With these words, I support these Demands.

श्री दुर्गा उराव (जलपार्श्वी) :
 मैं इस बंधालय की मांगों का इश्ये मे
 समर्थन करना हूँ। मेरे पिछे जलपार्श्वी
 की से हार्दिक मन्बर 31 जाती है जो कि
 फावाकाटा तक जाती है वहां से घाने

मिलतुरसा नदी पड़ती है। फालाकाटा से मिलतुरसा तक स्टेट गवर्नमेंट की पक्की रोड है। मिलतुरसा से सोनपुर चौपाटी तक स्टेट गवर्नमेंट की पक्की रोड है। सोनपुर से वह आगे जाना है। मगर मिलतुरसा में अभी तक ब्रिज नहीं बना है। भुझे जाता चला है कि इसके लिए डेढ़ करोड़ रुपए की मंजूरी हो गई थी, लेकिन अभी तक वह पुल नहीं बना है। मंत्री महोदय बताने को कोशिश करें कि इसका क्या कारण है। यह उम एरिये के लोगों को जबरदस्त मांग है। इसके लिए प्राइम मिनिस्टर को मेमोरेंडम भे दिया गया है। वह पहाड़ी प्रचल है, इस हवाल से यह हमारी जबरदस्त मांग है कि इसको जल्द से जल्द बनाया जाए।

मैं अधिक नहीं बोलना चाहता हूँ, लेकिन फिर निवेदन करना चाहता हूँ कि वह पहाड़ी प्रचल है। उम नदी पर पुल जल्दी बनना चाहिए।

श्री मूल चन्व डागा (बाली) :
उपाध्यक्ष महोदय मैंने इस मंत्रालय की रिपोर्ट की पहली लाइन पढ़ी जो बहुत अच्छी लगी। वह यह है:—

“Transport plays a very important role in the economic growth of a country. A well-knit and co-ordinated system is considered to be the life-blood of the nation's commerce and industry.”

लेकिन जब मैं इस सारे रिपोर्ट को पढ़ता हूँ तो मुझे मालूम होना है कि आपकी क्या प्रोग्रेस है। यूनाइटेड स्टेट्स में 100 स्ववायर किलों मीटर में 64 किलो मीटर जोड़ लैंग है, यूनाइटेड किंगडम में 146, फ्रांस में 143, वैस्ट जर्मनी में 167, स्विटजरलैंड में 139, जापान में 272 और इंडिया में यह 24 है। यह आपकी

रोड्स की हालत है। इतने कम रोड्स आपके यहां बनी हैं इसका कारण यह है कि आप कुछ करने वाले नहीं हैं, केवल हुक्म देने के लिए आप डार्ड करोड़ खर्चा लेते हैं। आपका डिपार्टमेंट कुछ करता नहीं है, जो डिपार्टमेंट काम करता है, वह तो स्टेट गवर्नमेंट का काम करता है।

मैंने आपकी अडिट रिपोर्ट 1973-74 कंट्रोलर एंड आडीटर जनरल की पढ़ी इस रिपोर्ट से मालूम हुआ कि आपके डिपार्टमेंट ने डार्ड करोड़ खर्चा बिना मन्वल के आ दिया है। यह गारंटी काम तो स्टेट गवर्नमेंट करता है। आप ही कबल सैंक्शन करना पड़ती है। आप इंकित सका देखिए आपको बड़ा आश्चर्य होगा। आपको यहां से किसी रोड के लिए मंजूरी देने में 16 महीने लगते हैं। इस रिपोर्ट के पेज 18 पर लिखा है—

Minimum and maximum time taken by the Ministry to sanction major road works costing Rs. 25 lakhs each in the Fourth Plan.

यह टाइम है जो आप कंजूम करते हैं।

रोड और ब्रिज बनाने का काम स्टेट गवर्नमेंट करती है आपने 21 करोड़ की एक बड़ी सौफिस्टिकेटेड मशीनरी मंगा रखी है, उसकी क्या हालत है? उसका कभी उपयोग नहीं होता है। आप देखिए कि 21 करोड़ रुपए की सौफिस्टिकेटेड मशीनरी यों ही पड़ी रखते हैं, उससे कोई काम नहीं लिया जाता है।

गवर्नमेंट आफ इंडिया ने मशीनें मंगवा ली और उन्हें स्टेट गवर्नमेंट के पास भेजा है। स्थिति यह है कि काम एक करता है, और मंजूरी दूसरा

[श्री मूल चन्द्र डागा]

देता है। स्टेट्स के चीफ इंजीनियरज कहते हैं कि यह काम हमारे सुपुर्दे कर दिया जाए। लेकिन सेंटर से कहा जाता है कि नहीं, हम ज्यादा एक्सपोर्ट हैं। इस बारे में कहा गया है:

"Utilization of the imported and the major items of machinery worth Rs. 21 crores did not exceeds 40 per cent of the available working hours; often it was 10—20 per cent only. In some cases, the machinery which was allocated to the State Government could not be put to proper use for the following reasons."

मशीनरी पड़ी हुई है। मंजूरी साठे सोलह महीने के बाद दी जाती है। आखिर यह पावर स्टेट्स को क्यों नहीं दी जाती है? यहां के इंजीनियर स्टेट्स में जाकर जांच करते हैं। आसाम और राजस्थान के चीफ इंजीनियर बैठे हुए हैं, लेकिन मंजूरी यहां के इंजीनियर देते हैं। ब्रिज की मंजूरी तेरह साल के बाद दी गई है। भगवान रक्षा करे। कंट्रोलर एंड आडिटर जेनेरल की रिपोर्ट को पढ़ने से पता चलता है कि यह डिपार्टमेंट ढाई करोड़ रुपया सिर्फ इस लिए खर्च करता है कि स्टेट गवर्नमेंट्स को पैसा दिया जाए।

यह बीस साल की बात है।

It is not a question of today.

इस बारे में कहा गया है:—

"The biggest irritant at present seems to be the Octroi duty. The industry is not against paying this tax but the manner in which it is collected at present. Thousands of truck hours are daily wasted by waiting at octroi and other check-posts.... It also increases the fuel cost substantially, at least by 30 per cent according to our estimate."

डा० दिल्ली ने अपने भाषण में कहा है कि मैं पंजाब में ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर रहा हूं और मैं इन बातों को जानता हूं। श्री चिन्वेदी ने भी बड़े जोर का भाषण दिया, जो अखबारों में छपा है।

कमेटी ने आगे कहा है:

"The Committee regret to note that although number of committees including Road Transport Taxation Enquiry Committee have emphasised the immediate necessity of abolishing these check-posts and octroi duties by substituting them by an alternative form of taxation and there is a general consensus on the desirability of removing Octroi duty".

लोग कह रहे हैं कि हम परेशान हैं। लेकिन गवर्नमेंट कहती है कि हिन्दुस्तान के लोग परेशानियां उठाने के अभ्यस्त हो गए हैं। मिनिस्टर साहब को कहना चाहिए कि मोटर ड्राइवर आक्टाय देने के आदी हैं, इस लिए उनकी यह आदत नहीं छूट सकती है।

जहां तक शिपिंग का सवाल है, कमेटी ने कहा है:

"The Committee, however, regret to note that the coastal shipping in the country is on the decline and the amount of cargo traffic has fallen from 40.77 lakh tonnes in 1962 to 14.72 lakh tonnes in 1974."

जहां पर 40 लाख था आज 14 लाख चल रहा है। यह हालत है। आप देख लीजिए इसकी क्या हालत हो रही है।

आपके शिप्स कितने चल रहे हैं।

"The number of ships has gone down from 140 in 1964 to 56 in 1973 and the tonnage has gone down from 4,11,961 to 2,20,217."

15.09.77

तो मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि यह जो काम आप के हो रहे हैं इनकी जिम्मेदारी कौन लेता है? इनकी जिम्मेदारी वही ले सकता है, जो इस काम को बराबर देखे। ट्रान्सपोर्ट में घाटा है। अब धारा की भी टी सी है, जिसको आप चला रहे हैं, इसमें नाबो नही करोडों का घाटा है और गाड़ियाँ कितनी चल रही हैं— 2232। दिल्ली में 2232 गाड़ियाँ आप की चल रही हैं और उसमें 24 करोड रुपया खर्चा हुआ है? उसके घंटे घाटा कितना है?

"The net loss suffered by the Delhi Transport Corporation during the year 1972-73, is Rs. 4.98 crores and in 1973-74, it is Rs. 6.38 crores."

It is improving; they are making a progress

यह प्रोग्रेस हो रही है। अब की कितना घाटा हुआ है— 7 करोड कुछ रुपया का। यह भी प्रोग्रेस है। इनकी गाड़ियाँ आप चलाने हैं शहरों में, इनको शहर वालों को क्यों नहीं बे देते? इनमें इतना घाटा, सबबन ट्रेन्स में घाटा। शहरों के लिए धारा इतना घाटा उठाते हैं और गाड़ियों के खर्च सड़के नहीं हैं। गाड़ियों की हालत प्रिगडी पडी है लेकिन कौन जानता है? 80 परसेंट पापुलेशन जो बोलने वाली नहीं है, वह आवाज करना नहीं जानती इसलिए उनका लिए कुछ नहीं है और यहाँ का लोग आवाज करना जानते हैं इसलिए यहाँ यह सब चल रहा है। हमारे यहाँ राजस्थान में तो वही उट आवाज भी चल रहे हैं, न कोई सड़क है न गाड़ियाँ हैं। उट ही बहा चल रहे हैं। और यह डी टी सी की ऐडवाइजरी कमेटी क्या है विवकन्मिस्ट्रिप धारा 34 मेम्बरस? मैं यह आपसे जानना चाहता हूँ यह क्या काम करती है।

इसने सालों से इनका गाड़ियाँ खरब हैं। उनकी रिपैर करवाना कोई नहीं पाएगा का निराशा देखिए।

"The Committee would accordingly suggest that the Government should give serious thought to the problem and evolve without any delay a coordinated machinery capable of curbing effectively those indulging in different types of economic offences in the import and export trade. That the existing machinery is not effective will be clear from the fact that during the last three or four years, only one case of malpractice in respect of jute consignments enroute from the mill to the Calcutta Port for export was detected."

यह कनकता ट्रान्सपोर्ट की बात है। उसमें आपकी इनकी पञ्जीनरी कसब है। उन्होंने बताया कि करोडों रुपए का घाटा उसमें है। तो ये काम कैसे चलेंगे जिन्में अबल प्राक्टिस ऑवर मॉटर में अंडरग्राफी कानून के बारे में एजुकेशन के लय है? धारा इतकी डिमेंड लाइज बरि। धारा रेंडम की पावर को दे दीजिए। स्टेट्स सड प्लान बनाकर काम चलाए तो होगा। नही तो इतना रुपया उसमें खर्च हो रहा है।

SHRI SUBODH HANSDA (Midrapore): Mr. Deputy-Speaker, Sir, we are discussing today the demands for grants relating to the Ministry of Transport and Shipping. If you look at today's paper, *Statesman*, you will see that nine persons have died in a road accident.

Now, the road accidents, particularly on the national highways, are gradually increasing. On the National Highway No. 6, which goes from Calcutta to Bombay, and on G.T. road, every day you can see a number of accidents happening on

[Shri Subodh Hansda]

that road. I want to know from the Government why these accidents are increasing, day by day, taking the lives of so many people. Today, travelling by road has become insecure due to so many reasons. I want to know from the Government why it is allowing the running of liquor houses—whether it is country liquor or foreign liquor—on the sides of the national highways. There are not only liquor houses but there are also some small hotels which have come up along the sides of the national highways, and all the hotels are selling country liquor. The drivers, particularly the heavy truck drivers, take the liquor and, in an intoxicated condition, they drive the vehicles. This is one of the reasons why accidents are increasing day by day.

Another thing is the hijacking menace which goes on every day. We have read in the papers that in West Bengal and in many other places, that a number of trucks have been hijacked. Some time back, on National Highway No. 6, the passengers were looted, trucks were looted, and the truck owners closed the roads just to get rid of this menace and to bring it to the notice of the Government. Unfortunately, though there is the Highway Petrol Police, the patrolling is not done properly, and that is why this hijacking is going on. I hope the Minister will take care of these things so that at least during night time the drivers can drive their cars or trucks safely from one place to another.

Now, this Haldia Port is coming up. I have seen in the report that Rs 43 lakhs have been sanctioned for constructing the road from Kolakhat to Haldia. But for a long time, there have been missing links which have not yet been constructed. The Haldia Port project is now nearing completion and it is going to be commissioned very soon. So, unless this road is constructed, there will be a lot of difficulty in transporting coal to the

Haldia port—and we are thinking of exporting coal from the Haldia port. I would therefore request that this road may be constructed as quickly as possible.

Now, there are other roads also. I have not seen in this report a mention of the O.T. road, which is a narrow road connecting Calcutta and Bubhaneswar by the shortest route. This road is still narrow. This is a very important road and it must be taken up just to make the distance from Calcutta to Bubhaneswar shorter. There is no mention of it here in this report and there is no mention also, of any bridge across the river Suvarnarekha, over which the road lies. Unless there is a plan for a bridge and the bridge is constructed over the river Suvarnarekha, the O.T. road cannot be constructed from Calcutta to Bubhaneswar. Therefore, there must be some planning for the bridge on the river, Suvarnarekha.

Regarding this road transport, Mr. Daga said that most of the State Road Transport Corporations are losing concerns. I do not know why public sector undertakings, particularly, road transport undertakings, are losing concerns. When private concerns can make profits, I do not see any reason why State Road Transport Organizations should be losing concerns. The Central Road Transport Corporation which has been set up long back is also now running at a loss for the last few years. Now, this organization has no sort of business. It is serving all the public sector undertakings, particularly, transporting foodgrains, fertilisers, coal and other things from one place to the other. In spite of all these things, this Central Road Transport Organization is running at a loss. In this report no reason has been shown for the losses it is sustaining. Therefore, we want to know from the Minister why such things are happening.

Many things have been said about the Calcutta Port. But, in this report, only the name has been men-

tioned and that too within brackets as Haldia Dock Project. No problem has been mentioned in this report, whether Calcutta Port itself has got many problems, and it is full of problems. Calcutta Port is almost in a dying condition. Siltation is going on for a long time and it is going on heavily. To save the Calcutta Port, the Farakka Barrage was conceived. The Farakka Barrage is also not able to give any result. Now, the Central Dredging Corporation is also continuing the dredging but the silt which is depositing heavily cannot be removed. As a result, big draft ships which are likely to come inside the Calcutta Port cannot come inside. Therefore, Government must seriously think and take necessary steps to prevent siltation of the Calcutta Port which is serving a big hinterland starting from UP and Bihar and on the eastern side, Assam, Meghalaya and other States. This will create a problem, not only an economic problem but other problems also. At the same time, this Haldia project is also coming up. It will be commissioned very soon—that is what the report indicates. But we do not know how soon this project will be commissioned. Some foreign firms were given contracts for dredging the Haldia port area and their contracted period was over and now no dredging is going on—and if the Government intend to make the port a deep draft port which will go upto 40 ft., and if the silting will continue, the whole attempt of the government to make it a deep draft port will be frustrated. Therefore, I would suggest that the dredging of this port must continue.

There is another thing. Much water has flowed regarding a ship-building yard. Expert committees were appointed. Preliminary project reports were made. But I would say that the Government should look at the problems of West Bengal.

As my friend has already indicated, out of 9.5 million educated unemployed people who got their names registered with the Employment Exchange,

2 millions are from West Bengal. The number is gradually going up. If you do not tackle this problem of unemployment in West Bengal, we will have to face a bad situation. This problem of unemployment can be solved by putting up some projects like Ship Building Yards. The yards must be located at Haldia because Haldia has got its own advantages and that is why I say there is great justification for the shipbuilding yards to locate at Haldia.

With these words I support the Demands for Grants.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI H. M. TRIVEDI): Mr. Deputy Speaker, I am grateful to you for having allowed me to intervene in this debate at this stage. I would not go over the whole picture which has been presented in the Ministry's report, but I would deal only with some of the points which have been raised in this debate.

In so far as dredging at Calcutta is concerned, the Central Government has accepted the responsibility for a number of years. In fact 80 per cent of the cost incurred in Calcutta dredging is being borne by the Central Government.

In so far as river training works are concerned, in order that Calcutta may continue to maintain draughts which are necessary for all vessels which are likely to come there, river training works have also to be undertaken.

In so far as ship building is concerned, we have, in fact, something like four yards. Mazagon Docks has a capacity of building vessels upto 20,000 tonnes; Garden Reach 35,000 tonnes. Vizag has already been building at the rate of 3 vessels a year but we hope that in the near future Vizag should be able to attain a capacity of being able to deliver something like 4 vessels. Besides that, members are

[Shri H. M. Trivedi] already aware that the keel of the first vessel has already been laid at the Cochin Shipyard. Cochin Shipyard Project is practically coming to completion and it should be capable of building vessels upto 80,000 tonnes.

With regard to new shipbuilding yards, I do not want to repeat the answers which have already been given in answers to several questions in this House. A techno-economic group examined something like 11 sites which were proposed by the Maritime State Governments and recommended four possible sites. Those possible sites are Hazira in Gujarat, Qasravanganj in Goa, Haldia and Paradip. Since then foreign technical consultants were appointed. They have also reported and the reports of the foreign consultants is under consideration.

SHRI P. G. MAVALANKAR (Amedabad): For how long will Government go on considering it?

SHRI H. M. TRIVEDI: I had an occasion to answer previously that these are very large projects which involve very large finance and, therefore, it is not merely the receipt of the technical report which determines approval of the project.

A reference was made by my friend Mr. Stephen to the Super Tanker Oil Terminal Berth at Cochin. It is quite true that a great deal of consideration was given to the project. It is also true that it had reached let us say at least the technical stage of approval. The Cochin Super Tanker Oil Terminal Berth is related to the expansion of the refinery at Cochin. The extent of expansion has to a large extent been determined but it is not yet final. Secondly, the Super Tanker Oil Terminal Berth at Cochin would, even if it had been progressed with, would have been mono-commodity berth. Thirdly, some remarks were made about the possibility of transshipment of oil from a large tanker

to a small tanker. It may seem rather odd to some members but it is true that this method has been adopted abroad. This method has already been tried by us—from large shipping corporation tankers to small tankers in safe waters near Salaya, something like five to six experiments have already been conducted.

However, the most important point to note is this. The consideration of this matter in its final stages has come to be related with the possibility of Bombay High Oil being supplied to Cochin Refinery. If Bombay High Oil is to be supplied to Cochin refinery, then, obviously Members will no doubts appreciate the point that transportation is likely to be in such tankers for which no super-tanker oil terminal berth at Cochin would be needed. It is not possible for the Ministry of Shipping and Transport to say how much and at what stage Bombay High Oil will be available. But I thought I could give this information so that hon Members may appreciate the point. Although certain things were technically examined and practically approved, certain newer developments have taken place which, in relation to the cost of such projects, one cannot really ignore. I would leave it at that.

SHRI C. M. STEPHEN Is there any other new factor, apart from Bombay High Oil, which has come up? All the other matters which existed at that particular time would have been taken into consideration when approval for the scheme was accorded. Therefore, my question is this. Now, apart from the Bombay High Oil, is there any other new factor which has arisen just now to warrant another look being given?

SHRI H. M. TRIVEDI: I have already referred to the distinct possibility of transshipment of oil from large to small tankers.

SHRI VAYALAR RAVI: They are always trying to avoid super-tanker

berth. He is trying only to justify certain action taken by the Ministry. Even the very beginning it was opposed by some people in the Ministry.

SHRI H. M. TRIVEDI: I have only given what are the new considerations which have come to be applied to the project, so that hon. Members will appreciate the position.

Shri Mohammad Ismail referred to ILO recommendation regarding minimum wage for seafarers and its application to Indian seafarers on board Indian ships. The ILO recommended a minimum wage of 48 pounds. As far as we are concerned in this country, we have got bipartite machinery available which has been set up by the Government. In this regard, we have recognised both the unions at Bombay and at Calcutta so that they can offer their views on behalf of seafarers and the association of shipowners, Indian and foreign, for employers views. Their bipartite association in the National Maritime Board is helpful in fixing the wage applicable to Indian seafarers. But there is one thing which I would like to make clear. We cannot contemplate a situation in which the level of wages of Indian seafarers would be totally out of tune with the level of wages prevailing throughout the country. We cannot also under pressure from such forces, as may have in fact advised Shri Mohammad Ismail, allow any international workers unions to pressurise us into acceptance of a so-called academic minimum wage. We have this bipartite machinery with us. This machinery is there to take care fully of the interests of seafarers.

The hon. Members will be interested to know, the differential in pay directly paid to the Indian seafarers and the international minimum wage is presently being paid into our Fund for the seafarers welfare by foreign shipowners. The seafarers welfare fund has been set up and operated by a registered society and Government is in the process of considering certain welfare scheme for the Indian sea-

farers. I would, therefore, say that Government is taking fullest care in the case of Indian seafarers. There is one other aspect, which, I think, we should note also. We have, something like, a total registered strength of about 50,000 seafarers of which something like 30,000 obtain employment in foreign vessels and only about 20,000 obtain employment in the Indian vessels. The level of wages of the Indian seafarers would, therefore, directly affect employment potential on foreign flag vessels. For our seamen, we are, therefore, anxious to maintain that employment. We have set up a machinery for that purpose.

Then, Sir, certain references were made to Inland Water Transport, I could just correct the figures. The India seafarers are about 40,000 in number and only about 3,000 of them obtain employment on the Indian flag vessels. Coming back to the reference made in regard to the inland water transport, to the extent to which this Ministry can help and to the extent to which the Ministry can progress, we take note of some of the recommendations which were made by the Bhagwati Committee in that direction. However, again, I must repeat that the general impression which has been left by the report of the Bhagwati Committee is that this country is naturally endowed with a number of inland waterways which can be put to use for the transport of goods and passengers immediately without any major capital expenditure on dredging and bringing them into use. That, I think, is not correct. Bringing into use some of the riverways for the inland water transport needs is likely to require considerable amount of capital expenditure. And, for that, it is not certain that the cost of transport through inland water transport will, in fact be cheaper than all other modes of transport which have developed. As you know, as far as rail and road transport is concerned, the development is considerable over the years. Therefore, it is a question of compa-

(Shri H. M. Trivedi)

native costs of capital expenditure that we may have to incur by bringing into use the inland waterways which have fallen into disuse for so many years after considerable work on dredging. Sir, I do not think there are any other problems which were referred to by any hon. Member in relation to our shipping or inland water or seafarers.

So far as ports are concerned, I think I might mention here that we have practically one major port in every maritime State in our country. The Members are also aware of the kinds of ships visiting or likely to visit our ports and the kind of exports which we have to make, namely, the bulk exports of ores and so on; there are major schemes in hand at Haldia, at Madras, at Vizag and at Marmugao.

There was a reference made with regard to Marmugao port. Every effort is being made to complete it. Very recently we have had a complete report about that; and on the basis of that report, the work is going ahead at Marmugao and we are hopeful to complete the work. Of course, there has been a slippage in the scheme of Marmugao and we should be able to make up some of the time which has been lost already.

SHRI B. V. NAIK (Kanara): Will the hon. Minister put in a word with regard to the minor port like Karwar which seems to have been most neglected?

SHRI H. M. TRIVEDI: After all, there may be only few minor ports in our country. The responsibility is particularly that of the State Governments in the matter of development of minor ports. Development of minor ports rests with State Governments. However, I would refer to the fact that in the Fourth Five Year Plan, there were certain centrally-sponsored schemes. The Central Government did sponsor certain schemes for the development of minor ports. All those schemes—about four schemes—did make a progress. But, the Planning

Commission had taken the view that as from the beginning of the Fourth Five Year Plan, the entire responsibility for the development of minor ports and the finances for it should, in fact, be that of the State Governments. The Planning Commission, in fact, provides... (Interruptions).

SHRI JAGANNATH RAO (Chattrapur): If it is spillover of the Fourth Plan, how did the State Governments come in?

SHRI H. M. TRIVEDI: The hon. Member is perhaps quoting a scheme which was in the Fourth Plan—a spillover—and, in fact, no work was done about that.

SHRI JAGANNATH RAO: It is not correct to say that no work was done. Some work was done, for example, with regard to Gopalpur.

SHRI H. M. TRIVEDI: Except for the survey, I do not think anything was done. However, we continue to press the Planning Commission to accept the spillover schemes. I think that covers the ground that I wanted to cover.

15.30 hrs

COMMITTEE ON PRIVATE MEMBERS' BILLS AND RESOLUTIONS SIXTY-FIRST REPORT

SHRI RAJDEO SINGH (Jaunpur): Sir, I beg to move:

"That this House do agree with the Sixty-first Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions presented to the House on the 31st March, 1976"

MR. DEPUTY-SPEAKER: The question is:

"That this House do agree with the Sixty-first Report of the Committee on Private Members' Bills and Resolutions presented to the House on the 31st March."

The motion was adopted.