

LOK SABHA DEBATES

(Original Version)

Eighth Session

(Seventeenth Lok Sabha)



(Vol. XVII contains Nos.11 to 20)

**LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI**

EDITORIAL BOARD

Utpal Kumar Singh
Secretary-General
Lok Sabha

Suman Arora
Joint Secretary

Mahavir Singh
Director

Narad Prasad Kimothi
Sunita Arora
Joint Director

Anil Kumar Chopra
Editor

© 2022 **Lok Sabha Secretariat**

None of the material may be copied, reproduced, distributed, republished, downloaded, displayed, posted or transmitted in any form or by any means, including but not limited to, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior permission of Lok Sabha Secretariat. However, the material can be displayed, copied, distributed and downloaded for personal, non-commercial use only, provided the material is not modified and all copyright and other proprietary notices contained in the material are retained.

C O N T E N T S

**Seventeenth Series, Vol. XVII, Eighth Session, 2022/1944 (Saka)
No. 17, Thursday, March 24, 2022/Chaitra 3,1944 (Saka)**

<u>S U B J E C T</u>	<u>P A G E S</u>
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
* Starred Question Nos. 301 to 306, 308 to 309 and 316	13-44
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos.307 and 310 to 320	45-100
Unstarred Question Nos. 3451 to 3680	101 to 700

* The sign + marked above the name of a Member indicates that the Question was actually asked on the floor of the House by that Member.

PAPERS LAID ON THE TABLE	705-720
MESSAGES FROM RAJYA SABHA	721-724
COMMITTEE ON PUBLIC UNDERTAKINGS 14 th to 16 th Reports	725
STANDING COMMITTEE ON EXTERNAL AFFAIRS 13 th Report	726
STANDING COMMITTEE ON AGRICULTURE, ANIMAL HUSBANDRY AND FOOD PROCESSING (i)37 th to 42 nd Reports (ii)Statements	727 728
STANDING COMMITTEE ON HOUSING AND URBAN AFFAIRS 12 th Report	729
STANDING COMMITTEE ON SOCIAL JUSTICE AND EMPOWERMENT 31 st to 33 rd Reports	730
STANDING COMMITTEE ON HEALTH AND FAMILY WELFARE 133 rd to 136 th Reports	731
STANDING COMMITTEE ON PERSONNEL , PUBLIC GRIEVANCES, LAW AND JUSTICE 112 th to 116 th Reports	732
MOTION RE: 31ST REPORT OF BUSINESS ADVISORY COMMITTEE	733

MATTERS UNDER RULE 377

734-750

- (i) Need to construct a road connecting SH-69 in Gaya district, Bihar to NH-139 in Palamu district, Jharkhand under RCPLWEA Scheme.

Shri Sushil Kumar Singh

734

- (ii) Need to provide funds under PRASAD Scheme for development of pilgrim and tourist sites and maintenance and preservation of heritage monuments in Jalore and Sirohi districts, Rajasthan.

Shri Devaji Patel

735

- (iii) Regarding opening of Devnarayan Temple in Bhilwara district, Rajasthan.

Shri Subhash Chandra Baheria

736

- (iv) Regarding alleged irregularities in construction of NH-91 in Misrikh Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh.

Shri Ashok Kumar Rawat

737

- (v) Regarding upgradation and digitalisation of analogue transmitters of Doordarshan.

Prof. Rita Bahuguna Joshi

738

- (vi) Regarding implementation of recommendations of Sahai Committee for the welfare of DASS Officers.

Shri Parvesh Sahib Singh Verma

739

- (vii) Need to develop a Logistics Park in Rajgarh Parliamentary Constituency, Madhya Pradesh.

Shri Rodmal Nagar

740

- (viii) Need to include conventional local foods and their recipes in primary school curriculum.
Shri Ramcharan Bohra 741
- (ix) Need to establish a recruitment Headquarters of Indian Army in Sikar Parliamentary Constituency, Rajasthan.
Shri Sumedhanand Saraswati 742
- (x) Need to establish a recruitment Headquarters of Indian Army in Bharatpur Parliamentary Constituency, Rajasthan.
Shrimati Ranjeeta Koli 743
- (xi) Need to include Jat community of Dholpur and Bharatpur districts in the Central list of OBCs.
Dr. Manoj Rajoria 744
- (xii) Regarding stoppage of train no. 12677/12678 Ernakulam-Bangalore-Ernakulam Intercity Express at Ottappalam railway station, Kerala.
Shri V.K. Sreekandan 745
- (xiii) Need to develop spiritual destinations in Kerala under PRASAD Scheme.
Shri Benny Behanan 746
- (xiv) Regarding interest rate cut on EPF.
Shri S.R. Parthiban 747
- (xv) Regarding grant of Environmental clearance to Rayalaseema Lift Irrigation Project.
Shri Kuruva Gorantla Madhav 748

(xvi) Regarding flouting of environmental norms by Industries in Palghar Parliamentary Constituency.

Shri Rajendra Dhedya Gavit

749

(xvii) Need to redress the grievances of LIC Agents.

Shrimati Navneet Ravi Rana

750

UNION BUDGET (2022-2023)– DEMANDS FOR GRANTS

752-823

Ministry of Commerce and Industry

Shri Malook Nagar

752-753

Shri S.R. Parthiban

754-756

Dr. T.R. Paarivendhar

757-759

Shri P.P. Chaudhary

760-762

Shri Mitesh Patel (Bakabhai)

763

Shri Raju Bista

764-768

Shrimati Riti Pathak

769-770

Dr. T. Sumathy (A) Thamizhachi Thangapandian

771-776

Shri Pradyut Bardoloi

777

Shri C. P. Joshi

778-779

Shrimati Poonamben Maadam

780-781

Dr. Mohammad Jawed

782-785

Shri Girish Chandra

786

Shri Hasnain Masoodi

787-788

Kumari Agatha K. Sangama

789-794

Shri D.M.Kathir Anand

795-800

Shri Piyush Goyal	801-822
Cut Motions-Negatived	823
Demands-Voted	823
UNION BUDGET (2022-2023)– DEMANDS FOR GRANTS	825-1050
Ministry of Ports, Shipping and Waterways	
Shri T.N. Prathapan	827-832
Cut Motions	833-835
Shri Dilip Saikia	836-844
Dr. Kalanidhi Veeraswamy	845-851
Shrimati Pratima Mondal	852-856
Dr. DNV Senthilkumar S.	857-858
Shri Lavu Srikrishna Devarayalu	859-862
Shri Rajendra Dhedy Gavit	863-866
Dr. Alok Kumar Suman	867-869
Shri P.P. Chaudhary	870-872
Shri E.T. Mohammed Basheer	873-877
Shri Anubhav Mohanty	878-884
Shrimati Ranjanben Bhatt	885-886
Shri Vijaykumar <i>alias</i> Vijay Vasanth	887-889
Shri Francisco Sardinha	890-893
Shri Janardan Singh Sigriwal	894-898
Shri Sunil Dattatray Tatkare	899-903
Shri Mohanbhai Kundariya	904-906

Adv. A.M. Ariff	907-909
Shri P. Ravindhranath	910-913
Shri Naranbhai Kachhadiya	914-915
Prof. Rita Bahuguna Joshi	916-921
Dr. K. Jayakumar	921-923
Shri Mitesh Patel (Bakabhai)	924
Shri V.K. Sreekandan	925-926
Shri M. Badruddin Ajmal	927-929
Shri Parbatbhai Savabhai Patel	930-934
Shrimati Aparupa Poddar	935-937
Shri Thomas Chazhikadan	938-941
Dr. Bharatiben D. Shyal	942
Adv. Dean Kuriakose	943-945
Shri Mansukh Mandaviya	946-953
Shri C.N. Annadurai	954-955
Shri Jagdambika Pal	956-959
Dr. Shashi Tharoor	960-965
Shri Dipsinh Shankarsinh Rathod	966-969
Shri M. Selvaraj	970-971
Shri K. Navaskani	972-973
Kunwar Danish Ali	974-976
Dr. T. Sumathy (A) Thamizhachi Thangapandian	977-980
Shri Benny Behnan	981-983

Shri B.Y. Raghavendra	984
Shri N. Reddeppa	985-987
Shri N.K. Premachandran	988-992
Shri Hanuman Beniwal	993-995
Shri Jasbir Singh Gill	996-997
Shrimati Vanga Geetha Viswanath	998-999
Shri Kodikunnil Suresh	1000-1002
Shri Kuruva Gorantla Madhav	1003-1004
Shri Dhanush M. Kumar	1005
Dr. Beesetti Venkata Satyavathi	1006-1007
Shrimati Supriya Sadanand Sule	1008-1010
Shri Devaji Patel	1011-1013
Dr. Umesh G. Jadav	1014-1016
Dr. T.R. Paarivendhar	1017-1018
Shrimati Riti Pathak	1019-1020
Shri Rahul Ramesh Shewale	1021-1027
Dr. D. Ravikumar	1028
Dr. Thol Thirumaavalavan	1029
Shrimati Poonamben Maadam	1030-1031
Shri Rajesh Naranbhai Chudasama	1032-1033
Shri Malook Nagar	1034
Shri D.M. Kathir Anand	1035-1037
Shri Sarbnanda Sonowal	1038-1049

Cut Motions - Negatived	1050
Demand – Voted	1050
UNION BUDGET -2022-2023-DEMANDS FOR GRANTS SUBMISSION OF OUTSTANDING DEMANDS FOR GRANTS TO THE VOTE OF THE HOUSE (GUILLOTINE)	1051-1099
Cut Motions	1051-1091
Cut Motions – Negatived	1091
Demands Voted	1091-1097
APPROPRIATION BILL, 2022	1098-1099
Motion to Introduce	1098
Motion to Consider	1099
Clauses 2 to 4 and 1	1099
Motion to Pass	1099
* <u>ANNEXURE – I</u>	
Member-wise Index to Starred Questions	980
Member-wise Index to Unstarred Questions	981-987
* <u>ANNEXURE – II</u>	
Ministry-wise Index to Starred Questions	988
Ministry-wise Index to Unstarred Questions	989

* Available in Master copy of the Debate, placed in Library.

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shri Om Birla

PANEL OF CHAIRPERSONS

Shrimati Rama Devi

Dr. (Prof.) Kirit Premjibhai Solanki

Shri Rajendra Agrawal

Shri Kodikunnil Suresh

Shri A. Raja

Shri P.V. Midhun Reddy

Shri Bhartruhari Mahtab

Shri N.K. Premachandran

Dr. Kakoli Ghosh Dastidar

SECRETARY GENERAL

Shri Utpal Kumar Singh

LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Thursday, March 24, 2022/Chaitra 3,1944 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock.

[HON. SPEAKER *in the Chair*]

... (*Interruptions*)

SHRI T. R. BAALU (SRIPERUMBUDUR): Speaker, Sir, an Adjournment

Motion notice has been given. ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: बालू जी, आप सीनियर लीडर हैं । आपको मैं हमेशा मौका देता हूँ ।

... (व्यवधान)

11.01 hrs

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या 301.

At this stage, Shri Kotha Prabhakar Reddy and some other hon. Members came and stood on the floor near the Table.

... (Interruptions)

(Q. 301)

SHRIMATI RAKSHA NIKHIL KHADSE: Thank you, Sir. Biomass gasifier technology is the country's in-built technology used by our manufacturers and is supporting the Make-in-India campaign. I want to highlight some technical points about it to this august House.

The high air pollution generated by the traditional heating systems used very widely in the country by burning petroleum products like diesel and gases creates high temperatures burning nitrogen extensively present in the air creating nitrogen oxide, sulphur oxide and dust particles carrying carbon contents. ... *(Interruptions)* These are all very dangerously damaging the environment and highly polluting the air. ... *(Interruptions)*

My specific question, through this House, is this. ... *(Interruptions)* Is the Government advising and asking the National Green Tribunal and the Commission for Air Quality Management to understand, evaluate, and promote this technology used in biomass gasification largely using biomass, which is readily and easily available in large quantities? ... *(Interruptions)*

11.03 hrs

At this stage, Shri Hibi Eden and some other hon. Members came and stood on the floor near the Table.

माननीय अध्यक्ष: आप सीट पर बैठें।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप मुझे लिखकर दें। मैं आपकी बात चैम्बर में सुनकर फिर विषय उठाने दूंगा।

... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: Please give it to me in writing.

... (Interruptions)

11.04 hrs

At this stage, Shri Hibi Eden and some other hon. Members went back to their seats.

श्री भगवंत खुबा: माननीय अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने बहुत ही महत्वपूर्ण प्रश्न पूछा है। बायोमास गैसीफिकेशन के थर्मल उत्पादन के रूप में बहुत ही लो एमिशन और पॉल्यूटेंट्स निकालते हैं, एज कम्पेयर टू कन्वेंशनल एंड कम्बशन। बायोमास रिनुएबल एनर्जी नेचर इन सोर्स है। इसके लिए जो भी जनरेशन बायोमास से होता है, उसे हम रिनुएबल एनर्जी के रूप में लेते हैं।... (व्यवधान)

श्री नामा नागेश्वर राव: अनएम्प्लायमेंट बहुत बड़ा मुद्दा है। लोग सुसाइड कर रहे हैं। ... (व्यवधान)

सर, देश में अनएम्प्लॉयमेंट एक बहुत बड़ा मुद्दा है। इसके कारण देश में बहुत लोग सुसाइड कर रहे हैं। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, आप बेरोजगारी की बात कर रहे हैं या तेलंगाना की बात कर रहे हैं?

... (व्यवधान)

11.06 hrs

At this stage, Shri Nama Nageswara Rao and some other hon. Members left the House.

श्रीमती रक्षा निखिल खाडसे : अध्यक्ष महोदय, माननीय मंत्री से मेरा दूसरा सवाल यह है कि उत्तर में लिखा हुआ है कि अभी तक हमारे पास 11 प्रपोजल्स आए हैं और उनमें से हमने 7 प्रपोजल्स सैंक्शंड कर दिए हैं, तो इस स्कीम को बढ़ावा देने के लिए क्या सरकार आगे के लिए कुछ सोच रही है कि हर डिस्ट्रिक्ट में बायोमास का प्रोजेक्ट चले?

श्री भगवंत खुबा: अध्यक्ष महोदय, यह स्कीम डिमांड बेस्ड है । भारत के अंदर कोई भी प्रपोजल भेजता है, तो हम उसका इवोल्यूशन करके सैंक्शन करते हैं । भारत सरकार इसको बढ़ावा देने की दिशा में अपना कदम आगे बढ़ा रही है ।

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI : Has the Government made any assessment or tried to recognise the potential of using artificial intelligence or other deep-tech solutions for biomass gasification and conversion into fuels?

THE MINISTER OF POWER AND MINISTER OF NEW AND RENEWABLE ENERGY (SHRI RAJ KUMAR SINGH): Sir, we have just started or are trying to use artificial intelligence in our transmission and distribution system; not tried to use in biomass, as yet. Basically, it has not been made clear to us which aspect of biomass will artificial intelligence be applied to. First, the problem statement has to be made. Then, we can get to the experts and ask

them to check if artificial intelligence could be utilised for energy production from biomass.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या 302, श्री नव कुमार सरनीया जी ।

(Q. 302)

श्री नव कुमार सरनीया : धन्यवाद अध्यक्ष महोदय । असम राज्य में कुल 1,67,946 की संख्या में सैंक्शंड किए गये हैं । अभी 1,20,134 पर काम चल रहा है । इनमें से कितने कंपलीट हो गए हैं, उसकी डिटेल् नहीं है । मैं माननीय मंत्री से पूछना चाहता हूं कि पीएमएवाई स्कीम के तहत अर्बन हाउस नहीं बनने के क्या कारण हैं? मैंने दिशा की मीटिंग में भी इस विषय को उठाया था । मेरे संसदीय क्षेत्र कोकराझार से जो प्रपोजल सैंक्शन के लिए भेजे गए थे, उनमें से ज्यादातर मामलों में जमीन नहीं है या जमीन के कागजात नहीं हैं । वे फाइनल सैंक्शंड होकर वहां नहीं आते हैं । मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि इसके क्या कारण हैं?

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, the *Pradhan Mantri Awas Yojana* for the urban sector was launched in June 2015. At that stage the demand assessment was for one crore *awas* overall. This was subsequently revised to 1.12 lakh. I am very happy to inform the House that this figure now stands at 1.15 lakh houses, which has been sanctioned. So far as Assam is concerned, under the four verticals – Credit-Linked Subsidy Scheme, In-Situ Slum Rehabilitation, Affordance Housing in Partnership, and Beneficiary-led Construction. With regard to the figures that have been given by the hon. Member, I can provide him the details. Beneficiary-led Construction is for properties already owned by a family and some amount is given, typically Rs.1.5 lakh for doing up the property. Insofar as Credit-Linked Subsidy Scheme is concerned, this is an interest subvention where the applicant goes to the bank, applies for a loan, and we give a certain amount by way of interest subvention.

I have all the figures for 'In-Situ Slum Rehabilitation' and 'Affordable Housing in Partnership'. Typically, after the Affordable Housing in Partnership Scheme is sanctioned, it takes about 18 to 24 months for the project to be completed. In all these cases, all the vertical-wise figures are there including for the Kokrajhar Parliamentary Constituency. I have these figures. I will be happy to share them. It is not a case that there is any delay. The Scheme started in 2015. The sanctions are still being given. So, it depends on when a project is sanctioned. After it is sanctioned, it typically takes 18-24 months to complete.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, सप्लीमेन्ट्री प्रश्न पूछिए।

श्री नव कुमार सरनीया : महोदय, जो मेरा क्षेत्र है, वह सिक्स्थ शेड्यूल में आता है। जमीन का जो मामला है, वह स्टेट और काउंसिल का मामला है, लेकिन जो लाभार्थी हैं, उनकी जमीन का कोई कागज नहीं है। मैंने इसके लिए रिव्यू मीटिंग में बात की थी, लेकिन सर्किल ऑफिसर ने बोला कि उनको जमीन का कागज देने का कोई हक नहीं है।

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी, आप तो यह बताइए कि जिनके पास जमीन नहीं है, उनके लिए क्या कर सकते हैं?

श्री नव कुमार सरनीया : महोदय, वे यह कहते हैं कि सेन्ट्रल से जो पैसा आता है, उसमें डिले होता है। इसलिए मेरी मांग है कि आपको पैसा जल्दी से जल्दी और समय पर देना चाहिए। दूसरी बात यह है कि जो पैसा दिया जाता है, उसकी राशि थोड़ी बढ़ानी चाहिए, क्योंकि अर्बन क्षेत्रों में लोग दो लाख रुपये में घर बनाकर जमीन बर्बाद नहीं करना चाहते हैं।...(व्यवधान)

श्री हरदीप सिंह पुरी : महोदय, मैं माननीय सदस्य को बताना चाहूंगा और अपनी बात दोहराना चाहूंगा कि अलग-अलग वर्टिकल्स हैं । जहां तक अफोर्डेबल हाउसिंग इन पार्टनरशिप का वर्टिकल है, उसके तहत राज्य सरकार को जमीन प्रोवाइड करानी पड़ती है । राज्य सरकार जमीन प्रोवाइड कराती है, फिर केन्द्रीय सरकार की तरफ से प्रति लाभार्थी 1.5 लाख रुपये दिए जाते हैं ।

केन्द्रीय सरकार तब पैसा रिलीज करती है, जो पैसा भेजा गया है, पहले उसका यूटिलाइजेशन सर्टिफिकेट आ जाए । अगर माननीय सदस्य को कोई स्पेसिफिक प्रॉब्लम है, क्योंकि वे जो बात बता रहे हैं, वह केन्द्रीय सरकार के अधिकार क्षेत्र में नहीं है । अगर राज्य सरकार ने जमीन नहीं दी है, तो प्रोजेक्ट आगे ही नहीं बढ़ेगा । जब तक वे जमीन नहीं देंगे, तब तक प्रोजेक्ट स्वीकृत ही नहीं होगा ।

श्री गोपाल शेटी : अध्यक्ष महोदय, मुझे बहुत दिनों के बाद प्रश्न पूछने का मौका मिला है और मैं आशावादी इसलिए हूँ, क्योंकि मंत्री जी विषय को बहुत ही गंभीरता से लेते हैं ।

महोदय, मेरा मुद्दा मुंबई शहर से है, जहां पर आज भी 15 लाख परिवार झोपड़-पट्टियों में रहते हैं । मुंबई शहर देश का सबसे बड़ा शहर है । 'प्रधानमंत्री आवास योजना' आने के बाद वहां की तत्कालीन देवेन्द्र फडणवीस जी की सरकार ने कायदे में बदलाव किया था, ताकि सबको घर मिल सके, लेकिन वर्तमान सरकार के जो मंत्री हैं, वे कहते हैं कि बिल्डरों को लाभ नहीं होता है । इसलिए 15-15, 20-20, 30-30 सालों से भी फर्स्ट फ्लोर के लोगों को घर नहीं दिया जा रहा है । यह विषय थोड़ा अलग है ।

मंत्री महोदय, मैं आपसे इतना ही निवेदन करूंगा कि एक ज्वाइंट मीटिंग में वहां के सभी लोगों को बुलाकर, क्या आप मुंबई शहरवासियों को न्याय देने का प्रयास करेंगे?

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, I want to thank the hon. Member for asking a question which in my opinion is very relevant. The issue is that under the four verticals of Pradhan Mantri Awas Yojana, one of the verticals is In-Situ Slum Rehabilitation.

इसके मायने ये हैं कि जहां पर भी स्लम्स या इन्फॉर्मल सेटलमेन्ट्स हों, जो राज्य सरकार है, वह एक प्रपोजल बना सकती है कि इसको इन सीटू स्लम रिहैबिलिटेशन किया जाए । जैसे कर्नाटक, बंगलुरु में हुआ है और दिल्ली में ऐसे कई प्रोजेक्ट्स हैं, लेकिन यह प्रपोजल वहां से आना चाहिए ।

अगर माननीय सदस्य चाहें, तो मैं उनके साथ और बाकी लोगों के साथ बैठकर एक मीटिंग करके हम राज्य सरकार से पूछ सकते हैं कि इस वर्टिकल का इस्तेमाल क्यों नहीं किया जा रहा है । मैंने बताया है कि हमारी डिमांड असेसमेंट एक करोड़ थी, ऑलरेडी हमने 1 करोड़ 15 लाख घर स्वीकृत कर दिए हैं । मैंने कल की मीटिंग में देखा है कि शायद एक लाख घर और स्वीकृत हो गए हैं । हम तो तैयार हैं, but the State Government will also have to come forward and make a concrete proposal on which the Central Government can take a view.

SHRIMATI VANGA GEETHA VISWANATH : Sir, the total number of houses earmarked for Pradhan Mantri Awas Yojana-Gramin Scheme is 4.3 crore but only 2.32 crore houses have become eligible after verification by Gram Sabhas. The objective of the hon. Prime Minister, Modi ji, is 'Housing for All'. But we proudly say that the objective of our Chief Minister of Andhra Pradesh, Shri Y. S. Jagan Mohan Reddy *Garu*, is 'Pedalandariki Illu' in which 33 lakhs houses are to be given to the homeless poor which is worth Rs. 7000 crore. I would like to know from the hon. Minister regarding beneficiaries rejected from the Scheme by Gram Sabhas on the ground of migration and of death, and what are the steps that the Government is taking to ensure the redressal of these gaps and timely completion of these projects.

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, I am responding in the Question Hour today as the Minister for Housing and Urban Affairs. The hon. Member has asked a question on the Pradhan Mantri Awas Yojana-Gramin which falls under the jurisdiction of my colleague. I have the figures for Pradhan Mantri Awas Yojana-Gramin also, and I can read those out in totality. I can give the details of total allocated by the Ministry, houses sanctioned and PMAY-G houses completed. The total figure is 2,60,46,426; houses sanctioned by the States are 2,28,49,166; PMAY-G houses completed are 1,76,07,292. Insofar as other granular details, I will be happy to pass this on to my colleague under whom the Pradhan Mantri Awas Yojana-Gramin comes and I am sure he will be very happy to provide those details.

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, ग्रामीण आवास के विषय पर सप्लीमेंट्री क्वेश्चन पूछने वाले 50 सदस्य हैं, लेकिन ग्रामीण विकास का विषय आपका नहीं है।

श्री हरदीप सिंह पुरी: सर, यह विषय मेरा नहीं है, लेकिन प्रधान मंत्री आवास योजना अर्बन और रूरल से जुड़ी हुई योजना है इसलिए हम इसमें भी अपने आपको थोड़ा सा एजुकेट कर लेते हैं।

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या 303, श्री एम.के. राघवन- उपस्थित नहीं।

श्री ई.टी. मोहम्मद बशीर।

(Q. 303)

SHRI E.T. MOHAMMED BASHEER : Sir, the question pertains to Haj embarkation, Scholarship Scheme, and expenditure. If you look at the budget allocation and expenditure, in the last four, five years the expenditure is negligible. I am quoting this from the Report of the Standing Committee related to the Ministry. It says, "The Committee are surprised to note that the Ministry was not able to spend the budgetary allocation fully in 2020-21 despite it being reduced by more than RS.10,000 crore." The Report also says, "The Ministry of Minority Affairs has stood way behind utilizing the allotted fund. This surely calls for some introspection".

How has this situation come? Not only the scholarship fund but there are various schemes where the expenditure is low. The Minister may be knowing the reasons, I am not blaming him. Why is this happening like this? I wish to ask the Minister why he is not spending the money allotted to him in the Budget. If this is the position, where will things go? What about the problems of the minorities? Is the hon. Minister aware of this? If so, what remedial steps is the Government going to take to fulfil the commitments of this House?

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, इतना नाराज होने की जरूरत नहीं है । माननीय मंत्री जी इस पर जवाब देंगे ।

श्री मुख्तार अब्बास नकवी: सर, हमारी सरकार "Development with dignity: empowerment without appeasement." के संकल्प के साथ समाज के सभी वर्गों की तरक्की के लिए काम कर रही है । आपका जो स्पेसिफिक क्वेश्चन है, उसका मैंने उत्तर दिया है । आपका पहला क्वेश्चन हज एम्बार्केशन पॉइंट का है । ऑनरेबल मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट पहले खुद

भी हज कमेटी के मैम्बर रहे हैं । He knows very well. पेंडेमिक पीरियड के चलते पिछले दो सालों से हज नहीं हो रहा है । पहले 21 एम्बार्केशन पॉइन्ट्स थे । हम सऊदी अरब की सरकार का इंतजार कर रहे हैं कि अगर सऊदी अरब की सरकार हज के बारे में कोई बायलेटरल एग्रीमेंट करती है, चूँकि वर्तमान समय में हम सब चाहते हैं कि हज हो, लेकिन डिपेंड सऊदी अरब की सरकार पर करता है कि वह क्या फैसला करती है । इसलिए इस बार पेंडेमिक पीरियड के दौरान हमने 21 एम्बार्केशन पॉइन्ट्स से 10 एम्बार्केशन पॉइन्ट्स पर तैयारियां शुरू कर दी हैं । हमें अभी पता नहीं है कि सऊदी अरब की सरकार क्या डिजीजन करती है ।

आपका दूसरा प्रश्न स्कॉलरशिप के लिए है । सर, मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि ऑनरेबल मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट काफी वरिष्ठ व्यक्ति हैं । मैं उनको बताना चाहता हूँ कि वर्ष 2014 से पहले केवल 3 करोड़ 3 लाख 73 हजार रुपये की स्कॉलरशिप माइनोंरिटी कम्युनिटी को दी गई थी ।

मोदी जी की सरकार में, इन पिछले सात वर्षों में 5 करोड़ 20 लाख स्कॉलरशिप्स दी गईं, जिनमें से 50 प्रतिशत से ज्यादा लड़कियां हैं । इसका असर यह हुआ है कि ड्रॉप आउट रेट घटा है और एनरोलमेंट बढ़ा है । जहां तक मिनिस्ट्री के बजट का सवाल है, अगर हम आपको वह आइना दिखाएंगे तो आपको थोड़ा कष्ट होगा कि पिछले वर्षों के दौरान आपका बजट और बजट एक्सपेंडिचर क्या था । इसके लिए वर्ष 2013-14 में 1888 करोड़ रुपये बजट था, तब मोदी जी की सरकार नहीं थी और उसके अगेन्स्ट एक्चुअल खर्च 1814 करोड़ रुपये हुआ था । वर्ष 2020-21 में हमारा एक्चुअल बजट 2530 करोड़ रुपये था और उसमें करीब 2400 करोड़ रुपये का एक्सपेंडिचर हुआ है । इसलिए हमारा एक्सपेंडिचर भी ठीक है और ग्राउण्ड पर उसका असर हो, हम इसके लिए भी काम कर रहे हैं ।

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, क्या प्रश्न संख्या 304, 308 और 309 को क्लब कर दें?

अल्पसंख्यक कार्य मंत्री (श्री मुख्तार अब्बास नकवी): जी, हां ।

माननीय अध्यक्ष : ठीक है ।

प्रश्न संख्या 304, श्री अब्दुल खालेक जी ।

(Q. 304 and 308)

श्री अब्दुल खालेक: अध्यक्ष महोदय, मैंने सीखो और कमाओ स्कीम के बारे में सवाल पूछा था । मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने सिर्फ सीखो और कमाओ स्कीम ही नहीं, नई मंज़िल, गरीब नवाज़ फाउण्डेशन, मौलाना आज़ाद फाउण्डेशन, उस्ताद आदि सारी स्कीम्स के बारे में बताया है ।

अध्यक्ष महोदय, स्किल डेवलपमेंट के इस्टैबलिशड नार्म्स कहते हैं कि जिन लोगों को ट्रेनिंग मिलती है, उनमें से कम से कम **75** फीसदी लोगों को प्लेसमेंट मिलनी चाहिए और उन **75** फीसदी के अंदर कम से कम **50** फीसदी प्लेसमेंट ऑर्गनाइज्ड सेक्टर में होनी चाहिए । मंत्री जी ने असम के बारे में बताया है कि **19** हजार **727** लोगों को ट्रेनिंग मिली और उनमें से **8** हजार **476** लोगों को प्लेसमेंट मिली, जो **75** प्रतिशत नहीं होता है ।

अध्यक्ष महोदय, जो आंकड़े बोलते हैं, वर्ष **2019-20** में असम में **4** हजार **256** लोगों को ट्रेनिंग मिली, पेंडेमिक जरूर था, लेकिन वहां एक भी व्यक्ति को प्लेसमेंट नहीं मिली । इसका क्या कारण है, यह मैं जानना चाहता हूँ? जो पीआईए का नाम दिया है, बारपेटा और बांग्गाईगांव जिले में जो ओरिओन एडुटेक और वैल्यूर फैबटेक्स प्राइवेट लिमिटेड का नाम दिया गया है, मैंने पहले कभी इनका नाम भी नहीं सुना है और जो मेरे कंसन्ड डीएम हैं, उन्होंने भी इनका नाम नहीं सुना है । वहां एक्चुअली ट्रेनिंग हो रही है या नहीं, इसके बारे में एक ऐसा सिस्टम होना चाहिए कि जनप्रतिनिधि को भी मालूम हो और वहां के डिस्ट्रिक्ट एडमिनिस्ट्रेशन को भी मालूम हो । मैंने 'नई रोशनी' को लेकर मिनिस्ट्री को एक खत भी लिखा था, उसका जवाब भी मिला है । वहां पर जो पीआईए काम कर रहा है, जब मैंने उसी वेबसाइट पर क्लिक किया तो कुछ भी जानकारी नहीं मिली । उसने एड्रेस भी दूसरा दिया था और वेबसाइट पर कुछ नहीं मिला । इसलिए इसकी एक प्रॉपर मॉनिटरिंग होनी चाहिए और मैं इसके बारे में मंत्री जी से जवाब चाहता हूँ ।

श्री मुख्तार अब्बास नकवी: सर, माननीय सदस्य ने एक बार पत्र भी लिखा था, जिसका जवाब भी दिया गया था । पूरे देश में रोजगार से जुड़े हुए स्किल डेवलपमेंट के विभिन्न प्रोग्राम केन्द्र सरकार चला रही है । हमारी मिनिस्ट्री भी सीखो और कमाओ, उस्ताद, हुनर हाट आदि योजनाओं के माध्यम से हमारे कौशल को बढ़ावा दे रही है और उसे रोजगार से भी जोड़ रही है । इन पिछले दो सालों की बात उन्होंने कही है, माननीय सदस्य जानते हैं कि इन दो सालों में पैंडेमिक पीरियड रहा, पैडेमिक पीरियड के दौरान विभिन्न चुनौतियां और समस्याएं न केवल पूरे देश में, बल्कि पूरी दुनिया में थीं । उसके बावजूद भी हमारी कोशिश रही है कि हमारे कार्यक्रम चाहे ऑनलाइन होते रहें, चाहे वर्चुअल माध्यम से किए जाएं और ये कार्यक्रम न रुकें । इस संबंध में हमारे मंत्रालय ने काम किया है और माननीय सदस्य ने असम के बारे में जो कहा है, वह मैंने आपको डिटेल में दिया है ।

श्री अब्दुल खालेक : अध्यक्ष महोदय, 'सीखो और कमाओ' और नई मंज़िल स्कीम के लिए जो पीआईए की लिस्ट दी गई है, इनमें से एक पीआईए ऐसा है, जो असम में एक्चुअली एक पोलिटिकल पार्टी की विंग बनकर काम करता है । मिनिस्ट्री को उसे भी देखना चाहिए । मैंने उसका नाम नहीं बोला है ।

अध्यक्ष महोदय, ई. टी. मोहम्मद बशीर साहब ने जो विषय उठाया था, वर्ष 2019-20 में सीखो और कमाओ के लिए बजट 250 करोड़ रुपये था और एक्चुअल एक्सपेंडिचर केवल 175 करोड़ रुपये था । वर्ष 2020-21 में 250 करोड़ का बजट था, एक्सपेंडिचर 190 करोड़ रुपये का हुआ । वर्ष 2021-22 में 275 करोड़ रुपये का एलोकेशन हुआ था । इस साल वर्ष 2022-23 में जो भी कारण रहा हो या मिनिस्ट्री खर्चा नहीं कर पाई तो बजट रिड्यूस हो गया । इस बार बजट सिर्फ 235 करोड़ रुपये का था । इसका क्या कारण है? क्या मिनिस्ट्री ऐसा कुछ मैकेनिज्म डेवलप करेगी कि हर साल नॉर्मली बजट इन्क्रीज होता है, लेकिन यहां 'सीखो और कमाओ' में दिखा बजट डिक्लीज हो रहा है । यह नहीं होना चाहिए ।

अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से एक गुजारिश करता हूँ कि प्रधान मंत्री जन विकास कार्यक्रम हो या पहले का एमएसडीपी कार्यक्रम हो, उसमें असम या दूसरी जगहों पर काफी आईटीआई बनाई थीं । उनकी बिल्डिंग तो जरूर बन गई, लेकिन वे आईटीआई चालू नहीं हुईं । मेरे क्षेत्र में भी उनमें से एक है । ये सारी आईटीआईज चालू होनी चाहिए । मैं मंत्री जी को धन्यवाद भी देता हूँ कि असम में 21 स्कूल बनाए गए हैं । वे स्कूल कब चालू होंगे और उनका क्या नाम होगा? उनको सेंट्रल गवर्नमेंट चलाएगी या स्टेट गवर्नमेंट चलाएगी? अब सिर्फ स्कूल ही नहीं, कॉलेज भी बनाने चाहिए । मैं मिनिस्ट्री के अण्डर में कोई मुस्लिम यूनिवर्सिटी बनाने के बारे में यहां नहीं बोलता हूँ, लेकिन जैसे असम का धुबरी डिस्ट्रिक्ट हो, बारपेटा डिस्ट्रिक्ट हो, वहां शिक्षा का प्रसार बहुत ही कम है । वहां एक सेंट्रल यूनिवर्सिटी होनी चाहिए । मैं गुजारिश करूंगा कि मंत्री जी इसका इनिशिएटिव लें ।

श्री मुख्तार अब्बास नकवी : सर, किसी पीआईए के बारे में या इण्डिविजुअल पीआईए के बारे में ऑनरेबल मैम्बर ने बताया, मैं उस पर टिप्पणी नहीं करूंगा, लेकिन मैं इतना जरूर कहूंगा कि पीआईए एम्पैनलमेंट के लिए एक नॉर्म है और जो पीआईए एम्पैनल होगा, उसके किस तरह से दिशा-निर्देश हैं, उनके आधार पर काम होता है । उसकी भी निगरानी और देख-रेख होती है, चाहे वह कितने भी बड़े व्यक्ति से जुड़ा हो, चाहे कितने भी छोटे व्यक्ति से जुड़ा हो ।

आपने दूसरी बात 'प्रधान मंत्री जन विकास कार्यक्रम' के लिए कही है । 'प्रधान मंत्री जन विकास कार्यक्रम' के बारे में आपने एमएसडीपी और एक अन्य, दोनों कार्यक्रमों को जोड़कर बताया है । वर्ष 2014 से पहले 'प्रधान मंत्री जन विकास कार्यक्रम' में एमएसडीपी में केवल 90 डिस्ट्रिक्ट्स हुआ करते थे । उसके बाद वह 'प्रधान मंत्री जन विकास कार्यक्रम' 'एमएसडीपी प्रधान मंत्री जन विकास कार्यक्रम' बनता है और उसमें लगभग 300 से ज्यादा जिले जोड़े जाते हैं ।

मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूँ कि आज की तारीख में आपके असम में भी कुछ जिले थे, जो पीएमजेवीके या एमएसडीपी में थे । आज पूरे देश, पूरे देश के सभी जिले, सभी तहसील, सभी ब्लॉक और सभी शहरों में 1 अप्रैल से 'प्रधान मंत्री जन विकास कार्यक्रम' के तहत

स्कूल, कॉलेज, हॉस्टल, हॉस्पिटल, डिग्री कॉलेज, इण्टर कॉलेज, आईटीआई, पॉलिटेक्निक के साथ-साथ और भी जितनी चीजें हैं, उनको बना सकते हैं ।

उसका लाभ समाज के सभी वर्गों के साथ-साथ अल्पसंख्यक समाज को होगा । मैंने जैसा शुरू में कहा कि यह सरकार 'Development with Dignity', 'Empowerment without Appeasement', इसमें जो मोदी जी के विकास का मसौदा, वह कभी वोट का सौदा नहीं था । इसलिए साढ़े सात सालों के अंदर हर हिन्दुस्तानी और खास तौर से गरीब की आंखों में खुशी और उनकी जिंदगी में खुशहाली आई ।

सर, उसके अलावा माननीय सदस्य ने जो कहा है, मैं उसके बारे में बताना चाहता हूं कि माइनोरिटी अफेयर्स मिनिस्ट्री, जहां पर गैप है, उसको भर रही है । विभिन्न मंत्रालयों की जो अलग-अलग योजनाएं हैं, उनका लाभ समाज के सभी वर्गों के साथ-साथ अल्पसंख्यक समाज को भी बराबरी के साथ हो रहा है । मैंने एक सर्वे कराया था, जिसमें अन्य योजनाओं का लाभ अल्पसंख्यक समाज को कितना हुआ है, मैं उसके बारे में संक्षिप्त में बताना चाहता हूं । जैसे 2 करोड़ 31 लाख गरीबों को घर दिए गए, जिनमें आपने अभी पक्के घर की बात की थी तो उन 2 करोड़ 31 लाख में लगभग 31 परसेंट जो नोटिफाइड माइनोरिटी इलाके हैं, उनको मकान मिले हैं, उनमें गरीब, कमजोर और बेघर थे ।

उसी तरह से कोविड पीरियड में 12 करोड़ किसानों को सम्मान निधि दी गई, यह आपको मालूम है । इसने बहुत महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है । उनमें 33 प्रतिशत लोग नोटिफाइड अल्पसंख्यक समाज के हैं, चाहे वे मुस्लिम, सिक्ख या ईसाई हों, उनको फायदा हुआ है ।

सर, नौ करोड़ से ज्यादा महिलाओं को उज्ज्वला योजना के तहत सुविधा दी गई है । उनमें 37 प्रतिशत अल्पसंख्यक बहनों को लाभ मिला है । स्वरोजगार के अवसर सृजन कराने के लिए मुद्रा योजना है । मुद्रा योजना के तहत लगभग 34 करोड़ लोगों को लाभ दिया गया है । इसके तहत 35.6 प्रतिशत अल्पसंख्यक लोगों को लाभ मिला है । इसी तरह से एक के बाद एक योजना का लाभ लोगों को मिला है, उन सभी का पूरा डिटेल मेरे पास है । नरेन्द्र मोदी की सरकार चाहती

है कि समाज के सभी वर्गों, गरीब, कमजोर तबके और पिछड़े, सभी की आंखों में खुशी और जिंदगी में खुशहाली आए, इसलिए development without discrimination, empowerment with dignity, यह हमारा संकल्प है।...(व्यवधान)

DR. D. RAVIKUMAR: Hon. Speaker, Sir, as per the 2011 census, the population of minorities in our country is 23.39 crore. It is about 19.3 per cent of the total population. The total Budget for Minorities, which has about 19.3 per cent of the total population, is very meagre. This year's Budget is Rs. 22,04,422 crore which is an increase of about 23 per cent compared to last year. But at the same time, the Ministry of Minority Affairs Budget is only for Rs. 5,020.50 crore approximately, which is 0.23 per cent of the total Budget. The Budget for the Ministry of Minority Affairs has increased only by four per cent. There has been an increase of only Rs. 209.73 crore.

Sir, many schemes earmarked to Ministry of Minority Affairs, particularly for education has been reduced. There is a reduction of one crore rupees in the budget of Quami Waqf Board Progressive Scheme and also a reduction of Rs. 41 crore in Skill Development Initiative Scheme. Apart from this, there is also a reduction of Rs. 41 crore in Nai Manzil Scheme and Rs. 5.50 crore in the leadership development of minority women scheme.

The budget of the Maulana Azad Foundation has been abolished altogether and a provision of only one lakh rupees has been made.

I would like to know whether the Government has any plan to make a sub-plan for Muslim Minorities like SC/ST sub-plan because the Sachar Committee and the Ranganath Mishra Commission have recommended it and

also for your information, the hon. Chief Minister of Andhra Pradesh Shri Jagan Mohan Reddy has already introduced a sub-plan scheme for minorities in Andhra Pradesh.

I want to know whether the Government has any such plan to make a sub-plan for minorities.

श्री मुख्तार अब्बास नकवी : सर, मैं सबसे पहले माननीय सदस्य को बताना चाहूंगा कि हमारी मिनिस्ट्री, मुस्लिम मिनिस्ट्री नहीं है, माइनॉरिटी मिनिस्ट्री है । माइनॉरिटी मिनिस्ट्री में छः नोटिफाइड माइनॉरिटीज हैं । उनमें मुस्लिम, जैन, सिख बंधु, ईसाई, पारसी और बौद्ध हैं । सभी समाज के हिस्सों के विकास की रिस्पॉसिबिलिटी हमारी मिनिस्ट्री की है । जैसा कि आपने बताया है कि एजुकेशन में बजट कम हुआ है, तो मैं केवल इतनी जानकारी देना चाहता हूँ कि वर्ष **2013-14** में तीन करोड़, तीन लाख लाभार्थी विभिन्न स्कॉलरशिप योजनाओं के थे । जैसा कि मैंने पहले कहा है कि सात सालों में पांच करोड़, बीस लाख लाभार्थी हो गए । उसके अलावा एजुकेशन में बजट वर्ष **2013-14** में **1888** हजार करोड़ रुपए था और वह आज की तारीख में **2515** करोड़ रुपए है । इसलिए हमारी कोशिश है कि समाज के सभी हिस्सों के साथ-साथ, माइनॉरिटीज भी डेवलपमेंट में बराबर के भागीदार बनें । मोदी जी की सरकार की पीडब्ल्यूडी इंजीनियरिंग हैं यानी poor downtrodden and women. इस पीडब्ल्यूडी इंजीनियरिंग का यह लाभ हो रहा है कि आज समाज के सभी वर्ग बराबर तरक्की के भागीदार बन रहे हैं ।

SHRI A. RAJA : Sir, empowerment of minorities cannot be measured in terms of budgetary support. Of course, the hon. Minister has submitted before the Court that in due course of time the budgetary support will be enhanced. My worry is this. The very words 'protection of minorities' are wrong words in a democracy. Protection is not real democracy.

The effective participation of the minorities in the Administration must be ensured and then only the spirit of democracy will be protected. Sir, in the past ten to fifteen years, the representation of people from the minority communities in the All-India Services, in the Executive domain, like the IAS, IPS etc., is coming down. I would like to know whether the Government has taken note of this. The representation from these communities has dwindled drastically. If it is so, what type of measures is the Government proposing to take in this regard?

श्री मुख्तार अब्बास नकवी : माननीय अध्यक्ष महोदय, हम अल्पसंख्यकों के विकास को भी देश के विकास के साथ जोड़ते हैं । दुर्भाग्यवश, मैंने कहा कि Development with dignity and empowerment without appeasement तो दिक्कत यह हुई थी कि पहले अल्पसंख्यकों का एपीजमेंट होता था, लेकिन उनका विकास नहीं होता था । आज की तारीख में हमने अल्पसंख्यकों के विकास को भी देश के विकास के साथ जोड़ा है । हिन्दुस्तान के हर व्यक्ति की आँखों में खुशी और उसकी जिन्दगी में खुशहाली आए, हमने इसके लिए कोशिश की है ।

माननीय राजा जी ने कहा कि सिविल सर्विसेज में समाज के सभी हिस्सों के साथ-साथ अल्पसंख्यक समाज के हिस्सों की भी भागीदारी हो । हम मानते हैं कि हमने इस संबंध में प्रयास किए हैं । जो गरीब हैं और जो एलीजिबल हैं, उनको हम फ्री कोचिंग भी दे रहे हैं । मैं यहाँ कहूँगा नहीं, लेकिन आप वर्ष 2017, 2018, 2019 का यूपीएससी का रिजल्ट देख लीजिए एवं अन्य सर्विसेज के रिजल्ट्स भी देख लीजिए, आपको अंदाजा लग जाएगा कि मोदी जी की सरकार आने के बाद और उसके पहले क्या फर्क था । पहले सच्चर कमेटी का नाम तो होता था,... (व्यवधान) लोग कहते थे कि कुछ नहीं हुआ, लेकिन आज हम बिना ढोल पीटे कह रहे हैं, हम यह नहीं कह रहे हैं कि हमने कोई एहसान किया है, बल्कि उनके अन्दर काबिलियत थी, ... (व्यवधान) वे काबिल थे और हमने उनकी काबिलियत की कद्र की है ।... (व्यवधान)

श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन: माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं एक सवाल पूछना चाहता हूँ । कल मैंने एजुकेशन मिनिस्टर से एक सवाल पूछा था । उन्होंने जवाब दिया कि यह क्वेश्चन उससे रिलेटेड नहीं है, यह माइनोंरिटी अफेयर्स से रिलेटेड है । इसलिए मैं आपके द्वारा माइनोंरिटी अफेयर्स मिनिस्टर से प्राइम मिनिस्टर जन विकास कार्यक्रम योजना के संबंध में क्वेश्चन पूछना चाहता हूँ । यह स्कीम राजेन्द्र सिंह सच्चर कमेटी की रिपोर्ट के बाद बनाई गई । Higher education facilities have to be provided to the minorities for which special preference has to be given to the minorities. I would like to have an answer from the hon. Minister to my specific question – as per reply to Question No. 320 – whether due preference and priority will be given by the Education Ministry in the minority concentrated blocks. Eight blocks with high minority concentration have already been identified by Government of India. I would like know whether a direction or any guideline will be provided so as to commence Kendriya Vidyalaya and Navodaya Vidyalayas in those areas.

श्री मुख्तार अब्बास नकवी : माननीय अध्यक्ष महोदय, मेरा उत्तर दो लाइन का है कि सम्प्रदाय के आधार पर कोई प्रिफरेंस नहीं है । जो गरीब हैं, जो पिछड़े हैं, जो एलिजिबल हैं, उनको तरक्की की धारा में शामिल होना चाहिए । यह हमारा संकल्प है ।... (व्यवधान) आपने सम्प्रदाय का झुनझुना बहुत दिनों तक दिखाया और किया कुछ नहीं ।... (व्यवधान) हमने बिना पॉलिटिकल एक्सप्लॉयटेशन के, राजनैतिक शोषण के बगैर हमने उनका सशक्तिकरण किया है । यह बात आप अच्छी तरह से जानते हैं ।... (व्यवधान)

डॉ. मोहम्मद जावेद: माननीय अध्यक्ष महोदय, बहुत-बहुत शुक्रिया ।... (व्यवधान) मैं किशनगंज से आता हूँ ।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मैंने आपको प्रश्न पूछने के लिए कहा है ।

... (व्यवधान)

डॉ. मोहम्मद जावेद : जी हाँ सर । मुझे एक मिनट का समय दिया जाए । ... (व्यवधान)

सर, मेरे द्वारा रिक्वेस्ट करने के बाद वहाँ पर एएमयू के लिए आपने भी फाइनेंस मिनिस्टर साहिबा से रिक्वेस्ट किया था ।

माननीय मंत्री जी ने दो जगह बॉयेज और गर्ल्स हॉस्टल के लिए 50-51 करोड़ रुपये दिए हैं, लेकिन किशनगंज के लिए नहीं दिया है ।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह जानकारी चाहूंगा कि यह पैसा कब तक मिलेगा? ... (व्यवधान) दूसरी बात यह है कि हमारी बहन महुआ जी ने दो दिन पहले यहां कहा था कि दस या बारह हजार करोड़ रुपये के एयरपोर्ट्स को देखने वाली मिनिस्ट्री ऑफ सिविल एविएशन का बजट है, उस मिनिस्ट्री को बंद कर देना चाहिए ।

अतः इस सरकार से मेरी रिक्वेस्ट है कि माइनोंरिटी अफेयर्स मिनिस्ट्री, जिसका बजट पांच करोड़ रुपये है, जबकि हमारा एनुअल बजट 22 लाख करोड़ रुपये से ज्यादा है, तो ये इस माइनोंरिटी डिपार्टमेंट को बंद क्यों नहीं कर देते? ... (व्यवधान) माइनोंरिटी के बारे में ये कुछ नहीं करते हैं । ... (व्यवधान) ये बोलते जरूर हैं, लेकिन माइनोंरिटी के लिए कुछ नहीं करते । ... (व्यवधान)

सर, किशनगंज और सीमांचल की दुर्दशा यह है कि वहां तीन आदमियों में दो आदमी गरीब हैं । ... (व्यवधान) वह माइनोंरिटी इलाका है । मेरी रिक्वेस्ट है कि जल्द से जल्द हमारे यहां एएमयू सेंटर्स के लिए जो फाइनेंस मिलना चाहिए, उसे दिलाएं और माइनोंरिटी हॉस्टल दिलाएं । ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, एक मिनट रुकिए ।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : वैसे तो मुझे बोलना नहीं चाहिए, लेकिन कभी-कभी सदन में इंटरवीन करना चाहिए । मान लीजिए कोई भी योजना होती है, जैसे अन्न के लिए पीडीएस योजना हुई, तो बजट में कोई अंतर तो नहीं किया जाता? वह हिंदू, मुसलमान, सिख सभी को मिलता है । बजट तो all to all लोगों के काम आता है ।

आप 22 लाख करोड़ रुपये के बजट की बात कर रहे हैं, उसमें डिप्रिसिएशन थोड़ी ही न कर दिया गया है कि वह केवल पार्ट एंड पार्सल ही दिया जाएगा । हम यहां इस सदन में सब जाति-धर्म के विकास की बात करें, लेकिन कम से कम इस विषय का भी ध्यान रखें ।

... (व्यवधान)

श्री मुख्तार अब्बास नकवी : सर, मिनिस्ट्री ऑफ माइनॉरिटी अफेयर्स मोदी जी ने नहीं बनाई है । यह तो आपकी विरासत है, जिसे हम अभी ढो रहे हैं । ... (व्यवधान) आपने सदन के पटल पर खड़े होकर अच्छा सुझाव दिया कि मिनिस्ट्री ऑफ माइनॉरिटी अफेयर्स बंद होनी चाहिए और मिनिस्ट्रीज से उसका जो फायदा हो रहा है, वह आपका अपना सुझाव है, आपको मुबारक हो । ... (व्यवधान)

जहां तक सेंट्रल स्कूल्स का सवाल है, जिनके बारे में आपने कहा है, प्रधान मंत्री जन-विकास कार्यक्रम के तहत केंद्रीय विद्यालय फाउंडेशन और नवोदय विद्यालय के साथ हमारा अरेंजमेंट हुआ है । डिफरेंट प्लेसेज, जहां गैप है, जहां केंद्रीय विद्यालय स्थापित नहीं हैं, वहां उनकी स्थापना हो सके, इसके लिए हम काम कर रहे हैं ।

जहां तक किशनगंज के लिए दो चीजें, जिनके बारे में आपने कहा, उनका सवाल है, आप राज्य सरकार की तरफ से, एडमिनिस्ट्रेशन की तरफ से जरूर किशनगंज के लिए प्रस्ताव भेजिए । पहले किशनगंज पीएमजेवीके के तहत आता था, अब तो संपूर्ण बिहार उसमें है । आप अपनी सरकार और अपने एडमिनिस्ट्रेशन की ओर से भी सोशियो-इकोनॉमिक और एजुकेशनल इम्पामेंट के इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए प्रस्ताव भेजिए, उस पर काम होगा । ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : क्वेश्चन नंबर – 316, डॉ राजश्री मल्लिक - उपस्थित नहीं ।

... (व्यवधान)

(Q.316)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी उत्तर सभा पटल पर रख दे ।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : क्वेश्चन नंबर – 305, श्री रविन्दर कुशवाहा जी ।

(Q. 305)

श्री रविन्दर कुशवाहा : माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी यह कहना चाहता हूँ कि पूरे देश के अंदर स्वच्छ वातावरण के लिए प्राकृतिक ईंधन के माध्यम से वाहनों को चलाया जाए । सरकार की योजना है कि हम देश में इलेक्ट्रिक वाहनों को चलाने के लिए आगे बढ़ाएं । जिस तरीके से हम लोग देख रहे हैं कि गांव, गली-मौहल्ले, हर जगह बड़ी मात्रा में पेट्रोल पंप्स खोले जा रहे हैं, लेकिन सीएनजी के जो पंप्स हैं, वे महानगरों में हैं । देहाती-ग्रामीण इलाकों में सीएनजी के पंप्स नहीं लगाए जा रहे हैं । बड़ी संख्या में ग्रामीण इलाकों में लोग चारपहिया वाहन और दोपहिया वाहन चला रहे हैं । इन लोगों को अपने वाहनों में सीएनजी भराने के लिए बड़ी लंबी यात्रा करनी पड़ती है ।

अतः मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि क्या ग्रामीण इलाकों में सीएनजी पंप्स की स्थापना करने का कोई विचार है?

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, I would like to inform the hon. Member that the process of ensuring CGD networks and CNG pumps is a process which was started in 2009. जब वर्ष 2009 में इसकी शुरुआत हुई थी, उस समय भारत का केवल 3 प्रतिशत एरिया और 9.6 प्रतिशत जनसंख्या कवर होती थी । उस समय जीएस की संख्या 31 थी, जो पीएनआरजी रेगुलेटर है, उसकी स्थापना से पहले के हैं । अब तक नवम्बर, 2018 तक 10 राउंड बिडिंग हो चुकी हैं और 11th round and 11thA round are under process and are being implemented. The figure has now gone up to 82 per cent of our land areas, geographical areas and up to 98 per cent of our total population. So, the hon. Member's question is being answered by these figures. इसकी शुरुआत वर्ष 2009 में हुई थी, जब सिर्फ तीन प्रतिशत हमारा एरिया और 9.6 प्रतिशत हमारी जनसंख्या कवर थी । 11वें और 11वें-ए राउंड के कारण 82 परसेंट और 98 परसेंट कवरेज हो जाएगी । यह अभी शुरू है । जब मिनिमम वर्क प्रोग्राम के तहत बिडिंग होती है और ऑफर्स आती हैं, इनका

इम्प्लीमेंटेशन टाइम कहीं पांच साल, कहीं दस साल होता है । टोपोग्राफी के कारण कुछ ऐसे इलाके हैं, जैसे नार्थ-ईस्ट है । वहां पाइप लाइन आसानी से नहीं पहुंच पाएगी । हम एक नेशनल ग्रिड के साथ उसे जोड़ेंगे, जैसे जम्मू-कश्मीर है । हमारी यह कोशिश रहेगी कि सारे देश की पापुलेशन को कवर करके सीजीडी नेटवर्क्स और सीएनजी पहुंचाया जाए । डोमेस्टिक यूज के लिए, ट्रांसपोर्टेशन के लिए जहां-जहां कठिनाई होगी, सिलेंडर के बड़े कैसकेड के सिस्टम द्वारा काम करेंगे ।

श्री रविन्दर कुशवाहा: अध्यक्ष जी, पूरे देश में आप व्यवस्था कर रहे हैं यह अच्छी बात है । हमारा लोक सभा क्षेत्र बलिया और देवरिया में पड़ता है । मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यहां भी सीएनजी के पम्प खोले जाएंगे?

SHRI HARDEEP SINGH PURI: I can give a very simple answer to the hon. Member. बलिया और देवरिया में भी सीएनजी के पम्प खोले जाएंगे and this process is being implemented. सभी जगह काम किया जाएगा । अक्सर यह होता है कि जिसे सीजीडी नेटवर्क्स मिनिमम वर्क प्रोग्राम के तहत अलॉट किया जाता है, वे ज्यादातर ऐसा करते हैं कि जहां जनसंख्या की कंसंट्रेशन ज्यादा हो, वहां तक पहले ले जाते हैं । जहां जनसंख्या डायवर्सिफाइड और स्प्रेड आउट हो, वह बाद में आता है । आपका बलिया और देवरिया का जो स्पेसिफिक प्रश्न है, मैं बड़ी खुशी से बता रहा हूँ कि 11वें राउंड में ये दोनों कवर्ड हैं ।

श्री रवि किशन: महोदय, मंत्री जी ने बहुत विस्तार से उत्तर दिया, उसके लिए मैं उनका आभार व्यक्त करना चाहता हूँ । मैं मंत्री जी से यह भी जानना चाहता हूँ कि वर्ष 2009 से 2014 तक का उत्पादन और वर्ष 2014 से यशस्वी प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की सरकार बनने से अब तक कितना उत्पादन रहा है और कंज्यूमर कितने रहे हैं? मेरा प्रश्न यह भी है कि हमारे यशस्वी प्रधान मंत्री की जो सोच है कि प्रदूषण देश से समाप्त हो जाए, इसमें सीएनजी की बहुत बड़ी भूमिका है । मेरे संसदीय क्षेत्र गोरखपुर के मध्य में एक सीएनजी स्टेशन है, लेकिन मैंने देखा कि वहां वाहनों की कतार बहुत लम्बी रहती है । जैसा कि आप जानते हैं कि गोरखपुर हब बन चुका है और चूंकि

नेपाल से जुड़ा है, बिहार से जुड़ा है । वहां एक भी पम्प नहीं है, जबकि वाहनों की सघनता को देखते हुए गोरखपुर शहर से बाहर जाने वाले विभिन्न राजमार्गों में दिल्ली सड़क मार्ग से गोरखपुर के रास्ते में आगरे का एक्सप्रेस वे पड़ता है । मेरे कहने का तात्पर्य है कि गोरखपुर इस वक्त सबकी नजर में है । सारे भारत से लोग गोरखपुर आ रहे हैं, इसलिए यहां ज्यादा स्टेशन मिल जाएं, तो बड़ी कृपा होगी ।

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, I want to thank the hon. Member for having raised a specific question and sought information on the quantum of progress from 2009 to 2014 and from 2014 to till today and also for having raised the issue of Gorakhpur. The hon. Member is aware that I have a special attachment to Gorakhpur. The hon. Member and the Chief Minister hosted us when we opened Kushinagar Airport, which is an international airport and I am personally aware of the kind of problem that is being outlined. Before I give him an answer, which he will be happy to hear, let me first share with him what progress has been made.

आपने वर्ष 2009 से 2014 तक के बारे में पूछा । मैं वर्ष 2014 से शुरू करना चाहता हूँ । मई, 2014 में जब माननीय प्रधान मंत्री जी ने दायित्व संभाला, उस समय 66 सिटीज और डिस्ट्रिक्ट्स में 34 सीजीडी नेटवर्क्स थे । आज मैं जनवरी, 2022 का आंकड़ा दे रहा हूँ । यह 66 सिटीज और डिस्ट्रिक्ट्स से बढ़कर 612 सिटीज और डिस्ट्रिक्ट्स हो चुका है । 750 परसेंट इंक्रीज है । जो पीएनजी हाउसहोल्ड्स हैं, वे मई 2014 में 25.4 लाख थे । आज ये 88.98 लाख हैं । 250 परसेंट इंक्रीज हुआ है ।

पीएनजी इंडस्ट्रियल और कॉमर्शियल यूज के लिए मई, 2014 में 28 हजार कन्ज्यूमर्स थे, जो आज 47 हजार 332 हैं । 69 परसेंट इंक्रीज हुआ है । आप सीएनजी स्टेशन्स का जिक्र कर रहे हैं । मई, 2014 में ये 938 थे, ये आज 3 हजार 878 हैं । 313 परसेंट इंक्रीज हुआ है । मैं

आपको विश्वास दिलाता हूं कि केवल गोरखपुर में ही नहीं, बल्कि उन सभी जगहों पर, जहां सीएनजी की डिमांड बढ़ रही है और इंडीविजुअल पम्प्स पर यह हो रहा है । हमारा यह फोकस है कि वहां पर नंबर ऑफ सीएनजी स्टेशन्स को हम को-ऑर्डिनेट करके बढ़वा देंगे और यह काम बहुत जल्दी होगा । जहां तक availability of the medium Gas की बात है, मैं आपके साथ शेयर करना चाहता हूं कि गोरखपुर, संत कबीरनगर, कुशीनगर डिस्ट्रिक्ट्स में 36 का हमारा टारगेट है, जिसमें से 18 लग चुके हैं, बाकी भी जल्दी ही लगवा दिए जाएंगे ।

Sir, as everybody knows, because of an unsettled condition and military action in one part of the world, following the COVID crisis, the prices of LNG in the international market have gone up very much. If you compare the figure from April, 2021 to February, 2022, the price hike has been more than 37 per cent whereas our increase at the bunk has been only five per cent. Let me also share with you that insofar as the LPG price - the Saudi CP - is concerned, from April, 2020 to March, 2022, the price has gone up by 285 per cent and the increase in the last six months alone has been 37 per cent. I just want to place these facts before this august House so that they understand what the international situation today is. In spite of all that, the Government is making every effort to make sure that the consumer, at the point of consumption, is not affected.

आपने सीएनजी की बात की, मैं डोमेस्टिक कन्ज्यूमर्स की बात कर रहा हूं । सीएनजी ट्रांसपोर्ट में भी लगता है, ऑटो और गाड़ियों में भी सीएनजी की डिमांड आती है । हमारी हमेशा यही कोशिश रहती है कि इसको ठीक तरह से बैलेंस्ड प्राइवेटाइजेशन करके सभी कन्ज्यूमर्स के पास on the basis of the availability of the materials, अच्छे अफोर्डेबल प्राइस तक पहुंचाया जाए ।

DR. SHASHI THAROOR: Thank you, very much Sir. I just have to make a comment, and then I would ask my Supplementary. The comment is that the hon. Minister talked about the fact that the prices have been held despite the international price increase, but there has been no reduction in the taxation, which the Central Government has been imposing. But that is not my question, Sir.

I have a Constituency-related issue here. In Thiruvananthapuram, we have no CNG vehicle registrations for the simple reason that it is impossible to actually refill or test the CNG stations.

Apparently, in our country, something called hydrostatic testing is mandatory, a test procedure to examine CNG cylinders for leaks, structural flaws and corrosion, and this has to be done every three years. We have no such thing in Thiruvananthapuram. Kerala has 7,500 CNG auto-rickshaws but because of the absence of hydrostatic testing, they have to go and take their cylinders to Hyderabad or Nagpur in order to get them tested.

So, my question to the hon. Minister is this. Given this unfortunate situation, and a State that is progressive and is willing to go towards more CNG, can you do something to install hydrostatic testing facilities in the State of Kerala so that people are able to have an incentive and effective practical approach of being able to have more CNG vehicles in our State, and in my constituency, in particular? Thank you.

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, I am not personally aware of the specific issue that might be relevant to the hon. Member's Constituency. But I have been reviewing this in its entirety, and I think that if there is an issue such as this, which comes under PESO, which is under the Department of Industrial Policy and Trade, so, I would be happy to coordinate it with them.

As far as I know, this is an issue which should not be difficult to resolve if it is a question of a testing system. But I think, in this regard, I would be happy to sit with my senior colleague Minister, Shri Piyush Goyal-ji and also with the hon. Member to see what it is that can be done there.

But our overall policy is to award these areas, and based on MWP, to have the entire population covered, specifically in areas where it is not difficult because of the topography; and the beautiful State of Kerala comes under that category. There is no question of any difficulty about Kerala though there are some difficulties which we face in certain other parts of the country.

So, I would be happy to sit with the hon. Member and with my senior colleague, Shri Piyush Goyal-ji, to see what we can do on this particular issue.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न संख्या 306, श्री अनिल फिरोजिया जी ।

(Q. 306)

श्री अनिल फिरोजिया : महोदय, आपने मुझे प्रश्न पूछने का अवसर दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद ।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि क्या सरकार ने हाइड्रोकार्बन अन्वेषण के तहत क्षेत्र को बढ़ाने के लिए कोई समृद्ध लक्ष्य निर्धारित किया है? यदि हाँ, तो इसका तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, the hon. Member has asked a question, which I think, goes to the heart of the energy security issue that we face.

We have, I think, 26 sedimentary basins, and a total of something like 3.3 million square kilometres covered under these 26 sedimentary basins. Regrettably, in the past we, the Government of the day, have not devoted sufficient attention to increasing the area under exploration and production. Over the years, the amount of sedimentary basin, which has been exploited for exploration and production, has remained static between six and seven per cent.

I am very happy to inform the hon. Member that following Modi-ji's Government in May, 2014, we took some concrete steps from 2016 onwards. Today, the sedimentary area under exploration production has gone up from 6 per cent/seven per cent to 10 per cent. It is our expectation that this will go up to 15 per cent very shortly, and go on to 30 per cent after that.

It should be our endeavour, especially since we import 85 per cent of our requirements of crude, and about 50 to 55 per cent of gas, that we should become totally self-reliant on our own.

A number of steps have been taken. Some of these are listed in the annexure to the written answer that I have provided to the hon. Member. These are steps which relate to doing 'ease of business', which are steps where we have changed the method of the auction. Instead of production sharing, what we have done is this. It is costly to invest in exploration production, So, we are giving the people, who do that, a free run.

12.00 hrs

If they find oil or gas and have a windfall gain, we would do that. A number of steps have been listed in the answer to the question itself. I would be very happy if there are other questions. This is a very important and complicated subject. Our attempt all the time is to get the narrative out for everyone to understand what the issues are, how we are dependent on imports, and what we can do to rectify that.

SHRI MANISH TEWARI : Thank you very much Mr. Speaker, Sir. I know, we are short of time. One of the most significant developments which have taken place in the hydrocarbon area has been the commercial exploitation of shale gas and oil. What I wanted to know Mr. Speaker through you from the Minister is this. Under the hydrocarbon exploration and licensing policy, are there any specific steps which have been outlined in order to incentivise or boost the exploration of shale oil and gas? Have there been any significant discoveries of either shale oil or gas in the country during the previous few years?

SHRI HARDEEP SINGH PURI: I would like to thank the hon. Member for raising this question. It is because of the relative neglect of exploration and production in the past, as I mentioned, our E&P has been static at six to seven per cent. I am very happy to inform the hon. Member that this year our production of domestic gas will go up by 18 per cent. The question was: "Is there any significant discovery of shale oil and gas?" We are taking a number of steps. Some of these have been listed, as I said, in the Annexure. I am very happy to sit down and say that we are, in fact, encouraging all forms of energies.

Now, shale got a lot of difficulty in some parts of the world because of fracking and the kind of environmental damage there is. But within those qualified parameters, we are taking a large number of steps in order to be able to increase the production of domestic oil. We encourage people to come forward and this is a part of our overall E&P policy. We have so far not been able to establish shale in India but there is shale. It has to be addressed. We have also made certain steps which I would call a policy for seeing how we can exploit shale oil and gas. I would be happy to share those details.

*** WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS**
(Starred Question Nos.307 and 310 to 320
Unstarred Question Nos. 3451 to 3680)
(Page No. 64 to 700)

* Available in Master copy of the Debate, placed in Library.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मुझे विभिन्न मुद्दों पर निम्नलिखित सदस्यों द्वारा स्थगन प्रस्ताव की सूचनाएं प्राप्त हुई हैं । श्री टी.आर. बालू, श्री कोडिकुन्नील सुरेश, एडवोकेट ए.एम. आरिफ, श्री बैन्नी बेहनन, श्री मनीष तिवारी, श्री बी. मणिकम टैगोर, श्री के. सुब्बारायण, श्री एंटो एन्टोनी, श्री हिबी इडन, श्री टी. एन. प्रथापन, श्री नामा नागेश्वर राव, मैंने स्थगन प्रस्ताव की किसी भी सूचना की अनुमति प्रदान नहीं की है ।

माननीय अध्यक्ष : एक मिनट रुकिए।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री कोडिकुन्नील सुरेश जी, आपका क्या विषय है?

... (व्यवधान)

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Hon. Speaker, Sir, today morning, 12 MPs, including women MPs, had assembled at Vijay Chowk to stage a protest march towards the Gandhi Statue at Parliament House against the K-Rail Silver Line Project proposed by the Government of Kerela.

The people of Kerala are believing that this project is not viable. Due to this project, 30,000 families have to be evicted from their houses. We, the Members of Parliament, are also strongly opposing this project. For the last six months, some high-level agitations are going on in Kerala.

Sir, today, the MPs protest march started at 1045 hours from Vijay Chowk to Parliament House. In the meanwhile, Delhi Police came forward and blocked us. They have not allowed us to enter Parliament House. We told the police officers: "We are Members of Parliament and we are going to Parliament." But, they said: "No, you are not supposed to shout slogans."

So, we told the Police Officers that we are the Members of Parliament, and it is our right to shout slogans. But they assaulted us and also manhandled us. They have brutally attacked our Members.

Sir, we, the hon. Members were not provoking the police. We were only protesting for the cause of the people of Kerala.

The Police Officers were very much aware that we were Members of Parliament. ... (*Interruptions*) But we were not allowed to enter the Parliament House. ... (*Interruptions*) They entered the Parliament House premises and attacked us. ... (*Interruptions*) Sir, I would like to request the hon. Speaker. ... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Hon. Member, please sit down. आपने मुझे प्रश्न काल के समय लिख कर दिया है । मैं सारा विषय आपको दिखाऊंगा । आपको चेंबर में बुला कर घटनाक्रम की बात करूंगा और उस पर संबंधित अधिकारियों से वार्ता करूंगा ।

... (व्यवधान)

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Sir, this is a question of privilege. ... (*Interruptions*) It is quite unfortunate that the Members of Parliament are prevented from entering the Parliament. ... (*Interruptions*) What is the authority of the Delhi Police? They are forcibly preventing them from entering the Parliament. ... (*Interruptions*) They even came at the main gate of the Parliament and blocked us. ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : यह विषय मेरा है, मैंने देख लिया है ।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : यह विषय मुझ से संबंधित है । यह सरकार से संबंधित नहीं है ।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : यह विषय मुझ से संबंधित है । आप मुझे लिख कर दीजिए । मैं इसे देखूंगा ।

... (व्यवधान)

SHRI T. R. BAALU (SRIPERUMBUDUR): Sir, in 2014, the hon. Prime Minister had announced to reduce the petroleum prices by 50 per cent whereas, the prices have increased by 50 per cent during the last eight years. ...

(Interruptions) During the last four years, the Government has mopped up about Rs. 22 lakh crore. ... *(Interruptions)* Talking about the taxes and dividend, they have collected about 26 lakh crore. What has happened? ...

(Interruptions) They have not reduced the prices. At the same time, the UPA Government had extended a subsidy of Rs. 10 lakh crore. ... *(Interruptions)*

12.06 hrs

PAPERS LAID ON THE TABLE

माननीय अध्यक्ष : अब पत्र सभा पटल पर रखे जाएंगे ।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा नागर विमानन मंत्रालय में राज्य मंत्री (जनरल (सेवानिवृत्त) डॉ. वी.के. सिंह): अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

- (1) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 की उपधारा 1(ख) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-
 - (एक) रोहिणी हेलीपोर्ट लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2020-2021 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण ।
 - (दो) रोहिणी हेलीपोर्ट लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 2020-2021 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां ।
- (2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[Placed in Library, See No. LT 6662/17/22]

- (3) (एक) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, नई दिल्ली का वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।
- (दो) भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, नई दिल्ली के वर्ष 2020-2021 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

- (4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6663/17/22]

- (5) वायुयान अधिनियम, 1934 की धारा 14क के अंतर्गत ड्रोन (संशोधन) नियम, 2022 जो 11 फरवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि. 108(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा एक व्याख्यात्मक टिप्पण।

[Placed in Library, See No. LT 6664/17/22]

- (6) राष्ट्रीय राजमार्ग अधिनियम, 1956 की धारा 10 के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

- (एक) का.आ. 625(अ) जो 14 फरवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा मध्य प्रदेश राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 12क (नया एनएच-30) के डिजाइन किलोमीटर 21.850 से किलोमीटर 85.400 (वर्तमान किलोमीटर 22.800 से 89.600) तक बरेला-मण्डला खंड की दो लेन परियोजना के लिए उपयोक्ता शुल्क संबंधी अधिसूचना के बारे में है।
- (दो) का.आ. 626(अ) जो 14 फरवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा मध्य प्रदेश राज्य में एनएच 26क (नया राष्ट्रीय राजमार्ग 934) के डिजाइन किलोमीटर 0.000 से किलोमीटर 76.690 तक सागर-बीना खंड की चार लेन परियोजना के लिए उपयोक्ता शुल्क संबंधी अधिसूचना के बारे में है।

- (तीन) का.आ. 627(अ) जो 14 फरवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा हरियाणा राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 248क के डिजाइन किलोमीटर 0.340 से किलोमीटर 22.136 (वर्तमान किलोमीटर 2.740 से 24.536) तक गुड़गांव-सोहना खंड की चार लेन परियोजना के लिए उपयोक्ता शुल्क संबंधी अधिसूचना के बारे में है।
- (चार) का.आ. 721(अ) जो 16 फरवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा ओडिशा राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 215 (नया एनएच-520) के डिजाइन किलोमीटर 163.000 से किलोमीटर 206.200 (वर्तमान किलोमीटर 163.000 से 206.200) तक रिमूली-कोएडा खंड की चार लेन परियोजना के लिए उपयोक्ता शुल्क संबंधी अधिसूचना के बारे में है।
- (पांच) का.आ. 726(अ) जो 16 फरवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा पंजाब राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग 703ख के डिजाइन किलोमीटर 0.000 से किलोमीटर 33.611 (वर्तमान किलोमीटर 0.000 से किलोमीटर 33.611) तक मोगा-मरखु खंड तथा डिजाइन किलोमीटर 44.680 से किलोमीटर 86.236 (वर्तमान किलोमीटर 44.680 से किलोमीटर 86.236) तक हरिके-खालरा खंड की परियोजना के लिए उपयोक्ता शुल्क संबंधी अधिसूचना के बारे में है।
- (छह) का.आ. 730(अ) जो 16 फरवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा छत्तीसगढ़ राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग 43 के डिजाइन किलोमीटर 531.775 से किलोमीटर 598.450 (वर्तमान किलोमीटर 531.250 से किलोमीटर 597.946) तक कुंकुरी से सीजी/जेएच सीमा खंड की दो लेन परियोजना के लिए उपयोक्ता शुल्क संबंधी अधिसूचना के बारे में है।

- (सात) का.आ. 904(अ) जो 2 मार्च, 2022 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा हाइब्रिड एन्युटी मोड पर राजस्थान राज्य में भारतमाला परियोजना के अंतर्गत एनएच-911 (डिजाइन चैनेज 1.430 से 182.725) के पूगल-दंतोर-जगासर-गोकुल-गोड्डु-रंजीतपुरा-चरणवाला-नौख-बाप खंड तथा खाजूवाला-पूगल खंड (डिजाइन चैनेज 0.000 से 30.812) को 2/4 लेन करने की परियोजना के लिए उपयोक्ता शुल्क संबंधी अधिसूचना के बारे में है।
- (आठ) का.आ. 949(अ) जो 2 मार्च, 2022 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा छत्तीसगढ़ राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 49 (पुराना एनएच-200) के डिजाइन किलोमीटर 216.334 से किलोमीटर 276.786 (वर्तमान किलोमीटर 241.553 से 312.600) तक मसानियाकला से रेंगापल्ली/ओडिशा सीमा खंड की दो लेन परियोजना के लिए उपयोक्ता शुल्क संबंधी अधिसूचना के बारे में है।
- (नौ) का.आ. 950(अ) जो 2 मार्च, 2022 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा उत्तर प्रदेश राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 334(ख) के डिजाइन किलोमीटर 0.000 से किलोमीटर 48.260 (किलोमीटर 41.360 से 45.840 को छोड़कर) तक मेरठ से बागपत होते हुए हरियाणा सीमा तक के खंड की दो लेन परियोजना के लिए उपयोक्ता शुल्क संबंधी अधिसूचना के बारे में है।
- (दस) का.आ. 997(अ) जो 4 मार्च, 2022 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा ईपीसी आधार पर महाराष्ट्र राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग 63 के डिजाइन किलोमीटर 499.500 से किलोमीटर 504.300 (वर्तमान किलोमीटर 56.075 से किलोमीटर 60.875) से पहुंच मार्गों के साथ प्रणहिता नदी पुल की परियोजना के लिए उपयोक्ता शुल्क संबंधी अधिसूचना के बारे में है।

- (ग्यारह) का.आ. 999(अ) जो 4 मार्च, 2022 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा हरियाणा राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग 352क की निचली तालिका एक के स्तंभ (1) में विनिर्दिष्ट वाहनों के प्रकार पर डिजाइन किलोमीटर 0.000 से किलोमीटर 50.505 (वर्तमान किलोमीटर 0.000 से किलोमीटर 50.505) के जींद-गोहाना खंड की दो लेन परियोजना के लिए उपयोक्ता शुल्क संबंधी अधिसूचना के बारे में है।
- (बारह) का.आ. 1000(अ) जो 4 मार्च, 2022 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा पंजाब राज्य में राष्ट्रीय राजमार्ग 07 (पुराना एनएच सं. 15) के डिजाइन किलोमीटर 0.000 से किलोमीटर 38.664 (वर्तमान किलोमीटर 123.200 से किलोमीटर 84.600) के बठिंडा से मलोट खंड की चार लेन परियोजना के लिए उपयोक्ता शुल्क संबंधी अधिसूचना के बारे में है।
- (तेरह) का.आ. 1015(अ) जो 8 मार्च, 2022 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा कर्नाटक राज्य में एनएच-63 के डिजाइन चैनेज किलोमीटर 128.850 से किलोमीटर 272.571 (वर्तमान किलोमीटर 129.549 से किलोमीटर 267.000) के हुबली होस्पेट खंड की परियोजना के लिए उपयोक्ता शुल्क संबंधी अधिसूचना के बारे में है।
- (चौदह) का.आ.4882(अ) जो 26 नवम्बर, 2021 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 4 अगस्त, 2005 की अधिसूचना सं. का.आ.1096(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।
- (पन्द्रह) का.आ.4906(अ) जो 30 नवम्बर, 2021 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा, महाराष्ट्र राज्य में, उसमें उल्लिखित राष्ट्रीय राजमार्ग के खण्डों को भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को सौंपा गया है।

- (सोलह) का.आ.4907(अ) जो 30 नवम्बर, 2021 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 4 अगस्त, 2005 की अधिसूचना सं. का.आ.1096(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।
- (सत्रह) का.आ.5240 (अ) जो 16 दिसम्बर, 2021 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 4 अप्रैल, 2005 की अधिसूचना सं. का.आ. 689(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।
- (अठारह) का.आ.5322(अ) जो 21 दिसम्बर, 2021 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 4 अगस्त, 2005 की अधिसूचना सं. का.आ.1096(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।
- (उन्नीस) का.आ.5368(अ) जो 23 दिसंबर, 2021 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जो हरियाणा राज्य में नए राजमार्ग सं. 152छ की घोषणा के बारे में है।
- (बीस) का.आ.5432(अ) जो 28 दिसम्बर, 2021 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जो उत्तर प्रदेश राज्य में राजमार्ग सं. एनई 4ग और 125क को नए राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किये जाने के बारे में है।
- (इक्कीस) का.आ.5440 (अ) जो 29 दिसम्बर, 2021 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 4 अगस्त, 2005 की अधिसूचना सं. का.आ.1096(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।
- (बाईस) का.आ.5441 (अ) जो 29 दिसम्बर, 2021 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 4 अगस्त, 2005 की अधिसूचना सं. का.आ.1096(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं।

- (तेईस) का.आ.91(अ) जो 7 जनवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जो उत्तराखंड राज्य में राजमार्ग सं. 107ख और 134क को नए राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किये जाने के बारे में है ।
- (चौबीस) का.आ.92 (अ) जो 7 जनवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 4 अप्रैल, 2005 की अधिसूचना सं. का.आ.689(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं ।
- (पच्चीस) का.आ.263 (अ) जो 18 जनवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 4 अगस्त, 2005 की अधिसूचना सं. का.आ.1096(अ) में कतिपय संशोधन किए गए हैं ।

[Placed in Library, See No. LT 666517/22]

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा भारी उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण पाल): अध्यक्ष

महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

- (1) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 की उपधारा 1(ख) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-
- (एक) डीएनएच पॉवर डिस्ट्रीब्यूशन कॉरपोरेशन लिमिटेड, सिलवासा के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा ।
- (दो) डीएनएच पॉवर डिस्ट्रीब्यूशन कॉरपोरेशन लिमिटेड, सिलवासा का वर्ष 2020-2021 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां ।

- (2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[Placed in Library, See No. LT 6666/17/22]

- (3) (एक) फोरम ऑफ रेगुलेटर्स, नई दिल्ली के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदनों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।

- (दो) फोरम ऑफ रेगुलेटर्स, नई दिल्ली के वर्ष 2020-2021 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

- (4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[Placed in Library, See No. LT 6667/17/22]

- (5) (एक) नेशनल पॉवर ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट, फरीदाबाद के वर्ष 2019-2020 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।

- (दो) नेशनल पॉवर ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट, फरीदाबाद के वर्ष 2019-2020 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

- (6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[Placed in Library, See No. LT 6668/17/22]

- (7) संयुक्त विद्युत विनियामक आयोग (गोवा राज्य और संघ-राज्यक्षेत्रों के लिए), गुरुग्राम के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन ।

- (8) उपर्युक्त (7) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[Placed in Library, See No. LT 6669/17/22]

- (9) विद्युत अधिनियम, 2003 की धारा 179 के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) समुचित आयोग के सदस्य के विरुद्ध जांच संचालित करने के लिए प्रकिया (संशोधन) नियम 2021, जो 3 जनवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि. 1(अ) में प्रकाशित हुए थे ।

(दो) केन्द्रीय विद्युत विनियामक आयोग (अनुषंगी सेवाएं) विनियम, 2022 जो 12 फरवरी, 2022 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. आरए-14026(11)/3)2019-सीईआरसी में प्रकाशित हुए थे ।

[Placed in Library, See No. LT 6670/17/22]

सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा): अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

- (1) (एक) खादी और ग्रामोद्योग आयोग, मुम्बई का वर्ष 2020-2021 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।
- (दो) खादी और ग्रामोद्योग आयोग, मुम्बई के वर्ष 2020-2021 के वार्षिक लेखाओं की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा उन पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन ।
- (तीन) खादी और ग्रामोद्योग आयोग, मुम्बई के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

- (2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6671/17/22]

- (3) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 की उपधारा 1(ख) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम लिमिटेड, नई दिल्ली का वर्ष 2020-2021 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

- (4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6672/17/22]

पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा श्रम और रोजगार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रामेश्वर तेली): अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

- (1) संविधान के अनुच्छेद 151(1) के अंतर्गत पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय, ओएनजीसी, पश्चिमी अपतट में जल प्रविष्टन प्रचालनों के संबंध में भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक - संघ सरकार (2021 का संख्यांक 19)- अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6673/17/22]

(2) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड अधिनियम, 2006 की धारा 62 के अंतर्गत पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस विनियामक बोर्ड (परामर्शदाताओं की नियुक्ति) संशोधन विनियम, 2021 जो 30 दिसम्बर, 2021 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. एफ.सं. पीएनजीआरबी/एडमिन/12-एचआर(05)/2021 में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6674/17/22]

(3) निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) भारत पेट्रोलियम निगम लिमिटेड तथा पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के बीच वर्ष 2021-2022 के लिए हुआ समझौता-ज्ञापन।

[Placed in Library, See No. LT 6675/17/22]

(दो) इंडियन ऑयल निगम लिमिटेड तथा पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के बीच वर्ष 2021-2022 के लिए हुआ समझौता-ज्ञापन।

[Placed in Library, See No. LT 6676/17/22]

(तीन) बामर लॉरी एंड कंपनी लिमिटेड तथा पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय के बीच वर्ष 2021-2022 के लिए हुआ समझौता-ज्ञापन।

[Placed in Library, See No. LT 6677/17/22]

THE MINISTER OF PETROLEUM AND NATURAL GAS AND MINISTER OF HOUSING AND URBAN AFFAIRS (SHRI HARDEEP SINGH PURI): Sir, with your permission, on behalf of my colleague, Shri Kaushal Kishore, I beg to lay on the Table:-

- (1) A copy of the Memorandum of Understanding (Hindi and English versions) between the Housing and Urban Development Corporation Limited and the Ministry of Housing and Urban Affairs for the year 2021-2022.

[Placed in Library, See No. LT 6678/17/22]

- (2) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section 1(b) of Section 394 of the Companies Act, 2013:-

- (a) (i) Review by the Government of the working of the NBCC (India) Limited, New Delhi, for the year 2020-2021.
- (ii) Annual Report of the NBCC (India) Limited, New Delhi, for the year 2020-2021, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

[Placed in Library, See No. LT 6679/17/22]

- (b) (i) Review by the Government of the working of the HSCC (India) Limited, Noida, for the year 2020-2021.
- (ii) Annual Report of the HSCC (India) Limited, Noida, for the year 2020-2021, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

[Placed in Library, See No. LT 6680/17/22]

- (c) (i) Review by the Government of the working of the Hindustan Steelworks Construction Limited, Kolkata, for the year 2020-2021.

- (ii) Annual Report of the Hindustan Steelworks Construction Limited, Kolkata, for the year 2020-2021 alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

[Placed in Library, See No. LT 6681/17/22]

- (d) (i) Review by the Government of the working of the National Capital Region Transport Corporation Limited, New Delhi, for the year 2020-2021.
- (ii) Annual Report of the National Capital Region Transport Corporation Limited, New Delhi, for the year 2020-2021 alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

[Placed in Library, See No. LT 6682/17/22]

- (e) (i) Review by the Government of the working of the Chennai Metro Rail Limited, Chennai, for the year 2020-2021.
- (ii) Annual Report of the Chennai Metro Rail Limited, Chennai, for the year 2020-2021, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

- (3) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at item No. (d) of (2) above.

[Placed in Library, See No. LT 6683/17/22]

- (4) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Rajghat Samadhi Committee, New Delhi, for the year 2020-2021, alongwith Audited Accounts.
- (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Rajghat Samadhi Committee, New Delhi, for the year 2020-2021.
- (5) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (4) above.

[Placed in Library, See No. LT 6684/17/22]

(6) A copy each of the following notifications (Hindi and English versions) issued under sub-section (3) of Section 1 of the Metro Railways (Construction of Works) Act, 1978 and sub-section (2) of Section 1 of the Metro Railways (Operation and Maintenance Act, 2002:-

1. S.O.5340(E) published in Gazette of India dated 23rd December, 2021, declaring the provisions of the Metro Railways (Construction of Works) Act, 1978 and Metro Railways (Operation & Maintenance) Act, 2002 shall respectively extend to Gorakhpur Metropolitan Area in the State of Uttar Pradesh with effect from the date of publication of this notification in the Official Gazette.
2. S.O.852(E) published in Gazette of India dated 25th February, 2022, adding to the Schedule of the Metro Railways (Construction of Works) Act, 1978, the metro alignments of Bangalore Metro Rail Project Phase-I, Phase-2 and Phase 2A and corridors in respect of the

metropolitan area of Bangalore.

3. S.O.755(E) published in Gazette of India dated 17th February, 2022, declaring the provisions of the Metro Railways (Construction of Works) Act, 1978 and Metro Railways (Operation and Maintenance Act, 2002 shall respectively extend to Patna Municipal Corporation and Danapur Nagar Parishad Area in the State of Bihar with effect from the date of publication of this notification in the Official Gazette.

[Placed in Library, See No. LT 6685/17/22]

- (7) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Delhi Urban Art Commission, New Delhi, for the year 2020-2021.
- (ii) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the Delhi Urban Art Commission, New Delhi, for the year 2020-2021, together with Audit Report thereon.
- (iii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Delhi Urban Art Commission, New Delhi, for the year 2020-2021.
- (8) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (7) above.

[Placed in Library, See No. LT 6686/17/22]

अल्पसंख्यक कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री जॉन बर्ला): महोदय, मैं कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 की उपधारा 1(ख) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ:-

- (एक) राष्ट्रीय अल्पसंख्यक विकास और वित्त निगम, दिल्ली के वर्ष 2020-2021 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।
- (दो) राष्ट्रीय अल्पसंख्यक विकास और वित्त निगम, दिल्ली का वर्ष 2020-2021 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[Placed in Library, See No. LT 6687/17/22]

12.07 hrs

MESSAGES FROM RAJYA SABHA

SECRETARY GENERAL: Sir, I have to report the following messages received from the Secretary General of Rajya Sabha:-

- (i) "In accordance with the provisions of sub-rule (6) of rule 186 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to return herewith the Jammu and Kashmir Appropriation Bill, 2022, which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 14th March, 2022 and transmitted to the Rajya Sabha for its recommendations and to state that this House has no recommendations to make to the Lok Sabha in regard to the said Bill."
- (ii) "In accordance with the provisions of sub-rule (6) of rule 186 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to return herewith the Jammu and Kashmir Appropriation (No.2) Bill, 2022, which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 14th March, 2022 and transmitted to the Rajya Sabha for its recommendations and to state that this House has no recommendations to make to the Lok Sabha in regard to the said Bill."
- (iii) 'I am directed to inform the Lok Sabha that the Rajya Sabha at its sitting held on Monday, the 14th March, 2022 adopted the following Motion in regard to the Committee on Public Accounts:-

"That this House concurs in the recommendation of the Lok Sabha that the Rajya Sabha do agree to nominate seven Members from Rajya Sabha to associate with the Committee on Public Accounts of the Lok Sabha for the term beginning on the 1 May, 2022 and ending on the 30th April, 2023, and do proceed to elect, in such manner as the Chairman may direct, seven Members from amongst the Members of the House to serve on the said Committee."

I am further to inform the Lok Sabha that in pursuance of the above Motion, the following seven Members of the Rajya Sabha have been duly elected to the said Committee:-

1. Shri Shaktisinh Gohil
2. Shri Bhubaneswar Kalita
3. Dr. Amar Patnaik
4. Dr. C. M. Ramesh
5. Shri V. Vijayasai Reddy
6. Dr. M. Thambidurai
7. Dr. Sudhanshu Trivedi.'

(iv) 'I am directed to inform the Lok Sabha that the Rajya Sabha at its sitting held on Monday, the 14th March, 2022 adopted the following Motion in regard to the Committee on Public Undertakings:-

"That this House concurs in the recommendation of the Lok Sabha that the Rajya Sabha do agree to nominate seven Members from Rajya Sabha to associate with the Committee on Public Undertakings of the

Lok Sabha for the term beginning on the 1st May, 2022 and ending on the 30th April, 2023, and do proceed to elect, in such manner as the Chairman may direct, seven Members from amongst the Members of the House to serve on the said Committee."

I am further to inform the Lok Sabha that in pursuance of the above Motion, the following seven Members of the Rajya Sabha have been duly elected to the said Committee:-

1. Shri Anil Desai
2. Ms. Indu Bala Goswami
3. Shri Syed Nasir Hussain
4. Dr. Anil Jain
5. Shri Prakash Javadekar
6. Dr. Amar Patnaik
7. Shri M. Shanmugam.'

(v) 'I am directed to inform the Lok Sabha that the Rajya Sabha at its sitting held on Monday, the 14th March, 2022 adopted the following Motion in regard to the Committee on the Welfare of Scheduled Castes and Scheduled Tribes:-

"That this House resolves that the Rajya Sabha do join the Committee of both the Houses on the Welfare of Scheduled Castes and Scheduled Tribes for the term beginning on the 1st May, 2022 and ending on the 30th April, 2023, and do proceed to elect, in accordance with the system of proportional representation by means of the single transferable vote,

ten Members from amongst the Members of the House to serve on the said Committee.”

I am further to inform the Lok Sabha that in pursuance of the above Motion, the following nine Members of the Rajya Sabha have been duly elected to the said Committee:-

1. Shri Abir Ranjan Biswas
2. Shri Neeraj Dangi
3. Shrimati Kanta Kardam
4. Shri Samir Oraon
5. Shri Anthiyur P. Selvarasu
6. Shri Ram Shakal
7. Dr. V. Sivadasan
8. Dr. Sumer Singh Solanki
9. Shri Kamakhya Prasad Tasa

I am also to inform that in order to fill up the remaining one vacancy in the Committee, the election process is being initiated during the current Session of Rajya Sabha itself.’

12.08 hrs**COMMITTEE ON PUBLIC UNDERTAKINGS****14th to 16th Reports**

श्री संतोष कुमार गंगवार (बरेली): अध्यक्ष महोदय, मैं सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ:-

- (1) 'हिन्दुस्तान एंटीबायोटिक्स लिमिटेड (एचएएल)' के बारे में सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति (17वीं लोक सभा) के चौथे प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट समिति की टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी सीओपीयू (17वीं लोक सभा) का 14वां प्रतिवेदन।
- (2) 'एनबीसीसी (इंडिया) लिमिटेड' के बारे में सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति (17वीं लोक सभा) के पांचवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट समिति की टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी सीओपीयू (17वीं लोक सभा) का 15वां प्रतिवेदन।
- (3) 'न्यू इंडिया एश्योरेंस कंपनी लिमिटेड से संबंधित अविवेकपूर्ण निम्नांकन के कारण हानि और उचित जोखिम आंकलन की कमी [2019 के सीएजी प्रतिवेदन संख्यांक 13 के पैरा संख्या 3.2 के आधार पर]' के बारे में सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति (17वीं लोक सभा) के नौवें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट समिति की टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई संबंधी सीओपीयू (17वीं लोक सभा) का 16वां प्रतिवेदन।

12.09 hrs

STANDING COMMITTEE ON EXTERNAL AFFAIRS

13th Report

SHRI P. P. CHAUDHARY (PALI): Sir, I beg to present the Thirteenth Report (Hindi and English versions) on the subject 'COVID-19 Pandemic - Global Response, India's Contribution and the way forward' of the Committee on External Affairs (Seventeenth Lok Sabha)

12.10 hrs

(Shri Rajendra Agrawal *in the Chair*)

12.10 ½ hrs

**STANDING COMMITTEE ON AGRICULTURE, ANIMAL HUSBANDRY
AND FOOD PROCESSING**
(i) 37th to 42nd Reports

SHRI P. C. GADDIGOUDAR (BAGALKOT): Sir, I beg to present the following Reports (Hindi and English versions) (Seventeenth Lok Sabha) of the Standing Committee on Agriculture, Animal Husbandry and Food Processing (2021-22):-

- (1) 37th Report on Demands for Grants (2022-23) pertaining to the Ministry of Agriculture and Farmers Welfare (Department of Agriculture and Farmers Welfare).
- (2) 38th Report on Demands for Grants (2022-23) pertaining to the Ministry of Agriculture and Farmers Welfare (Department of Agricultural Research and Education).
- (3) 39th Report on Demands for Grants (2022-23) pertaining to the Ministry of Fisheries, Animal Husbandry and Dairying (Department of Fisheries).
- (4) 40th Report on Demands for Grants (2022-23) pertaining to the Ministry of Fisheries, Animal Husbandry and Dairying (Department of Animal Husbandry and Dairying).
- (5) 41st Report on Demands for Grants (2022-23) pertaining to the Ministry of Food Processing Industries.
- (6) 42nd Report on Demands for Grants (2022-23) pertaining to the Ministry of Cooperation.

(ii) Statements

SHRI P. C. GADDIGOUDAR : Sir, I beg to lay the Statements (Hindi and English versions) showing further action taken by the Government on the following Reports:-

- (1) 31st Report on action taken by the Government on the Observations/Recommendations contained in the 24th Report (Seventeenth Lok Sabha) on 'Demands for Grants (2021-22)' of the Ministry of Agriculture and Farmers Welfare (Department of Agriculture and Farmers Welfare).
 - (2) 32nd Report on action taken by the Government on the Observations/Recommendations contained in the 25th Report (Seventeenth Lok Sabha) on 'Demands for Grants (2021-22)' of the Ministry of Agriculture and Farmers Welfare (Department of Agricultural Research and Education).
 - (3) 35th Report on the action taken by the Government on the Observations/Recommendations contained in the 28th Report on 'Demands for Grants (2021-22)' of the Ministry of Fisheries, Animal Husbandry and Dairying (Department of Animal Husbandry and Dairying).
-

12.11 hrs

STANDING COMMITTEE ON HOUSING AND URBAN AFFAIRS

12th Report

SHRI JAGDAMBIKA PAL (DOMARIYAGANJ): Sir, I beg to present the Twelfth Report on 'Demands for Grants (2022-23) of the Ministry of Housing and Urban Affairs' (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Housing and Urban Affairs.

12.12 hrs

STANDING COMMITTEE ON SOCIAL JUSTICE AND
EMPOWERMENT
31st to 33rd Reports

श्रीमती रमा देवी (शिवहर): सभापति महोदय, मैं, समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करती हूँ: -

1. सामाजिक न्याय और अधिकारिता विभाग की अनुदानों की मांगों 2022-23 के बारे में समिति (2021-22) का इकतीसवां प्रतिवेदन ।
 2. दिव्यांगजन सशक्तीकरण विभाग की अनुदानों की मांगों 2022-23 के बारे में समिति (2021-22) का बत्तीसवां प्रतिवेदन ।
 3. अल्पसंख्यक कार्य मंत्रालय की अनुदानों की मांगों 2022-23 के बारे में समिति (2021-22) का तैंतीसवां प्रतिवेदन ।
-

12.12 ½ hrs**STANDING COMMITTEE ON HEALTH AND FAMILY WELFARE****133rd to 136th Reports**

SHRIMATI PRATIMA MONDAL (JAYNAGAR): Sir, I beg to lay on the Table the following Reports (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Health and Family Welfare:-

- (1) 133rd Report on Action Taken by Government on the Recommendations/Observations contained in the One Hundred Twenty-sixth Report on Demands for Grants 2021-22 (Demand No. 44) of the Department of Health and Family Welfare (Ministry of Health & Family Welfare).
 - (2) 134th Report on Demands for Grants (2022-23) (Demand No. 46) of the Department of Health and Family Welfare (Ministry of Health and Family Welfare).
 - (3) 135th Report on Demands for Grants (2022-23) (Demand No. 47) of the Department of Health Research (Ministry of Health and Family Welfare).
 - (4) 136th Report on Demands for Grants (2022-23) (Demand No. 4) of the Ministry of Ayush.
-

12.13 hrs

STANDING COMMITTEE ON PERSONNEL, PUBLIC GRIEVANCES,
LAW AND JUSTICE
112th to 116th Reports

SHRI RAGHU RAMA KRISHNA RAJU (NARSAPURAM): Sir, I beg to lay on the Table the following Reports (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Personnel, Public Grievances, Law and Justice:-

- (1) 112th Report on Demands for Grants (2022-23) of the Department of Personnel & Training.
 - (2) 113th Report on Demands for Grants (2022-23) of the Department of Administrative Reforms & Public Grievances and Department of Pensions & Pensioners Welfare.
 - (3) 114th Report on Demands for Grants (2022-23) of the Legislative Department.
 - (4) 115th Report on Demands for Grants (2022-23) of the Department of Legal Affairs.
 - (5) 116th Report on Demands for Grants (2022-23) of the Department of Justice.
-

12.14 hrs

MOTION RE: 31st REPORT OF BUSINESS ADVISORY COMMITTEE

THE MINISTER OF PETROLEUM AND NATURAL GAS AND MINISTER OF HOUSING AND URBAN AFFAIRS (SHRI HARDEEP SINGH PURI): Sir, on behalf of Shri Pralhad Joshi, I beg to move the following:-

“That this House do agree with the Thirty-first Report of the Business Advisory Committee presented to the House on 23rd March, 2022.”

माननीय सभापति : प्रश्न यह है :

“कि यह सभा 23 मार्च, 2022 को सभा को प्रस्तुत कार्य मंत्रणा समिति के इकतीसवें प्रतिवेदन से सहमत है।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

12.15 hrs

MATTERS UNDER RULE 377*

माननीय सभापति : नियम 377 के अधीन मामलों को सभा पटल पर रखा जाए । जिनके भी पाठ स्वीकृत हुए हैं, वे अगले 20 मिनट के अंदर अपने पाठ को सभा पटल पर उपस्थित कर दें ।

(i)Need to construct a road connecting SH-69 in Gaya district, Bihar to NH-139 in Palamu district, Jharkhand under RCPLWEA scheme

श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद): मैं सरकार का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र के गया जिला अन्तर्गत SH -69 के डुमरिया से बेला होते हुए कटैया मोड NH -139 पलामू (झारखंड) तक सड़क निर्माण विषय की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ । गया (बिहार) और पलामू (झारखंड) दोनों अति नक्सल प्रभावित और अति पिछड़ा इलाके हैं । यह दो राज्यों बिहार और झारखंड यथा SH -69 और NH -139 को जोड़ने वाली सड़क है । कौम्बिंग के दौरान पुलिस बल एवं प्रशासन के सुगम परिवहन, नक्सली समस्या पर नियंत्रण तथा रोजगार के साधन और इस इलाके की गरीब और पिछड़ी अर्थव्यवस्था को ऊपर उठाने के लिए इस सड़क का निर्माण अतिआवश्यक है ।

अतः भारत सरकार के गृह और सड़क दोनों मंत्रालय के माननीय मंत्री से आग्रह होगा कि इस सड़क का निर्माण RCPLWEA योजना के तहत कराया जाए जिससे यहाँ के ग्रामीणों को नक्सल समस्या से निजात मिल सके और विकास के साथ रोजगार का साधन उपलब्ध हो सके ।

* Treated as laid on the Table.

(ii)Need to provide funds under PRASAD scheme for development of pilgrim and tourist sites and maintenance and preservation of heritage monuments in Jalore and Sirohi districts, Rajasthan

श्री देवजी पटेल (जालौर): जालोर एवं सिरौही जिले ऐतिहासिक भौगोलिक प्राकृतिक रूप से काफी समृद्ध है इनका पर्यटन लिहाज से विकास किया जाये तो देश व विदेश के पर्यटको का आकर्षण का केन्द्र बन सकता है । स्वर्णगिरी दुर्ग जालोर , लोहियाणागढ जसवंतपुरा, कोट कास्ता का किला भीनमाल , वराहश्याम मंदिर भीनमाल तोपखाना (संस्कृत पाठशाला) जालोर, पातालेश्वर शिवमंदिर रानीवाडा, नर्मदेश्वर घाट मंदिर सीलु सांचोर पावापुरी तीर्थधाम,जिरावला तीर्थधाम, अबूर्दा देवी मंदिर माउट आबू । ये जालोर एवं सिरौही जिले मे स्थित प्रमुख तीर्थ स्थल और पर्यटक केन्द्र हैं । जालोर एवं सिरौही जिले में इतिहास को समेटे ऐसे कई अनेक मोन्यूमेंट्स हैं, जिन्हे विश्व स्तर पर पहचान नहीं मिली हैं । इतना ही नहीं रख रखाव के अभाव में ये ऐतिहासिक स्थल एक ओर जहां अपनी पहचान खोते जा रहे है वहीं प्रचार-प्रसार के अभाव में जिले की युवा पीढी भी इन स्थानों से अनभिज्ञ हैं । आज आवश्यकता है इन ऐतिहासिक धरोहर स्थान पर विश्वस्तर का आधारभूत ढांचा विकसित किया जाए जिससे यहां पर्यटन के साथ रोजगार के अवसर भी उपलब्ध हो सके । जालोर एवं सिरौही जिले के प्रसिद्ध तीर्थस्थल, पर्यटक केन्द्रो एवं ऐतिहासिक धरोहरों के विकास एवं उन्नयन हेतु प्रसाद योजना से केंद्रीय सहायता उपलब्ध कराई जाये ।

**(iii) Regarding opening of Devnarayan Temple in Bhilwara district,
Rajasthan**

श्री सुभाष चन्द्र बहेड़िया (भीलवाड़ा): मेरे लोकसभा क्षेत्र भीलवाड़ा राजस्थान के मांडल कस्बे में देवनारायण भगवान का मन्दिर है इसे अकारण बन्द कर रखा है । बरसो पूर्व कोई घटना हुई और उसके कारण ताला बन्दी की गई भगवान देवनारायण जो जन-जन की आस्था के केन्द्र है वहां पूजा अर्चना बन्द है । सकल हिन्दु समाज इसके कारण उद्वेलित होकर भीलवाड़ा जिले में सड़को पर है जिले मे जगह जगह विरोध स्वरूप हिन्दु समाज बन्द बुलाने को मजबूर है । दिनांक 14.3.2022 को हजारो लोग मांडल कस्बे से पैदल ही मन्दिर को खोलने की मांग करते हुये भीलवाड़ा पहुचें तथा जिला कलेक्टर को ज्ञापन दिया । यह अत्यन्त लोक महत्व का विषय है तथा सम्पूर्ण हिन्दु समाज संतो के मार्गदर्शन में सड़को पर है इसलिए मेरा आग्रह है कि तत्काल संज्ञान लेकर राज्य सरकार को निर्देशित करावे कि भगवान देवनारायण के मन्दिर को खोलने व नियमित पूजा-पाठ के निर्देश प्रदान करावे ।

**(iv) Regarding alleged irregularities in construction of NH-91 in Misrikh
Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh**

श्री अशोक कुमार रावत (मिश्रिख): मेरे संसदीय क्षेत्र मिश्रिख (उ0प्र0) के अंतर्गत राष्ट्रीय राजमार्ग-91 (बिल्हौर-चौबेपुर-शिवराजपुरकनौज) का निर्माण कार्य चल रहा है । बरसात के दिनों में उक्त सड़क के निर्माण कार्य जारी रहने के कारण सड़क पर जो मिट्टी डाली गई थी, उसके पानी में बहकर रास्तों पर आने के परिणामस्वरूप आवागमन में काफी परेशानी का सामना करना पड़ा तथा अब स्थिति यह है कि आवागमन में काफी दिक्कत आ रही है और निर्माण सामग्री भी कथित रूप से घटिया स्तर की उपयोग में लायी जा रही है । इस राष्ट्रीय राजमार्ग 91 के निर्माण कार्य में मिट्टी का घनत्व भी ठीक नहीं है तथा गिट्टी का साइज भी मानक के अनुरूप नहीं है और सड़क निर्माण के कार्य हेतु जिन किसानों की भूमि से मिट्टी ली गई है, उसको अधिक मात्रा में निकाला गया है और साथ ही किसानों की सहमति के बगैर ही रात्रि के समय में उनकी भूमि से अवैध रूप से मिट्टी का खनन किया गया है जिससे न केवल स्थानीय किसानों में नाराजगी है बल्कि ग्रामों के सम्पर्क मार्ग भी खराब हो गए हैं तथा जहां कट होने चाहिए थे, वहां कट का प्रावधान नहीं किया जा रहा है । यह सब कार्यदायी संस्था तथा एन०एच०ए०आई० के अभियंताओं । अधिकारियों की कथित अनियमितताओं की वजह से हो रहा है । अतः मेरा पुनः अनुरोध है कि राष्ट्रीय राजमार्ग-91 के निर्माण कार्य में हो रहे कथित अनियमितताओं और उपयोग में लायी जा रही निर्माण सामग्री की गुणवत्ता तथा उपर्युक्त तथ्यों की जांच मंत्रालय स्तर पर केन्द्रीय तकनीकी समिति से करवाकर दोषियों के विरुद्ध कार्यवाही सुनिश्चित करेंगे ।

(v) Regarding upgradation and digitalisation of analogue transmitters of Doordarshan

प्रो. रीता बहुगुणा जोशी (इलाहाबाद): मैं आकाशवाणी व दूरदर्शन की सीमा सेवाओं को जारी रखने के लिए सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ । आकाशवाणी और दूरदर्शन द्वारा 1923 व 1959 से लगातार देश की अनूठी सेवा की जा रही है । यह भारत की आवाज है । ये सरकार की योजनाओं को कोने-कोने में पहुंचाते हैं । ऐसे लोगों की सेवा करते हैं जो इंटरनेट सेवा वहन नहीं कर सकते हैं । खेद का विषय है कि प्रसार भारती द्वारा आकाशवाणी व दूरदर्शन की भू स्थलीय सम्प्रेषण सेवाएं तेजी से बंद की जा रही हैं तथा प्रसारण के डिजिटलीकरण के नाम पर आकाशवाणी व दूरदर्शन के प्रसारणों को सिर्फ सोशल मीडिया और यूट्यूब चैनल पर प्रचारित और प्रसारित किया जा रहा है । परन्तु प्रसारण का नियंत्रण विदेशी कंपनियों के हाथ में होगा । वे चाहें तो हमारे कार्यक्रमों को अपने चैनल पर प्रसारण की अनुमति दे या ना दें । इस प्रकार आकाशवाणी और दूरदर्शन पूर्ण रूपेण इन कंपनियों की दया पर निर्भर हो जायेंगे । भारत के 24.84 करोड़ घरों में 18.3 करोड़ घरों में टी0वी0 है परन्तु इनमें से 18.3 करोड़ घरों में डी.टी.एच. कनेक्शन नहीं है और वे डी.डी. सेवाओं पर ही निर्भर है ।

अतः सरकार से आग्रह है कि टेरेस्ट्रियल ट्रांसमीटर्स को बंद करने के बजाए प्रसार भारती को चाहिए कि दूरदर्शन के सभी एनालॉग ट्रांसमीटर्स का डिजिटलीकरण करें । पूर्व में नीति आयोग ने दूरदर्शन के लगभग 800 ट्रांसमीटर्स के उन्नयन हेतु अनुमोदन भी दिया है । ऐसा करना राष्ट्रहित में होगा ।

(vi) Regarding implementation of recommendations of Sahai Committee for the welfare of DASS Officers

SHRI PARVESH SAHIB SINGH VERMA (WEST DELHI): The restructuring of the Delhi Administration Subordinate Services (DASS) cadre has been in news since 2015. The SN Sahai committee recommended de-linking of the post of Grade-I (DASS) officer of Delhi from the feeder grade of DANICS and also introducing two new regular promotional posts in the grade pay of Rs. 6600/- and Rs. 7600/- (in-situ). The DASS cadre has not been restructured for the last 54 years from its inception in 1967. Guidelines mandate that every organised cadre must be reviewed after every 5 years. About 100 officers are compelled to take voluntary retirement from service every year due to non-implementation of the recommendations of the Sahai Committee for Grade-I (DASS) officers and another 500 officers are in the queue. About 700 grades -1 Officers had retired on superannuation during the last three years without getting any benefit as per the recommendations of the Committee. Therefore, I request the Central Government to look into this issue and ensure the implementation of recommendations of the Sahai Committee for the welfare of all DASS officers.

**(vii) Need to develop a Logistics Park in Rajgarh Parliamentary
Constituency, Madhya Pradesh**

श्री रोड़मल नागर (राजगढ़): मेरा संसदीय क्षेत्र राजगढ़ मध्य प्रदेश एक कृषि प्रधान क्षेत्र है । यहाँ की 70 प्रतिशत आबादी कृषि कार्य पर ही आधारित है । माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में भारतीय जनता पार्टी की सरकार ने राजगढ़ को आकांक्षी जिले में शामिल कर विकास के पथ पर अग्रसर किया है मोहनपुरा, कुंडालिया, रेशई आदि डैम बनने से क्षेत्र में कृषि और औद्योगिक कार्य हेतु जल सुरक्षित मात्रा में रखा है जिससे 3:50 लाख हेक्टेयर नवीन भूमि भी सिंचित होगी । क्षेत्र में चार-चार राष्ट्रीय राजमार्ग एवं दो रेलवे लाइन का जंक्शन होने से परिवहन सुविधा भी क्षेत्र में चाक चौबंद है ।

मैं माननीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि कृषि एवं कृषि उत्पादों के भंडारण से लेकर अन्य उपयोगी सामान गंतव्य स्थान तक पहुंचाने हेतु क्षेत्र में एक लॉजिस्टिक पार्क विकसित करने की कृपा करें जिससे कृषि क्षेत्र में रुझान पैदा होने से क्षेत्र के शिक्षित बेरोजगारों का पलायन रुकेगा एवं कृषि और कृषि उत्पादन के क्षेत्र में भारत को आत्मनिर्भर बनाने में मील का पत्थर साबित होगा ।

(viii)Need to include conventional local foods and their recipes in primary school curriculum

श्री रामचरण बोहरा (जयपुर): माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में भारत सरकार के नवगठित शिक्षा मंत्रालय ने नई शिक्षा नीति का मसौदा मंजूर किया है । स्थानीय संस्कृति को सुरक्षित रखने के लिए यह प्रयोग देश के लिए बहुत उपयोगी सिद्ध होगा । कक्षा 5 तक अपनी मातृ भाषा में पढाई कराने का कदम निश्चिन्त ही सराहनीय है । आप ही के पिछले कार्यकाल में गठित किये गये आयुष मंत्रालय की ओर से इस वर्ष को पोषण एवं आहार के लिए समर्पित किया गया है, परन्तु बढ़ते बाजारवाद के कारण नई पीढी को पारम्परिक खानपान की सही जानकारी ही नहीं मिल पा रही है । ऐसी स्थिति में आयुर्वेद के ग्रंथों में बताई गई परंपरा से चली आ रही विज्ञान सम्मत खानपान की जानकारी शिक्षा के प्राथमिक स्तर से ही प्रत्येक बालक को होनी चाहिये। अनुरोध है कि प्राथमिक शिक्षा के पाठ्यक्रम में इस प्रकार के स्थानीय स्तर पर प्रचलित खानपान, उनकी रेसिपी, उनके घटक द्रव्य/अवयवों का परिचय पाठ्यक्रम का हिस्सा होना चाहिये, जिससे बालकों को अपनी खाद्य परम्पराओं की जानकारी तो होगी ही, साथ ही वोकल फॉर लोकल के भाव को भी बल मिलेगा ।

मेरा अनुरोध है कि क्षेत्रीय स्तर पर इन सब जानकारियों को पाठ्यक्रम का हिस्सा बनाए जाने के लिए संबंधित को निर्देश प्रदान करें ।

**(ix)Need to establish a recruitment Headquarters of Indian Army in
Sikar Parliamentary Constituency, Rajasthan**

श्री सुमेधानन्द सरस्वती (सीकर): मेरा संसदीय क्षेत्र सीकर सैनिकों की दृष्टि से एक महत्वपूर्ण जिला है । यहां के हजारों/ लाखों युवा सेना में भर्ती होकर देश सेवा कर रहे हैं । लेकिन यहां के युवाओं को सेना भर्ती के लिए प्रदेश के अन्य जिलों में जाना पड़ता है । पिछले 2 वर्षों में तो कोरोना महामारी की वजह से भर्ती भी नहीं हो पा रही है । राजस्थान का सीकर जिला शेखावाटी का महत्वपूर्ण जिला है । यह के हजारों युवाओं ने अपने देश के मान सम्मान और गौरव के लिए अपना सर्वस्व न्यौछावर किया है । इसके बावजूद यहां पर सेना भर्ती मुख्यालय नहीं है । मेरा माननीय रक्षा मंत्री महोदय से निवेदन है कि मेरे संसदीय क्षेत्र सीकर में सेना भर्ती मुख्यालय खुलवाने की कृपा करें ताकि शेखावाटी के लाखों युवाओं को इसका फायदा मिल सके ।

**(x)Need to establish a recruitment Headquarters of Indian Army in
Bharatpur Parliamentary Constituency, Rajasthan**

श्रीमती रंजीता कोली (भरतपुर): मेरा संसदीय क्षेत्र भरतपुर सैनिकों की दृष्टि से एक महत्वपूर्ण जिला है । यहां के हजारों/ लाखों युवा सेना में भर्ती होकर देश सेवा कर रहे हैं । यहां के हजारों युवाओं ने अपने देश के मान सम्मान और गौरव के लिए अपना सर्वस्व न्यौछावर किया है । लेकिन यहां के युवाओं को सेना भर्ती के लिए प्रदेश के अन्य जिलों में जाना पड़ता है । पिछले 2 वर्षों में तो कोरोना महामारी की वजह से भर्ती भी नहीं हो पा रही है । राजस्थान का भरतपुर जिला प्रदेश का एक संभाग भी है । इसके बावजूद यहां पर सेना भर्ती मुख्यालय नहीं है । मेरा माननीय रक्षा मंत्री महोदय से निवेदन है कि मेरे संसदीय क्षेत्र भरतपुर में सेना भर्ती मुख्यालय खुलवाने की कृपा करें ताकि भरतपुर संभाग के लाखों युवाओं को इसका फायदा मिल सके ।

(xi)Need to include Jat community of Dholpur and Bharatpur districts in the Central list of OBCs

डॉ. मनोज राजोरिया (करौली-धौलपुर): राजस्थान के भरतपुर और धौलपुर जिले राजस्थान के महत्वपूर्ण जिले हैं । इन दोनों जिलों में जाट समाज बहुतायत में रहता है । लेकिन यहां के जाट समाज को केंद्र सरकार की सेवाओं में आरक्षण का फायदा नहीं मिल रहा है जबकि राजस्थान प्रदेश के अन्य जिलों के इसी समाज के लोगों को केंद्र सरकार की सेवाओं में आरक्षण का फायदा मिल रहा है । मेरा माननीय प्रधानमंत्री जी से निवेदन है कि मेरे संसदीय क्षेत्र धौलपुर तथा भरतपुर जिले के जाट समाज के लोगों को भी केंद्र की अन्य पिछड़ा वर्ग की सूची में सम्मिलित करते हुए आरक्षण का फायदा दिलवाया जाए ताकि राजस्थान प्रदेश के अन्य जाट समाज की तरह उन लोगों को आरक्षण का फायदा मिल सके ।

(xii) Regarding stoppage of train no. 12677/12678 Ernakulam-Bangalore-Ernakulam Intercity Express at Ottappalam railway station, Kerala

SHRI V. K. SREEKANDAN (PALAKKAD): It has been a demand of people of Ottappalam to have stoppage of train No. 12677/12678 Ernakulam-Bangalore-Ernakulam Intercity Express at Ottappalam railway station as this is the only day time train running between Kerala and Bangalore. Ladies and children prefer to travel by this train because of security reasons. The people have to travel to Palakkad which is 32 kms away from Ottappalam to board this train. This train used to have a halt at Erode junction for change of engine for 20 minutes. This system has been changed and now it halts at Erode for 5 minutes. Therefore, one minute stoppage at Ottappalam can be provided easily for this train.

It has been a demand to provide stoppage for Kannur — Ernakulam Intercity Express at Pattambi. Pattambi is a commercial centre and is a thickly populated municipality too, and therefore, the number of passengers to board and deboard the trains at Pattambi would be quite high if stoppage is provided.

All passenger trains which were running between Palakkad and Coimbatore, Shoranur-Nilambur, Kozhikoe-Shoranur and Ernakulam to Palakkad be restored in the interest of commuters at the earliest. These passenger trains were cancelled due to Covid-19. Similar trains have already been restored in other divisions.

(xiii) Need to develop spiritual destinations in Kerala under PRASAD scheme

SHRI BENNY BEHANAN (CHALAKUDY): Kerala is famous for its Spiritual Tourism destinations. Some of the main such destinations in Ernakulam are Kalady, the birthplace of 8th century Indian philosopher and theologian Adi Shankara, Malayattoor St. Thomas Church which is one of the eight international shrines in the world, Cheraman Juma Masjid in Kodungallur, the first mosque in India and the Kodungallur Devi temple, one of the most powerful Shakti peethas in Kerala. And hence it is quite inevitable that these destinations have to be developed in order to provide better experience and amenities to the tourists, and further promoting economic growth.

Therefore, I urge upon the Central Government to include these 4 spiritual destinations under PRASAD Scheme to provide complete religious tourism experience.

(xiv) Regarding interest rate cut on EPF

SHRI S.R. PARTHIBAN (SALEM): The annual interest rate on Employees' provident fund has been reduced to 8.10% in 2021-22. It is unfair that the interest on provident funds, which guarantees the social security of workers, has been reduced by 0.40%. This is the lowest interest rate on provident fund deposits in the last 44 years. Reducing interest rates on provident fund deposits will have a devastating effect on workers. It would be a great injustice for the provident fund beneficiaries. Provident Fund Board refused to pay even 8.5% interest, while earning returns of up to 15% on investments made in the stock and credit markets. The interest rate cut has been allegedly due to pressure from the Union Ministry of Finance of not paying more than 8 per cent, even though the board is willing to pay 8.5 per cent or more in practice. It is not fair that interest on PF deposit should also be reduced as only 6.5% interest is paid on investments made in banks. The rich and corporates deposited their surplus money for security in banks, but PF deposits are not like that. Workers monthly pay is not enough to cover their family expenses, they cut costs and invest in PF for future social security.

(xv) Regarding grant of Environmental clearance to Rayalaseema Lift Irrigation Project

SHRI KURUVA GORANTLA MADHAV (HINDUPUR): I would like to draw your kind attention towards the fact that the Government of Andhra Pradesh requires urgent Environmental Clearance for the Rayalaseema Lift Irrigation Project. During June 2020, the Andhra Pradesh Government announced the Rayalaseema Lift Scheme to facilitate the Rayalaseema region to stabilize irrigation and drinking water. The announced scheme is within the purview of KWDT Award (Krishna Water Dispute Tribunal), i.e. out of total 811 TMC water, 512 TMC for Andhra Pradesh and 299 TMC for Telangana.

In July 2020, after study, the expert committee has given its opinion that the scheme does not require environmental clearance. During September 2020 also, NGT pronounced that the EC is required for the scheme. After that, the Hon'ble CM of Andhra Pradesh put the matter before Hon'ble Minister, MOEF to consider expert committee opinion. During June 2021, the AP Government approached MOEF for amendment in existing environmental clearance process. Based on this application EAC (Environmental Assessment Committee) in its June 2021 meeting discussed the topic and issued minutes asking some clarifications. AP Government submitted clarifications thereon. In this regard, kindly grant environmental clearance to the Rayalaseema Lift Irrigation project.

(xvi) Regarding flouting of environmental norms by Industries in Palghar Parliamentary Constituency

SHRI RAJENDRA DHEDYA GAVIT (PALGHAR): Tarapur MIDC under my Lok Sabha constituency of Palghar has been declared as the most polluted industrial cluster between 2009 and 2018 by State of India's Environment report 2021. The National Green Tribunal (NGT) in August 2020 had ordered 102 industrial units and the operators of the common effluent treatment plant in Tarapur MIDC area of Palghar to collectively pay up Rs 160 crore for restoration of the environment damaged by the discharge of untreated effluents into drains, creeks and the sea which includes Rs 75 crore as a 'Super Fund' to meet expenses of remediation. The fine imposed by NGT on these polluting industries has still not been paid & continuous pollution through untreated synthetic and chemical effluent has affected and impacted the lives and livelihood of residents of 18 fishing villages from Tarapur to Kelve. Due to non-payment of the imposed fine there has been a consistent environment degradation including land, water & air pollution in Tarapur which will have adverse health effects on the people. I request the Government to take strict action against these polluting units & also instruct CPCB to initiate necessary proceedings for enforcing the order of NGT regarding payment of 160 crore for restoration of environment at the earliest.

(xvii) Need to redress the grievances of LIC Agents

श्रीमती नवनित रवि राणा (अमरावती): मैं सरकार का ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र अमरावती के भारतीय जीवन बीमा निगम अभिकर्ताओं की मांगों की तरफ ले जाना चाहती हूँ कि 1 सितम्बर 1956 को भारतीय जीवन बीमा निगम की स्थापना हुई, उस समय से बीमा अभिकर्ता भारतीय बीमा विनियामक और विकास प्राधिकरण के नियम अनुसार निर्धारित कमीशन पर अभी तक कार्य कर रहे हैं, जबकि आज महंगाई भी बढ़ी है, कई सारी उपयोगी वस्तुएं भी पहले जैसी नहीं रहीं उन पर भी महंगाई का असर है और अभिकर्ताओं को पुराने नियम अनुसार ही कमीशन मिल रहा जिससे उन्हें अपना जीवन यापन करने में अनेकों तरह की कठिनाइयाँ आती हैं और यह समस्या सिर्फ विदर्भ या अमरावती की ही नहीं है बल्कि देश के लाखों बीमा अभिकर्ताओं को परेशानी हो रही है । सरकार से मेरी यह मांग है कि बीमा अभिकर्ता भाई-बहनों की सहायता करने का कष्ट करें ।

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण): सर, एक बहुत ही दर्दनाक घटना है और इसमें किसी पर कोई आरोप नहीं है।

सभापति महोदय, बिहार के 11 मजदूर गोदाम में जल कर मर गए। ये 11 शरीर हैं और दुर्भाग्य से इन 11 शरीरों में से 9 मेरे संसदीय क्षेत्र के हैं, जो सारण के हैं तथा तीन कटिहार के हैं। यह दुखद समाचार है। ये गरीब वहाँ गोदाम में काम कर रहे थे और वह गोदाम बंद था। वे एकदम गोश्त हो गए, एकदम भून गए और इनके शरीर जलकर राख हो गए। यह काफी दुखद घटना है। पुलिस ने वहाँ कार्रवाई की है। तेलंगाना की सरकार ने भी कार्रवाई की है। मेरी कमिश्नर से बात हुई, डी.एम. से बात हुई और हमारे मंत्री किशन रेड्डी जी का वह क्षेत्र है, उन सब ने कार्रवाई की है। यह बहुत दुखद है और वे मजदूर गरीबी की हालत में हैं।

दूसरा, अच्छा विषय यह है, जिसके लिए मैं देश के प्रधानमंत्री जी को बधाई देना चाहूँगा कि सुबह संवाद मिलते ही उन्होंने संवेदना व्यक्त की और उन गरीबों के लिए बड़ी राशि की घोषणा की। मैं तेलंगाना सरकार का भी आभार व्यक्त करना चाहूँगा कि वहाँ उसकी तुरंत गिरफ्तारी हुई और उन्होंने मजदूरों का तुरंत पोस्टमॉर्टम करवाया। तेलंगाना सरकार ने आज सुबह उन सभी मजदूरों की लाशों को जहाज से पटना में भिजवाया है। उसके बाद बिहार की सरकार ने उनको हमारे क्षेत्र में भेजा है।

12.17 hrs

(Hon. Speaker in the Chair)

अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से आभार व्यक्त करना चाहूँगा कि इन गरीबों की मौत तो एक वेदना है, क्योंकि 11 लोग जल कर मर गए। बिहार के एक करोड़ मजदूर पूरे भारतवर्ष में रहते हैं। यह घटना बिहार के लिए एक दर्द का विषय है और बड़ा ही चिंता का विषय है। मैं सदन में इसके लिए संवेदना व्यक्त करना चाहूँगा कि सारण जिले के 11 गरीब और कटिहार जिले के 3 मजदूर जल कर मर गए। ... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: Item No. 19.

12.18 hrs

UNION BUDGET-2022-2023– DEMANDS FOR GRANTS

Ministry of Commerce and Industry - Contd...

***श्री मलूक नागर (बिजनौर):** मुझे वाणिज्य और उद्योग की डिमांड पर अपने विचार रखने का अवसर दिया, बहुत-बहुत धन्यवाद।

भारत के विकास में मैन्युफैक्चरिंग सेक्टर का बड़ा योगदान होता है इसके लिए माइक्रो स्मॉल मीडियम इंटरप्राइजेज को ई-कॉमर्स प्लेटफार्म की तमाम जरूरी सुविधाएं प्रदान की जाए तो आर्थिक विकास रोजगार आय की स्तर में तेजी लाने, और सप्लाई की चेन क्षमता बढ़ाने के लिए डिजिटल क्रांति वरदान साबित होगी।

ऐसे में निर्यातकों के पास यूरोप से आने वाले निर्यात ऑर्डर घटने लगे हैं। यह रुझान पिछले सप्ताह के दौरान परिधान एवं इंजीनियरिंग उत्पादकों में पहले ही नजर आने लगी है यही रुझान जारी रहा तो आगामी महीनों में कुल निर्यात मांग पर असर पड़ सकता है, क्योंकि भारत के लिए यूरोप सबसे बड़ा निर्यात बाजार है। सरकार को इस पर विशेष ध्यान देने की जरूरत है भारतीय ई-कॉमर्स एक्सपोर्टर्स को वैश्विक बाजारों में सफल बनाने के लिए डिजिटलीकरण में सक्षम बनाने और इसके प्रति भी जागरूक करने की आवश्यकता है। विदेश व्यापार नीति को ऐसे क्षेत्रों की पहचान करनी चाहिए जो ई-कॉमर्स एक्सपोर्ट में शामिल हो।

ई-कॉमर्स सेक्टर के ऑनलाइन कारोबार को आसान करने के रास्ते में आने वाली तमाम बाधाएं दूर करने की जरूरत है। ई-कामर्स सेक्टर के अंदर अपने देश में कुछ महत्वपूर्ण चुनौतियां हैं। जैसा कि हम जानते हैं कि केवल भारत देश में लगभग 600 डालर बिलियन का रिटेल मार्केट का क्षेत्र है, लेकिन आज ई-कामर्स के माध्यम से रिटेल मार्केट में केवल 5 प्रतिशत ही व्यापार होता है। उन चुनौतियों को यदि जिक्र किया जाय तो सबसे पहली चुनौती है इन्फ्रास्ट्रक्चर का। हम

* Speech was laid on the Table.

सभी जानते हैं कि इंटरनेट ई-कामर्स के लिए बैक बोन का काम करता है । दुर्भाग्यवश सिंगापुर के जनता के 50 प्रतिशत उपयोग की तुलना में हम सबसे कम 0.5 प्रतिशत जनता ही इंटरनेट का उपयोग करती है । इसके अलावा जो कमी है, वह है पर्सनल कंप्यूटरों की उपलब्धता । भारत देश में प्रत्येक एक हजार पर केवल 3.5 लोग और चाइना में प्रत्येक 1 हजार पर 6 तथा अमेरिका में प्रत्येक 1 हजार पर 500 व्यक्तियों के पास पर्सनल कंप्यूटर होता है । कहने का अभिप्राय यह है कि ई-कामर्स के क्षेत्र में इन्फ्रास्ट्रक्चर को बढ़ाने की आवश्यकता है । इसके अलावा भी अन्य आवश्यक वस्तुओं की आवश्यकता है । जैसे साइबर लॉ की कमी, प्राइवैसी और सुरक्षा संबंधित, भुगतान और टैक्स से संबंधित, डिजिटल साक्षरता और उपभोक्ता की समझ, वायरस की समस्या और अंत में बताना चाहूंगा कि साफ्टवेयरों का इंगलिश में होना आदि ।

मेरे संसदीय क्षेत्र श्रावस्ती और बलरामपुर प्रत्येक दृष्टि से पिछड़ा हुआ जनपद है । यहां पर न कोई औद्योगिक इकाई है और न ही कोई औद्योगिक क्षेत्र है । माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि मेरे इन दोनों पिछड़े जिले श्रावस्ती और बलरामपुर में सरकारी या गैर सरकारी कोई न कोई उद्योग स्थापित करने की कृपा करें, जिससे यहाँ के गरीब, बेरोजगार युवक/युवतियों का पलायन रोका जा सके और इन्ही के श्रम से इनके जिले व इनका विकास संभव हो सके ।

धन्यवाद,

***SHRI S. R. PARTHIBAN (SALEM):** The growth of ecommerce volumes in India is attracting the attention of players around the globe. India, the second most populous country in the world, is home to 1.2 billion people.

However, India having the potential to exports instead of India is importing double the amount of what we are exporting now. The main imports are mineral fuels, oils and waxes and bituminous substances (27 percent of total imports); pearls, precious and semi-precious stones and jewellery (14 percent); electrical machinery and equipment (10 percent); nuclear reactors, boilers, machinery and mechanical appliances (8 percent); and organic.

Promoting to renewable energy in transport is the only way to sustainable growth of the Indian economy. Till now the resources and the technology in the field are not available. This causes the renewable energy costs more that the common man can offered.

1.27 % rise in India's export, which touched the mark of \$22.6 billion. This growth was seen in the Indian export after a long dull period of 19 months. With this achievement, Indian export has taken a step forward to realizing its \$900 billion vision by the end of 2020. 6 Major Problems Hindering India's Export Growth.

One of the biggest problems faced by the Indian export sector is the high restrictions that the government has put on the trade. Not just the Indian government, but also the government of countries with which you are trying to

* Speech was laid on the Table

make trade. A number of licenses and permissions need to be taken by both the countries that create confusion in the mind of the traders who refrain from making export due to this.

The Indian trade policies are not on the same pace with the international trade policies or requirements. The international traders see India as a very complex market that has many barriers to trade. There are many reasons behind this complexity like paying high taxes, construction permits, cross-border trading, enforced contracts etc.

An increased import tariff dissuades many exporters to make trade in India. Increased import tariff leads to an appreciation in the real exchange rate of the country. Additionally, high import tariff encourages traders to lean towards illegal means of import/export. This leads to smuggling which today has become a full-fledged industry. Traders think Indian market to be corrupt and hesitate from making any trade.

Another factor that leads to low export in India is the lack of proper infrastructure facilities. There is inadequate space, both at the seaports and airports for keeping and storing various goods. In addition to that, many goods require special facilities that India is, unfortunately, still trying hard to provide. India's export trade would see considerable improvement if the infrastructure facilities are improved here.

India has a pretty good inclination towards adopting means to substituting import and regards export promotion or publicity at a lower scale. Promoting export trade in India is one of the chief issues that Indian

government should work on in order to have a considerable growth in terms of export trade. If people don't get to know about the goods and services that the country has, then they would never be attracted to making trade relations.

In fact, India should also implement many tax reforms and concessions to promote export business and set a step forward in Indian export growth.

It is an undeniable truth that trading in the international sphere calls for more time and energy. However, it is known that the export procedure of India is not only lengthier but complex too when compared to other countries. Various documents are required for export trade which makes the process more time as well as money consuming.

Thank you.

***DR. T. R. PAARIVENDHAR (PERAMBALUR):** I would like to present my points on Demands for Grants under the Ministry of Commerce and Industry for 2022-23 here.

My long pending issues of my Perambalur parliamentary constituency also, I would like to mention in this Demands for grants for 2022-23.

Perambalur parliamentary constituency is a under developed constituency and there are no big industries. So, there is no job opportunity for educated youths. This particular constituency is agriculturally based one. 70% of the people are farmers.

In this constituency small onion, corn, cotton, bananas are grown in large number. And there no processing units or factories to make the above crops into a value-added product. Perambalur is one of the largest producers of small onion in the state. But so far there is no processing unit and warehouses in large area available locally.

A Multi product Special Economic Zone in Perambalur District at an estimated project cost of Rs.827 Crore and 3,000 Acres Land Acquisition has been completed in 2006-2007. Site located in NH 45, 220 Kms from Chennai Airport, 70 Kms from Trichy Airport. But, till this time there is no progress in that project.

* Speech was laid on the Table

Import from China and other countries should be minimized. India's major imports from China have been of items like automatic data processing machines and units, telephone equipment and video phones, electronic circuits, transistors and semiconductor devices, antibiotics, heterocyclic compounds including nitrogen, fertilisers, sound recording devices and TV cameras, automobile components and accessories and project goods.

We have something to do with the manufacturing capabilities of India. We import finished products from China for our domestic requirements. India imports the major telecom equipment and mobile phones in huge quantities from China. China dominates the electronic hardware market.

PSUs should be supported to run without any problem to give more job opportunities. Privatization should be stopped to prevent PSUs.

Sivakasi contributes to almost 90% of the fireworks produced in the country and is as the 'firecracker capital of India'. About eight lakh workers are engaged in the firecracker industry in Virudhunagar. If the production units shut down due to bans and safety protocols, their lives are at stake. Union government should take necessary action to save Sivakasi workers.

Industries are classified into small, medium and large scale. Government should encourage them. There are numerous clusters of micro enterprises across the State. With a view to helping such clusters, the Government should launch many programs to help them.

Unemployment becoming a big pandemic at present, union government should intervene and find some solution through start-ups and initiatives to encourage the youths. Kindly consider the above demands. Thank you.

***SHRI P. P. CHAUDHARY (PALI):** I would like to lay my views on the General Discussion on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Commerce and Industry under the Union Budget of 2022-23, hence, I support the Union Budget of 2022-23 for the Minister of Ministry of Commerce & Industry presented by the Hon'ble Minister of Finance, Smt. Nirmala Sitharaman on 1st February, 2022.

As India approaches its 100th year since independence, the Budget targets for FY2022-23 aim to promote India's aspirations in Amrit Kaal. Promoting progress and well-being for everybody. Technology-enabled development, energy transformation, and climate action are all being promoted. Virtuous cycle starting from private investment, crowded in by public capital investment.

The Union Budget for FY 2022-23 this year aims to strengthen the infrastructure with its focus on four priorities of: PM GatiShakti Inclusive Development Productivity Enhancement & Investment, Sunrise opportunities, Energy Transition, and Climate Action Financing of investments. The Union Budget for 2022-23 focuses on demand stimulation, claiming that increased capital spending will lead to increased demand and job opportunities. Capital expenditure has been increased by 35% to about Rs. 7.5 lakh crore. States would be given a Rs. 1 lakh crore interest-free 50-year loan to help fund infrastructure projects. We're looking at a total of Rs. 10.5 lakh crore in public

* Speech was laid on the Table

spending from the Centre and the states. The Budget 2022's increased capital spending of Rs. 10.5 lakh crore is estimated to have a 3-4 times multiplier effect on economic activity.

For the current year, the spending for the 'Scheme for Financial Assistance to States for Capital Investment' was increased from Rs.10,000 crore in Budget Estimates to Rs.15,000 crore in Revised Estimates. In 2022-23, Rs.1 lakh crore would be allocated to help states catalyse general economic investment through fifty-year interest-free loans, in addition to standard borrowings. States will be allowed a fiscal deficit of 4% of GDP in 2022-23, with 0.5 percent of that connected to power sector reforms.

Hon'ble Prime Minister Shri Narendra Modi ji introduced the Start-up India programme as a flagship initiative of the Indian government on January 16, 2016. The goal of the project was to create a stronger ecosystem for developing India's start-up culture, which would help the country's economy flourish, encourage entrepreneurship, and create large-scale job possibilities. With over 60,000 recognised start-ups, India has become the world's third-largest start-up ecosystem, boosting our employment and self-reliance. Start-up India has played a critical role in fostering entrepreneurship outside of Tier 1 cities. States and Union Territories (UTS) have worked together to build a national ecosystem that will help us achieve our economic goals. While Tier-1 cities account for 55 percent of recognised start-ups, Tier-2 and Tier-3 cities account for 45 percent. The Indian government is embarking on a transformational plan to promote balanced regional development across the

country's districts. The One District One Product (ODOP) programme aims to identify and promote the manufacture of one-of-a-kind products in each of India's districts that may be sold globally. This will aid in realising a district's genuine potential, resulting in increased economic growth, job creation, and rural entrepreneurship. The ODOP effort has been operationally amalgamated with the Department of Commerce's DGFT's 'Districts as Export Hub' initiative, which includes DPIIT as a significant player, in order to streamline DGFT's work. Manufacturing, marketing, branding, internal trade, and e-commerce are among the primary activities assisted by DPIIT with Invest India under the ODOP project. I, therefore, strongly support the Demands for Grants under the control of the Ministry of Commerce and Industry under the Union Budget of 2022-23.

* **श्री मितेश पटेल (बकाभाई) (आनंद):** मेरा मत विस्तार आनंद औद्योगिक और व्यवसायिक दृष्टि में काफी महत्वपूर्ण है, विशेषकर खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र में आनंद बहुत प्रसिद्ध है । चावल और दाल के निर्यात में आनंद का बड़ा योगदान है । वर्तमान में, दाल और अन्य अनाजों के निर्यात को बढ़ावा देने और उनकी गुणवत्ता को बढ़ाने हेतु शोध के मामले में हमारे व्यापारी और किसान को सरकार की तरफ से संसाधनों की उपलब्धता और शोध में मदद के लिए सहयोग की जरूरत है । ऐसी एजेंसी की जरूरत है, जो रिसर्च, मोडीफिकेशन और नई टेक्नोलॉजी तथा मशीनरी के बारे में जानकारी उपलब्ध कराए एवं वो सुलभ हो सकें ।

मेरा संबंधित विभाग से आग्रह है कि रिसर्च, मोडीफिकेशन और नई टेक्नोलॉजी तथा मशीनरी के बारे में जानकारी उपलब्ध कराए एवं वो सुलभ भी कर सकें । ऐसे केन्द्र को आनंद में बनाने हेतु वर्ष 2022-23 में बजट आवंटित करने हेतु सूचीबद्ध किया जाए ।

* Speech was laid on the Table.

***SHRI RAJU BISTA (DARJEELING):**I am putting my views in support of the motion for Demand of Grants for the Ministry of Commerce. Under the dynamic and visionary leadership of our Hon'ble Prime Minister Narendra Modi ji and Hon'ble Commerce Minister Piyush Goyal ji, India is fast emerging as the manufacturing and export hub of our continent. India is already leading in the services sector, and with the way our government has promoted trade and commerce, I am confident that day is not far when India will outpace our regional rivals in manufacturing and exports too. I take pride in sharing the good news that our country has achieved a historic feat today, by reaching its ambitious target of \$400 billion in good exports, 9 days ahead of the scheduled. Our nation has recorded the highest ever merchandise exports worth \$400 billion in 2021-2022 compared to \$292 billion in 2020-2021. The 2020-2021 export tally was an achievement in itself as it came in the midst of the global Coronavirus pandemic. This is because of our government's push for "Make in India", "Aatmanirbhar Bharat", "StandUp India", "StartUp India", "Vocal for Local" and numerous other schemes launched by our government in these past 7 years. The success of Production Linked Incentives promoted by our government has written a new story of export led growth in our nation. It can be ascertained from the fact that Apple recently recorded exports of Rs 10,000 crore worth of iPhones in just one year after Apple launched its operations in India, under the production-linked incentive scheme (PLI). As

* Speech was laid on the Table.

trade and commerce enter an unprecedented era of growth, I want to draw your kind attention to some critical issues: Tea exports from our nation have seen a rapid drop in the past two decades. Hence, I request you to take immediate remedial steps to revive the growth, especially exports. The tea garden workers continue to suffer due to non-implementation of the Labour Codes passed by the Parliament, hence timely implementation of various social welfare measures announced by the Govt is necessary. There is an urgent need to provisioning of Land Rights to the tea garden workers, and also implementation of Minimum Wages Act in the tea gardens. Provident funds and other financial security for the workers should be regularised, and all unpaid instalments should be paid by the owners. Government should find a way to help those tea garden owners, who are yet to fulfil their side of PF contributions. Govt should ensure financial security for seasonal workers too, who don't have any social safety net, after their working age is over. Nearly 16 tea gardens in Darjeeling hills, Terai and Dooars are shut down. People have suffered untold miseries, including starvation deaths. Central Government should intervene and assist in opening the closed Tea gardens of the area. The tea garden workers do not have healthcare facilities, Government should encourage tea companies to join ESIC system. Opening of multiple ESIC hospitals in the region are needed. The children of tea garden workers come from an economically marginalized backgrounds, Govt should provide especial funds with annual contributions from the tea companies and workers also, for providing scholarships for the tea garden children.

The Union Government has allocated Rs 1000 crore towards the welfare of tea garden workers in West Bengal and Assam in the 2021-22 budget. The distribution of this welfare fund is pending. It is requested for expediting the allocation - best would be DBT to tea garden workers accounts. The tea gardens in Darjeeling region have suffered due to political instability and COVID. Therefore, I am requesting for granting, a one-time special financial assistance to tea gardens based in Darjeeling region, that were hit due to political shut down for 4-months in 2017, and COVID pandemic. It should be ensured that workers who were not given their salary during this period too are compensated their wages. The Tea Gardens not connected to banking facilities, hence the workers prefer wages in cash, as going to banks entail losing a whole day of work. I am requesting for a moratorium/suspension on the 2% cash withdrawal in the tea gardens, until banking facilities are provided to each garden. In this digital age, we are yet to realize the full potential of tea industry. Technologically we are still in 19th century instead of 21st century, therefore Technological upgradation is a must if we want to remain competitive. The role of Tea Board is immense in this regards. Tea Board needs to focus more on promoting and marketing Indian tea. We need more push for international tea trade, innovative products, innovative marketing ideas must needed. Recognition of small and independent growers by the Tea Board of India is needed, who have till date been denied any support and also No-Objection- Certification (NOC) to sell their tea. This denial is contrary to

Modi ji's vision of 'Atmanirbhar Bharat'. The Licence Raj in Tea Industry should come to an end.

Small Growers can contribute immensely towards development of the tea sector. We need to find ways to bring synergy among existing tea companies and small growers for mutual benefit of both. I also request for provisioning special subsidies and financial incentives for small growers.

Export incentives should be revived across the board. This is India's chance to capture share from China which we have lost on several occasions. The job creation and multiplier effect of that on economy is very high. India's defence exports have increased to 8,434.84 crore in 2020-21. In 2016-17 it was 1,521 crore. Govt plans to target to achieve exports of about 35,000 crore (\$5 billion) in aerospace and defence goods and services by 2025. India's overall exports (Merchandise and Services combined) in April-November 2021 are estimated to be US\$ 418.74 Billion, Positive growth of 37.21% over same period in 2020, and a positive growth of 19.13 % over April-November 2019.

We need to promote growth of exports - may be PLI type scheme for exporters is needed. Promote R&D in the country - give tax deduction of 200-300% . Focus on MSME - 2nd largest employment creator after agriculture . Focus needed to boost local manufacturing and Atmanirbharta. Liberalise start-up regime - liberalise tax regime, eligibility conditions, higher incentives . Focus on reduction of freight rates of exported goods. Reduce collateral requirements for term loans on capital goods investment. Develop infrastructure for last mile delivery of goods.

The emergency credit line guarantee scheme which ends on March 31st 2022 needs to be extended in the next financial year to give liquidity support in the wake of new COVID variant. This will be helpful to over 10 Million enterprises protecting about 54.5 Million jobs. Also focus on faster clearance of pending dues, rationalisation of compliance requirements and tailor made fiscal package for first time MSME borrowers.

India has become net exporter of steel to China. Steel exports have accounted for 719,267 crore in 2021-22, while imports are at 16,369 crore. Sterlite Industry like sabotage of various industries should be prevented. Attempts already made with attack and strikes in Apple Manufacturing units. Use Government procurement from a prospective date of Policy, For instance, invite bids for procurement of 1 GW of Solar Panels on the condition that 90% value addition takes place in India and that procurement would be for 5 years from the date Production and Supply commences. There is a need for bold statements to be made reiterating Government's focus on boosting manufacturing. Attracting investment for setting up of Semi-conductor industry is a must. We should urgently bring investment either as PPP basis or encourage large corporate to put up capacity. I thank you for giving me an opportunity to express my views and I once again congratulate our government and Hon'ble Minister Piyush Goyal ji for taking the Commerce sector in our nation to new heights. Thank You and Jai Hind.

***श्रीमती रीती पाठक (सीधी):** मैं वाणिज्य व उद्योग मंत्रालय की अनुदान मांगों का समर्थन करती हूँ । माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेंद्र भाई मोदी जी के मार्गदर्शन व वाणिज्य व उद्योग मंत्री आदरणीय श्री पीयूष गोयल जी के नेतृत्व में देश में वाणिज्य व उद्योग के क्षेत्र में अनेकानेक नवाचार हुए हैं । व्यवस्थाएं पूर्व के मुकाबले अत्यंत सुदृढ़ हुई हैं ।

मैं माननीय मंत्री जी को अपने क्षेत्र की समस्याओं से अवगत कराना चाहती हूँ । मेरे संसदीय क्षेत्र सीधी का सिंगरौली जिला औद्योगिक जिला है जिस कारण इसे ऊर्जाधानी के नाम से भी जाना जाता है । मैं बताना चाहती हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र सीधी जिला व शहडोल जिले के भाग ब्यौहारी में भी उद्योग स्थापित करने की अपार संभावनाएं हैं । मेरे बार-बार आग्रह करने पर माननीय मंत्री जी द्वारा राज्य मंत्री श्री सोम प्रकाश जी की अध्यक्षता व मेरी उपस्थिति में सीधी व ब्यौहारी में उद्योग स्थापना हेतु इन्वेस्टर्स, प्रशासन व मंत्रालय के अधिकारियों के साथ एक बैठक आयोजित कराई गई । यह चर्चा सकारात्मक रही परंतु आज की दिनांक तक विशेष पहल नहीं हुई ।

मैं बताना चाहती हूँ कि ललितपुर-सिंगरौली रेल परियोजना के माध्यम से बहुत जल्द मेरे संसदीय क्षेत्र का सीधी जिला रेल सेवाओं से जुड़ने वाला है । ब्यौहारी रेल सेवाओं से जुड़ा हुआ है, उद्योग की संभावनाओं की प्रत्याशा में केंद्र सरकार द्वारा ब्यौहारी के सरसी में एक दल गठित कर स्थल परीक्षण कराया जा चुका है । परीक्षण दल की रिपोर्ट भी सकारात्मक रही । महोदय उद्योग स्थापित होने से मेरे सीधी जिलावासियों को रोजगार के नये अवसर प्राप्त होंगे, विकास के नये आयाम स्थापित होंगे, देश के विभिन्न हिस्सों के लोगों का आवागमन होने से घरेलू और मध्यम उद्यमियों को भी इसका लाभ प्राप्त हो सकेगा ।

* Speech was laid on the Table.

मैं विषय से हट कर एक बात सरकार के साथ साझा करना चाहती हूँ कि मेरे सीधी में बहुत बड़ा पर्यटन स्थल संजय दुबरी बाघ आरक्षित क्षेत्र है । मैं अत्यंत हर्ष के साथ साझा करना चाहती हूँ कि मोहन नामक सफेद शेर सर्वप्रथम यहीं देखा गया था । सीधी जिले में ही बीरबल की जन्मस्थली घोंघरा भी स्थित है । इन सब विषयों से अवगत कराने का मेरा आशय है कि सीधी व ब्यौहारी में उद्योग स्थापित होने से यहाँ के पर्यटन व ऐतिहासिक स्थलों का भी विकास होगा और यहाँ उद्योग स्थापित होना मेरे संसदीय क्षेत्र के विकास में मील का पत्थर सिद्ध होगा ।

मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि सीधी व ब्यौहारी में उद्योग स्थापित करने की प्रक्रिया को प्राथमिकता में लेकर आगे बढ़ाया जाय । मैं माननीय प्रधान मंत्री जी तथा माननीय उद्योग मंत्री जी का वाणिज्य व उद्योग के क्षेत्र हुए अभूतपूर्व परिवर्तन के लिए आभार व्यक्त करती हूँ । जयहिंद ।

***DR. T. SUMATHY (A) THAMIZHACHI THANGAPANDIAN (CHENNAI SOUTH):** Commerce and Industry is the life line of India's economy. The ruling governments of the past have taken so much pain to build our economy to this level. The policy makers left the financial industry free to innovate and what it did was to innovate itself, and the rest of us, into a big, nasty mess. In a nation like India with over 80 million SMBs who contribute roughly 40% of the GDP, how can businesses sustain themselves? How can a downturn in the economy be avoided? Is there a way to turn the adversity into an opportunity? All we require is Compassion, Collaboration and the Commercial will. But this government lack all the three.

Apparel Export Promotion Council (AEPC) has urged the government to remove import duty on cotton for boosting apparel exports, as one of its key budget recommendations for promoting the Indian apparel industry. Apparel exports would touch \$20 billion in fiscal 2022-23, and the biggest hurdle is high raw material prices. The removal of import duty on these could give a major fillip. We need to stop import duty on raw cotton. It is our major demand because raw material prices in India are very high. Cotton prices have gone up by almost 70-80 per cent in the last one year. A solution could be the removal of 11 per cent import duty on cotton. So that the mills can import cotton at lower prices. Cotton and yarn prices have gone up by 70-80 per cent and that is creating hurdles for garment exports.

* Speech was laid on the Table.

We need to fast track negotiations and sign Free Trade Agreements (FTAs) with major buying destinations like the EU, the UK, Australia and others. This will remove the duty disadvantages that Indian apparel faces. The DGFT is meant for facilitating exports and imports. Unfortunately their sudden policy decisions have become a big deterrent to imports and exports. When the Government for some reasons with some logic impose restriction on certain items which were imported or exported till then it gives great agony and pain for the traders.

Many businesses have crashed due to rigid or sudden decision taken by the people at Udyog Bhavan. I think those importers or exporters who have suffered due to a sudden decision of government could alone understand this. The government need to change its attitude. Several export promotion councils have become outdated and redundant in nature. There are sea changes effectively introduced in several countries including India with regards to the EXIM policies. The export promotion council should be aware of it and able to get support for their members from the government and their counterparts in foreign countries.

Regarding the Special Economic Zones (SEZs) the government should take a proactive progressive decision. Most of the SEZs are defunct and not functioning. More than one third of the SEZs do not deliver justice to their aims and objectives the investments and labour involved in establishing those SEZs. The Special Economic Zones Act will be replaced with a new legislation that will enable the States to become partners in 'Development of Enterprise and

Service Hubs'. The industry expects the new policy to ensure domestic companies be able to utilise the SEZ infrastructure, and the policy shall enable unit by unit de notification.

It's is the duty of the government to rejuvenate the SEZs and make them suitable for multi varied sector businesses again. The intellectual property rights is very important in global trade and commerce. India should encourage for getting more IP rights to match with USA, European union, China and Japan. The ministry of commerce and industry should identify unique products from villages and towns and accord Geographical Indices to them to encourage the trade. The industrial federations like CII, ASSOCHAM, FICCI and several others should be involved to spread the new policies and norms effected by the government time to time and sensitize the young entrepreneurs the do's and don'ts of the trade and commerce industry. The government should encourage SMBs to create a robust local manufacturing ecosystem. There are challenges with regards to supply of raw materials, manpower and working capital, policymaking should support local manufacturing, especially the SMBs who can play a huge role in making India self-sufficient in certain areas.

The Government and NBFCs will also play a significant role in helping SMBs tackle financial crunches that the sector is facing. Hope the government at least hear the problems and issues of the industries and take appropriate actions to come out of the economic uncertainty.

Additionally, established players and e-commerce companies, backed by state-of-the-art technology, can come together to eliminate the supply-related challenges impeding these small enterprises. The government has a responsibility to effect this.

As with any other crisis that India has faced in the past, a proactive effort on the part of the Government and industry will definitely help the nation overcome these times. The Hon'ble Finance Minister discussed as to how we can take forward the MSME credit guarantee scheme," There is need for quick disbursement of additional loans to MSMEs, and urged bankers to simplify process, formats and documentation. But at the ground level, it's very different. The banks ask too many questions and lay too many conditions and finally reject the loan proposal. This happens to 99 SMBs out of 100. The Government should take a serious note of it and act accordingly. Two important factors that affect the global trade scenario are FDI and FTA. Foreign Direct Investment is the key to the success of industrial growth. Free Trade Agreement is also essential for exporters to get more benefit out of the business agreements.

At the same time the government should encourage States like Tamil Nadu which is an industrial State attracts more FDI. I urge the government to provide adequate support to Government of Tamil Nadu in signing MoU with more foreign companies of varied nature under the Defence Corridor projects. An estimated investment of Rs.50,000 crores would be attracted under the Tamil Nadu Defence Industrial Corridor (TANDICO).

There is one detrimental factor need to be monitored, checked and curbed in flourishing exports and imports is Trade deficit. India's trade with foreign countries should be balanced with respect to exports and imports. But unfortunately over a period time India's dependency over imports is too high. India's trade deficit widened as exports fell and imports rose over the previous month.

The gap rose to \$21.19 billion from \$17.42 billion in January 2022, according to preliminary data by the Ministry of Commerce and Industry. Exports rose 22.4% year-on-year but fell 2% over the previous month to \$33.8 billion. The Trade deficit with China is high, that China gets 5 times higher than what India gets. This need to be bridged. The over dependence on China for our country's imports is providing some advantages to china in geo politics. India should somehow reduce this Trade deficit with not only China but with any foreign countries. Tamil Nadu is the India's 2nd Largest Economy and 3rd Largest Exporting State, contributing 8.95% to India's net Exports. The Industries department of Government of Tamil Nadu is taking several proactive measures under the dynamic leadership of our Hon'ble Chief Minister Thiru. M K. Stalin. There will be several foreign companies interested in signing agreement with TIDCO an industrial arm of Government of Tamil Nadu.

New industrial parks would come up in tier II and III cities and surrounding areas to promote development in Tamil Nadu. These industrial parks, would be created to attract large investments to revive the state's economy. The new industrial parks would come up in Coimbatore, Perambalur,

Madurai, Vellore and Tiruvallur districts. For the manufacturing of electronic products, two exclusive clusters would be established at Pillaipakkam (Kancheepuram district) and Manallur (Thiruvallur district) with financial assistance from the Union government. Sensing the demand, the government is working towards creating land banks for new industrial parks and expediting ongoing projects. Tamil Nadu, the 'Automobile Capital of India,' is home to over 1300 factories engaged in Automobile & Auto Component. Tamil Nadu, with 92% of women between the age of 15 to 49 years having bank accounts lead among the Indian States in terms of financial inclusion of women.

Hon'ble Chief Minister Thiru. M. K. Stalin laid the foundation stone of India's 1st International Furniture Park at Thoothukudi. This 1,150+ acre landmark project will bring tremendous growth prospects to the southern districts of Tamil Nadu. Led by the Hon'ble Chief Minister Thiru. M. K. Stalin, Tamil Nadu signs 14 MoUs worth Rs. 4,488 crore with a direct employment potential of 15,000+ 179 projects at a cost of Rs. 8.6 lakh crore (US\$ 117.58 billion) relating to Tamil Nadu have been included in the national infrastructure pipeline. These projects will be implemented in the next five years (2020-25). Thus Tamil Nadu is emerging fast as the Champion Industrial State in the country. I urge the government to allocate substantial funds to Tamil Nadu to realise an unprecedented growth and pinnacle of success in industrial development and employment generation. Thank you.

***SHRI PRADYUT BORDOLOI (NAWGONG):** What is the status of NEIDS for the Northeast which is expiring on 31.03.2022? Is a new policy being mooted? Why don't you include Service Sector in the new policy for the Northeast, because Northeast can have investments on its core strength i.e., Service sector?

* Speech was laid on the Table.

***श्री सी.पी. जोशी (चित्तौड़गढ़):** मैं धन्यवाद प्रकट करता हूँ कि मुझे वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय के अनुदानों की मांगों पर विचार व्यक्त करने का मौका आज दिया।

इस वर्ष के बजट में वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय के लिए 6,073 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। कृषि और मत्स्य मोदी सरकार की प्राथमिकताओं की सूची में प्रथम स्थान पर है। इस साल एग्रीकल्चरल प्रोडक्ट एक्सपोर्ट डेवलपमेंट ऑथोरिटी के लिए 80 करोड़ और मरीन प्रोडक्ट एक्सपोर्ट डेवलपमेंट ऑथोरिटी के लिए 116 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है। इससे निर्यात को और बढ़ाने में मदद मिलेगी।

2014 में मोदी सरकार के बनने के बाद से ही आयात को कम करने और निर्यात को बढ़ाने का लगातार प्रयास किया जा रहा है। आयात के लिए प्रतिबंधित वस्तुओं की सूची तैयार कर देश में इन वस्तुओं के उत्पादन को बढ़ाया जा रहा है। इसमें रक्षा क्षेत्र से जुड़े कई प्रकार के उपकरण, सोना, चांदी, टीवी, मरकरी, अगरबत्ती, बायो फ्यूल आदि शामिल है। पहले क्या होता था कि दूसरे देश अपने यहाँ बने कई वस्तुओं को भारत में डंप कर रहे थे, इससे देश के उत्पादक प्रभावित हो रहे थे। इसे देखते हुए मिनिमम इम्पोर्ट प्राइस लागू किया गया है और ऐसी वस्तुओं की एक सूची बनाई गई है। इसमें काजू, कालीमिर्च, मार्बल, मच्छर रैकेट आदि शामिल किए गए हैं। यह बहुत ही सराहनीय कदम है। विशेष आर्थिक क्षेत्रों के माध्यम से (Special Economic Zones) देश में निवेश बढ़ रहा है। वर्तमान में देश भर में 268 विशेष आर्थिक क्षेत्र हैं, जिसमें 5,500 से अधिक यूनिट कार्यरत हैं।

आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी के प्रधान मंत्री बनने के बाद से कई देशों के साथ हमारे आर्थिक संबंध बेहतर हुए हैं। पिछले कुछ वर्षों में कई देशों के साथ व्यापार वार्ताएं शुरू की गईं और पहले की व्यापार अग्रीमेंट को फिर से रिव्यू किया जा रहा है। इसके तहत ऑस्ट्रेलिया के साथ कम्प्रीहेंसिव इकॉनोमिक कोऑपरेशन अग्रीमेंट, ब्रिटेन और यूरोपियन यूनियन के साथ फ्री

* Speech was laid on the Table.

ट्रेड अग्रीमेंट, कनाडा और संयुक्त अरब अमीरात के साथ कम्प्रीहेंसिव इकॉनोमिक पार्टनरशिप अग्रीमेंट आदि शामिल हैं ।

मैं माननीय वाणिज्य एवं उद्योग मंत्री श्री पीयूष गोयल जी से आग्रह करता हूँ कि लहसुन का आयात नहीं किया जाए । हमारे देश के किसान विशेषकर मेरे संसदीय क्षेत्र चित्तौड़गढ़ बड़ी मेहनत से लहसुन की फसल उगाते हैं लेकिन आयात के कारण किसानों को उनकी फसल का समुचित दाम नहीं मिल पाता है । मेरे संसदीय क्षेत्र में लहसुन का उत्पादन बहुतायत होता है तथा हजारों की संख्या में किसान अपनी आजीविका के लिए पूर्ण रूप से लहसुन की फसल पर निर्भर हैं । मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि लहसुन उत्पादक किसानों की स्थिति को देखते हुए लहसुन के आयात को नियंत्रित किया जाए और आयात के लिए प्रतिबंधित वस्तुओं की सूची में जोड़ा जाए ।

माननीय मंत्री जी से एक और आग्रह पोस्त दाना के संबंध में है । पोस्त दाना मुख्यतः चीन, तुर्की एवं चेक गणराज्य देशों से आयात किया जाता है । इसके आयात पर रोक लगनी चाहिए पोस्त बीज देश के किसानों से खरीदा जाना चाहिये । यदि किसानों से खरीद में किसी प्रकार की समस्या आती है तो उसका भी समाधान किया जाना चाहिये । इसलिए मेरा निवेदन है कि भारतीय पोस्त बीज किसानों और परिवारों की स्थिति व उनकी आर्थिक स्थिति को बेहतर करने के लिए विदेश से पोस्त का आयात नहीं किया जाना चाहिये ।

मंत्री जी से एक और आग्रह है कि जीरा, सौंफ, धनिया, अजवाइन, इसबगोल और मसाला फसलों के निर्यात के लिए और जरूरी कदम उठाए जाए । साथ ही वन्य उपज के लिए अंतर्राष्ट्रीय बाज़ार की पहचान कर इसके निर्यात को बढ़ाया जाये । इससे छोटे और मध्यम किसानों को बहुत लाभ होगा । सीताफल, गोंद कुछ वन्य उपज जिन्हें बढ़ावा देने की आवश्यकता है ।

***SHRIMATI POONAMBEN MAADAM (JAMNAGAR):** At the outset, I want to convey my deep gratitude for the Hon'ble Prime Minister and also the Ministry of Commerce for ensuring that our country's economic progress continues in spite of the pandemic. Ours is a government that stayed focused and committed to its goals even when we were reeling under the worst pandemic of our times. Today, while speaking here on the Demands for Grants of the Ministry of Commerce and Industry, I want to salute the spirit of Indian Industries as well. While we are determined to become Atmnirbhar, we are also committed to being a trusted partner in the global supply chain system.

The world is in awe at our unwavering belief in ourselves and our capability to rise above every calamity. Our rank in ease of doing business is moving up with unprecedented speed. India's rank for Ease of Doing Business rose to 63rd among 190 countries. It improved to about 14 positions higher, from 77 in 2018. It's our leadership and people who turned the Covid-19 challenge into an opportunity!

Our strength lies in the use of information technology and single window clearance to make governance more efficient. The concrete steps taken by the government have led to an enthusiastic culture of start-ups in India. The major reforms undertaken under Atmanirbhar Bharat package include credit guarantee for MSME loans, sectoral structural reforms, and policy on strategic disinvestment of CPSEs. These measures, not only assisted the economy in its

* Speech was laid on the Table.

early revival but also put it on the growth track. The deep commitment to economic reforms is a major reason that makes India an attractive business and investment destination.

Our 'Make in India' program is a great success and production-linked Incentive schemes worth USD 26 billion have been implemented in 14 sectors. Our Hon'ble PM Shri Narendra Modi ji has set a target of USD 5 trillion economy. And in this financial year itself, exports worth USD 400 billion were made. While reforms in the manufacturer sector are enabling the sector to grow by leaps and bounds.

Commerce and Industry cannot flourish in isolation. Our visionary leadership has been putting a thrust on clean energy, reforms in health and education, and digitization. The impact of such well-rounded efforts can be seen on the industry. In global competition, India has the edge over it as our entire ecosystem is conducive for healthy economic growth. This is the time when each citizen feels proud of being an Indian and each citizen feels his aspirations are getting fulfilled. Our Hon'ble PM understands the aspirations of our people and he is building a nation that stands proud in the changing world order.

I support the demand for grants of the Ministry of Commerce and Industry.

Thank You!

***DR. MOHAMMAD JAWED (KISHANGANJ):** I put my views on the Demand for grants under the Control of the Ministry of Commerce and Industry for 2022-23.

The Budget Estimates (BE) of 2022-23 for the Ministry of Commerce and Industry have declined sharply from the Revised Estimates (RE) of 2021-22. The total allocation to the Ministry of Commerce and Industry have declined by 8.7% from 2021-22 to 2022-23. The total share of budget allocated in 2022-23 to the Department of Commerce has declined by 18.1% from the budget allocation of 2021-22 and the share of budget allocated for Central Sector schemes and projects has declined by 21.6%.

The budget cuts have also affected the establishment of micro, medium, and small-scale enterprises (MSMEs) in Kishanganj, Bihar especially in the plywood industry, tea-processing plants, jute industry, inter alia. Kishanganj has immense potential of developing and exporting these commodities across India and even through international trade, however, due to constant budget cuts and no allocation of funds to Kishanganj for the development of MSMEs, the sectors have been left underutilized and impoverished.

As per a study conducted by the Business Standard, Bihar has an export potential of \$900 million, however, due to low allocation for Trade Infrastructure for Export Scheme (TIES), which is a vital tool for the development of export

* Speech was laid on the Table.

infrastructure in the country, the trade potential of Bihar has remained unrealized.

Special Economic Zones (SEZs) in Bihar have been controversial due to protests against land acquisition for industry and trade purposes but the government has not made efforts to negotiate with conflicting parties and the state government in Bihar to sign a series of Memorandums of Understanding (MOUs) to balance the regional imbalance of the distribution of the number of SEZs across India.

The consultative committee has recommended the Ministry of Commerce and Industry to seek additional funds for the establishment of SEZs across the country and there is a dire need for such economic zones in Bihar especially the poorest regions of Seemanchal and Kishanganj.

Bihar's unemployment rate increased 31.2%, rising to 46.6% in April 2020, according to a survey conducted by the Centre for Monitoring Indian Economy (CMIE). Although there has been a 6.26% increase from RE 2022 (Rs. 744.76 crore) to BE 2023 (Rs. 791.40 crore) for the Industrial Development for Backward and Remote areas, the allocations are actually a 7.38% decrease from BE 2022 (Rs. 854.50 crore).

The government has therefore failed to prioritise the development of backward and remote areas especially Seemanchal and Kishanganj in Bihar amidst rising unemployment and low-production levels.

Make in India was launched to increase the share of manufacturing in India's GDP to 25% by 2022 and to generate 100 million manufacturing jobs. However, the share of manufacturing has actually decreased since the scheme's launch. Manufacturing has dropped by 14.3% since 2016 and 24 million people have lost jobs in the manufacturing sector. Unemployment level in Bihar is at an all-time high and lack of industries has left remote areas impoverished and jobless.

Boosting financial innovations will boost the disposable income amongst the low-income bracket families especially in Bihar that has a per capita income of Bihar was INR 41 ,000 (Financial Year 2019). Bihar had the lowest per capita in the last decade, since FY 2012. The average earnings of an individual are rapidly declining amidst stark unemployment.

Special Financial Assistance to Bihar by the Ministry of Commerce and Industry has been ignored which has led to poor infrastructure and economy of Bihar. Budget Allocation for Central Projects and development of industries is important for the economic development of Kishanganj and adjacent impoverished and remote areas in Bihar.

Henceforth, the government has to increase investments and budget allocation specially to Kishanganj and Seemanchal in Bihar to establish MSMEs and increase the employment rate and give opportunities to the youth of Bihar.

Therefore, I would like to request the Ministry of Commerce and Industry to urgently look into the matter and devise remedial measures to rectify the current situation.

***श्री गिरीश चन्द्र (नगीना):** आपने मुझे अति लोक महत्व के विषय पर विचार व्यक्त करने का अवसर दिया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

मैं सरकार का ध्यान हमारे संसदीय क्षेत्र नगीना में बन्द पड़ी सहकारी कताई मिल की तरफ दिलाना चाहता हूँ। जिसका शिलान्यास तत्कालीन मुख्यमंत्री स्व० नारायणदत्त तिवारी जी ने 1979 में रोजगार सृजन की दृष्टि से की थी। इसे करीब 53 एकड़ में बनायी गयी थी। उस समय इस कताई मिल का टर्न ओवर करोड़ों में था। इस मिल के चालू होने से करीब दो हजार युवक/युवतियों को रोजगार मिला था। किन्तु श्रमिकों और प्रबंधकों के बीच आपसी टकराव के कारण सरकार द्वारा इसे 22 जनवरी 2001 को बन्द कर दिया गया।

पिछले दो दशकों से तमाम सरकारें और जनप्रतिनिधियों का हर बार चुनावी मुद्दा बनता रहा है, किन्तु कोई भी इस मिल को फिर से चालू नहीं करा सके। इस कताई मिल की जगह के इस्तेमाल के लिए भी तमाम तरह की घोषणाएं की गईं, लेकिन धरातल पर नहीं उतरी। जब से इस मिल को बंद कर दिया गया तब से यहाँ के बाजारों की रौनक भी गायब हो गयी है। नगीना कताई मिल में बनने वाले सूत की दुनिया भर में डिमांड थी।

हमारा संसदीय क्षेत्र काष्ठ कला के लिए भी बहुत प्रसिद्ध है। यहाँ लकड़ी पर की जाने वाली नक्काशी की उत्कृष्टता के कारण इस जनपद का नाम अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर "वुड काफ्ट सिटी" पड़ा है। यहाँ के कारीगर लकड़ी को परम्परागत रूप से प्रयोग करते हैं तथा लकड़ियों से अनेकों सुन्दर व आकर्षक वस्तुएँ बनाते हैं।

सरकार से मेरी माँग है कि नगीना में बन्द पड़ी कताई मिल को कोई न कोई योजना बनाकर इसे पुनः चालू किया जाय, जिससे यहाँ के युवक/युवतियों को रोजगार मिले और साथ ही यहाँ के कारीगरों के काष्ठ कला से निर्मित वस्तुओं को भी निर्यात कराने हेतु सरकार व्यवस्था करें।

* Speech was laid on the Table.

***SHRI HASNAIN MASOODI (ANANTNAG):** The Budget Estimate for the Ministry for FY 2022-23 surprisingly are less than the RE for 2021-22. This is going to impact growth, of course adversely, of Industries and Commerce. The allocation of Rs 834.00 crore is far less than the requirement of Rs. 10,267.45 crore proposed by concerned committee.

The major initiatives by the Ministry are increase in FDI flow, establishment of Project Monitoring Group, 32 Greenfield Corridors, 11 Industrial Corridors, NICDC are laudable. However, some key sectors get a rough deal when it comes to investment. Food Processing Industry is a leading example.

The FDI investment flow is far from satisfactory. It is mostly restricted to signing of MOUs without any significant development on ground. The outflow of investment or reverse FDI is a matter of grave concern.

Jammu and Kashmir

Jammu and Kashmir has gone through a rough and difficult time for last four years for lockdown and COVID-19 pandemic challenge. The trade and industry have suffered colossal damage due to devastating floods of 2014 and a long and extended lockdown post-2019. The textile units are going defunct. The budgetary proposals do not take cognizance of the plight of trade and industry and nearly 50,000 crore rupee losses suffered for the afore-stated

* Speech was laid on the Table.

reasons. The package to bring relief to the trade, commerce and industry was expected. Jammu and Kashmir does not get any Greenfield corridors or other industrial corridors. The industrial estates announced are yet to be translated into reality. Most of industrial units on decline. The tourist industry is a big loser. There is inordinate delay in renewal of lease in favour of hoteliers. Hoteliers who had been running hotels for decades together. Resultantly, there is no significant increase in hotel accommodation having negative impact on tourism industry.

Jammu and Kashmir does not find place in TIES- Trade Infrastructure for Export Schemes. Resultantly, no projects under TIES are approved for Jammu and Kashmir. Jammu and Kashmir would earn foreign exchange for the country with export of carpets and other handicrafts, fruits and fruit products. But with no attention paid to promotion of export, Jammu and Kashmir is a big loser. The commercial fruit processing deserved to be given importance because 30 million fresh fruit production. This area has been neglected. The export of carpets has suffered negative trend 21 per cent than previous year. Same is the case with spices with 16.54 per cent negative growth. There has been no new investment on ground. The financing of new project is an uphill task for the industrialists and local businesses. The dreams of big investment remain to be realized. The FDI is restricted to announcements without investment on ground. The demands do not take care of need of Jammu and Kashmir's industries, trade and commerce, The ease of business remains a slogan.

*** KUMARI AGATHA K. SANGMA (TURA):** In the NE Region, significant efforts have been taken on insurgency and security concerns bring peace and stability to the regions, which have played the important role in peace in the region.

While the allocated budget for industrial & infrastructure development in the North East is welcome, particularly the 1500 Cr for PM-DevINE (The Prime Minister's Development Initiative for North-East to be implemented through the North-Eastern Council to fund development projects in the North-East region.)

Act East policy shift seeks both to bring structure to New Delhi's foreign policy and to achieve its domestic developmental goals specifically within India's North Eastern region. The area has been of key concern as its landlocked geography and inadequate infrastructure, along with its history of separatist insurgencies, have often hindered its development. Through the framework of Act East Policy, India seeks to achieve deeper political and economic development goals for the region by creating sophisticated markets and connectivity links between the region and Southeast Asia. The current infrastructural initiatives include the India-Myanmar-Thailand trilateral highway that will span more than 1,360 km. The importance of potential investment from ASEAN is considered a strategically important step in addressing grievances of the region not enjoying the benefits of economic and industrial growth occurring in other parts of India.

* Speech was laid on the Table.

Between 2017 and December 2020, only 104 industrial units have been registered under the NEIDS. Failing to attract private investment, government expenditure still plays an important role in driving the economy in most North-Eastern states. Apart from Assam, the remaining six states are in the top eight states where share of government expenditure as percentage of state economy is the highest.

After that, the Government of India announced the North East Industrial Development Scheme (NEIDS), 2017 with a validity of five years on 12th April 2018, but NEIDS failed to garner interest among the entrepreneurs for investment. In the last four years, the State of Meghalaya has got a meagre investment of 25.00 crores only. This itself, speaks about the effectiveness of North East Industrial Development Scheme, 2017. There are many lacunae in the NEIDS, 2017. The cap of 35.00 crore of capital investment incentive does not appear to be attractive

The state of Meghalaya has been blessed with many minerals like limestone, China clay, quartz etc. Due to 1997 and 2007 policies, huge investment has come to the state of Meghalaya in the Cement sector which provides direct and indirect employment to a large number of people. In NEIDS, cement (but not clinker) & Steel Rolling Mills have been kept in negative list which has got no rationale at all. It is cement industry & Steel Rolling Mills which will bring a lot of investment, create huge employment opportunities, promote ancillary units and will contribute revenue to the

exchequer. Therefore, cement and steel rolling mills should not be kept in the negative list in the new industrial policy.

I urge the Government to launch an exclusive industrial policy for North East in view of Landlocked region, difficult terrain, legacy of conflict and insurgency. Cost of doing business is high as raw materials are imported and finished product is exported. We have very small market with low purchasing power of people. Economic and Regional Disparity in the country may have implications on governance and unemployment, and migration is the biggest challenge for the region.

Maximum incentive of Rs 5 Cr for capital investment discouraged big investment, expansion was not covered in policy so local industries also discouraged to invest. NEIDS was extended in Uttarakhand and Himachal Pradesh, so investors preferred placed close to mainland, present North East Industrial Development scheme ought to have been notified before the expiry of the NEIDS on 31st March 2022.

As representative and elected Member from North Eastern Region I demand the Government to extend period of new Industrial policy for North East minimum for 10 years. Besides new units, existing units undergoing expansion should also be eligible for incentives. There should not be any upper limit for capital investment subsidy. Freight incentive on raw materials and finished product must be allowed from factory to original points through rail, road, water and airways. Tea, cement and steel rolling mills may be removed from the negative list. Government should consider to start any

special incentives for development of sectoral parks, commercial infrastructure etc.

The Industrial Policy should be exclusive for NER and not be extended to other states and Central GST and IT exemption must be 100% to the North Eastern Investors. Government can even give interest subvention may be provided for term loan.

If Government starts more PSUs or job-oriented investment in the Region like Rail coach factory and steel industry, it will help to generate employment in the region which is very low in North East in comparison with rest of the country. Tea Board of India headquarter may be shifted to the Guwahati from Kolkata as Assam is the largest producer of tea in the country. Some Special policy may be brought out to incentivise the quality and organic tea production and Incubation centres may be set up and special incentives may be provided to start-ups.

Minimal share of 0.156 per cent of exports from the eight States of North Eastern Region (NER) which is abysmally low when compared to the total exports from India. It is also worrisome that the marginal trade being conducted is lopsided, wherein a major chunk of the export is from Assam and minuscule trade from the rest of the region. Need to focus on minimising the obstructions in the trade ecosystem, supplemented by establishing strong linkages of the region with mainland traders as well as developing a robust land-based trade across borders which would boost local economies.

Edible Oil - Oil Palm programme received Rs 900 crore in the recent budget - to reduce import dependence and increase economic welfare of farmers - with a thrust to the NER to make it an oil palm hub. While reducing import dependence and ensuring our oil security is crucial, scientific evidence and mounting vulnerability to climate change clearly demonstrate that the North East Region must not be a target area for expanding palm oil cultivation in India. Example Mizoram's experiment with oil palm cultivation has led to a host of impoverished farmers, and unaccountable companies - contracts given to three companies which became virtual monopolies over much of the state's oil palm production. While the Government claims that Oil or Palm will not be promoted by destroying forest cover, it has already replaced natural and semi-natural forest areas in the North-East, especially in Mizoram. Therefore, the concern that such a trend will follow in other North Eastern states cannot be ignored.

In view of the above given the need to conserve biodiversity and the role of forests in climate change mitigation, I urge the Government to look at bringing permanently farmed / agricultural land in peninsular India under oil palm cultivation instead of NE's biodiversity rich forest or jhum land.

The budgetary allocations made to Agricultural Product Export Development Authority (APEDA), Marine Product Export Development Authority (MPEDA) and plantation boards such as Tea, Coffee, Rubber and Spices Boards in BE (budget estimate) 2022-23 is low. The Standing Committee opined those insufficient allocations to these heads would

negatively impact the exports of agricultural and marine products, tea, coffee, spices, natural rubber and rubber products.

I, therefore, once again urge the Government to launch improvised North East Industrial Development scheme with large coverage of interest of people of North East and explore more opportunities for the over-all development of the Region.

***SHRI D.M. KATHIR ANAND (VELLORE):** The long-term vision of the Department of Commerce is to make India a major player in the world trade by 2020 and assume a role of leadership in the international trade organizations commensurate with India's growing importance. The unfavourable gap between India's imports and exports is expected to widen further in the current and the next financial year, with the trade deficit soon doubling to hit the \$200 billion level. India reported record exports and imports trade deficit numbers for the month of December. The record trade numbers in December were likely on the back of positive price effect, seasonal uptick, and buoyancy in global and domestic demand, India exported goods worth \$37.3 billion in December, up 37% from a year earlier and 37.6% from the pre-pandemic level, Commerce Minister Piyush Goyal said this week. The merchandise exports hit \$300 billion during April-December, a record for the first three quarters of any fiscal year to date. Top large exports were petroleum products, engineering goods, and gems and jewellery. India's imported goods also hit a historical high rising 38.1% to \$59.3 billion in December led by pickup in electronics imports and pearls, precious and semi-precious stones imports. All existing industries, particularly the Small Medium Scale industries which thrived for several decades are in deep dilapidated condition.

* Speech was laid on the Table.

Financial crises of some kind or the other occur sporadically virtually every decade and in various locations around the world. Financial meltdowns have occurred in countries. Each financial crisis is unique, yet each bears some resemblance to others. In general, crises have been generated by factors such as overheating of markets, excessive leveraging of debt, credit booms, miscalculations of risk, rapid outflows of capital from a country, unsustainable macroeconomic policies, off-balance sheet operations by banks, inexperience with new financial instruments, and deregulation without sufficient market monitoring and oversight.

As the Covid-19 pandemic continues to disrupt lives and economies, various industries including aviation, automobile, hospitality, IT services, pharmaceutical and e-commerce are grappling with the challenges posed by this unforeseen crisis. The global outbreak of coronavirus has adversely impacted businesses in India, across sectors. A closer look reveals that in addition to bringing small and medium businesses to a halt, it has also put the future of these businesses at risk.

In a nation like India with over 80 million SMBs who contribute roughly 40% of the GDP, how can businesses sustain themselves? How can a downturn in the economy be avoided? Is there a way to turn the adversity into an opportunity? All we require is Compassion, Collaboration and the Commercial will. But this government lack all the three.

We need to fast track negotiations and sign Free Trade Agreements (FTAs) with major buying destinations like the EU, the UK, Australia and others. This will remove the duty disadvantages that Indian apparel faces.

The DGFT is meant for facilitating exports and imports. Unfortunately, their sudden policy decisions have become a big deterrent to imports and exports. When the Government for some reasons with some logic impose restriction on certain items which were imported or exported till then it gives great agony and pain for the traders. Many businesses have crashed due to rigid or sudden decision taken by the people at Udyog Bhavan. I think those importers or exporters who have suffered due to a sudden decision of government could alone understand this. The government need to change its attitude.

The commerce industry under commodity Board for spices, coffee, tea, turmeric, cardamom to name few. There is an urgent need for testing labs/centre in the local areas where they are grown. The exports of these agro products are facing huge problem due to adulteration and use of banned chemicals as fertilizer and pesticides. What happens is some countries ban certain chemicals and if the farmers and exporters are not been given awareness about banned chemicals, they end up with their products getting rejected for the presence of banned chemicals in the products exported from our country. For this the government should conduct an IEC or awareness program so that they will not get into such trouble in future.

Several export promotion councils have become outdated and redundant in nature. There are sea changes effectively introduced in several countries including India with regards to the EXIM policies. The export promotion council should be aware of it and able to get support for their members from the government and their counterparts in foreign countries.

The Hon'ble Finance Minister discussed as to how we can take forward the MSME credit guarantee scheme,” There is need for quick disbursement of additional loans to MSMEs, and urged bankers to simplify process, formats and documentation. But at the ground level, it's very different. The banks ask too many questions and lay too many conditions and finally reject the loan proposal. This happens to 99 SMBs out of 100. The Government should take a serious note of it and act accordingly.

There is one detrimental factor need to be monitored, checked and curbed in flourishing exports and imports is Trade deficit. India's trade with foreign countries should be balanced with respect to exports and imports. But unfortunately, over a period time India's dependency over imports is too high.

India's trade deficit widened as exports fell and imports rose over the previous month. The gap rose to \$21.19 billion from \$17.42 billion in January 2022, according to preliminary data by the Ministry of Commerce and Industry. Exports rose 22.4% year-on-year but fell 2% over the previous month to \$33.8 billion.

The Trade deficit with China is high, that China gets 5 times higher than what India gets. This need to be bridged. The over dependence on China for our country's imports is providing some advantages to China in geo politics. India should somehow reduce this Trade deficit with not only China but with any foreign countries. There are bad incidences where Fictitious farmers' groups works as cotton Mafia get false certification for conventional cotton as organic cotton. Recently the European union have found these organic cottons are not organic. This is going to jeopardize our country's export credibility. The price of organic cotton, on an average, is 30-40 per cent higher than non-organic fibre. Under the Paramparagat Krishi Vikas Yojana, the Centre has been promoting organic farming in clusters. Organic cotton production in India is estimated about 1,23,000 tonnes or 51 per cent of global 2,40,000 tonnes. This may occur in other organic products. Therefore, I urge the government to assign APEDA to maximum power to eliminate such malpractice by the cotton Mafia.

In this connection I would like to know from the Hon'ble Minister Whether APEDA has conducted a detailed investigation in view of faulty and fake certification of organic cotton farming? Has APEDA conducted investigations in adequate number of grower groups in comparison total number of grower groups? If so, how many farmers was visited by the investigation team?

Tamil Nadu is the fourth largest state of India. It has a diversified manufacturing sector and features among the leaders in several industries like automobiles and auto components, engineering, pharmaceuticals, garments,

textiles, leather, chemicals, plastics, etc. It ranks first among the states in terms of number of factories and industrial workers.

Tamil Nadu Industrial Development Corporation Ltd (TIDCO), State Industries Promotion Corporation of Tamil Nadu (SIPCOT), Tamil Nadu Industrial Investment Corporation Limited (TIIC), and Tamil Nadu Small Industries Development Corporation Limited (TANSIDCO) are jointly developing industrial infrastructure in the state.

According to Department for Promotion of Industry and Internal Trade (DPIIT), cumulative Foreign Direct Investment (FDI) inflow in Tamil Nadu and Puducherry stood at US\$ 3,329 million between October 2019 and March 2021. Total merchandise exports from the state stood at US\$ 30.02 billion in FY20. In FY21, exports stood at US\$ 26.16 billion. IT & ITeS export from Tamil Nadu increased to Rs. 1.39 lakh crore in 2018-19, at a growth rate of 10%.

Tamil Nadu has introduced the 'Industrial Policy 2021' to achieve an annual growth rate of 15% in the manufacturing sector while attracting investments worth Rs. 10 lakh crore and creating employment opportunities for 20 lakh people by 2025. Thank you.

वाणिज्य और उद्योग मंत्री; उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री तथा वस्त्र मंत्री (श्री पीयूष गोयल): माननीय अध्यक्ष जी, बहुत-बहुत धन्यवाद ।

अध्यक्ष जी, कल बहुत अच्छी चर्चा हुई । सतारूढ़ पार्टी और विपक्ष के हमारे कई मित्रों ने इस चर्चा में बड़े उत्साह के साथ भाग लिया । मैं सभी माननीय भाई-बहन सदस्यों का धन्यवाद करना चाहूँगा, जिन्होंने उद्योग और वाणिज्य जैसे सब्जेक्ट पर चर्चा की । इस सब्जेक्ट को कई बार राजनीतिक लोग बहुत सीरियसली नहीं लेते हैं और उसमें बहुत ज्यादा उत्साह नहीं दिखाते हैं । लेकिन, इस विषय पर उन्होंने गंभीरता से चर्चा की । लगभग **35** माननीय सदस्यों ने अपने-अपने विचार रखे और **14** राज्यों के सदस्यों ने विचार रखे । साधारणतः मेरा काम करने का ढंग पुराना रहा है कि जो विशेष कर इंडीविजुअल इश्यूज उठाते हैं, उसके बारे में हम अलग से पत्र के माध्यम से अवगत करा देते हैं । इस वर्ष भी जिनके स्पेसिफिक इश्यूज थे, उन सभी इश्यूज पर जाने के बजाय मैं आपके माध्यम से सदन को एक परिप्रेक्ष्य देना चाहूँगा कि वास्तव में सोच क्या है, दिशा क्या है और आगे चलकर देश किस प्रकार से एक बार फिर सोने की चिड़िया बनेगा, विश्व शक्ति बनेगा, विश्व गुरु बनेगा, जो वास्तव में इस देश की सही जगह है ।

माननीय अध्यक्ष जी, जब यह सरकार वर्ष **2014** में आई, तब परिस्थितियाँ गंभीर थीं । एक प्रकार से हमें फ्रेजाइल-फाइव की इकोनॉमी का दर्जा मिल गया था । अगर विदेशी मुद्रा को देखें तो विदेशी मुद्रा में काफी कमजोर स्थिति थी । उस समय की सरकार ने महँगा फिक्स्ड डिपॉजिट, जिसको एफसीएनआरपी कहा जाता था, जिसमें फॉरेन करेंसी में डिपॉजिट रखने पर, जो उस समय ब्याज की दर थी, उससे कहीं ज्यादा अधिक दर देकर हमें विदेश से पैसा लेना पड़ा । इसके कारण रुपया थोड़ा थमा, नहीं तो रुपया बुरी तरीके से लुढ़कते जा रहा था । उस समय भारत के ऊपर विश्व का विश्वास भी कम हो रहा था । भारत के उद्योग जगत में एक कंफिडेंस का अभाव था ।

लोगों को चिंता थी कि अगर हम निवेश करेंगे, तो वास्तव में निवेश का हमें लाभ होगा कि नहीं, देश में भी, विदेशी निवेश में भी । बैंकिंग सैक्टर की हालत के बारे में कई बार चर्चा हो चुकी है । अर्थव्यवस्था लगातार कमजोर होती जा रही थी । स्वाभाविक रूप से ऐसी परिस्थिति में, चाहे उद्योग हों या निर्यातक हों या व्यापार करने वाले हों या छोटे-बड़े उद्यमी हों, सभी के मन में शंकायें थीं कि आगे चलकर हमारे कारोबार का क्या होगा, हमारे बिजनेस का क्या होगा? ऐसी परिस्थिति में जब यह सरकार देश की जनता के अभूतपूर्व आशीर्वाद के साथ पूर्ण बहुमत से माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में आई, तब हमारे सामने दो पर्याय थे । एक पर्याय था कि हम शार्ट टर्म सोल्यूशंस लाएं, बैंड ऐड सोल्यूशन जिसको कहा जाता है । टेम्परेरी काम करके उत्साह का माहौल खड़ा कर दें, छोटी-मोटी सब्सिडी, छोटी-मोटी विशेष योजनायें लाकर लोगों को भ्रम में रखें कि जैसे सब कुछ बहुत ठीक हो गया है । माननीय प्रधानमंत्री जी का काम करने का ढंग ऐसा नहीं है ।

वे कभी भी शार्ट टर्म नहीं सोचते हैं, क्योंकि उनके मन में बहुत पक्का विश्वास है कि short-term gain will always lead to long-term pain. इसका अगर हमें उदाहरण देखना है तो कई बार पूर्व में ऐसा हुआ है कि छोटे समय के लाभ के लिए हमने कुछ गलत नीतियां की हैं, जिसका बड़े लंबे अर्से तक देश की अर्थव्यवस्था पर प्रभाव पड़ा और देश को नुकसान भी हुआ । एक उदाहरण देखें तो जब विश्व में वर्ष 2008-09 के दौरान एक क्राइसिस आया था, उस समय बजाय कि हम देश को मजबूत बनाएं, हमने देश की अर्थव्यवस्था को पूरी तरह से ढील देकर देश को लगभग पांच-छः साल पीछे ढकेल दिया । ऐसी अवस्था में जब यह सरकार आई, तो माननीय प्रधानमंत्री जी ने तय किया कि हम स्ट्रक्चरल रिफॉर्म करेंगे । हम आधारभूत बदलाव करके परिस्थितियों को सुधारेंगे । उनकी दिशा और उनका जो हम सबको निर्देश था कि पूरे देश का सामान्य विकास होना चाहिए, विकास सिर्फ कुछ राज्यों तक सीमित नहीं रहना चाहिए । हमारे जो पूर्वी प्रदेश हैं, पश्चिम बंगाल, ओडिशा, झारखंड, बिहार या हमारे पूर्वोत्तर के प्रदेश हैं, इन सबके साथ जो परिस्थितियां वर्षों तक रही हैं, उसमें वहां लोग विकास से वंचित रहे हैं । प्रधानमंत्री जी

की इच्छा थी कि उन इलाकों पर विशेष जोर दिया जाए, पूरे देश का संतुलित विकास हो, सभी देशवासियों को अवसर मिले और उसके तहत देश के उद्योग जगत, व्यापार जगत की नींव को मजबूत किया जाए । उन्होंने हमें कुछ मार्गदर्शन दिया, कुछ चीजें principles of government के रूप में हम सबको समय-समय पर सिखाया ।

मैं आज सदन के समक्ष आपके माध्यम से और सभी माननीय मित्रों को बताना चाहूंगा कि माननीय प्रधान मंत्री जी ने एक लंबे अर्से तक भारत कैसे तेज गति से बढ़े, भारत एक विश्व शक्ति बने, उसके लिए कुछ मूल सिद्धांत तय किए । वैसे तो मैं मैनेजमेंट का विद्यार्थी रहा हूं, लेकिन मैं समझता हूं कि कोई मैनेजमेंट स्कूल में या कोई ऐसी संस्था में, मैं चार्टर्ड एकाउंटेंट भी हूं, यहां इतने सारे विद्वान सदस्य बैठे हैं, लेकिन शायद ही हममें से किसी ने इतने अच्छे तरीके से देश की अर्थव्यवस्था को ठीक करने का, उद्योग जगत को प्रोत्साहन देने का प्लान बनाया हो, जिसमें अधिक बल दिया गया कि root cause analysis हो, गहराई में जाएं, समस्या की जड़ में जाकर देखें कि उसका रीजन क्या है? क्या चीज लोगों को पीछे ढकेल रही है, क्या चीज उत्साह को कम कर रही है? Root cause analysis करके आगे के लिए रास्ता बनाया जाए । 'सबका साथ', यह माननीय प्रधान मंत्री जी का हर एक विषय में प्रयास है । यह आज से नहीं, शायद 25-30 सालों से है, चाहे वे पार्टी के नेता रहे हों या सरकार के नेता रहे हों । पहले ऐसे नेता, गुजरात और केंद्र को अगर जोड़ें तो लगातार 20 सालों तक एक इलेक्ट्रेड गवर्नमेंट के मुखिया के रूप में उन्होंने काम किया है । उन्होंने लगातार 'सबका साथ' के ऊपर जोर दिया है All stakeholders are taken into confidence. सब मिल कर प्रयास करेंगे, सब मिल कर देश को आगे बढ़ाएंगे । माननीय अध्यक्ष जी आप जानते हैं, आप ऐसे आसन पर बैठे हैं कि जहां आप हमें भी निर्णायक नेतृत्व सदन में दे रहे हैं । जिसका कई वर्षों से देश में अभाव था, जिसके नेतृत्व के फैसलों के ऊपर लोगों को विश्वास नहीं होता था ।

ऐसे भी किस्से हुए कि सरकार कुछ फैसला करे तो कोई एक्सट्रा-कन्स्टीट्यूशनल अथॉरिटी उसको प्रेस के सामने खारिज कर दे, प्रेस के सामने उसको फाड़ कर धज्जियां उड़ा दे । यह इस प्रकार की सरकार नहीं है । एक निर्णायक सरकार है, एक निर्णायक नेतृत्व है, जो वन-अप करती है । जो निर्णय ले और फिर उसको वन-अप करे, उसके क्रियान्वयन के ऊपर अच्छी निगरानी रखे, मॉनिटरिंग करे कि एक-एक विषय का क्रियान्वयन हो रहा है या नहीं । शायद मैंने पहली बार अनुभव किया ।

माननीय प्रधानमंत्री जी स्वयं हमारी पार्टी के मैनिफेस्टो तक को लेकर एक-एक विषय के ऊपर गहराई से चिंता करते हैं कि वह इम्प्लमेंट हो । इसके साथ-साथ आउटकम ओरएंटेड गवर्नमेंट है, जो भी काम हो, उसका आगे चलकर देश को लंबे अर्से तक क्या लाभ होगा? कानून-व्यवस्था कैसे सुधारी जाए, उसका हम सभी ने परिणाम भी देखा ।

जब उत्तर प्रदेश की जनता ने दूसरी बार फिर से भारी बहुमत के साथ माननीय प्रधानमंत्री जी और मुख्यमंत्री जी को आर्शीवाद दिया । रूल ऑफ लॉ को प्राथमिकता देना, पारदर्शी व्यवस्थाएं देना, यह कोई कमजोर स्थिति नहीं है कि मैं केन्द्र से काम करता हूं पर गरीब तक पैसा पहुंचते हुए रुपये में पन्द्रह पैसे रह जाते हैं और बाकी सब दलाल, बिचौलिए और भ्रष्टाचार में चले जाएं । इन्होंने सुनिश्चित किया कि हम पारदर्शी व्यवस्थाएं बनाएं ।

टेक्नोलॉजी के साधन को बड़े रूप में इस्तेमाल करें और उसी के कारण चाहे डॉयरेक्ट बेनिफिट ट्रांसफर हो, जनधन, आधार हो, अलग-अलग तरीके से और पारदर्शी व्यवस्थाओं से आज देश में लोगों को विश्वास है कि बिना भेदभाव के हर स्कीम और हर योजना का लाभ देश के हरेक आदमी को मिले । इसी प्रकार से उन्होंने प्रॉयसराइटाइज किया, किन चीजों पर पहले ध्यान देना है । अगर मैं एक छोटा सा उदाहरण लूं । मुझे बिजली मंत्री के रूप में प्रधानमंत्री जी ने सेवा करने का मौका वर्ष 2014 में दिया था । सबसे पहले उन्होंने निश्चय किया कि जब तक देश भर में बिजली हर घर और खेत तक नहीं पहुंचेगी, तब तक देश का विकास नहीं हो सकता है । जब तक हमारी माताओं-बहनों को अच्छी सुविधाएं नहीं मिलेंगी, चाहे कुकिंग गैस हो, आयुष्यमान भारत के

तहत स्वास्थ्य सेवाएं हो, चाहे इज्जतघर शौचालय मिले, यह लगता है कि सामान्य चीज है । आज देश के माँ-बहनों की जो इज्जत मिली है, इस विषय को प्रायरीटी में लेने से देश का मनोबल बढ़ा । उसका प्रभाव हमें उद्योग और वाणिज्य के क्षेत्र में भी देखने को मिलता है । इसके साथ ही इनोवेटिव फाइनेंस है, फाइनेंसिंग कोई ट्रेडिशनल तरीके से नहीं करना है, गवर्नमेंट स्कीम में भी इन्वोनेशन आए, हरेक चीज के लिए लोगों को जिम्मेदार ठहराए, अकाउन्टेबिलिटी पर बल दिया ।

मैं इसे इसलिए कह रहा हूँ क्योंकि इस विषय को सामने रखते हुए उद्योग या वाणिज्य मंत्रालय ने अपने काम को आगे बढ़ाया, प्रोसेस को री-इंजीनियरिंग करना, काम को ग्लोबल स्टैंडर्ड तक लेकर जाना, रोजगार के अवसर प्रदान करना, भारत के उद्योग को अंतर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धा में उतरने के लिए मजबूत शॉल्डर देना, 56 इंच की छाती लेकर देश को तैयार किया । कैसे देश में उद्योग जगत विश्व के साथ कम्पीट कर सके । आज उद्योग सब्सिडी के आधार पर और विश्व में कमजोर स्थिति में नहीं है ।

आज देश विश्व में कम्पीटिशन में मजबूती से खड़ा है । महोदय, कल ही आप सबने देखा कि माननीय प्रधान मंत्री जी ने कहा कि पहली बार भारत के इतिहास में 400 बिलियन डॉलर यानी 30 लाख करोड़ रुपये का 21 मार्च तक निर्यात के रूप में भारत से विश्व भर में सामान गया है । यह तो सिर्फ मर्चेटाइज एक्सपोर्ट है, अभी सर्विस एक्सपोर्ट की फिगर आनी बाकी है । जैसे पिक्चर में था कि पिक्चर अभी बाकी है, इसी तरह सर्विस एक्सपोर्ट की फिगर आने वाली है । विशेषकर अगर इस पर ध्यान दें तो 50 बिलियन डॉलर यानी 3 लाख 75 हजार करोड़ रुपये का ऐतिहासिक निर्यात अन्नदाताओं ने किया, फार्मिंग सैक्टर में हुआ, एग्रीकल्चर एक्सपोर्ट में हुआ ।

महोदय, कुछ माननीय सदस्यों ने विषय उठाया और आज रितेश जी को भी उत्साह आ रहा है कि वह भी विषय उठाएं । ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: माननीय मंत्री जी, कोई भी सदस्य बैठकर बोलेंगे तो जवाब नहीं देना है ।

... (व्यवधान)

श्री पीयूष गोयल: माननीय अध्यक्ष जी, कल एक माननीय सदस्य ने विषय उठाया था । हमारा विभाग ऐसे कमजोर काम नहीं करता है, मैं यह सदन को बताना चाहता हूँ । हमारे पास हर प्रोडक्ट का वॉल्यूम और वैल्यू एनालिसिस रहता है । मैं समझता हूँ, पेट्रोलियम की कीमतें बढ़ी हैं, स्वाभाविक रूप से पेट्रोलियम एक्सपोर्ट पर महंगाई का प्रभाव पड़ेगा । जैसे आज देश में प्रभाव पड़ रहा है, क्योंकि अंतर्राष्ट्रीय बाजार में पेट्रोलियम प्रोडक्ट जिस प्रकार से आसमान छू रहे हैं इसलिए स्वाभाविक है कि एक्सपोर्ट पर भी प्रभाव पड़ेगा । जरूर कुछ प्रोडक्ट्स हैं, जैसे जेम्स एंड ज्वैलरी है, इसमें वॉल्यूम तो बढ़ा है साथ ही वैल्यू एक्स्पेन्शनली ज्यादा बढ़ी है । अंतर्राष्ट्रीय महंगाई है, लेकिन यह बात अलग है कि कई माननीय सदस्य इस बात को समझ ही नहीं पाते हैं। कई माननीय सदस्य समझते नहीं हैं कि महंगाई का अंतर्राष्ट्रीय प्रभाव देश पर भी पड़ता है ।

महोदय, मैं माननीय सदस्यों को अधिकांश प्रोडक्ट्स की जानकारी दे सकता हूँ । अधिकांश प्रोडक्ट्स के वॉल्यूम और वैल्यू में भी भारी वृद्धि हुई है । प्रोडक्ट के बाद प्रोडक्ट, चाहे सीरियल प्रिपरेशन्स की बात हो । कल काजू पर बहुत चर्चा हुई । मोटर व्हीकल्स में **50** प्रतिशत वैल्यू और वॉल्यूम, दोनों में वृद्धि हुई । मीट में वृद्धि हुई, चावल में **40** परसेंट से अधिक वैल्यू और वॉल्यूम दोनों में वृद्धि हुई है । कार्पेट्स, बुनकर बनाते हैं, हैंडलूम सैक्टर के लोग बनाते हैं । हैंडमेड्स कार्पेट्स में लगभग **25** प्रतिशत वृद्धि वैल्यू में और **30** प्रतिशत वॉल्यूम में हुई है । फ़ारुख साहब सीधा कश्मीर को ले आते हैं । प्रॉसेस्ड फ़्रूट और जूसिज़ में **12** से **15** प्रतिशत की वृद्धि वैल्यू और वॉल्यूम में हुई है । पल्सेज़ में **25** प्रतिशत के करीब वृद्धि हुई । फ़ेश फ़्रूट्स, इलेक्ट्रोड्स, एसेंशियल ऑयल, लैडर, मैं एक-एक चीज पढ़ सकता हूँ । सही मायने में वृद्धि रोजगार के नए अवसर प्रदान कर रही है । वृद्धि सही मायने में देश को आत्मनिर्भर बनाने में अहम भूमिका निभा रही है ।

चाहे किसानों की बात हो, सूक्ष्म लघु या मध्यम वर्ग के एमएसएमई सैक्टर के मेहनती उद्यमियों की बात हो, स्टार्टअप सैक्टर की बात हो, जो तेज गति से विश्व में अपनी छाप बना रहा है, चाहे बड़े उद्योगों की बात हो, जो देश के ब्रांड और देश की क्षमता को पूरे विश्व में पहचान दिला

रहे हैं, हर क्षेत्र में वैल्यू और वॉल्यूम दोनों में, कुछ क्षेत्रों को छोड़कर जो इन्फ्लेशन से प्रभावित हैं, अच्छी वृद्धि हो रही है।

माननीय अध्यक्ष जी, आज ही माननीय प्रधान मंत्री जी ने देश के समक्ष एक और खुशखबरी रखी है। यह उनकी सोच की एक और पहचान है। वर्षों से हम भी सदन में चर्चा करते आए हैं कि सरकारी खरीद को कैसे ईमानदार बनाया जाए, कैसे पारदर्शी बनाया जाए। शायद कभी न कभी सबने किसी राज्य में या केंद्र में सरकार चलाई है। सबने अनुभव किया होगा कि किस प्रकार से सरकारी खरीद में किस प्रकार बेईमानी होती है, किस प्रकार से एक राज्य कोई सामान 2000 रुपये में खरीदे था और दूसरा राज्य 5000 रुपये में खरीदे।

इन सबको मद्देनजर रखते हुए माननीय प्रधान मंत्री जी ने आज से सात साल पहले यह सोच रखी थी कि एक गवर्नमेंट ई-मार्केट प्लेस हो। एक गवर्नमेंट का पोर्टल हो, जिससे सरकारी खरीद में राज्य सरकार, केंद्र सरकार और पीएसयूज सभी उसका लाभ ले सकें। उसमें जो चीजें खरीदनी हैं, वे सब लिस्टेड हैं। आप जो चीजें खरीदते हैं, उनके दाम पब्लिक में चले जाते हैं। आज एक राज्य ने इस दाम पर खरीदा और कल दूसरे राज्य ने दूसरे दाम पर खरीदा। हमारे देश में मीडिया बहुत सतर्क रहती है। वे देखते रहते हैं कि कोई गडबड़ तो नहीं हो रही है। जनता के बीच जानकारियां देने से जनता और मीडिया हमारी निगरानी रखे, यह जेम पोर्टल के माध्यम से प्रधान मंत्री जी ने शुरू किया। इससे सबको टेक्नोलॉजी का भी लाभ मिल गया। इससे स्पीड भी बढ़ गई। पहले टेंडर्स महीनों तक लटके रहते थे। डिजीजन मेकिंग में कभी अधिकारी और कभी मंत्री हिचकते थे। जेम पोर्टल के माध्यम से गवर्नमेंट ई-मार्केट प्लेस को पारदर्शी कर दिया गया।

आज ही, माननीय प्रधान मंत्री जी ने सुबह देश को एक खुशखबरी दी है। कल दोपहर दो बजे एक पोर्टल पर एक लाख करोड़ रुपये की खरीद सरकारी व्यवस्थाओं ने जेम पोर्टल के माध्यम से की है। इसमें तेजी से वृद्धि होती जा रही है। पिछले चार वर्षों में एक लाख करोड़ रुपये का हुआ था। इस वर्ष अकेले एक लाख करोड़ रुपये क्रॉस कर गया है। मैं सभी को आमंत्रित करूंगा कि आप अपनी-अपनी राज्य सरकारों, अपनी-अपनी पंचायतों या लोकल बॉडीज से भी कहें कि वे

जेम पोर्टल से ही खरीदें । इसकी ताकत कैसे बनती है? जो प्रधान मंत्री जी की एक सोच है । आप ऐसे समझिए कि एक सरकार अपने पुलिस फोर्स के लिए पांच लाख यूनिफॉर्म खरीदती है, तो वह एक दाम पर मिलेगा, लेकिन सभी सरकारें और केंद्र के सारे फोर्सेज की यूनिफॉर्म उस पर आ जाएगी, तो आप देखेंगे कि वह कितना बड़ा मार्केट हो जाएगा और उससे कितना इकोनामीज और स्केल आ जाएगा? उससे कीमतें भी कम होंगी और गुणवत्ता भी बढ़ेगी । इस पर मैं विस्तार से नहीं बोलूंगा, लेकिन पूरे सदन को याद होगा कि एलईडी बल्ब इसका एक सीधा उदाहरण है, जिसके लिए हमने विश्व को टक्कर दी थी और इकोनामीज और स्केल लाकर गुणवत्ता भी सुधारी ।

आज देश में यह हालत है, जो माननीय प्रधान मंत्री जी कि सोच थी कि जो पुराने इनकैंडीसेंट बल्ब्स थे, जिसको शायद लट्टू बोलते हैं, प्रधान मंत्री जी ने कहा था कि ये लट्टू बल्ब्स बहुत ज्यादा बिजली खपत करते हैं । हमें एनर्जी एफिशिएंसी पर फोकस करके जनता के बिजली के बिलों को कम करना है । जब उन्होंने एलईडी को प्रमोट किया, तो एलईडी के दाम लगभग 85-90 प्रतिशत कम हो गए, क्योंकि स्केल ऑफ परचेज बहुत बढ़ गया । पिछले दो-तीन सालों में स्थिति यह बनी है कि आज अगर हमें पुराना बल्ब ढूंढने जाना पड़े या किसी को घर में लगाना हो, तो उसे एन्टिक स्टोर में जाना पड़ेगा । वह बल्ब एंटिक स्टोर में मिलेगा । सामान्य दुकान में तो एलईडी बिकता है । ऐसे ही जेम व्यवस्था सभी को पारदर्शी व्यवस्था का और खर्च कम करने का मौका देती हैं । उस खर्च से शायद हम और गरीबों की सेवा कर सकते हैं । मैं सभी राज्य सरकारों से यह अनुरोध करूंगा कि वे भी इसका लाभ लें ।

सर, स्टार्ट-अप इंडिया स्कीम की कल्पना माननीय प्रधान मंत्री जी ने आज से लगभग 6 साल पहले, 16 जनवरी, 2016 को देश के समक्ष रखी थी । तब थोड़ी आलोचना भी हुई थी । साधारणतः लोगों को लगता था कि यह स्कीम सिर्फ नाम के लिए शुरू हो रही है या यह सिर्फ एक स्लोगन है । कई लोग आलोचना करते थे । लेकिन, आज पूरे विश्व में इससे भारत की पहचान बनी है । हमारे स्टार्ट-अप के युवा-युवती ने अपनी कड़ी मेहनत से, नये-नये आइडियाज और टेक्नोलॉजी साधन का इस्तेमाल करके, आज भारत के स्टार्ट-अप इको सिस्टम को विश्व में तीसरे

नम्बर पर पहुंचा दिया है । अकेले हमारे विभाग में 65,000 से अधिक स्टार्ट-अप्स रजिस्टर्ड हैं । इसके अलावा लाखों ऐसे होंगे, जिन्होंने अभी तक रजिस्टर नहीं किया है । उन स्टार्ट-अप्स में 90 से अधिक यूनिकॉर्न बन गये हैं, यानी एक बिलियन डॉलर, जिनकी साढ़े सात हजार करोड़ रुपये से अधिक वैल्युएशन हैं, ऐसे 90 स्टार्ट-अप्स भारत के हैं ।

माननीय अध्यक्ष जी, आप हमारे युवक-युवतियों की क्षमता देखिए, उनकी ताकत देखिए, उनकी सोच कितनी बड़ी है, उन्होंने कोविड काल में यानी पिछले वर्ष 2021 में जब पूरे देश में इतनी समस्याएं थीं, तब 40 से भी अधिक स्टार्ट अप्स यूनिकॉर्न बने हैं । वर्षों-वर्षों से चर्चा होती थी कि भारत का उद्योग अंतर्राष्ट्रीय स्केल का क्यों नहीं है, हम छोटे क्यों रह गए?

माननीय प्रधानमंत्री जी ने मुझे टेक्सटाइल विभाग की सेवा करने का भी मौका दिया है । कई बार इस सदन में भी चर्चा हुई है कि हमारे टेक्सटाइल का निर्यात का शेयर बढ़ क्यों नहीं रहा है? यह अलग बात है कि हम गलत उदाहरण लेते हैं, क्योंकि बांग्लादेश लैस डेवलेपमेंट कंट्री होने के नाते उसको कई मार्केट्स में जीरो ड्यूटी एक्सेस है, जो कि भारत को नहीं है । हम उसके लिए अलग-अलग देशों से चर्चा कर रहे हैं ।

एक माननीय सदस्य ने कहा कि एफटीए में ऐसा तो नहीं हो रहा है, वैसा तो नहीं हो रहा है । मैंने कई बार कहा है कि हम फ्री ट्रेड एग्रीमेंट में देखते हैं कि हमें लाभ मिले । साथ ही साथ कुछ ऐसी वस्तुएं होती हैं, जहां हमारा कम्पीटिव एडवान्टेज नहीं होता है । अगर कम्पैरेबल देखें, तो विदेशों से लाना भी अच्छा हो सकता है ।

‘आत्मनिर्भर भारत’ कोई देश के दरवाजे बंद करने की स्कीम नहीं है । ‘आत्मनिर्भर भारत’ में यह है कि जो सामान्य वस्तुएं भारत में अच्छी बन सकती हैं, वे भारत में ही बनें और उनको बल दिया जाए । इसके साथ ही साथ हम अंतर्राष्ट्रीय पटल पर भी भारत की ऐसी साख बनाएं, ताकि हम पूरी दुनिया में मजबूती से कंपीट कर सकें । हम विदेशों में भारत का नाम और भारत का तिरंगा लेकर कॉन्फिडेंस के साथ जाएं और अपना सामान विश्व भर में पहुंचाएं ।

हमें स्केल का लाभ कई सेक्टर्स में नहीं मिला है । कई ऐसे सेक्टर्स हैं, जहां हम छोटे रह गए हैं, जिन सेक्टर्स में बढ़त हुई, उसमें अच्छी बढ़त हुई है । जैसे स्टील है, आज हम स्टील में कम्पीटिटिव हैं । हमारा स्टील पूरी दुनिया में जाता है, लेकिन कुछ स्पेशियलाइज्ड स्टील्स हैं, जिसमें भारत में रिलेटिवली रिक्वायमेंट्स भी कम थी, तो हमने स्केल प्राप्त नहीं किया । ऐसे ही इलेक्ट्रॉनिक इंडस्ट्री में सेमी कंडक्टर्स हैं । हमने वर्षों-वर्षों तक इलेक्ट्रॉनिक इंडस्ट्री की ग्रोथ के बारे में चिंता ही नहीं की थी, जिसके कारण लाखों-करोड़ों रुपयों का सामान सिर्फ विदेशों से आता रहा । माननीय प्रधानमंत्री जी ने विशेष चिंता की कि मोबाइल भी भारत में बने । मैं शायद परसों कहीं पर पढ़ रहा था कि ऐपल जैसी कंपनी 10,000 करोड़ रुपये का एक्सपोर्ट भारत से कर रही है । आज भारत की यह ताकत बनी है ।

इस बार सेमी कंडक्टर्स की शॉर्टेज पूरी इंडस्ट्री ने अनुभव की है । सरकार ने तेज गति से इसकी पूरी स्टडी की और 76,000 करोड़ रुपये के सेमी कंडक्टर इंडस्ट्री को भारत में लाने के लिए देश के समक्ष 'सेमीकंडक्टर स्कीम' रखी । इसी के साथ-साथ अधिकांश क्षेत्र ऐसे हैं, जो लाखों की संख्या में लोगों को रोजगार देंगे, जिसमें फूड प्रोसेसिंग है, जिसमें ऑटो कंपोनेन्ट्स हैं, जिसमें टेक्सटाइल के क्षेत्र में जो फैब्रिक टेक्निकल टेक्सटाइल है, मैन मेड फाइबर्स है, दुनिया तो आगे चली गई, लेकिन भारत का शेयर 2-3 प्रतिशत ही रह गया है ।

जैसे बैटरी है, अगर हम इलेक्ट्रिक व्हीकल्स को प्रमोट करना चाहें, तो आपने देखा होगा और मैं आज के अखबार में ही पढ़ रहा था कि शायद इस वर्ष चार लाख से अधिक इलेक्ट्रिक व्हीकल्स बिकने वाले हैं । उसका ग्राफ एकदम तेजी से चढ़ता जा रहा है । ऐसी परिस्थिति में हमें बैटरी चाहिए होगी । एक माननीय सदस्य तो बैटरी की काफी जानकारी भी रखते हैं, लेकिन बैटरी मैन्युफैक्चरिंग एक ऐसी विशेष चीज है, जिसमें अगर आज भारत ने तेज कदम नहीं उठाए, तो हम फिर से विदेश पर डिपेन्डेंट हो जाएंगे । सोच-समझकर और सभी इंडस्ट्रीज के साथ सलाह-मशवरा करके सेमी कंडक्टर के अवाला ऐसे 14 क्षेत्र हैं, प्रोडक्शन लिंकड इंसेंटिव स्कीम के माध्यम से लगभग दो लाख करोड़ रुपये अलग-अलग क्षेत्रों में देने का निर्णय लिया है ।

आज जिस प्रकार का उत्साह देखने को मिल रहा है, वह दर्शाता है कि अब भारत बड़े स्केल पर अंतर्राष्ट्रीय मार्केट्स को कैप्चर करने के लिए काम करेगा और अंतर्राष्ट्रीय स्तर की कंपनियां भारत में सामान बनाएंगी । इसके अलावा टेक्नोलॉजी भी अच्छी आएगी । स्केल बड़ा बनेगा तो हम अच्छे भारत का ब्रांड बना पाएंगे ।

अभी कुछ लोगों ने गलतफहमी फैलाने की कोशिश की है, यह पूछा भी गया कि एमएसएमईज के लिए इसमें विशेष रिजर्वेशन क्यों नहीं है । बड़ी कंपनियों के लिए ही रिजर्वेशन क्यों है ।... (व्यवधान) मैं उसी की बात कर रहा हूँ । माननीय अध्यक्ष जी, एमएसएमई क्षेत्र में जब बड़ी कंपनियां आती हैं तो उसके आस-पास एक ऐन्सलेरी और ईकोसिस्टम के रूप में लाखों को रोजगार मिलता है, जिसको हम इन्डायरेक्ट बेनिफिट्स ऑफ पीएलआई स्कीम कहते हैं । अगर एक बड़ा बैटरी मैन्युफैक्चरर आता है और बड़े स्केल पर बैटरीज बनाता है तो वह अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर भारत से एक्सपोर्ट कर पाएगा और भारत में सामान को सस्ता भी रख पाएगा । उसके इर्द-गिर्द कई सारी फैक्ट्रियां लगेंगी, जो उसके अलग-अलग कम्पोनेंट्स सप्लाई करेंगी । स्वाभाविक रूप से इससे एमएसएमईज को बल मिलेगा । लेकिन, अगर हम उस बैटरी मैन्युफैक्चरिंग का स्केल ही छोटा रखेंगे तो हम ना तो विश्व बाजार में कंपीट कर पाएंगे और इससे भारत का सामान भी महंगा होगा । हमारे कंज्यूमर्स को भी वह सामान महंगा देना पड़ेगा । यह एक पार्टनरशिप है । बड़े और छोटे उद्योग जब मिलकर काम करते हैं, तभी देश आगे की ओर प्रगति करता है और देश का तेज गति से विकास होता है ।

अध्यक्ष महोदय, हमने इसी प्रकार से कंप्लाइंस बर्डन तथा ईज ऑफ डूइंग बिजनेस पर बहुत सारे कदम उठाए हैं और पूरा देश और विश्व जानता है कि गत् 5-7 सालों में जिस प्रकार से भारत की रैंकिंग सुधरी है, हम कहां तो 140 से ऊपर की रैंक पर होते थे और आज 60 रैंक पर आ गए हैं और अगर हमारा पड़ोसी देश गड़बड़ नहीं करता तो शायद अगली रैंकिंग में ईज ऑफ डूइंग बिजनेस में हम 50 के नीचे आ जाते । इसके लिए हमने कई सारे कानूनों को डिक्लिमिनाइज किया । कई सारे कानून, जिनके कारण खासतौर पर एमएसएमईज सेक्टर को अनाप-शनाप

तकलीफ दी जाती थी, हमने उनको डिजिटललाइज करने की कार्रवाई की । हमारी सोच है कि हम उद्योग को विश्वास में लें । उद्योग को कॉन्फिडेंस दे कि अगर वे भारत में काम कर रहे हैं तो भारत को उन पर विश्वास है । यह सिलसिला पहले दिन से चल रहा है । आपको ज्ञात होगा कि हमने पहले एक-दो महीने में ही निर्णय ले लिया था कि हर एक को नोटेरी के पास जाकर ही स्टाम्प क्यों करवाना पड़ता है? हमें भारत के हर एक नागरिक पर विश्वास है इसलिए वे सेल्फ सर्टिफाइड करें । ऐसे ही हमें भारत के हर एक उद्योग के ऊपर विश्वास है । इसीलिए यह तय किया गया कि जहां पर हम लॉस को कम कर सकते हैं, वहां डिजिटललाइज किया जाए, कम्प्लाइंस बर्डन को कम किया जाए । इन सबके लिए एक नेशनल सिंगल विंडो तैयार की गई है । इससे कई राज्य तो जुड़ गए हैं, बाकी राज्यों को भी मैं आप सबके माध्यम से मैसेज देना चाहूंगा कि वे भी उसमें जुड़ें । जब कोई उद्यमी कुछ काम करना चाहे तो वह एक नेशनल सिंगल विंडो पर आ जाए और सभी प्रकार के अप्रूवल्स सरल तरीके से, तेज गति से तथा कम समय में उसको मिल जाए ।

इसी तरीके से कुछ माननीय सदस्यों ने आईपीआर की बात की है । हमने जिस प्रकार से गत वर्षों में आईपीआर के पूरे ईकोसिस्टम को स्ट्रेंथेन किया है, उसके लिए हमने एक विशेष निर्णय यह लिया है कि हमारे जो एमएसएमईज हैं, जो स्टार्टअप्स हैं, जो एजुकेशनल इंस्टीट्यूट्स हैं, वे चाहे सरकारी हों या निजी क्षेत्र के हों, हमारी महिलाओं को तथा सभी गवर्नमेंट डिपार्टमेंट्स को भारी छूट दी है । हमने पेटेंट रजिस्ट्रेशन तथा कॉपी राइट्स तथा अन्य सभी में लगभग 80 प्रतिशत तक की छूट दी है । यानी कि सिर्फ 20 परसेंट ही चार्ज लगेगा । इनके अलावा हमने सभी चीजों को ऑनलाइन भी कर दिया है । आपको जानकर खुशी होगी कि 95 प्रतिशत आज पेटेंट और ट्रेडमार्क एप्लीकेशन्स ऑनलाइन आती हैं । इसके लिए किसी को धक्के नहीं खाने पड़ते हैं कि वे ऑफिस में जाएं और उनको अलग-अलग प्रकार की तकलीफें हों ।

यह स्थिति आज से आठ साल पहले **25** प्रतिशत थी, आज यह **95** प्रतिशत है । इस डिजिटलाइजेशन के माध्यम से अब किसी को आईपी ऑफिस नहीं जाना होता है । अगर कोई सवाल-जवाब भी हो तो हमने कोविड के समय में वीडियो कांफ्रेंसिंग के बारे में सीख लिया है,

इसलिए वीडियो कांफ्रेंसिंग से सवाल-जवाब हो सकते हैं । अब किसी को धक्के नहीं खाने पड़ेंगे । आप सबको जानकर खुशी होगी कि वर्ष **1940** से **2015** तक, लगभग **75** वर्षों में ट्रेडमार्क्स के **11** लाख रजिस्ट्रेशनस हुए थे और गत पांच वर्षों में **14** लाख से अधिक ट्रेडमार्क रजिस्ट्रेशनस हुए हैं । पेटेंट्स में भी वर्ष **2013-14** में **4** हजार **227** पेटेंट्स ग्रांट हुए थे और पिछले वर्ष **2020-21** में, कोविड के बावजूद हमने **28** हजार **390** पेटेंट्स किए, जो सात गुना ज्यादा हैं । मैं समझता हूं कि अलग-अलग कदम उठाए जा रहे हैं चीजों को सिम्पलीफाई करने के लिए । आज लगभग **5** लाख से अधिक स्टूडेंट्स को **2** हजार एजुकेशनल इंस्टीट्यूट्स में आईपीआर के बारे में सिखाने के लिए काम किया गया, जिसका अच्छा परिणाम मिल रहा है और इसका अच्छा उत्साह युवाओं-युवतियों में देखने को मिल रहा है ।

मैं समझता हूं कि जो वर्षों से एक समस्या थी इंफ्रास्ट्रक्चर प्लानिंग की, उस समस्या के ऊपर, माननीय प्रधानमंत्री जी जब गुजरात के मुख्यमंत्री थे, तब से उनकी चिन्ता थी कि कैसे इंफ्रास्ट्रक्चर की प्लानिंग होती है कि कभी एक जगह पर रेलवे लाइन बनी, लेकिन पूरे पोर्ट तक नहीं गई, कभी कोई रोड या हाइवे बना तो वह लास्ट माइल तक कनेक्ट नहीं हुआ या कभी कोई छः लेन का हाइवे बनता था, वह बीच में कहीं तीन लेन का हो जाता था और वहां एक बॉटलनेक बन जाता था । इस प्रकार से प्रोजेक्ट्स भी डिले हो रहे हैं, टाइम ओवररन और कॉस्ट ओवररन होती है । इस तरह से एक इनएफिशिएंट सिस्टम था । माननीय प्रधानमंत्री जी ने एक कल्पना हम सबके समक्ष रखी है, जिसको हाल में दुर्गाष्टमी के दिन रखा गया । यह बहुत अच्छा संयोग है कि दुर्गाष्टमी के दिन यह किया गया और मुझे लगता है कि पश्चिम बंगाल के सांसदगण भी इस बात से खुश होने चाहिए कि प्रधानमंत्री गतिशक्ति नेशनल इंफ्रास्ट्रक्चर मास्टर प्लान का लांचिंग पिछले वर्ष जब दुर्गाष्टमी के दिन किया गया और जब देश के समक्ष उस कल्पना को रखा गया तो जब हम राज्य सरकारों के अधिकारियों को बताते हैं, प्राइवेट इनवेस्टर्स को बताते हैं तो आंखें चौंधिया जाती हैं कि भारत में ऐसा भी हो सकता है । मैं दो-तीन मिनटों में उसकी कल्पना बताना चाहूंगा । हम पहले जो प्लानिंग करते थे, महाराष्ट्र से मेरी बहन यहां बैठी हैं, उनको ध्यान होगा कि

जेएनपीटी पोर्ट बना । वह देश का एक विशाल और महत्वपूर्ण पोर्ट है, लेकिन उसकी आखिरी दस-बारह किलोमीटर रोड दशकों तक टूटी-फूटी बनी रही और कभी उसे खत्म नहीं किया गया । क्योंकि वहां पर जिस हाइवे की कल्पना हुई थी, वह उसके बाजू तक जाती थी, लेकिन पोर्ट को कनेक्ट नहीं करती थी । कई बार हम यह कहते हैं कि एक नई और बढ़िया सड़क बनी, फिर उसे कुछ दिन बाद खोद दिया गया, क्योंकि उसके नीचे कोई इलेक्ट्रिक वायर डालना है या पानी की पाइप डालनी है या आईटी ब्रॉडबैंड की कनेक्टिविटी लानी है या कोई सैनिटेशन ड्रेन डालनी है । इस तरह से वह नई बनी सड़क तीन-तीन बार खोदी जाती थी । माननीय प्रधानमंत्री जी ने कल्पना की कि इसमें जियो-स्पेसियल मैपिंग का इस्तेमाल हो, यानी स्पेस टेक्नोलॉजी को इंफ्रास्ट्रक्चर में कैसे इस्तेमाल करना है और जोड़ना है ।

यह काम उन्होंने किया ।...(व्यवधान) जिससे देश में जो भी व्यवस्थाएं हैं, जो भी जानकारी हैं, उनके अलग-अलग मैप्स बनाए गए । उसको पीएम गतिशक्ति में लेयर्स ऑफ डेटा बोलते हैं । आज ऐसे **400** से अधिक लेयर्स ऑफ डेटा हैं, जैसे देश में कहां-कहां वाइल्डलाइफ सैंक्चुरीज हैं, देश में कहां-कहां से हाइवे जा रहे हैं, कहां-कहां रेल रूट जा रही है, नदियां कहां-कहां हैं, कहां-कहां एनवायरनमेंट की वजह से फॉरेस्ट की रेस्ट्रिक्शन्स हैं आदि । ऐसी अलग-अलग सूचनाएं देश के अलग-अलग मैप्स के माध्यम से तैयार की गईं । ऐसे **400** से अधिक मैप्स हैं ।

हर हफ्ते या दो हफ्ते में एक-दो मैप ऐड होते जा रहे हैं । ये सब मैप टेक्नोलॉजी के माध्यम से एक-दूसरे के साथ कनेक्टेड हैं और एक दूसरे की जानकारी निकाल सकते हैं । अब आप इसका लाभ देखिए कैसे होता है, यह बड़ा लॉजिकल है । रेलवे की एक नई पटरी लगनी है । रेलवे की पटरी की प्लानिंग होती है और दफ्तर में अच्छा प्लान बन जाता है । उसके बाद दो से ढाई साल तक उसका सर्वे होता है कि रास्ते में कोई अड़चन तो नहीं है या कोई तकलीफ तो नहीं है । हमने कई बार सर्वे के समय देखा है कि अलग-अलग इनफ्लुएंसिस भी आते हैं । हाल में अभी चर्चा हो रही थी, उसे मैं टीवी पर देख रहा था और आज सुबह भी शायद एक मित्र ने वह विषय उठाया

था कि एक राज्य में रेलवे का कोई प्लान बना है, उसमें उनके राजनीतिक मित्रों के लिए प्लान को डायवर्ट किया गया । उसके बारे में चर्चा आज सुबह भी हो रही थी । ... (व्यवधान)

महोदय, जो भी है, उस लाइन के बारे में था । मैं आज भी पेपर में पढ़ रहा था कि कुछ मित्रों को अकोमोडेट करने के लिए उसकी लाइन चेंज कर दी गई । इन सब चीजों से बचने के लिए जब पीएम गति शक्ति में रेलवे का प्रोजेक्ट डाला जाएगा तो बता देगा कि रास्ते में कोई वाइल्ड लाइफ सेंचुरी तो नहीं आती है, रास्ते में कोई फॉरेस्ट तो नहीं आता है । अगर कोई नदी है तो उस रेलवे लाइन पर उसकी चौड़ाई कितनी है, उसका थोड़ा सा अलाइनमेंट शिफ्ट कर दो तो शायद एक किलोमीटर के ब्रिज के बदले दो सौ मीटर से ही काम चल जाए । अगर थोड़ा अलाइनमेंट चेंज कर दें तो वाइल्ड लाइफ सेंचुरी या एनवायरनमेंट फॉरेस्ट को आप बचा सकते हैं, जिससे आपका प्रोजेक्ट सालों-साल डिले नहीं होगा । जब प्रोजेक्ट प्लान हो जाए तो उसका इंप्लीमेंटेशन उसके माध्यम से मॉनिटर हो सकता है । स्पेस टेक्नोलॉजी से प्रोजेक्ट में क्या-क्या गति है, वह गति हम सबको देखने को मिलेगी । उस गति पर निगरानी भी होगी और कोई अच्छा काम नहीं करेगा तो उस पर कार्रवाई भी होगी । इस तरह से प्रोजेक्ट्स टाइम पर बनेंगे और निर्धारित राशि में बनेंगे । देश की वर्षों से जो इंफ्रास्ट्रक्चर की कमियां हैं, हम उनको पूरा कर पाएंगे । उसके लिए नेशनल इंफ्रास्ट्रक्चर पाइपलाइन है और आज 100 लाख करोड़ से अधिक के प्रोजेक्ट्स सरकार ने देश के समक्ष रखे हैं । ये प्रोजेक्ट्स इस पीएम गति शक्ति के माध्यम से तेज गति से लगे, इसका काम किया जा रहा है, जिससे प्रोजेक्ट्स जनता के लाभ तथा जनता के काम में आ सकें ।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, nowadays the Ministers are not responding to the questions raised by the Members during the discussion. The same thing happened yesterday also.... (*Interruptions*)

श्री पीयूष गोयल : अध्यक्ष जी, बड़ा दुर्भाग्य है और मैं समझता हूं कि जब एक मौका मिलता है तो हम सबको भी देश के दूरगामी आउटकम्स के ऊपर, एक विजन के ऊपर चिंता करनी चाहिए, बजाय इसके कि हम चिंता सीमित रखें और वह भी बेबुनियाद बातों पर रखें कि बजट कम है, बजट

क्यों नहीं बढ़ा है । यह इतना नहीं देख पाते हैं कि इस सरकार ने कभी बजट की कमी के कारण किसी प्रोजेक्ट और किसी काम को रुकने नहीं दिया, थमने नहीं दिया ।

सर, मैं देख रहा था कि कुछ माननीय सांसदों ने बात की थी हमारे फलाने बोर्ड में कम हो गया और फलाने बोर्ड में पैसा कम हो गया है । जिसको जितना पैसा लगता है, उतना उसको पर्याप्त मात्रा में मिलना चाहिए । इसको हम सब मिल-बैठकर सरकार में तय करते हैं । ऐसा तो नहीं है कि एक विशेष परिस्थिति में कभी कोई प्रोजेक्ट या किसी स्कीम में ज्यादा पैसा लग गया तो वर्षों तक बस उसी आंकड़े को लेकर हम बैठे रहेंगे । यह डायनामिक स्थिति है । हमें लगातार इसके ऊपर निगरानी रखनी चाहिए कि किसमें कितना पैसा चाहिए । हो सकता है कि आज एक विशेष योजना में ज्यादा जरूरत पड़े, अगले साल दूसरी योजना में जरूरत पड़े । जैसे आज गेहूं का निर्यात होता है तो आज से दो साल पहले गेहूं का निर्यात दो लाख टन होता था, वह पिछले वर्ष बढ़कर 20 टन हुआ । वह 10 गुना बढ़ गया । इस वर्ष एक ही आइटम गेहूं का निर्यात 70 लाख टन से अधिक हो रहा है । अभी यहां आने से पहले मध्य प्रदेश के चीफ मिनिस्टर और मैं मीटिंग कर रहे थे तो अंदाजा बनता है कि इस साल 150 से 200 लाख टन तक गेहूं का निर्यात भारत से होगा ।

13.00 hrs

हमारे किसानों को अच्छा मूल्य मिलेगा और पूरे विश्व में भारत की शक्ति देखने को मिलेगी । हर चीज का समय होता है, समय और परिस्थितियों के हिसाब से बजट निर्धारित होता है । मैं अनुरोध करूंगा कि हम बजट एस्टिमेट की चिंता न करें । आप देखें, बजट एस्टिमेट से रिवाइज्ड एस्टिमेट ज्यादा है, यानी जब पैसे की जरूरत पड़ती है तो यह सरकार, प्रधान मंत्री, मोदी जी या वित्त मंत्री जी कभी कटौती नहीं करते हैं, जिसको जरूरत है, उसको मिलेगा ।

मैं आपको उदाहरण देना चाहूंगा कि सरकार की सोच और प्रधान मंत्री जी की सोच पुराने जमाने से भिन्न कैसे है । आप रबर का उदाहरण लीजिए, बड़ी संख्या में माननीय सदस्य रबर की चिंता कर रहे थे, कई माननीय सदस्यों ने इसके बारे में बात भी की है । यह बेबुनियाद है कि हम

कोई कानून में परिवर्तन की बात कर रहे हैं, उसको कमजोर कर रहे हैं, हम उसे सरल कर रहे हैं । किसानों के लिए जो रबर प्लांटेशन और टी प्लांटेशन कानून हैं, हम उनको सरल कर रहे हैं, किसी कानून को हम कमजोर नहीं कर रहे हैं और अभी it is open for discussion. डिसकशन में आप जो सुझाव दे रहे हैं, हम उनको भी मद्देनजर रखेंगे, कोई निर्णय नहीं हुआ है । सभी स्टोक होल्डर्स से चर्चा चल रही है, लेकिन जब रबर का सवाल आता है तो एक तरीका यह है कि सरकार उसको सब्सिडाइज करे और रबर प्लांटेशन हो । हमारी सरकार ने उसके लिए नया तरीका ढूंढा है, जो पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप का एक अच्छा उदाहरण है । कल ही किरेन रिजीजू जी ने नॉर्थ-ईस्ट के सभी माननीय सांसदों के साथ मेरी बैठक रखी, वैसे हम इसकी जानकारी कई दिनों से केरल में दे रहे हैं, सभी जगह दे रहे हैं ।

अध्यक्ष जी, हम ने टायर इंडस्ट्री को बुलाया और कहा कि आपको ही रबर लगता है, हमारे किसान ज्यादा रबर उत्पादन करेंगे, तो इससे आपकी इंडस्ट्री को लाभ होगा और लाखों किसानों को भी लाभ होगा, उसकी गुणवत्ता सुधरेगी, तो देश का भी नाम बढ़ेगा और शान बढ़ेगी । बिना सरकार का एक रुपया लगाए, हम ने इंडस्ट्री को प्रोत्साहित किया । भारत की टायर इंडस्ट्री इसमें 1100 करोड़ रुपए लगाएगी । मैं धन्यवाद दूंगा कि जब भी कोई ऐसा विषय आता है, तो भारत का उद्योग जगत पूरी ताकत के साथ देश के साथ और सरकार के साथ खड़ा होता है । वे 1100 करोड़ रुपए खुद लगाएंगे, निजी निवेश से दो लाख हेक्टेयर में रबर प्लांटेशन होगा, वे सात सालों तक इसको सपोर्ट करेंगे और फिर जो रबर बनेगा उसको पारदर्शी तरीके से, ऑक्शन के माध्यम से जैसे आज बेचते हैं, हमारे रबर प्लांटेशन चलाने वाले सभी छोटे-बड़े कारोबारी या किसान उसको बेचकर, वर्षों-वर्षों, दशकों तक के लिए उनकी कमाई सुनिश्चित होगी । यह पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप की नई सोच है ।

एक माननीय सदस्य ने बड़ी अजीबो-गरीब बात की है । आप मेरी आलोचना कर रहे हैं कि हम ज्यादा परिप्रेक्ष्य दे रहे हैं और मैं छोटे-छोटे सवाल का जवाब नहीं दे रहा हूँ, वह तो मैं आपको लिखित भेज दूंगा । आप उनकी चिंता नहीं करिए । जिन्होंने भी रेलवे वगैरह में जो डिबेट्स हुई हैं, जो प्रश्न उठाए गए हैं, सभी को जवाब के साथ पत्र मिला है ।

एक माननीय सदस्य ने कहा है कि देश में रेड्स बढ़ रही हैं और उनके कारण भारत के उद्योग में लोग निवेश नहीं कर रहे हैं । मैं यह जानकर बड़ा हैरान हो गया । रेड्स और इन्वेस्टमेंट का संबंध मुझे समझ में नहीं आता है । हां, अगर कोई चोरी करे, तो यह सीनाचोरी नहीं हो सकती है कि हम राजनीतिज्ञ हैं या हम बड़े उद्योगपति हैं, तो हमारे ऊपर कोई कार्रवाई नहीं होगी । क्या देश में ऐसा कोई प्रावधान है? क्या कोई ऐसा कानून है कि आप राजनीतिज्ञ हों, तो आपके ऊपर कार्रवाई नहीं होगी, आप बड़े उद्योगपति हैं, तो आपके ऊपर कार्रवाई नहीं होगी । जो गलत काम करेगा, वह उसके लिए सजा भुगतेंगा । इसलिए इस देश ने प्रधान मंत्री जी को इतना आशीर्वाद, इतना प्यार, इतनी लोकप्रियता दी है, क्योंकि उनको पहली बार ऐसा माननीय प्रधान मंत्री दिखता है, जो बिना भेदभाव के बड़े से बड़े व्यक्ति को, अगर वह गलत काम करे, उस पर वे कार्रवाई भी करने को तैयार है और पूरी तरह से जिम्मेदारी ठहराने को तैयार हैं ।

इसी प्रकार से, यह कहा गया कि बड़े-बड़े अमीर लोग, high class people prefer to put one foot outside, thus, making them NRI. हम तो यह सोचते हैं कि जिस प्रकार से पूरी दुनिया भारत में निवेश कर रही है, वह दर्शाता है कि दुनिया के देश भारत में आकर काम करना चाहते हैं । हाँ, अगर कोई गलत काम करता है और फिर देश से भागता है, तो उनके लिए, भगोड़ों के लिए भी हमने कानून बनाया है कि उनको कैसे वापस लाया जाए । अगर कोई आदमी मौका ढूँढ रहा है, अवसर ढूँढ रहा है, तो मेरा मानना है कि आज भारत से बेहतर अवसर दुनिया के किसी कोने में नहीं मिलेगा । India is the destination. मैं तो लगातार इस विषय में, देश और विदेशों में भारत के उद्योगों के लिए और विश्व में इसकी चर्चा में लगा रहता हूँ ।

आज पूरी दुनिया भारत की तरफ देख रही है । आज पूरी दुनिया के निवेशक भारत में आना चाहते हैं । यही कारण है कि सात वर्षों तक लगातार, हर वर्ष पिछले रेकॉर्ड तोड़कर अधिक फॉरेन डायरेक्ट इनवेस्टमेंट भारत में आया, जिस तरह से हमने वर्ष 2013 में कमजोर विदेशी मुद्रा की स्थिति से काम शुरू किया था, जिसके कारण देश को 'फ्रेजाइल फाइव' में रखा गया था और हमारे देश की अर्थव्यवस्था को एक कमजोर अर्थव्यवस्था करार दे दिया गया था । आज हमारे पास 630 बिलियन डॉलर से अधिक है । 630 बिलियन डॉलर एक बड़ा एमाउंट होता है । अगर भारत का ट्रेड डेफिसिट और गुड्स सर्विसेज को मिला लें एवं उसके साथ एफडीआई और रेमिटेन्सेज जोड़े जाएं, तो हमें 70-80 बिलियन डॉलर से ज्यादा की कभी आवश्यकता नहीं पड़ी ।

कोविड महामारी जैसे गम्भीर समय में भी हमें कभी भी विदेशी मुद्रा की तंगी नहीं आई, न ही निवेश की तंगी आई, क्योंकि आज विश्व को भारत में एक मजबूत और विश्व में सबसे तेज गति से बढ़ती हुई अर्थव्यवस्था दिखती है । विश्व को और निवेशकों को आज 135 करोड़ लोगों की बढ़ती हुई आर्थिक ताकत दिख रही है । लोगों की आशाएं, अपेक्षाएं हैं और एक अच्छे जीवन की श्रस्ट है । जैसे तीन करोड़ से भी अधिक लोगों को हमने प्रधानमंत्री आवास योजना के माध्यम से घर दिया, तो उस घर में वे मशीनें भी लगाना चाहते हैं, एयरकंडिशनर भी लगाना चाहते हैं । इसलिए पीएलआई स्कीम के माध्यम से एसी यहाँ पर बने, एलईडी लाइट्स यहाँ पर बनें, ऐसी व्यवस्था की गई ।

जब चारों तरफ से प्लानिंग की जाती है, तो ऐसी प्लानिंग होती है, जिससे भारत में निवेश भी आए, उद्योग भी लगे, भारत की डिमांड्स भी मीट करे और विश्व में भारत की आन-बान और शान को भी बढ़ाए । इसके माध्यम से हम युवा-युवतियों को उद्यमी बनने के लिए प्रोत्साहित करते हैं । आज हमारे युवा सिर्फ सरकारी नौकरियों के पीछे नहीं भागते हैं । वे जॉब क्रिएटर बनते हैं, जॉब सीकर नहीं बनते हैं । आज लाखों-करोड़ों लोगों को डायरेक्टली या इनडायरेक्टली नए-नए रोजगार के अवसर मिलते हैं । हम आईटीपीओ के तहत प्रगति मैदान का रिहैबिलिटेशन करके उसको अति-आधुनिक एवं विश्वस्तरीय बना रहे हैं ।

सर, हमें कारीगर नहीं मिलते हैं । शॉर्टेज ऑफ मैनपावर की वजह से रोज काम में दिक्कतें होती हैं । इसका कारण है कि आज लोगों के पास अवसर है, आज लोगों के पास कमाई के अलग-अलग तरीके हैं । इसी कारण से आज देश तेजी से प्रगति कर रहा है, देश आगे बढ़ रहा है ।

यह भी कहा गया था कि नैचुरल रबर का इम्पोर्ट ड्यूटी के रेट्स को आप क्यों नहीं बढ़ाते हैं । आपको यह जानकारी हैरानी होगी कि भारत ने जब डब्ल्यूटीओ में हस्ताक्षर किया था, जब जॉइन किया था, तब हमने अलग-अलग वस्तुओं पर बाउंड रेट्स एक्सेप्ट किया था । अब नैचुरल रबर पर भी डब्ल्यूटीओ में एक बाउंड रेट है । उस समय तो हमारी सरकार नहीं थी, मोदी जी की सरकार नहीं थी, बीजेपी की सरकार नहीं थी, एनडीए की सरकार नहीं थी ।

अध्यक्ष जी, 1 जनवरी, 1995 को किसकी सरकार थी, जिसने भारत के हाथ बांध दिए । अगर भारत में नैचुरल रबर पर इम्पोर्ट ड्यूटी बढ़े, जैसा कि कुछ माननीय सांसदों ने डिमांड की, तो वर्ष 1995 में ये बाउंड रेट्स कौन लाया?

माननीय अध्यक्ष जी, मैं एक बात जरूर कहना चाहूंगा, क्योंकि काफी माननीय सदस्यों ने उस पर बात की है । अलग-अलग एग्रीकल्चरल प्रड्यूस में भारत ने बहुत तेज वृद्धि की है । कोविड के बावजूद हमारे किसानों ने उत्पादन बढ़ाया है, जिससे हमारा निर्यात बढ़ा है । जैसा कि मैंने कहा 50 बिलियन, एक ही वर्ष में 3 लाख 75 हजार करोड़ रुपये का निर्यात अपने आप में एक रिकॉर्ड है । यह आगे बढ़ता जाएगा, क्योंकि अब हम गुणवत्ता पर ज्यादा ध्यान दे रहे हैं ।

माननीय प्रधान मंत्री जी का महीने भर पहले फोन आया कि दुनिया में गेहूं के बड़े अवसर हैं, उसे हम कैसे आगे बढ़ा रहे हैं? मैंने बताना शुरू किया कि हम यह-यह काम कर रहे हैं । वे बोले, पर आपने सबसे जरूरी बात तो देखी ही नहीं । मैं भी चौंक गया, तो उन्होंने कहा कि उसकी गुणवत्ता, क्वालिटी अच्छी होनी चाहिए । जो भी गेहूं भारत से जाए, वह ऐसी क्वालिटी का हो, जिससे पर्मानेंट हमारे किसानों को एक मार्केट मिल जाए और विश्व में जो लोगों का स्वाद है, वह भारत के गेहूं का स्वाद बन जाए ।

इसी प्रकार से चावल का विषय है । चाहे बासमती हो या नॉन-बासमती, आज पूरे विश्व में आप कहीं भी चले जाएं, भारत का चावल प्रीमियम पर मिलता है । इसके लिए एक पूरी मुहिम चलाई जा रही है, चाहे वे फूड स्टैंडर्ड्स हों या इंडस्ट्रियल प्रोडक्ट्स के स्टैंडर्ड्स हों । क्वालिटी और प्रोडक्टिविटी – इन दो विषयों के ऊपर यह सरकार पूरी तरह से संकल्पित है कि हमें भारत को विश्व में एक ऐसा दर्जा दिलाना है कि भारत के बने हुए माल के लिए आप आंख बंद करके बोल सकते हैं कि यह अच्छा माल है । भारत की ब्रांड्स विश्व में प्रसिद्ध हों, भारत की क्वालिटी ग्लोबल स्टैंडर्ड की हो और इसी दिशा में एक प्रकार से पहला पड़ाव इस वर्ष 400 बिलियन यानी 30 लाख करोड़ रुपये से अधिक निर्यात होने से ऐतिहासिक उपलब्धि देशवासियों की हुई है ।

सही मायनों में मैं समझता हूँ कि शायद जब इस सदन में चर्चा हो रही है, तो इस बारे में खुद को शाबाशी दें, चाहे विपक्ष हो या सत्तारूढ़ पार्टी हो, यह सवाल नहीं है । इसमें हम सब एक प्रकार से स्टैकहोल्डर्स हैं । जो चीजें अच्छी होती हैं, उनमें राजनीति क्यों करनी? उसमें तो हम सब मिलकर अपने किसानों के लिए, अपने एमएसएमई उद्यमियों के लिए, अपने छोटे-बड़े उद्योगपतियों के लिए, स्टार्ट-अप्स में काम करने वाले लोगों के लिए, टेक्नोलॉजी सेक्टर में काम करने वाले, जैसे आईटी, सॉफ्टवेयर, बीपीओज, इन सबको हम क्यों न शाबाशी दें? क्यों न यह पूरा सदन मिलकर टेबल को थपथपाए और देश में एक संदेश दे कि बिना भेदभाव के, चाहे कोई भी राजनीतिक दल हो, हम सब अपने निर्यातकों पर गर्व करते हैं । ... (व्यवधान) इससे उनका भी उत्साह बढ़ेगा, उनको भी भविष्य में और ताकत मिलेगी, वे भी हिम्मत से हम सबके पास आएं, अगर कोई दिक्कत होती है, तो कोई भी हमारा माननीय सांसद उनको लेकर आ सकता है ।

मैं समझता हूँ कि अब समय आया है जिस प्रकार से विश्व हमारे देश की तरफ उत्साह और पॉजिटिविटी के साथ देख रहा है । हम भी ओपन-माइंड से अपने देश की उपलब्धियों पर गर्व करें, अपने देश की तेज गति से जो बढ़त हो रही है, उस पर गर्व करें । भारत में जो भी क्षेत्र अच्छा काम कर रहा है, मैं समझता हूँ कि राजनीति से ऊपर उठकर हम सभी को पूरे सदन में इसकी प्रशंसा करनी चाहिए ।

इससे देश में उत्साह बढ़ेगा और इस उत्साह का लाभ राज्यों को भी मिलेगा । इससे जीएसटी कलेक्शंस, जो ऑलरेडी महीने दर महीने रिकॉर्ड्स क्रिएट कर रहे हैं, वे और ज्यादा बढ़ेंगे । लोगों को अच्छी गुणवत्ता का अच्छा सामान सस्ते दामों पर मिलेगा ।

हर प्रकार से हर देशवासी का सपना पूरा करने का यह एक माध्यम है । मैं समझता हूँ कि 'Nation First, हमारा देश सबसे पहले' – यह जो प्रधान मंत्री मोदी जी की सोच है, इस सोच के साथ हम सब अगर जुड़ते हैं, तो यह देश और अधिक ऊचाइयों तक पहुंचेगा । इस अटल विश्वास के साथ हम अपने काम में निरंतर लगे रहेंगे । सभी का बहुत-बहुत धन्यवाद ।

SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMTHITTA): Sir, I want to raise a very serious concern. The Government is trying hard to grant BIS to cup lump. Cup lump is unprocessed rubber. BIS is needed to import cup lump. In our neighbouring rubber producing countries, only Rs. 25 per kilogram is charged for cup lump. If Government denies BIS to cup lump, it will be good. Cup lump is dangerous to our country. It is a very serious issue.... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : आपको छह घंटे चर्चा करने के लिए समय दिया था, जबकि चार घंटे का समय तय था ।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : समग्र बोल रहे हैं ।

... (व्यवधान)

श्री पीयूष गोयल : माननीय अध्यक्ष जी, मैंने अपनी बात शुरू करने से पहले ही आप सबको आश्चस्त किया था कि सबका लिखित में जवाब दूँगे । सभी ने जो विषय उठाए हैं और वे मेरे पास हैं । हर सदस्य के प्रश्न का जवाब मेरे पास है । मैं समझता हूँ कि उद्योग और वाणिज्य को राजनीति में न लें । इसे देश की समृद्धि का मार्ग बनाएं । हम आपके सभी विषयों का जरूर उत्तर दूँगे ।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री सुरेश कोडिकुन्नील के वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों पर तीन कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किए गए हैं । मैं उन सभी कटौती प्रस्तावों को सभा के सामने मतदान के लिए रखूंगा, जिन्हें पेश किया माना गया है ।

कटौती प्रस्ताव मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए ।

माननीय अध्यक्ष : अब मैं वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों को सभा के मतदान के लिए रखता हूँ ।

प्रश्न यह है:

“कि अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 2 में वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 10 और 11 के सामने दर्शाये गए मांग शीर्ष के संबंध में 31 मार्च, 2023 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने हेतु अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 3 में दर्शायी गयी राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा संबंध राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं ।”

Demand for Grants- Union Budget for 2022-2023 submitted to the vote of Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demand for Grant submitted to the Vote of the House	
		1	2
		Revenue Rs.	Capital Rs.
10	Department of Commerce	5672,50,00,000	400,00,00,000
11	Department for Promotion of Industry and Internal Trade	7048,00,00,000	1300,00,00,000

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

श्री गौरव गोगोई (कलियाबोर): अध्यक्ष जी, मैं बहुत संक्षेप में अपनी बात रखूंगा । हमारे आदरणीय नेता श्री अधीर रंजन चौधरी का और हम सभी का भी दायित्व बनता है कि देश के किसी भी कोने में यदि किसी के साथ नाइंसाफी हुई है या जुल्म हुआ है तो हम उनके पास जाकर संवेदना प्रकट करें । यही उनकी मंशा थी कि वे रामपुरहट में पीड़ित परिवार को सहानुभूति प्रकट करते, लेकिन वहां राज्य सरकार की पुलिस ने 90 किलोमीटर दूर बोलपुर में उन्हें बांधकर रखा है। वे अपनी संवेदना पीड़ित परिवार को प्रकट करने जा रहे हैं, उन्हें ताकत देने जा रहे हैं, इंसाफ दिलाना चाहते हैं । उन्हें क्यों रोका जा रहा है । आज की तारीख में यह बहुत गलत बात है और लोकतंत्र पर प्रहार है ।

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): Sir, this issue was discussed yesterday. The hon. Prime Minister also made some comments which we appreciate. I was called by Shri Amit Shah and I met him just now....
... (Interruptions)

माननीय अध्यक्ष : नहीं, आप मत बोलिए ।

सुदीप जी, आप बोलिए ।

... (व्यवधान)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY: Sir, I had a talk with Shri Amit Shah just now and he categorically gave us a hearing. He also responded कि इस विषय पर कोई राजनीति नहीं है ।

He agreed to this. ... (Interruptions) उन्होंने बताया कि दोषी व्यक्तियों को गिरफ्तार करना होगा । Firm punishment should be given. ... (Interruptions) Sir, in the meantime, 21 persons have been arrested.... (Interruptions)

माननीय अध्यक्ष : आइटम नंबर 20

... (व्यवधान)

13.19 hrs**UNION BUDGET (2022-2023) DEMANDS FOR GRANTS****Ministry of Ports, Shipping and Waterways**

माननीय अध्यक्ष : अब सभा में पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांग संख्या-78 को चर्चा एवं मतदान के लिए लिया जाएगा ।

सभा में उपस्थित जिन माननीय सदस्यों के पत्तन, पोत परिवहन एवं जलमार्ग मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांगों पर कटौती प्रस्ताव परिचालित किए गए हैं, यदि वे अपने कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहते हैं, तो 15 मिनट के भीतर सभा-पटल पर पर्चियां भेज दें, जिनमें उन कटौती प्रस्तावों की संख्याएं लिखी हों, जिन्हें वे प्रस्तुत करना चाहते हैं ।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : इस प्रकार प्रस्तुत किए गए कटौती प्रस्तावों की क्रम संख्याओं को दर्शाने वाली सूची कुछ समय पश्चात् सूचना-पट पर प्रदर्शित कर दी जाएगी । यदि सदस्यों को उस सूची में कोई विसंगति मिले, तो वे उसकी सूचना तत्काल सभा-पटल पर मौजूद अधिकारी को दे दें ।

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ:

“कि अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 2 में पत्तन, पोत परिवहन एवं जलमार्ग मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 78 के सामने दर्शाये गए मांग शीर्ष के संबंध में 31 मार्च, 2023 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने हेतु अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 3 में दर्शायी गयी राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा संबंधी राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं।”

Demand for Grants- Union Budget for 2022-2023 submitted to the vote of Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demand for Grant submitted to the Vote of the House	
		Revenue Rs.	Capital Rs.
1	2	3	
78	Ministry of Ports, Shipping and Waterways	1495,19,00,000	749,31,00,000

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री टी.एन. प्रथापन जी ।

... (व्यवधान)

13.21 hrs

At this stage, Shri Saumitra Khan came and stood on the floor near the Table.

माननीय अध्यक्ष : प्लीज, आप अपनी सीट पर जाइए । यह सदन है ।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, आप सदन के अंदर आपस में चर्चा न करें । श्री टी.एन. प्रथापन जी बोलेंगे । कुछ भी रिकॉर्ड में नहीं जा रहा है । आप आपस में बात करते रहें ।

... (व्यवधान)*

माननीय अध्यक्ष : प्लीज, बहुत हो गया । आप लोग कृपया बैठ जाइए । मैडम एवं माननीय सदस्य कृपया बैठ जाइए । सदन इस तरह से नहीं चलेगा । व्यक्तिगत बातों में संयम और मर्यादा रखनी चाहिए । यह सदन है ।

* Not recorded.

श्री टी.एन. प्रथापन जी, कृपया बोलिए ।

... (व्यवधान)

SHRI T. N. PRATHAPAN (THRISSUR): Sir, the World Happiness Day was observed on 20th March. As per the United Nation's Sustainable Development Solutions Network Report, there is a Global Happiness Index of 146 countries.

13.23 hrs

(Shri N. K. Premachandran *in the Chair*)

Sir, our rank is 136th. Our neighbouring countries are performing better than us. Nepal is at 85th rank. Bangladesh is at 99th rank. Pakistan is at 103rd rank. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON : Prathapanji, one second. Please let the House be in order.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: All the Members are requested to maintain order in the House.

SHRI T. N. PRATHAPAN : Sir, the World Happiness Day was observed on 20th March. As per the United Nation's Sustainable Development Solutions Network Report, there is a Global Happiness Index of 146 countries.

Sir, our rank is 136th. Our neighbouring countries are performing better than us. Nepal is at 85th rank. Bangladesh is at 99th rank. Pakistan is at 103rd rank.

Sir, Happiness Report is prepared by using six factors. Gross domestic product, life expectancy, corruption, economy, fraternity and freedom are those six factors. In the Global Hunger Index and in the Press Freedom Index also,

we are in a very poor position. Every moment since 2014, we are falling down; our dignity is torn apart in front of the world. This Government has looted the happiness of our people. To such a Government and to their Budget, what should we comment? Yet, I have something to register, and I would like to speak in my mother tongue Malayalam.

Our ports are being leased out to the Corporates. Eleven of the most important ports of India, are with Adani. Sir, in the Lok Sabha elections, which happened in 2014, when our Prime Minister, Shri Narendra Modi, was Gujarat Chief Minister, he had used the helicopter owned by the Adani group, for elections campaigning.

HON. CHAIRPERSON : Please try to avoid the names.

SHRI T. N. PRATHAPAN : *As a return gift, airports were handed over to Adani.*

HON. CHAIRPERSON: You cannot make an allegation like that.

SHRI T. N. PRATHAPAN : Sir, there is no allegation.

HON. CHAIRPERSON: Mr. Prathapan, if you want to make any allegation against the Prime Minister or against any Minister, an advance notice should be given in writing. Without that, it cannot be made and it will not be on the record.

** English translation of this part of the speech originally delivered in Malayalam.

SHRI T. N. PRATHAPAN : *Eleven of the important ports in our country are with the Adani group. Sir, recently in the Mundra port, which is now owned by the Adanis, a container arrived which had heroine worth 21,000 crore rupees. Sir our ports, are strategically important. Should they be handed over to the private players, or corporates like Adani? It is going to affect the security of our country.

Therefore, I humbly urge the Minister in charge of Shipping and Ports, that the practice of selling ports to private players and corporate must end, once for all.

Sir, when the ports are handed over to private players, the fishing community, and other labourers; are driven out of the vicinity. Sir I can sight several examples, including our Vizhinjam port, you know the facts of Vizhinjam. The fishermen have started an agitation there. In several other ports, across the country, the fishing community have started agitation, in protest of being removed from their place of work. Therefore, retain the ports, as a Public Sector Undertaking.*

Sir, after the Adivasi community, traditional fishermen are the most unprivileged people in our country. Their life is getting miserable day by day due to many reasons. Repeated natural calamities, unscientific coastal developments, and other problems related with climate change are some important issues that our fishers are facing. Going out to the sea for fishing is very risky and dangerous.

Sir, I was born in a traditional fisherman family. My father and elder brother were active fishers. I also used to go for fishing in the sea. Therefore, I know what dangers they are facing when they go to the sea for fishing. But they are not living a better life at any point of their lifetime. We should have a complete welfare package aimed at traditional fishers in marine and inland sectors. Now, our blue economy concept is an exploitation of the efforts of our fisherfolk.

Our economy will have the benefits. But we shall have to give priority to our traditional fisheries.

Hundreds of fishermen and boats are detained in Pakistan, Sri Lanka, Indonesia, Seychelles, etc. The Government should intervene diplomatically for their unconditional release.

* Sir, our fishermen are driven out of the sea area; when a port comes up. Therefore when you build a port, and add facilities to existing ports, it must be done by protecting and safe guarding the interests of our fishermen. Sir Kodungallur port is one of the important ports of Kerala.

It was known as Musiris port. Even before independence, from the Tamil Sangham period, this port was in existence. The Arabs, The Britishers, and others would come in Sailing Vessels, to this Kodungallur port. Sir the government had earmarked 10 crore rupees for the development of this port. Sir, it is the most important port in Central Kerala. The Central government

* ...* English translation of this part of the speech originally delivered in Malayalam.

must give a special package and other back up support for developing the Kodungallur port. I also request that this port too must be retained under public sector management. Similarly, our waterways are very important to us. Sir, the Kollam port, which falls under the Chairman's constituency area and several other ports like Ponnani; are facing a crisis. All merchant vessels, carrying merchandise are prevented from entering these ports.

Sir, there is no timely dredging conducted in these harbours. The warfs are not enlarged. There are no timely upgradation of ports. So Kollam port and all other major ports must be dredged and the entry and exit of merchandise ships must be ensured. Financial help for this must be extended to all ports of South India.

Sir, water bodies are very important they are not just for attracting tourists. They are essential for protecting the underground water. As part of the climate change, India too is facing drought. Most of our villages do not have potable water. Sir I had gone to Yamuna and recently I had gone to see the Siberia birds who visit India. We can see the Sea Gulls, during morning and evening hours. The plight of Yamuna is indeed miserable. I am sharing the anguish I felt while visiting Yamunagad.*

But when I reached Yamuna Ghats, I felt very sad because Yamuna is a river which thousands of people worship as Goddess and love it as their mother. This holy river is filled with toxic waste. Its colour has become blackened. Any living organism cannot survive there. It flows with a very bad smell also. Same is the condition of all the rivers in our country.

Millions of rupees are being spent every year to clean and protect the rivers in India. But the reality is that no river in the country is clean.

* Sir, this is the plight of most of our rivers, Yamuna is considered a holy river and is revered as a mother by millions, and it flows very near to our Parliament building. Crores of rupees have been spent in protecting our rivers. But in reality, no real progress has been achieved. So a more serious approach is needed from the Central Government to remove the pollution of our rivers. Sir, there are 44 rivers in Kerala. And we have a national water ways, and Kollam-Kottaparamp water ways. The first phase of this water ways is over the work on the second and third phase need to be completed. That is from Kottapuram to Kollayi in Kozhikode. Sir funding is needed for this programme, Sir for the first phase of this work no land acquisition is needed.

So this phase, Kottapuram-Kallayi, which requires no land acquisition requires your monetary support. And bridges, port bridges and lockers, are to be rebuilt. Only the government needs to allot funds.

With these words, I oppose the demands for grants.*

* ...* English translation of this part of the speech originally delivered in Malayalam.

CUT MOTIONS

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): I beg to move:

(TOKEN)

**THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY
OF PORTS, SHIPPING AND WATERWAYS (PAGE
272) BE REDUCED BY RS. 100.**

Need to start passenger ships from various ports such (11)
as Kollam Port.

Need to upgrade infrastructure facility at Ports. (12)

Need to provide employment opportunity to local (13)
population at ports and shipping facilities.

Need for management of ports under public sector. (14)

Need for effective regulation of foreign ships and its (15)
activities.

Need to provide funds for development of Kollam Port. (16)

Need to provide funds for providing anchoring facility of (17)
ships at Kollam Port.

Need to allocate more funds for development of Inland (18)
Navigation in Kerala.

Need to expedite completion of Inland Navigation in (19)
Kollam Constituency.

Need to provide deep sea trawling ships to fisherfolk. (20)

श्री हनुमान बेनिवाल (नागौर): मैं प्रस्ताव करता हूँ कि:

(सांकेतिक)

कि पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय शीर्ष के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 272) में 100 रूपये कम किए जाएं।

पोत परिवहन विभाग में, विशेषकर अंडमान-निकोबार में कार्यरत कर्मचारियों की समस्याओं का समाधान किए जाने की आवश्यकता। (24)

सागरमाला परियोजना के अंतर्गत गुजरात और राजस्थान में कांडला बंदरगाह के बीच निर्बाध परिवहन नेटवर्क सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता। (32)

अंतर्देशीय जल नौवहन में सुधार के लिए लंबित परियोजनाओं को पूरा करने में तेजी लाए जाने की आवश्यकता। (33)

बंदरगाहों पर कलपुर्जी और कच्चे माल की समय पर आपूर्ति सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता। (34)

राजस्थान में बहने वाली चंबल नदी में नौवहन विकसित किए जाने की आवश्यकता। (35)

गुजरात के कांदला बंदरगाह की कार्गो हैंडलिंग क्षमता बढ़ाए जाने की आवश्यकता। (36)

पोत परिवहन उद्योग में सरकारी रोजगार सृजित किए जाने की आवश्यकता। (37)

SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAGH): I beg to move:

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF PORTS, SHIPPING AND WATERWAYS (PAGE 272) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to develop major ports in West Bengal. (29)

Need to allocate funds for development of waterways located in West Bengal. (30)

Need to enhance cargo handling capacity of ports in various states of the country including West Bengal. (31)

SHRI ABDUL KHALEQUE (BARPETA): I beg to move:

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF PORTS, SHIPPING AND WATERWAYS (PAGE 272) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to develop national waterways in Brahmaputra, Beki and Manas rivers. (38)

श्री दिलीप शङ्कीया: सभापति महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे बजट में पोर्ट्स शिपिंग एण्ड वॉटरवेज मिनिस्ट्री की अनुदान की मांगों पर अपना पक्ष रखने का अवसर प्रदान किया । सर, मैं अनुदान की मांगों का समर्थन करता हूँ और इस सदन को बताना चाहता हूँ कि हमारे दूरदर्शी प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में आज देश चौतरफा प्रगति के साथ आत्मनिर्भर भारत बनाने के हमारे संकल्प को सिद्धी में परिवर्तित किया है । With this, I would like to thank our hon. Union Minister for Ports, Shipping and Waterways, Shri Sarbananda Sonowal ji.

Sir, as the country knows, the country's maritime sector plays a crucial role in its overall trade and growth, with 95 per cent of the country's trade volume and 65 per cent of the trade value being undertaken through maritime transport. The long and contiguous coastline spanning 7,500 kilometres and extensive navigable inland waterways provide an excellent opportunity to tap an environment friendly water based modal transport, which can complement rail and road-based cargo movement.

To make India one of the top maritime nations in the world, Ministry of Ports, Shipping and Waterways (MPSW) has prepared Maritime India Vision 2030 (MIV 2030). The hon. Prime Minister of India unveiled and launched the vision document during Maritime India Summit 2021. The Maritime India Vision 2030 would involve an investment of over Rs. 3 lakh crore and unlock annual revenue potential for major ports immensely. What are the aims and objectives of MIV 2030? Sir, Rs.1.25 lakh crore investments planned in augmenting the infrastructure of major ports. Under this vision, there is a plan to develop mega capacity ports in high potential areas of Gujarat,

Maharashtra, Odisha, West Bengal, North Eastern States and other clusters at an investment of over Rs. 80,000 crore.

Then, its objective is to increase the transshipment volumes of Indian cargo at Indian ports from 25 per cent in 2020 to more than 75 per cent by 2030 by operationalisation of Vizhinjam port and development of transshipment zone at Galathia Bay in Andaman and Nicobar Islands.

Sir, the vision is to promote waste to wealth through sustainable dredging and domestic ship recycling. Another is, to enhance cruise infrastructure by developing dedicated cruise terminals at 12 selected ports. Then, the vision is to promote development of five themes for cruise tourism, that are, pilgrimage, heritage, Ayurved and Wellness, island tourism and regional international circuit (India, Sri Lanka, Myanmar and Thailand).

Sir, another objective is to facilitate global cruise liners to make India their home port. Also, the vision is to strengthen the maritime institutions to enhance India's training and development capabilities at par with global standards. This would also help in increasing India's share of seafarers from 12 per cent to more than 20 per cent. So, these are the major aims and objectives of MIV 2030. How can we achieve these goals? What is the vision of our hon. Prime Minister and what has the Ministry done in the last seven years?

Sir, as you know, there are three Acts. The Major Port Authorities Act 2021 is one of them. वर्ष 2021 में मेजर पोर्ट्स ऑथोरिटी एक्ट में संशोधन किया गया । The legislation provides for regulation, operation and planning of major ports in

India to vest their administration, control and management in the Boards of major port authorities.

The legislation ensures that the major ports transit from present service model to landlord model whereby the ports would provide basic facilities which would be run by PPP concessionaires on Design-Build-Finance-Operate-Transfer (DBFOT) model.

The legislation empowers major ports to perform with greater efficiency on account of increased autonomy in decision making, and by modernising their institutional framework.

The legislation also provides authority to abolish Tariff Authority for Major Ports (TAMP) and empowers the Board of each major port authority to fix its own tariff. Sir, it is to be noted that the port authority will fix its own tariff or scale of rates for usage of port assets and services by the users.

Similarly, the PPP concessionaires in Public-Private Partnership Projects have been given the power to fix tariff based on market conditions and such other conditions as notified.

वर्ष 2021 में हमने इनलैंड वैसल्स एक्ट में संशोधन किया । To promote Inland Water Transport (IWT) across the country, the Government enacted new Inland Vessels Act 2021. This Act replaces the Inland Vessels Act of 1917 and promotes among others, development of trade and commerce through seamless movement of vessels across the country.

The 1917 Act had provisions for restrictive movement of mechanically propelled vessels within the jurisdiction of the State Government, requirement of endorsements, limited applicability and validity of certificates, non-uniform standards and regulations that varied from one State to another. All this led to hindrances and hurdles in seamless navigation across States and development of the sector.

The new legislation will cater to modern and contemporary needs and development of the inland water transport sector. It will help realise the potential of inland water transport and promote it as a supplementary and eco-friendly mode of transport to the congested road and rail network, for movement of cargo and passengers.

The third Act is Marine Aids to Navigation Act, 2021. The Act received the assent of the President on 31.7.2021. The Act replaces the old Lighthouse Act which was enacted in 1927. Sir, please note this. This was enacted in 1927. After 96 years, हमने यह संशोधन किया । The Act replaces the old Lighthouse Act, 1927 and incorporates the global best practices, technological developments and India's international obligations in the field of marine aids to navigation.

The new Act will facilitate harmonized and effective function of aids to marine navigation and vessel traffic services along the Indian coastline.

These are the three Acts which were enacted.

HON. CHAIRPERSON: हमने पास किया । All these legislations are passed by this House.

SHRI DILIP SAIKIA : Sir, I would share a few achievements of the Department in the last seven years under the visionary leadership of Narendra Modi Ji.

HON. CHAIRPERSON: Please come to that.

SHRI DILIP SAIKIA : I want to give a comparative statement. किसी को मिर्ची लग सकती है, लेकिन मैं अनुरोध करता हूँ कि किसी को मिर्ची न लगे । इन सात सालों में जो काम हुआ है, उसको सुनने का भी धैर्य होना चाहिए । I am going to lay on the Table of the House the comparative statement. Due to various interventions made by the Ports Authority under the Ministry for ease of doing business, India's ranking in Trading Across Borders improved from 132 in 2014 to 68 in 2020.

The cargo handling capacity of the major ports doubled to 1,560 Million Metric Tonnes Per Annum (MMTPA) from 800 MMTPA in 2014. Sir, please note this. From 800 MMTPA in 2014, in the last seven years, we have achieved a capacity of 1,560 MMTPA. This has more than doubled. The cargo handling capacity of the non-major ports also increased to 1,000 Million Metric Tonnes Per Annum (MMTPA) from 689 MMTPA in 2014. In 2014, it was 689 MMTPA, and in our regime it has increased to 1,000 Million Metric Tonnes Per Annum.

The turnaround time of vessels, that is, containers, reduced substantially to 27.38 hours in 2021 as compared to 41.76 hours in 2014.

Next is, the average draft in various ports also improved from 12.5 meters in 2014 to 14.5 meters in 2021. The plan is afoot to increase it to 18 meters by 2030 to enable the ports to handle Cape-size and bigger vessels.

The dredging cost per annum, which was Rs.2,500 crore, has been substantially reduced to Rs.819 crore per annum due to several policy interventions made to improve business practice and transparency in the administration.

The total operational income of the major ports also increased. It increased from Rs. 9,162 crore in 2014 to Rs.14,690 crore in 2021. It was Rs.9000 crore in 2014 and in our regime, under the leadership of hon. Prime Minister, it increased to Rs.14,700 crore in 2021. The number of cruise passengers also increased manifold since 2014 from 100,000 in 2014 to 4,68,000 in 2020.

Now, let me come to inland waterways. The total number of inland waterways increased from 5 in 2014 to 111 in 2021. An amount of Rs.1,619.44 crore was spent, that is about Rs.58 crore per annum, for the development of national waterways since Financial Year 1986 till Financial Year 2014.

However, with growing focus towards inland water transport sector, expenditure of approximately Rs.4,644 crore has been incurred during last eight years, that is, since Financial Year 2014-15 till Financial Year 2021-22. The multi-modal terminals on national waterways increased from just one in 2014 to four in 2022. The inland water cargo increased manifold in these eight years. It increased from 16 million metric tons in 2013-14 to 96 million metric tons till February, 2022, that is, 2021-22.

HON. CHAIRPERSON : Dilip Saikia ji, how much more time do you require?

SHRI DILIP SAIKIA : I will finish it in five minutes.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude it in three minutes.

SHRI DILIP SAIKIA : Okay, Sir.

Sir, Ports of Call under the Indo-Bangladesh Protocol Route increased from five in 2014 to 13 in 2020. This is the achievement; this is the success story of our Ports, Shipping and Waterways Ministry under the leadership of hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi.

सर, नार्थ-ईस्ट में क्या हुआ? मैं नार्थ-ईस्ट से बिलांग करता हूँ । मैं थोड़ा सा नार्थ-ईस्ट के बारे में कहना चाहूंगा । About 95 per cent of the Northeast is surrounded by the foreign, neighbouring countries. हमारे यहां पहाड़ हैं, जंगल हैं, सब हैं । हमारे यहां संपदा भी है और सम्भावनायें भी हैं । हमारे पास गंगा से लेकर ब्रह्मपुत्र, बराक से लेकर सारे बांग्लादेश का जल हमारे पास है, लेकिन हमारे पास में वह साधन नहीं था, हमारी प्लानिंग नहीं थी, परिकल्पना नहीं थी, हमारे सामने विजन नहीं था, जिसके कारण हम कुछ नहीं कर पाए ।

HON. CHAIRPERSON: The opening speaker on Demands for Grants for the Ministry of Ports, Shipping and Waterways is from Assam. Is it because the hon. Minister is also from Assam?

....(Interruptions)

SHRI DILIP SAIKIA : Sir, it is because the Northeast gets a major share in this success story.

सर, इनलैंड वाटरवेज की जो कनेक्टिविटी है, इसके माध्यम से, जल परिवहन विभाग के माध्यम से पूरे पूर्वोत्तर को जोड़ने के लिए मोदी जी ने हमको जो उत्साहित किया, सपोर्ट किया, वह काबिलेतारीफ है । मोदी जी केवल भारत के प्रधान मंत्री हैं, केवल ऐसा नहीं है, वे विश्व के नेता भी बन गए हैं । पिछले 70-75 सालों में पूर्वोत्तर के एकमात्र अभिभावक के रूप में मोदी जी ने अपनी भूमिका का निर्वाह किया है ।

प्रधान मंत्री नरेन्द्री मोदी जी के दूरगामी प्रयासों का ही यह नतीजा है कि आज देश के 24 राज्यों में फैले 111 वाटरवेज को नेशनल वाटरवेज घोषित किया गया है, जिसका उद्देश्य भारत के लिए लॉजिस्टिक कॉस्ट को कम करना है और देश भर में लॉजिस्टिक कॉस्ट को मजबूती प्रदान करके इकोनॉमिक सिस्टम को मजबूत करना है ।

Sir, low costing, eco-friendly, well efficient, reduction of road and rail congestion and time saving are the few areas where we have got maximum benefits from the waterways cargo movement.

यह सबसे बड़ा फायदेमंद विषय है । आज नार्थ ईस्ट के बारे में सदन को बताना चाहूंगा । आजादी के बाद चटगांव पोर्ट जो बांग्लादेश में स्थित है, आजादी के पहले भारत में ही था । चटगांव का पोर्ट बांग्लादेश में चला गया, पाकिस्तान में चला गया, जो नहीं जाना चाहिए था । हमने भारत के विभाजन को दिल से सपोर्ट नहीं किया था फिर भी करना पड़ा । कुछ ऐतिहासिक भूल है, इसकी हम बाद में चर्चा करेंगे ।

माननीय सभापति: आपका समय पांच मिनट पूरा हो गया है, अब आप समाप्त कीजिए ।

श्री दिलीप शङ्कीया : सभापति महोदय, मैं सदन को बताना चाहता हूं कि आजादी के बाद चटगांव पोर्ट भारत सरकार के अधीनस्थ नहीं है । लेकिन हमारे प्रधानमंत्री जी के कुशल कूटनीतिक प्रयासों से भारत-बांग्लादेश के बीच समझौता हुआ और पहली बार कार्गो शिप हल्दिया-कोलकाता होकर सोनामुरा तक पहुंचा जो हमारे लिए बहुत ही गौरव और उपलब्धि की बात है ।

ब्रह्मपुत्र नदी पर असम के सदिया से बांग्लादेश की सीमा पर 851 किलोमीटर वाटरवेज-2 राष्ट्रीय जलमार्ग-2 का निर्माण भी अपने अंतिम चरण में है । इसकी घोषणा वर्ष 1988 में हुई थी । हम इसे वर्ष 2025 तक पूरा करेंगे । इसका 90 परसेंट काम पूरा हो गया । मैं यह बताने में गौरव महसूस कर रहा हूं कि हमने इसका ट्रायल भी चालू कर दिया है । गुवाहाटी में हल्दिया 2000 टन लोहा असम के पांडू घाट तक लेकर गया, जहां हमारे केन्द्रीय मंत्री श्री सर्वानन्द सोनोवाल जी खुद

उपस्थित थे । असम के यशस्वी मुख्यमंत्री हेमन्त विश्व शर्मा जी भी उपस्थित थे । अंतर्देशीय जलमार्ग- अल्टरनेटिव ट्रांसपोर्ट के लिए ... (व्यवधान)

माननीय सभापति: शङ्कीया जी, अब आप समाप्त कीजिए ।

श्री दिलीप शङ्कीया: सभापति महोदय, आप बार-बार समाप्त करने के लिए कह रहे हैं लेकिन यह समाप्त करने का विषय नहीं है ।

माननीय सभापति: शङ्कीया जी, आपने 5 मिनट का समय मांगा था, 5 मिनट हो गया है ।

श्री दिलीप शङ्कीया: सभापति महोदय, यह आगे बढ़ाने का विषय है और हम इसे आगे बढ़ाएंगे । प्रधानमंत्री जी ने आग्रह किया है कि एक्सपोर्ट-इम्पोर्ट ईस्ट जलमार्ग से देश की अर्थ नीति पर जोर दे सकते हैं । यह प्रधानमंत्री जी ने डिपार्टमेंट के माध्यम से आग्रह किया है और लक्ष्य तय किया है। हमको 5 बिलियन डॉलर इनकम करना है ।

माननीय सभापति: 5 ट्रिलियन है ।

श्री दिलीप शङ्कीया : सभापति महोदय, हमारे डिपार्टमेंट के लिए 5 बिलियन बोला है । 5 ट्रिलियन देश के लिए है । हम लोग अभी 3 ट्रिलियन डॉलर तक पहुंचे हैं । 5 ट्रिलियन डॉलर तक जाना है । लेकिन, 5 बिलियन एक्सपोर्ट हमें करना है । मैं फिर से एक बार इस सदन के माध्यम से देश के प्रधानमंत्री जी और केन्द्रीय मंत्री सर्वानन्द सोनोवाल जी को धन्यवाद देता हूं । देश की अर्थ नीति को मजबूत करने वाला और आत्मनिर्भर बनाने वाले विभाग के जरिए हमने एचिवमेंट हासिल किया है । इसे सभी लोगों को सपोर्ट करना चाहिए । किसी को इसके विरोध में नहीं बोलना चाहिए । अगर किसी को कुछ काम करना है तो बोलिए, लेकिन इस डिपार्टमेंट के विरोध में और कट मोशन के विरोध में कुछ मत बोलिए । बहुत-बहुत धन्यवाद, जय हिन्द, भारत माता की जय ।

HON. CHAIRPERSON : Please try to avoid slogans at the end of the speech.

Dr. Kalanidhi Veeraswamy.

DR. KALANIDHI VEERASWAMY (CHENNAI NORTH): Hon. Chairperson, Sir, I thank you very much for permitting me to speak on the Demands for Grants under the Ministry of Ports, Shipping and Waterways (2022-23).

Sir, shipping is not anything new to India. Ancient India has had documented several kingdoms which had trade routes where they have travelled through the seas to several countries abroad, like Indonesia, China and Rome. From the ports of Poompuhar and Arikamedu in Tamil Nadu, we have had so much of trade relationships and these trade relationships have been exemplified by the visits of two Chinese Premiers who had visited Mahabalipuram. This shows the relationship that the ports of the Southern State of Tamil Nadu have had in the past.

14.00 hrs

(Shri Kodikunnil Suresh *in the Chair*)

The Premiers Zhou Enlai and Xi Jinping both have visited Mahabalipuram. This shows the ties which they have had during the ancient period. Even during the British India period, there were British India shipping companies and they were playing monopoly. In 1906, a freedom fighter from Tamil Nadu, V. O. Chidambaram started his own swadeshi shipping company where he got two ships, and these were having trade routes between Tamil Nadu and Sri Lanka. The British Government did their best to close down the company, got him arrested, and he was sentenced to two life terms. He was sadly forgotten by probably most of the people. Luckily, the Tuticorin Port has been named after him, which is doing an extremely good job in port activities.

In fact, during the last Republic Day parade, the Tamil Nadu Government had proposed to send a vehicle to portray all these leaders, namely, V. O. Chidambaram, Subramania Bharati, and Velu Nachiyar. But sadly, the Government did not permit that. By taking advantage of this, our hon. Chief Minister made these vehicles go all over Tamil Nadu to exemplify their role in the freedom struggle.

In fact, during the last Republic Day parade, the Tamil Nadu Government had proposed to send a vehicle to portray all these leaders, namely, V. O. Chidambaram, Subramania Bharati, and Velu Nachiyar. But sadly, the Government did not permit that. By taking advantage of this, our hon. Chief Minister made these vehicles go all over Tamil Nadu to exemplify their role in the freedom struggle. In fact, regarding shipping, Subramania Bharati has even sung a song, where he has said:

Velli pani malaiyinmeedhu ulavuvom

Adimelai kadal muzhuvadhum kappal viduvom

It translates to:

We will stroll on the snow-clad mountains

and sea fare on the high seas.

He has been another freedom fighter who through his poems has kindled the interest right from children to adults about the freedom struggle.

The Member who spoke earlier was talking about the amount of growth which has been happening in the ports. He was mentioning about the amount of development which has happened in the last seven years. Probably I have to agree with him but the question I have is this. How much of this is happening through Government ports and how much of this is happening through private ports? In fact, if you take the statistics and see, you will find that the Adani Port Special Economic Zone is the one which is having the highest amount of growth. So, in respect of all the statistics which the hon. Member who was speaking before me from Mangaldoi has mentioned, I would like to really question how much of that has come to the Indian Government.

If you see the amount of money which is being spent for the Sagarmala Project, the proposed expenditure is Rs. 6,00,000 crore. They have claimed that there are so many projects which are to be implemented. But sadly, the ports which are there in Chennai – there are two Government ports, one is Madras Port, and the other one is Kamarajar Port – are operating only in the range of about 40-60 per cent capacity. Just a few kilometres away from this port, we have Krishnapatnam Port. For this port, they have given a proposal to the Government of India, where they want to expand it by three times. This is a project which involves acquiring about 6,000 acres of land.

They are going to acquire 6,000 acres of land; 2,000 acres from reclamation of sea; 2,000 acres from marshlands; and 2,000 acres from the land, which belongs to the private people. They are planning to acquire this and give it to a particular person. There are so many issues in expanding this

port because adjacent to the Krishnapatnam Port, there is Pulicat Lake. So, environmental clearances cannot be provided for this but somehow this project is being proposed and mooted by the Government to benefit a single individual. This is totally unfair because not only will it affect the ecology over there but it will also affect the fishermen over there whose livelihood is at stake.

You are claiming that there is so much of growth. I understand development and growth are good but should it be happening to an individual or private sector rather than for the Government of India and the country? Similarly, the Member who spoke earlier also spoke about the 7,500 kilometres coastline which we have and how best we can utilise this to enhance our economy. No doubt, we can do that but how many new ports or major ports have been constructed in the past? Several projects have been identified for implementation during 2015-2035 under Sagarmala Project, that is, for 20 years. Already seven years have passed. Almost 33 per cent of your time has gone but how much of development has happened?

If you look at the budget allocation for this Ministry, they have given Rs. 2,244 crore, out of which Rs. 750 crore is the capital expenditure. When you are talking about a Rs. 6,00,000 crore-project, like Sagarmala Project, and you are saying that capital expenditure is only about Rs. 750 crore, I am wondering how long is it going to take for us. Even by 2050 or 2070, I do not know whether the Sagarmala Project will be completed.

So, I would like to urge the Government to take steps to ensure that the Sagar Mala project be taken up in this current year itself with a bigger allocation. The reason why I am saying this is that whenever there is a pandemic or whenever there is a recession, it is an ancient tradition, even king those days used to build temples and roadways and all those things during recession or during a drought, so that the people can be employed and probably the labour can also come out much cheaper.

So, taking up all these projects, be it road projects or railway projects or shipping projects, if the Government could give a little bit of push, the huge unemployment which is being faced in this country could be mitigated to a certain extent. So, I hope that the Government will look into this and ensure that the port activities are taken up at a fast-track pace.

Also, talking about the waterways, we have 14,500 kilometres of inland waterways. The Member who spoke earlier had said that the previous Government had only five National Waterways, whereas now there are 111 National Waterways which have been announced. I would like to say that the National Waterway No. 4, which connects Andhra, Tamil Nadu and Puducherry, is running for about 1,000-odd kilometres, but I do not think even a DPR is being made ready for the project yet. It is because several times I have written to the Inland Waterways Authority of India asking them about the status of the National Waterway No. 4 project which will be a huge benefit for the States of Andhra Pradesh, Tamil Nadu and Union Territory of Puducherry. So, I would urge the Government to ensure this Waterway is implemented at

the earliest. The work should be started and completed at the earliest. This will not only help in this period of unemployment, the main reason why I want this is whenever you are talking about transportation, a known fact is that shipping is the cheapest mode of transport. If it costs you roughly paise 50 to transport by ship, the cost of transporting it by road or rail is twice or even four times higher. So, that way cheap mode should be utilized and should somehow be made possible and this benefit should come to our State. So, I really hope that the Government will look into this.

The Member who spoke earlier was talking about several Bills. I would also like to talk about a Bill, the Indian Marine Fisheries Bill. This is something which is against the fishermen. The fishermen in my State, and I am sure the fishermen in Kerala also will find that in the new Indian Marine Fisheries Bill, there is a proposal - I do not know, I have been told about this and I have reading in the media where they say that the fishermen are going to have licences which are going to become expensive and punishments may even be imprisonment. Fishermen are like agriculturists. In fact, they are probably a little bit more. They are doing something like farming in the sea laying their lives at risk. So, there were so many people who have gone fishing and who have died.

Even recently also, there was an incident where Tamil Nadu fishermen had gone and they were stranded in Burma during the cyclone, and we had to bring them back. They had gone through such a horrible period in the sea. They are the ones who have put India on the map being the second largest

fishing nation in the world. So, when they have done so much, I do not think it is fair that the Government is proposing to bring in a Bill where they are going to be making their jobs and lives more difficult by passing this Bill. So, I hope that the Government will look into this and ensure that the fishermen are taken into consideration.

Regarding the Kattupalli Port, what is the reason why they are expanding it to such an extent when adjacent ports like Madras Port and Ennore Port are operating only at 40 or 50 per cent capacity. So, when the capacity is so low, why is it that a private enterprise is being promoted with a growth of about 300 per cent, giving about 6,000 acres of land; 4,000 acres of land belongs to the Government. Why is the Government giving the land? I would like to make sure that this port is not given clearance and I would like to ensure that the environmental impact should be taken into account and proper care should be taken. Even the people over there are claiming that consultations are not being held where they are not called and they are poorly informed. They are planning to have a consultation and we have been insisting on the local Collector over there to ensure that the meeting should be held fairly where everybody's views are taken into consideration, and if that is done, nobody will give a sanction for this. I hope that the Government will listen to it and stop this project.

With these words, I conclude my speech.

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, those who want to give written speeches may hand it over at the Table of the House.

SHRIMATI PRATIMA MONDAL (JAYNAGAR): Sir, I rise to participate in the discussion on the Demands for Grants under the Ministry of Ports, Shipping and Waterways for 2022-2023.

India is strategically located on the world's shipping route with a coastline of approximately 7,517 kms. Maritime transport handles around 70 per cent of India's trading in terms of value. It has 12 major ports and 200 non-major ports. As compared with other ports across the world, the numbers are not encouraging in India.

Due to the lack of a deep seaport with 20 metres draft, mother vessels coming to India from anywhere in the world have to unload their cargo at transshipment ports like Colombo or Port of Singapore to load them into small ships and then send it to the Indian ports. This puts an extra burden of around Rs. 16,000 per TEU. Furthermore, all the ports are saturated and this leads to poor functioning. There has been a sharp indication that the design of existing ports is inadequate to meet the current requirement for quick turnaround and handling of increased volumes. This causes delay in the feeding and evacuation of cargo, and consequently lowering the efficiency and productivity of vessels.

There are around 14 institutions providing naval architecture degree to about 700 graduates per year in India whereas the country needs about 10 times more naval architecture and shipbuilding engineers per year. It is also predicted that there will be an eight per cent increase in demand every year. With many of the students leaving India, the shortage of skilled architects will affect the industry. Therefore, the intake capacity must be increased, and women must be promoted in the field.

Instead of modernising the ports, the Government's Rs. 8 lakh crore Sagar Mala Project is causing some irreversible damage. Environmental effects on the coasts with issues like coastal erosion as well as severe problems of degradation are being noticed. The Government is highlighting about the Sagar Mala Project, but its drawbacks should not be overlooked.

Around 352 ports had been identified to be implemented as major ports. A target of 3,200 million tonnes of port capacity to handle 3,000 million tonnes of cargo was set to be reached by 2020. But in 2021, the total capacity stood at 2,562.85 MTPA. Furthermore, the development of road network, electricity, and overall infrastructural development is also the need of the hour. Port productivity and efficiency also depend upon the quality and reliability of road and rail connectivity and adequate storage and handling facilities. The lack of expressway connectivity between major ports as well as industrial clusters and high fuel cost make hinterland transportation inefficient and slow. Also, the container freight stations and businesses need to be organized efficiently through good management practice in space utilization.

India has domestic industries, which can produce some of the raw materials required in shipbuilding, especially when India has competitive steel manufacturing, light engineering, and IT industries, which can offer the required products at an economical cost. Thus, these should be boosted. Rather, the Minister must highlight the Government's steps in this regard.

In the 2020-2021 Budget, the hon. Finance Minister had announced that by 2024 the ship recycling capacity of the country would be doubled. The Minister had asked for a 60 per cent raise in this year's Budget in order to fulfil the aim, but the raise is negligible. Rather, the worrying fact is that 48 per cent of Alang's capacity remains unutilized. The main reason for it is non-compliance with environmental norms. Until and unless that is done, it will never get any ship from the entire Europe, and at this rate the target will never be reached.

Rs. 100 crore was allocated towards ship building research. What has been the outcome of the project? There has been no mention about it since. Also, the allocation of Rs. 100 crore to Sagarmala indicates that the Government is relying heavily upon the private sector for its implementation, which is unacceptable.

Talking about the problems being faced by the shipping industry, the ABG Shipyard scam comes to the forefront.

It is the same company for which the BJP Government of Gujarat had allotted 1.21 lakh sq.mtr. of land at Dahej, Gujarat at 100 per cent reduced rate. Despite the adverse report of CAG, the land was sold at Rs.700 per sq.

mtr. instead of Rs.1,400. The company was caught in one of the highest scams, that is, of Rs.22,892 crore in 2016 but the FIR was filed very recently in February, 2022. Why is the delay? What is the current situation of the case? How is the Government planning to bring back the lost amount? I would request the hon. Minister to address this issue in his reply.

Along with these problems, the current problem being faced by the traders revolves around the ongoing war. There have been sanctions on the Russian ports which are important to the Indian market. Not only that, huge number of obtaining containers are stuck in Russia leading to a dearth of the same. Freight rates have gone high. Perishable items of exports like fruits such as grapes are getting destroyed. In such a scenario, the traders and farmers are severely affected. I would like to request the Minister to look into the matter and also enlighten the House on the steps taken by the Government to combat the effects of war on shipping and its dependent industries.

Here, I would like to ask the hon. Minister whether 21 stranded sailors near the Black Sea were rescued or not. This I say so because I did not get any update regarding the same.

The shipping and port industry is plagued with regulatory and permission-related obstacles. Here, I would like to take the opportunity to mention that the Government of West Bengal has created a single window channel for all the works related to the non-major ports. Even the Tajpur port, which will be completed within three years, due to the efforts of our hon. Chief Minister, Mamata Bandyopadhyay, will boost the economy of the State. Similar

steps should be taken for the major ports falling under the responsibility of the Central Government.

The Waterways Authority of India has found out 25 out of 111 national waterways fit for cargo or passenger movements. The National Waterways No.44 on river Ichhamati is one of these. I would like to know from the Minister about the status of the construction work of the same.

According to the detailed project report, it should have been completed within 24 months since the beginning of construction. Moreover, there are ferries already running in the areas along Bashirhat and Itinda. So, what will be the future of these ferries once the said waterway is constructed. Once the cargo transportation becomes operational, there is bound to be water pollution. How will that be taken care of?

In 2020-21, the share of major ports had declined to 54 per cent while that of non-major ports increased to 46 per cent. In the upcoming future the non-major ports will be handling more cargo and the Government in its 2021 Bill is centralising the power even more. The need of the hour is to decentralise and give the State Governments their due share of power for a better future.

With these words, I am concluding the speech, with thanks to the Chair for allowing me to complete my speech. I hope that the Minister will address the issues which I have raised here.

*** DR. DNV SENTHILKUMAR S. (DHARMAPURI):** The Ministry of Ports, Shipping and Waterways has been allocated Rs crore for the year 2022-23 against the projected demand of Rs. 2542.43 crores. This shortfall of 32.76% of the overall budgetary requirements to the Ministry the year 2022-23 will have an adverse bearing on the implementation of various port projects of the Ministry. The Standing Committee observes that under various crucial heads such as Sagarmala Development Company, Indian Maritime University, Kolkata Port Trust, Inland Water Transport etc., significantly lesser allocation/no allocation has been made against the projected demand of the Ministry. The growth of the Indian maritime sector is paramount important as approximately 95% of the country's trade by volume and 68% by value, is moved through maritime transport. "Faking specific cases related to Sagarmala as it is one of the flagship programmes of this government. The allocation to this broad-head "Sagarmala" is Rs. 412.79 Crores which includes the allocation of RS. 52.78 Crores to Andaman Lakshadweep Harbour Works (ALHW) where it was submerged with the Sagarmala scheme as against the demand of the ministry in a separate head. So effectively speaking the Sagarmala had a projected demand of Rs. 690 Crores but the allocation made under the head is merely Rs. 360 Crores that is 52.17% of its projected requirement. The committee was disappointed to note this huge mismatch, as said earlier it is the flagship scheme of this ministry. This significant shortfall

* Speech was laid on the Table.

will impact the target associated with the scheme. The flagship scheme of this government is seeing a less allocation either over the RE of 2021-22 or under projected demand of 2022-23. Earlier we see the similar scenario of less allocation to yet another flagship scheme known as RCS (Ministry of Civil Aviation) which is also known as UDAN. The SC observes that out of the 44 Sagarmala projects under various stages of development, no funds have been released for as many as 31 projects, which points to the lack of any substantial progress having been made for those projects.

The committee also notes that the allocation to the Development of Minor Ports for the FY 2022-23 is just Rs. 52.79 crores against the projected demand of Rs. 128.59 crores. This less allocation of the Minor ports owned by State Government or State Maritime Board is insufficient for the upgradation of infrastructure to face the challenges from the private players.

This is my short observation on Demand for the Ministry of Ports, Shipping and Waterways.

SHRI LAVU SRIKRISHNA DEVARAYALU (NARASARAOPET): Sir, we should all be happy that our economy is in the top five of the world. But we should be really concerned with regard to the ports and maritime industry where we stand at 18th in the world. It needs a lot of improvement because the Government of India is talking about a five trillion dollar economy, PLI scheme, Atmanirbhar Bharat, and manufacturing hub. If all these things have to happen, the position of ours has to increase at facilities in seaports and marine industry have to increase.

The Ministry has been allocated 33 per cent less budget in comparison to its last budget. So, when we are saying that our infrastructure has to be increased, I do not know how are we going to achieve that. Even for the Sagarmala project, which is the flagship programme of this Government, it was provided only Rs.360 crore, which is a mere 52 per cent of its projected requirement. For the development of minor ports, there is a huge shortfall. The demand by the Ministry was Rs.128 crore, but the allocation was only Rs.52.69 crore. India has around 12 major ports and almost 200 minor ports with the combined capacity to handle 2,400 million tonnes of cargo. The Government of India is planning to develop major ports in Andhra Pradesh, Telangana, West Bengal and Maharashtra. It has been planning for so many years but nothing has happened on the ground. If we want to make world-class logistics, we cannot dump all the responsibility on the private players. It is easy to dump

everything on them and wash your hands off but the Government of India needs to handhold if we are planning for the ports for the future.

Coming to some of the suggestions. I come from Andhra Pradesh which has a huge coastline. I need some clarifications. Gati Shakti project is meant to improve road and rail connectivity but we need a separate plan under Gati Shakti to connect all major and non-major ports. Dredging and keeping the channel depths of large vessels is a high-cost exercise. This is one of the major concerns of the persons who are running our seaports. It needs liberal support from the Government of India. We see this happening day in and day out at the Vizag Port.

It is one thing to build a world-class port but operating it at world-class level is another. This needs to be supported by the Government of India. We should plan for more multimodal logistics to be developed not just by NHAI but also by Indian Railways at strategic locations. It will improve the efficiency of our supply chains.

Pratima Mondal madam also spoke just now regarding mother vessels or main line container vessels not coming to the Indian ports. Singapore, Sri Lanka, UAE, and Malaysia are the only countries which are attracting mother vessels. Somehow, mother vessels are not coming to India which is a cause of concern. Since the mother vessels are not coming to India, the shipping cost has increased and there is a huge delay in the shipping of the containers as well. The main problem why they are not coming is that there is a delay at the Indian ports and there are draft constraints, high tariffs, and high bunkering

charges. These are some of the issues that the Ministry has to resolve. This will make our imports cheaper and exports competitive across the world.

This Government is talking a lot about 'One Nation, One Card'. Recently, we have passed a Bill for linking Aadhaar Card with Voter ID Card. At the ports, there are many different types of services provided, be it by the Government or by private players, such as customs house agents, freight forwarders, stevedores, truck operators, loading and unloading agencies etc. We should also think of One Nation and One Registration policy for all these different types of service providers which should help them to operate at any Indian port. A uniform KYC and registration policy for these service providers should be made and they should all be brought under one platform. I hope the Ministry will do it as soon as possible.

If you go to Delhi Airport, there is Aerocity, and at Hyderabad Airport also, there is Aerocity but we should also plan for the port cities. Development of port cities with separate industrial warehouses and residential zones is the need of the hour. This would support the growth of the ports in an organic and inclusive manner.

The Central Government has been talking a lot about the coastal berths for many years but nothing has been happening. There is almost 7,500 kms of coastal line in the country but we need to give impetus to develop coastal berths in all major and non-major ports to increase coastal movement.

This is the need of the hour. There are a lot of hon. Members who spoke about inland cargo movement. For that to happen, we need to have a barge policy. The barge policy has not evolved in our country. It needs to be evolved and brought in as soon as possible.

Sir, this is another major suggestion that I wish to make. There are more than 20 Ministries of Government of India and State Governments which have to give approvals for the functioning of a new port. The Ministry of Ports, Shipping and Waterways should come out with a single-window policy wherein all requisite approvals for smooth operating of a port should be given in a time bound manner. The other day we listened to Gadkari ji tell us how he had brought almost 50 RTO services onto the digital platform. Maybe the Ministry of Ports, Shipping and Waterways should take a leaf out of his book and try to implement this.

Sir, as a Member of Parliament from Andhra Pradesh I would like to make this major demand from the people of Andhra Pradesh. Establishment of a major port at Duggirajapatnam has been a promise made by this House during the State bifurcation. However, due to its non-feasibility, the location was changed to Ramayapatnam. For the construction of the port, the Andhra Pradesh Government has already identified 3,000 acres of land. We have been pursuing this for many years. We request the Central Government to construct the port at Ramayapatnam as early as possible and fulfil the promise made in this House under the Andhra Pradesh Reorganisation Act.

Thank you.

श्री राजेन्द्र धेड़्या गावित (पालघर) : सभापति महोदय, धन्यवाद, क्योंकि आपने मुझे पत्तन, पोत परिवहन एवं जलमार्ग मंत्रालय की नियंत्रणाधीन अनुदान की मांग पर बोलने का मौका दिया है । मैं आपके माध्यम से सदन को बताना चाहूँगा कि जल यातायात लम्बी और छोटी दूरियों के लिए सबसे सस्ता साधन है । प्राचीन समय में समुद्री जहाज भारत का एक बड़ा उद्योग माना जाता रहा है, जिसे पूर्वी समुद्रों की रानी कहा जाता था । भारत में समुद्री क्षेत्र दुनिया के सबसे पुराने क्षेत्रों में से एक है और सिंधु घाटी सभ्यता के दौरान भी हमने मेसोपोटामिया जैसी अन्य सभ्यताओं के साथ बड़ी मात्रा में व्यापार किया है । आज भारत में 12 प्रमुख बंदरगाह और 200 से अधिक अन्य बंदरगाह हैं । मैं आपके माध्यम से सम्बन्धित मंत्री को बताना चाहूँगा कि आधिकारिक आंकड़ों के अनुसार भारत में जहाज की मरम्मत के लिए 45 ड्राई डॉक हैं, जिसमें 5 प्रमुख बंदरगाहों द्वारा संचालित 9 ड्राई डॉक शामिल हैं । हालांकि, देश के 8 प्रमुख बंदरगाहों में कोई भी ड्राई डॉक सुविधा नहीं है, जिसमें मोरमुगांव पोर्ट, जवाहर लाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट, न्यू मैंगलोर, चेन्नई, कामराजार, कोलकाता बंदरगाह का वी.ओ. चिदंबरनार और हल्दिया शामिल है । मैं मंत्री जी से रिक्वेस्ट करना चाहता हूँ कि जो आठ प्रमुख बंदरगाह हैं, उनमें ड्राई डॉक की सुविधा नहीं है, उस सुविधा के लिए मेरी आपसे विनती है ।

अध्यक्ष महोदय, डॉक कॉम्प्लेक्स 2019 में वैश्विक नौसैनिक निर्यात में भारत की हिस्सेदारी सिर्फ 1.89 प्रतिशत थी । भारत के जहाज निर्माण और जहाज मरम्मत उद्योग वर्ष 2019-20 के आंकड़ों के अनुसार आज भारत में 30 शिपयार्ड हैं, जिनमें से 7 सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम हैं और 23 निजी क्षेत्र के हैं । हालांकि, 9,096 से अधिक सरकारी आदेश सार्वजनिक क्षेत्र के शिपयार्ड को दिए गए हैं, जिसके परिणामस्वरूप सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों ने जहाज निर्माण उद्योग पर एकाधिकार कर लिया है और साथ ही निजी क्षेत्र के व्यवसाय से वंचित कर दिया है, जिस पर हमें विचार करने की आवश्यकता है ।

महोदय, जब जहाज की मरम्मत की बात आती है तो निजी क्षेत्र के शिपयार्ड सामान्य रूप से अधिक कुशल पाए जाते हैं, ऐसा क्यों? इस पर भी विचार करने की आवश्यकता है । क्योंकि निजी क्षेत्र को ज्यादा फैसिलिटी दी जाती है और सार्वजनिक क्षेत्र को जिस तरह से बढ़ावा देना चाहिए, दुर्भाग्य से उसको उस तरह से बढ़ावा नहीं दिया जाता है । वर्तमान में भारत में 700 से अधिक स्वदेशी जहाज निर्माण कंपनियां हैं । हालांकि, आज भारत की जहाज निर्माण क्षमता का उत्पादन वैश्विक जहाज निर्माण उत्पादन का सिर्फ 0.045 प्रतिशत है । इस पर भी ध्यान देने की आवश्यकता है । समुद्री परिवहन की समीक्षा को देखते हुए नवीनतम आंकड़ों के अनुसार भारत में छोटे बंदरगाहों द्वारा संचालित संयुक्त मात्रा में जनवरी, 2022 में सालाना आधार पर 9.3 परसेंट, दिसंबर, 2021 में 12.96 परसेंट, नवंबर, 2021 में 9 परसेंट और अक्टूबर, 2021 में 8 परसेंट की गिरावट आई है ।

इस पर भी ध्यान देने की आवश्यकता है । अध्यक्ष महोदय कोंकण सहित महाराष्ट्र के विभिन्न भागों में पत्तनों के विस्तार हेतु ठोस नीति एवं धनराशि आवंटित किए जाने की आवश्यकता है । सागरमाला कार्यक्रम के तहत कनेक्टिविटी बढ़ाने हेतु स्थलीय राज्यों को समुद्र तटीय राज्यों के बंदरगाह से जोड़ने हेतु ठोस कदम उठाए जाने की आवश्यकता है ।

अध्यक्ष महोदय, महाराष्ट्र में सिंधु-दुर्ग से लेकर पालघर तक, जो मेरा संसदीय क्षेत्र है, वहां कई जगहों पर जेटी और डिफेंसिव वाल की बहुत आवश्यकता है । कोंकण में पत्तनों के विस्तार हेतु वहां जो धन राशि दी जाती है, वह काफी कम होने की वजह से वहां पर जो सुविधा होनी चाहिए, वह दुर्भाग्य से वहां पर नहीं होता है । जब हम पोत-परिवहन की बात करते हैं तो मैं यहाँ उल्लेख करना चाहूँगा कि हमारे देश में कुल तीन तरह से यातायात किया जाता है - अंतर्देशीय जल यातायात, Indian Water Transport, तटीय शिपिंग, Coastal Shipping and Ports of India.

अध्यक्ष महोदय अंतर्देशीय जल यातायात प्राचीन समय से भारतीय यातायात प्रणाली, में एक बहुत महत्वपूर्ण भूमिका निभाता आ रहा है । इसकी लम्बाई 14,545 कि.मी. है तथा गंगा, ब्रह्मपुत्र, गोदावरी, कृष्णा इन सभी नदियों से हम जहाजों द्वारा यातायात करते आए हैं । महाराष्ट्र राज्य के विभिन्न भागों में जलमार्गों के विकास हेतु धन राशि आवंटित करने की आवश्यकता है जिससे कि इन सभी जल यातायात का कार्य शीघ्रता से पूरा किया जा सके ।

अध्यक्ष महोदय, महाराष्ट्र में नवी मुंबई से लेकर, ठाणे, कांडला बंदरगाह, वसई-विरार का जो क्षेत्र है, वहां पर ज्यादा ट्रैफिक होने की वजह से तीन-चार घंटे लगते हैं । नवी मुंबई से लेकर वसई-विरार तक हम आधा घंटे में पहुंच सकते हैं, इसके लिए वहां पर जल की सुविधा होनी चाहिए, लेकिन वह जल सुविधा नहीं होने की वजह से वहां पर काफी दिक्कतें होती हैं ।

अध्यक्ष महोदय देश में अंतर्देशीय जल परिवहन में सुधार के लिए शुरु की गई विभिन्न योजना-परियोजनाओं के कार्यों को समय से पूरा किये जाने हेतु कोई ठोस नीति अपनाई जाए, जिससे उन योजनाओं को जल्द से जल्द से पूरा किया जा सके । मुझे विश्वास है कि मंत्री जी इस पर भी ध्यान देंगे ।

अध्यक्ष महोदय, भारत की बहुत बड़ी तटीय क्षेत्र रेखा है । वर्तमान में 12 मुख्य बंदरगाहें और 184 छोटी कार्य योग्य बंदरगाह तटीय क्षेत्र के साथ, भारत में मुख्य बंदरगाहें चेन्नई, कोचीन, इन्दौर, जवाहर लाल नेहरू, कांडला, मोरमुगाओं, मुम्बई, न्यू मैंगलोर, पारादीप और विशाखापट्टनम है । मैं यहां यह उल्लेख करना चाहूंगा कि महाराष्ट्र के कोंकण सहित सभी प्रमुख बंदरगाहों को निजी बंदरगाह की तरह कुशल बनाए जाने हेतु कोई नीति बनाए जाने की आवश्यकता है, इस पर भी मंत्री महोदय को विचार करना चाहिए ।

अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से विनती करता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र में सातपाटी छोटा बंदरगाह है, महाराष्ट्र में वहां से सबसे ज्यादा फिश एक्सपोर्ट की जाती है । मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि वहां पर एक अच्छा बंदरगाह होना बहुत जरूरी है ।

अध्यक्ष महोदय, अन्तर्देशीय जल यातायात अब कार्यात्मक समस्याओं का सामना कर रहा है । पोतों की मुक्त आवाजाही कारकों, जैसे उथला पानी, तंग चौड़े चैनल, स्थायी गाद और किनारों का कटाव, नौवहन सहायता का अभाव, भारत और बांग्लादेश के बीच समझौते का अभाव से इनके बीच नदी के मार्गों को लेकर होने वाले झगड़े, जिस पर मैं चाहूंगा कि सरकार सही ढंग से ध्यान दे ।

अध्यक्ष महोदय, पुराने पोतों के आधुनिकीकरण के प्रति अपर्याप्त मात्रा में साधन की अनुपलब्धता और राशि की कमी के कारण रुके हुए कार्य को पूरा किए जाने हेतु आवश्यक कदम उठाने की आवश्यकता है । वैसे ही, अध्यक्ष महोदय, महाराष्ट्र राज्य के अकार्यशील और निष्क्रिय नदी पत्तनों को पुनर्जीवित करने एवं नदी पत्तनों के विकास हेतु ठोस नीति अपनाए जाने की आवश्यकता है, जिस पर मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए । धन्यवाद ।

डॉ. आलोक कुमार सुमन (गोपालगंज): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे वर्ष 2022-23 के लिए पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदान की मांगों पर हो रही चर्चा में बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ ।

महोदय, भारत या किसी भी देश के विकास के लिए समुद्री परिवहन एक महत्वपूर्ण इंफ्रास्ट्रक्चर है । यह न केवल सामाजिक विकास, बल्कि आर्थिक विकास करने के लिए भी आवश्यक है ।

पोर्ट, शिपिंग और जलमार्ग मंत्रालय के कार्य-क्षेत्र में शिपिंग, शिप, शिप बिल्डिंग, शिप रिपेयर, शिप पोर्ट्स तथा राष्ट्रीय एवं अंतर्राष्ट्रीय वॉटरवेज शामिल हैं ।

भारतीय बंदरगाह बुनियादी ढाँचा संरचना के विकास एवं माल ढुलाई आवाजाही के मामले में काफी पीछे है । सकल घरेलू उत्पाद में, जहाँ रेलवे की हिस्सेदारी लगभग 9 परसेंट है और सड़क परिवहन की हिस्सेदारी 6 परसेंट है, वहीं बंदरगाहों की हिस्सेदारी लगभग 1 परसेंट है ।

वर्तमान में देखा जाए, तो भारतीय बंदरगाह, मात्रा की दृष्टि से देश के निर्यात और व्यापार का 90 प्रतिशत से अधिक हिस्सा संभालते हैं । इसलिए इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए, बंदरगाहों के बुनियादी ढाँचे को विकसित करने के लिए सरकार ने वर्ष 2017 में सागरमाला परियोजना की शुरुआत की । सागरमाला परियोजना देश की 7500 किलोमीटर लम्बी समुद्री तट रेखा के आसपास, बंदरगाहों के प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष विकास को बढ़ावा देती है । इसके साथ-साथ 14,500 किलोमीटर जलमार्ग के ट्रेड रूट की सभी कठिनाइयों को दूर करने में अहम रोल निभाता है ।

महोदय, सागरमाला परियोजना के 500 प्रोजेक्ट्स को पूरा करने का लक्ष्य रखा गया था, जिनमें से 143 प्रोजेक्ट्स पूरे हो चुके हैं, 190 प्रोजेक्ट्स के काम प्रॉग्रेस में हैं तथा 167 प्रोजेक्ट्स को वर्ष 2035 तक पूरा करने का लक्ष्य है ।

अतः वर्ष 2022-23 के लिए पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदान की मांगों का अनुमोदन इस सदन से आवश्यक है ।

जैसा कि हम सब जानते हैं, आज देश के सभी क्षेत्रों में मजबूती के साथ विकास हो रहा है । आज हम फिशरीज, शिपिंग, टूरिज्म, डीप सी-माइनिंग, ऑफ शोर एनर्जी रिसोर्सेज, मेरिन रिसर्च, ओसेन कंज़र्वेशन और ओसेन साइंस के क्षेत्र में एक बहुत बड़ी अपॉर्चुनिटी सामने खड़ी है, जिनका विकास करके हम देश को आगे बढ़ा सकते हैं ।

महोदय, माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने देश में मेरिटाइम इंडिया विज़न, **2030** का शुभारंभ किया है, जिसमें अगले दशक में मेरिटाइम सेक्टर द्वारा प्राप्त किए जाने वाले लक्ष्यों के साथ-साथ प्रत्येक हितधारक से संबंधित रणनीतियाँ शामिल हैं ।

वर्तमान में देश के पास लगभग **13** मिलियन संयुक्त टन भार के साथ विदेश जाने वाले और तटीय प्रचालनों में लगे हुए **1493** जलयानों का बढ़ता हुआ वाणिज्यिक सामुद्रिक बेड़ा है । देश का विदेशी व्यापार मात्रा के संबंध में लगभग **95** परसेंट समुद्री परिवहन के माध्यम से वहन किया जाता है और सामानों का लगभग **92** परसेंट विदेशी ध्वज वाले जलयानों द्वारा वहन किया जाता है ।

व्यापार और विकास पर यूनाइटेड नेशंस कांफ्रेंस द्वारा समुद्री परिवहन, **2021** की समीक्षा के अनुसार 'डेडवेट टनेज' यानी समुद्र में जहाज जितना वजन ढो सकता है, इसमें विश्व में भारत का **19वाँ** स्थान है । हम विश्व डेडवेट टनेज के लगभग **1.25** परसेंट के हिस्सेदार हैं । वर्तमान में डिमांड्स फॉर ग्रांट्स के इन पहलुओं पर भी ध्यान देना आवश्यक है ।

भारतीय पोत निर्माण उद्योग को बढ़ावा देने के लिए और अंतर्राष्ट्रीय बाजार में प्रतिस्पर्धा के लिए सरकार ने कई बड़े-बड़े कदम उठाए हैं । सरकार ने दस वर्षों के लिए **2016** से **2026** के बीच भारतीय शिप यार्डों के लिए पोत निर्माण वित्तीय सहायता नीति का अनुमोदन किया है । भारतीय शिप यार्डों को, वर्ष **2016-17** से, शुरू करने में कम से कम दस वर्षों के लिए उचित मूल्य, जो भी कम हो, के **20** प्रतिशत की वित्तीय सहायता प्रदान की जाती है । वित्तीय सहायता की यह दर प्रत्येक तीन वर्षों में **3** परसेंट तक घटाई जाएगी । इसके लिए सरकार ने चार हजार करोड़ रुपए का बजट अनुमोदित किया है ।

महोदय, विश्वस्तरीय बुनियादी ढाँचे को प्राप्त करने के लिए आज देश में प्रधानमंत्री गतिशक्ति राष्ट्रीय योजना को शुरू किया गया है । इसके सात इंजन हैं – सड़क, रेल, हवाई-अड्डे, पत्तन, सार्वजनिक परिवहन, जलमार्ग और लॉजिस्टिक । हमें इनके जरिए देश के विकास की ओर बढ़ना है । प्रधान मंत्री गति शक्ति लोगों, किसानों, मछुआरों की सहायता करेगा और भारत की अर्थव्यवस्था को मजबूती देगा ।

माननीय सभापति महोदय, मैं इस सदन के माध्यम से माननीय मंत्री जी की पोर्ट, शिपिंग और वॉटरवेज मिनिस्ट्री का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र गोपालगंज के नारायणी रिवर फ्रंट की ओर आकृष्ट कराना चाहता हूं, जो गंडक नदी के किनारे डुमरिया घाट पर है । अगर सरकार नारायणी रिवर फ्रंट, गोपालगंज के इन्फ्रास्ट्रक्चर को बढ़ावा देती है, तो यह एक महत्वपूर्ण पर्यटक स्थल बन सकता है ।

माननीय सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से यह भी आग्रह करता हूं कि बिहार के पटना में मां गंगा से लंबित सभी परियोजनाओं को टाइम बाउंड मैनर में पूरा किया जाए । मैं अपने इन्हीं आग्रहों के साथ Demands for Grants under the control of the Ministry of Ports, Shipping and Waterways for 2022-23 को सपोर्ट करता हूं और अपनी बात समाप्त करता हूं ।

***SHRI P. P. CHAUDHARY (PALI):** I would like to lay my views on the General Discussion on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Ports, Shipping and Waterways under the Union Budget of 2022-23, hence, I support the Union Budget of 2022-23 for Minister of Ports, Shipping and Waterways presented by the Hon'ble Minister of Finance, Smt. Nirmala Sitharaman on 1st February, 2022.

The Ministry of Ports, Shipping and Waterways has been allocated 1,135 crores which more than 16% of the budget allowed last year. The highest allocation have been made towards Inland Waterways Authority (37%) which is 10% higher than the revised estimate of 2021-22 followed by allocation towards Sagarmala (24%) and port development (17%) both are 5% higher than the previous years. This allocation is towards the implementation of various projects under the Jal Marg Vikas Project (JMVP). These include: (i) construction of multi-modal terminals at Varanasi, Sahibganj, Farakka, and Haldia, (ii) development of Roll On-Roll Off (Ro-Ro terminals, and (iii) provision of information and communication facilities. The IWAI also receives grants for projects in the North East region. In 2022-23, the IWAI has been allocated Rs 20 crore for such grants.

In 2022-23, Sagarmala has been allocated Rs 413 crore. This is 5% higher than the revised estimates of 2021-22. This includes an allocation for the development of coastal community, assistance for creation of infrastructure

* Speech was laid on the Table.

to promote movement of cargo and passengers by sea and National Waterways, and funding of unique innovating projects. As a part of the Sagarmala Programme, more than 800 projects at an estimated cost of around 5.54 lakh crore have been identified for implementation during 2015 to 2035. Till 2020, 20 Sagarmala projects worth Rs. 4,543 crore have been completed which comprise 9 projects of Port Modernization worth Rs. 1,405 crore, 7 Port Connectivity projects worth Rs. 2,799 crore and 4 Coastal Community Development projects worth Rs. 339 crore.

The government has come out with Maritime Vision 2030, which envisages aggressive targets to be achieved by the sector by 2030. Some of which include the development of three mega ports of greater than 300 MTPA cargo handling capacity, increasing trans-shipment cargo share from 25 percent to 75 percent, increasing share of cargo handled at major ports by PPP operators to >85 percent, and improvement in port efficiency measures.

Between 2015-16 and 2021-22 (up to January 2022), the average capacity utilization at Major Ports was 46%, while that at Non-Major Ports was 60%. During this period, the capacity at Major Ports grew from 965 million tonnes per annum (MTPA) in 2015-16 to 1,591 MTPA in 2021-22, at a compounded annual growth rate (CAGR) of 8.7%.

The Ministry of Shipping is aiming to promote the Indian shipbuilding industry and also have discussion with some leading countries for Make in India shipbuilding. The PCS 1x has digitized processes such as Electronic Invoice (e- Invoice), electronic Payment (e-Payment) and Electronic Delivery

Order (e-DO) for physical release of cargo by custodians. Further, the process of generation of electronic Bill of Lading (e-BL) and enabling the Letter of Credit (LC) process to be conducted digitally have already been implemented in the PCS 1x. There is also going to be complete integration between PCS 1x and Indian Customs EDI Gateway (ICEGATE). Partial integration has been completed.

In order to augment the Indian tonnage in the shipping industry, this Ministry has implemented a new scheme for promotion of flagging of merchant ships in India by providing subsidy support to Indian Shipping companies in global tenders floated by Ministries/Department/CPSEs. In order to promote to objective of Atamanirbhar Bharat, the Government of India has approved a Scheme to provide Rs. 1624 crore over a period of five years and it was approved by the Cabinet on 14th July, 2021. As the outcome of the scheme Indian Shipping companies will become Internationally competitive while importing government cargo. The ports, shipping and waterways ministry has identified 101 projects under PM Gati Shakti National Mater Plan to enhance port connectivity with consumption and production centers. The government is proactively encouraging private sector participation in the development and operation of port infrastructure. Investments in ports have touched an all-time high of USD2.35 billion.

I, therefore, strongly support the Demands for Grants under the control of the Ministry of Ports, Shipping and Waterways under the Union Budget of 2022-23.

SHRI E.T. MOHAMMED BASHEER (PONNANI): Thank you, Sir.

This maritime transport includes ports, shipping and waterways and inland navigation. All these things are foremost pillars of the socio-economic infrastructure of this nation.

That is why, I am quite happy to participate in this discussion.

With regard to ports, the Vizhingam port is in our State. It is coming up in Kerala. The work is in progress. Earlier, there was some problem with the NH connectivity. The hon. Minister intervened in that and finally, it has been settled nicely. Things are progressing smoothly. I humbly submit that more expeditious action should be taken with regard to the completion of this project.

Now, I come to the other thing. The Ponnani port is in my place. It is encircled with certain formality kind of things. It has some private participation also. There are some hurdles. The hon. Minister may be aware of it. I hope that he will attend to that also.

With regard to ports, I have certain suggestions. We must establish strong linkage with private ports and also ports that are under the Government – both major and minor ports.

This linkage will have a lot of benefits like creating joint ventures and many things can be done in this field.

My second point is about the optimum utilization of unutilized land with the ports. That is an area where we have to work a lot. Even experts say that joint ventures can be done there also. Even solar energy can also be generated in the unutilized land of the ports.

With regard to new ports, many hon. Members are demanding about new ports. Of course, that is our ambition also. What I would like to say is that we have to give priority for the development of the existing ports. We know that there are a lot of challenges. International competition is also there with regard to ports. In that way, increasing the depth of the existing ports must be our priority.

My next point is that the connectivity of the ports to rail and road should be there. That is a very important thing. Unfortunately, that is not taking place. The Ministry of Ports, Shipping and Waterways have once in their report said that out of 98 road connectivity projects, only 13 projects have been completed.

Out of 91 rail connectivity projects, only 28 projects have been completed so far. This is correctly pointed out by the Committee. So, what I am saying is that we must have a dedicated mechanism in this regard because without road connectivity or rail connectivity, the real purpose of the port cannot be achieved. That has to be done. Importance should be given to that also.

Similarly, Sir, the potential for ship building and ship repair may also be given due consideration.

We have a potential for cruise tourism. We are having near about 7517 kilometres of coastal belt. We can develop this tourism. The hon. Minister and everybody may be aware that the Scandinavian countries are making a lot of wealth out of these kinds of things.

We are having enough potential for cruise tourism. What I am suggesting is that optimum utilisation of such kind of a thing should be encouraged and we must take emergent steps in this regard.

Sir, along with ports and other things, the other point is about inland waterways. The hon. Chairperson also knows that we have a lot of inland waterways. There are many hurdles with respect to these inland waterways, be it at the State level or at the national level. The main thing is that all these waterways are under different kinds of pressures.

I would like to refer to a new kind of crime, called the 'Water crime'. When I am using this terminology, you may ask what I mean by 'Water crime'. What is happening in our seas today? Our seas are roaring with sorrows. Pollution in the seas is taking place and it may be through spilling of oils as well. What I would like to mention here is that the quality of the sea water is very important. Our rivers are dying inch by inch. That is also a concern. Similarly, the beautiful face of our backwaters is becoming ugly because of pollution.

Sir, you may be knowing the traditions of Kerala. There is immense potential hidden in our backwaters. Kerala's ABC is – A for Ayurveda; B for Backwaters and C for Culture. The condition is such today that some time in future our seas would be called 'Plastic Seas'. In these waterways, all kinds of toxic and hazardous chemicals like chromium and metals, pesticides and all are flowing from the agricultural fields, lead and mercury, magnesium, dirt and silt are flowing and the water bodies are getting polluted.

Recently, I read an article titled, 'Yamuna is not a river, but a dirty drain.' Pollution is taking place in such a big way today. What I would like to suggest is that these water bodies should have proper purification and quality of water should be maintained with due care.

Sir, we proudly say that all our ancient civilizations originated along the river banks. But these kinds of things are taking place today and we must have control over that. Today we are witnessing man-made calamities and this issue has to be addressed.

In the State of Kerala, we are having near about 46 rivers. Now, river rejuvenation is taking place. That is a good initiative. I am representing the Ponnai Parliamentary constituency and I request that the river Bharatapuzha should be included in this river rejuvenation programme.

My final point is about the deep-sea fishing policy of the Government. This policy needs to be reconsidered. There is a lot of anxiety amongst the fishermen today. I would like to humbly request the hon. Minister to think about this. This Ministry has the role of a guardian. This Ministry also has a role in

protecting the interests of the fishermen. We must dedicate ourselves to achieve these goals.

Sir, with all these wishes and prayers, I conclude my speech.

Thank you.

SHRI ANUBHAV MOHANTY (KENDRAPARA): Sir, on behalf of my party, the Biju Janta Dal, I would like to appreciate the innovations and interventions in the field of shipping, ports and waterways and the need for their continuous development as they play a pivotal role in the economic development of a nation that has a coastline of about 7500 kilometres.

Sir, I would like to go back in history and highlight how old are our maritime roots are. It dates back to the Harappan Civilization. Vedic texts have several references to naval and commercial expeditions and sea voyages which our ancestors undertook. Indian ships in the ancient times sailed the distant shores of Africa and Arabia in the West and harbours of South Asia in the East.

In fact, that ancient eastern cost trade route is still celebrated in the form of Bali Jatra in my State of Odisha.

I would like to highlight a few important issues and bring them to the notice of the Minister so that sustainable growth, inclusive development, productivity enhancement, increased logistical connectivity and financing of investments are taken care of.

While the emphasis on PM Gati Shakti and the Government's National Master Plan for multi-modal connectivity is laudable, the current budgetary allocation seems misaligned with this intent. The Demand for Grants for this year has not grown much from last year's allocation, a tepid increase of just Rs. 7 crore over all, from Rs. 1702 crore in the Budget Estimates last year to Rs. 1709 crore this year.

This brings us to the concern that the Ministry is failing to consistently utilise the funds being allocated to it which is leading to lower or stagnant budget allocations year after year. As a global super power, our port connectivity and water-based infrastructure is as important as our roads and other infrastructure. To that extent, a stagnant budgetary allocation does not correctly represent India's ambition as a water super power and should be improved in certain areas. I would like to list some of them, through you, Sir, before the hon. Minister.

As regards Sagarmala Programme, it is our Government's flagship project to improve logistics across the country and to use waterways and develop coastlines to facilitate the movement of goods at minimal cost. It has not been given the boost required to truly propel its growth. The demand for Sagarmala grants and capital expenditure is merely Rs. 412 crore which is barely more than the Revised Estimates of last year. Similarly, out of the 44 projects under Sagarmala, no funds have been issued for 31 projects. Such delay in issue of funds will lead to inefficiencies which will only further increase the costs in the future. With such limited resources, the Ministry will be forced to act more conservatively which may stall the growth and progress and evolving fast-paced infrastructure that Sagarmala sets out to achieve.

This brings me to another point under this topic. There has been no demand raised for allocation of funds to the Sagarmala Development Company. Even in the Revised Estimates of last year, Rs. 100 crore had been allocated to SDCL. SDCL has been involved in various strategic investments

of the Government in the past and even now has been entrusted by Ministry to focus on conducting detailed studies to suitably modify the National Perspective Plan for CEZ (Coastal Economic Zones). No investment in SDCL further shows the Government's reluctance to use the entity to create SPVs and speed up the process of achieving the goals Sagarmala has set out to do.

As regards minor ports and R&D funds, our country has a vast coastline. Uniform progress of the goal of Gati Shakti can only be seen if minor ports are given equal weightage and attention as the other ports in the country are given. They already face tough competition from private ports and now, considering that the budgetary demand for improvement of minor ports is nearly zero, a sharp drop off from last year's allocation, where the BE was nearly Rs. 134 crore, minor ports are likely to come under considerable hardship. The budget allocation could have been used to further modernise these ports and make them important logistical bases in the connectivity scheme. Every little piece matters in the jigsaw and ignoring our minor ports may be a crucial miss by the Government.

This problem is intensified by only a token demand of Rs. 1 crore for research and development of ports, while we all know that investing in cutting edge research and best practices is the hallmark of any growing economy. This problem is echoed in the case of Ship Building R&D. While BE of 2022-23 is Rs. 11 crore higher than the RE of 2021-22, still it is Rs. 38 crore less in comparison to the actual expenditure in 2020-21.

I hope more funds will be allocated under these headings as it will only bolster the system and keep us updated in line with global development. The Government needs to ramp up finance for research and development across the industries.

For the last few years, Paradip Port has been given the authority to raise their own capital resources from the market through IEBR (Internal and Extra-Budgetary Resources). However, the allocation for this, especially in the case of Paradip Port Trust, has decreased from Rs.206 crore under Actual Expenditure of 2020-21 to only Rs.162 crore under the current Demand.

Paradip Port is one of the best and most functional and active ports in the entire country. Its corporate social responsibility contributions have been increasing year after year. As it is one of the fastest-growing ports and one that handles a bulk of the cargo on the Eastern seaboard, providing more headroom in the form of increased IEBR will allow this Port to grow further.

Sir, my next point is delay in obtaining Environmental Clearance. This is a very, very crucial point. A vast number of projects sanctioned in 2018 are still awaiting EC and even projects sanctioned in 2017 and 2018 are yet to begin the process as of 2021. I urge upon the Government, through you, to intensify the efforts on this front, while maintaining all environmental standards so that the benefits of sustainable development can be achieved.

My next point is about increase in cargo handling capacity with a minor increase in traffic handles. In the past few years, we have been very successful in increasing the cargo handling capacity of both major ports and

non-major ports also. In fact, cargo handling capacity of major ports in the country has increased by about 79 per cent between the years 2014-15 and 2020-21 with an annual growth rate of 10.2 per cent, while the cargo handling capacity of non-major ports have increased by about 52 per cent.

However, this rapid increase in the cargo handling capacity has not been reflected in the actual traffic being handled at the ports. There has been only a minor increase in traffic handles. For instance, it is only 16 per cent between 2015-16 and 2019-20 in major ports and it is around 30 per cent between 2015-16 and 2019-20 in non-major ports.

To further the same example, while the capacity of the major ports (in million tonnes per annum) has increased from 700 tonnes approximately in 2011-12 to more than 1,500 tonnes in 2020-21, the traffic (in million tonnes) has remained at around 600 tonnes, more or less the same figure as it was ten years back. The Government should bring in new policies to ensure that the ports and their available capacities are promoted, incentivised and fast-tracked so that the maximum capacity available is used on a regular basis.

Only about 63 per cent of the funds allocated under the head 'Capital Outlay on Inland Water Transport' for 2021-22 have been spent till 7th February, 2022. Out of the allocation of Rs.410 crore in RE of 2020-21 under the head 'Directorate General of Lighthouse and Lightships', the Ministry has been able to spend only Rs.280 crore, that is, about 68 per cent of the total allocation till 7th February, 2022. The financial allocation under the National Oil Spill Disaster Contingency Plan and Green Port Initiative is unclear.

Sir, I would like to finish my speech with a very special and genuine request on behalf of 4.5 crore Odias and my Party, Biju Janata Dal, though it is not directly related to the Demand for Grants. I have been saying this repeatedly in this House and many of my colleagues both in Rajya Sabha and Lok Sabha have been repeatedly saying this. I would like to request the hon. Minister to rename the Paradip Port after legendary, Biju Patnaik.

Sir, Paradip Port is the brainchild of Late Biju Patnaik. He envisioned it as the gateway of Odisha's prosperity. He braved immense struggle like non-availability of road communication, electricity and rejection of proposal by the Planning Commission for building an Express Highway connecting mining areas of Keonjhar and Sukinda.

15.00hrs

Sir, I will conclude soon. I thank you for giving me more time to speak because this is a very genuine demand and particularly this matter is very emotionally connected to Odisha. I am sure everyone will agree that Biju Babu cannot be limited within Odisha only or India.

He is an international figure, a daredevil. Determined Biju Babu had an inward impelling faith that once the construction of the port and expressway was completed, he could influence the Centre to convert them into Central projects. That he did and could. Such was the daredevil spirit of our legendary leader Biju Babu.

He has immensely contributed to the freedom struggle and ushering in development through industrialisation in India. As a chief architect of modern Odisha, he had founded many innovative projects including Paradip Port which has become one of the largest ports in the country and number one in handling cargo in 2020. From 2008, we have been requesting the Union Ministry for this tribute.

Against all odds, Biju Babu created the Paradip Port. Renaming it after him would be a befitting tribute to him, Odisha's rich maritime history, and honour the sentiment of 4.5 crore Odias. It is a humble request to the Government, through you, with folded hands. Please do not delay this. We have been demanding Bharat Ratna for Biju Babu and we have been demanding for the renaming of Paradip Port in the name of Biju Babu for many years. So, I hope the hon. Minister would really feel comfortable to answer to this demand during his reply.

***श्रीमती रंजनबेन भट्ट (वडोदरा):** सर्वप्रथम मैं धन्यवाद व्यक्त करना चाहूंगी की मुझे इस विषय पर अपने विचार रखने का अवसर प्रदान किया माननीय केंद्रीय मंत्री सर्बानन्द सोनोवाल जी ने 17 जनवरी 2022 को बेलापुर जेड्टी से मुंबई के नागरिकों के लिए वॉटर टैक्सी को हरी झंडी दिखाकर खाना किया वॉटर टैक्सी के कारण मुंबई और नवी मुंबई के दो शहरों को पहली बार जोड़ा जाएगा वॉटर टैक्सी के कारण पर्यटन क्षेत्र को गति मिलेगी इस वर्ष राष्ट्रीय जलमार्ग पर माल की आवाजाही पिछले वर्ष की कुल आवाजाही (83.61 एमएमटी) को पार कर गयी है पिछले वर्ष की तुलना में 34.23% की वृद्धि के साथ 86 मिलियन टन आवाजाही का लक्ष्य हांसील किया गया है जलमार्ग यातायात और जलमार्ग पर आवाजाही के संदर्भ में देश निरंतर प्रगति और नए लक्ष्य हासिल कर रहा है सरकार 'सागरमाला' जैसे कार्यक्रमों के बंदरगाह के बुनियादी ढांचे में सुधार पर ध्यान केंद्रित कर रही है, तहत वर्ष 2015-2035 के बीच लगभग 574 परियोजनाओं को लागू करने के लिए पहचान की गई है, जिसकी अनुमानित लागत रु 6 लाख करोड़, बंदरगाह आधुनिकीकरण, बंदरगाह संपर्क, बंदरगाह के नेतृत्व वाले औद्योगिकरण, और तटीय सामुदायिक विकास जैसे क्षेत्रों को कवर करते हैं । वर्ष 2030 तक केंद्र सरकार ने मेरिटाइम विज़न तैयार किया है , जिसमें वर्ष 2030 तक इस क्षेत्र द्वारा प्राप्त किए जाने वाले आक्रामक लक्ष्यों की परिकल्पना की गई है, सागरमाला के तहत परियोजनाओं को मुख्य रूप से पीपीपी के माध्यम से वित्त पोषित करने की परिकल्पना की गई है । अंतर्देशीय जलमार्गों और तटीय नौवाहन को प्रोत्साहित करने के लिए बजट में विशेष प्रावधान किया गया है । MIV 2030 के तहत मेगा पोर्ट परियोजनाओं के लिए अद्यतन/बजटीय आवंटन किया गया है । बजटीय उपाय हाल के वर्षों में सरकार द्वारा किए गए अनुकूल नीतिगत उपायों के पूरक होंगे और घरेलू विनिर्माण और निर्यात में वृद्धि के व्यापक लक्ष्य को प्राप्त करने में मदद करेंगे, पोर्ट सेक्टर एक महत्वपूर्ण बुनियादी ढांचा खंड है, जो वैश्विक व्यापार के लिए बेहतर कनेक्टिविटी सुनिश्चित करके और रसद लागत को कम करने में मदद करके देश के

* Speech was laid on the Table.

आर्थिक विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है । मैं केंद्र सरकार द्वारा पत्तन, पोत वहाँ और जलमार्ग मंत्रालय को आवंटित बजट का पूर्ण रूप से समर्थन करती हूँ।

***SHRI VIJAYKUMAR ALIAS VIJAY VASANTH (KANYAKUMARI)** : India is blessed with a maritime heritage. Maritime transportation is a very crucial driver of economic growth and as per data 95% volume and 68% value of Indian trade is through sea. However it was disappointing to know that under utilization of funds and delay in flagship project Sagarmala and very low funding for research in this area is hampering the growth.

6.87% decrease in revised estimate from the budget estimate for 2021-22 reflects my concern. With a major part of the budget is earmarked for sagarmala project, lack of proper planning and execution has resulted in under utilization of fund. As of August 2021, only 172 of the 802 projects under Sagarmala had been completed. Out of 44 ongoing projects, no funds have been allotted to 31 projects. Lack of coordination between ministries and various states have resulted in this dismal performance. This project is claimed by the Govt as a prestigious flagship project and such half hearted efforts from the Govt shall result in cost over runs due to the delay in projects. This has to be addressed and resolved at the earliest so the funds allotted this year is utilised to the fullest in a fruitful way.

Having said I would also like to stress upon the concerns raised by local fishermen regarding implementation of this project. I urge upon the Govt to take utmost care in safeguarding the livelihood and interests of the fishermen along the coast.

* Speech was laid on the Table.

When we look at the Inland water transport we had a shocking 84% decrease in the revised estimate than the budget estimate. The Govt in 2016 had promised that 37 national water ways will be completed by 2019. But work on 21 such projects has not even begun till date. Above that we have recognised 106 new water ways and the studies show that 63 of them is not viable for commercial or passenger movement. This year Govt has allocated just 93 crores for inland water transport and this shows that Govt is not inte in developing inland water ways which would help MSMEs to a large extent.

Other major concern is non allocation of funds for developing minor ports. 39% of our cargo is handled by such ports and neglecting these ports will be affecting the trade. We are pumping money to develop Chabar port but our ports are ignored.

In Feb 2021 this Govt had issued a vision document "Maritime India Vision 2030". It was marked as a blue print for accelerating the growth of our maritime infrastructures. When I had read that document I was expecting drastic increase in budget allotment in line with the vision document. But this budget for ports, water ways and shipping doesn't align with the vision document. The vision document is for the next 10 years and some announcements in the budget inline with the document would have given a hope for the future. But the vision seems to be blind. By 2030 our vision was to become top 10 nation in ship building and repairing. I would like to know from the Hon minister on how we are going to achieve this with the less funds

allotted for the same. This is just an example of how vision document and the budget are not trying to converge.

There is lot of discussion of transshipment container terminal and as per the vision document my constituency Kanyakumari is the most favoured place for the terminal. But I would take this opportunity to inform the house and the Govt that any project in Kanyakumari which would affect the livelihood of people and environment will be resisted and shall not be allowed. Govt should drop the idea of any such project in Kanyakumari which would. Reclaim the sea, is against CZR norms, lead to high sea erosion and accretion, would affect the marine biological diversity and would also have an impact on the western ghats. Thank You

SHRI FRANCISCO SARDINHA (SOUTH GOA): Sir, at the outset, I thank you for giving me an opportunity to take part in this important debate.

Sir, Goa is a small State and there are four important rivers. Out of them, two rivers flow in my constituency. We have got one major port out of 12 major ports in our country and that is the Mormugao Port and we have got the Panaji Port which is a minor port out of 200 minor ports in India.

My colleagues have raised various points relating to this subject. I would like to confine my speech only to my State of Goa. What I find of late is astonishing. The Centre is usurping the powers of the States and local bodies. The Centre should not encroach upon the powers of the local bodies. In fact, the Centre has created a State within the State of Goa. To cite an example, the Union Government has recently constituted a new board, Major Port Authority for the Mormugao Port. No consultation whatsoever has been made with the Government of Goa. This shows the authoritarian streak of the Central Government which is certainly not acceptable. This is a blatant move to diminish the powers of the State and the Mormugao Port. This process is aimed at ensuring that local laws are redundant within their jurisdiction. How can a State forego its domain and power that are there under their domain and discretion? This act of the Union Government is also aimed at renaming and replacing the Major Port Trusts Act of 1963.

Sir, most of our rivers are navigable to the point of their origin. Goa, being a small State, Mormugao Port is very important for us. Earlier, iron ore used to be exported through the Mormugao Port and today, iron ore is not

there. A lot of passenger boats used to come to the harbour. After COVID-19, passenger boats are not coming. Today, mostly we are exporting our pharmaceutical goods that are normally manufactured within the State of Goa. There are many jetties in Mormugao Port and these jetties have been given to the private sector. Today, what is happening is, we are importing a lot of coal into our country which people do not want and, as a Member of Parliament, I am also against it because right now we know that India has got 35 out of the 50 most polluted cities in the world.

We do not want to add one more city, Vasco, which is totally populated, to be the 36th most polluted town or city in the world.

Of course, we do not want coal to be stopped from coming, but we do not want our Mormugao Port or Goa to be a coal hub. Goa is a tourist place. A lot of tourists come and visit Goa. But this pollution problem will badly impact the tourism of the State.

Sir, what is totally bad for the State is that now the jurisdiction of the Port has been increased from the Port to Betul Beach. Nothing can come up in all our beaches of the South without the permission of the Port Trust. Normally, what happens in Goa is that soon after rains, people are given sheds on the shores a little inside, for tourism purpose. This time, when the Government gave them the permission, the Port Trust or the Authority objected to it. Then, this whole process got delayed. Then again, the Government came forward and referred it to them and finally things went right and the permission for

sheds was given. So, what I want to submit is that these things have just started and I doubt, it may continue further. So, steps need to be taken.

I want to make one more request. In the interior, about 10 kilometres inside the Port, there is San Jacinto Island, which is totally populated. Now, the jurisdiction of the Port is up to San Jacinto Island from the eastern side, and is up to Betul Beach from the southern side. In between, there are so many beaches that come in the way. So, regarding jurisdiction, there is always a fight going on between the local bodies and the Port Trust, or the new Port Authority that has come up. Actually, what I want to say is that the income of the local people is very meagre, and tomorrow if all is usurped by the authority, they will not be able to function at all.

Secondly, this Mormugao Port comes under the jurisdiction of the Vasco Municipality. Today, there can be anything inside, and we do not mind. But just beyond that also, if they do not need permission of the Municipality, that is totally wrong. This way, some stretches will come up, and the State will not be aware of it at all.

In my case, it comes in my locality, as an MP from South Goa. Similarly, many MPs must have been facing the same thing. Today, there is no representation in the Authority for any local person. My request is that if it comes under the area of an MP, that MP should be put in that Authority to have his say, so that tomorrow, whatever happens, the States should be aware. It should not be against the interests of the local people. An MP

represents several lakhs of people in his Constituency. So, he can contribute a lot.

Then, I would also request that two Members of the State Assembly should be included there. It is because, whatever happens, the State should be aware of it. This way, they can safeguard the interests of the State in regard to whatever expansion that is taking place.

Lastly, when the Port Trust was there, a lot of people were getting employment. But now, after this Authority came into being, so many jetties have been privatised. So, there will not be any employment for the local people. So, I would request the hon. Minister to take this into cognisance and please see that the interests of the local people are protected at all costs.

With these words, I conclude. Thank you very much.

श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल (महाराजगंज): माननीय सभापति महोदय, मैं सबसे पहले आपको बधाई देना चाहता हूँ कि आपने मुझे पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय की अनुदान की माँग पर बोलने का अवसर दिया।

महोदय, मैं देश के यशस्वी प्रधान मंत्री जी को, माननीय वित्त मंत्री जी और इस विभाग के माननीय मंत्री जी और राज्य मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि आप जल परिवहन को और आसान और सुगम बनाने के लिए लगातार प्रयास कर रहे हैं, जिसका लाभ आज भी और आने वाले दिनों में व्यापक स्तर पर, खासकर जलमार्गों के किनारे बसी हुई बस्तियों को होने वाला है।

सभापति महोदय, भारत सरकार ने कई ऐसी परियोजनाएं चालू की हैं, जिनकी वजह से जल क्षेत्र से हम माल की आवाजाही कर सकते हैं, उसकी दुलाई कर सकते हैं और मँगाने का भी काम कर सकते हैं। इसके अलावा, छोटी मात्रा में यात्रियों को भी आने-जाने की सुविधा देने का काम हम कर सकते हैं। चाहे माल ढोने की बात हो, चाहे यात्रियों के आने-जाने की बात हो, आज जलमार्ग सबसे कम खर्च में सुविधा प्रदान करता है, लेकिन हमें इस पर अभी और प्रयास करने की आवश्यकता है। चूंकि अभी हमारे देश में जल यातायात को बढ़ाने के लिए भारत सरकार ने और माननीय प्रधान मंत्री जी ने सागरमाला परियोजना जैसी एक महत्वपूर्ण योजना को चालू करने का काम किया है, जिसका बड़ा लाभ इस देश को आने वाले दिनों में होने वाला है।

सभापति महोदय, मैं आपको और आपके माध्यम से सदन को बताना चाहता हूँ कि मैरीटाइम इंडिया शिखर सम्मेलन, जो वर्ष 2021 में आयोजित किया गया था, इसमें स्वयं प्रधान मंत्री जी वर्चुअल रूप से सम्मिलित हुए और उसमें लगभग 1,90,000 प्रतिनिधियों ने अपना रजिस्ट्रेशन कराया था। इसमें 11 देशों के लोगों ने भाग लिया। इसका एक बड़ा व्यापक असर रहा। इस सम्मेलन के उद्घाटन के अवसर पर प्रधान मंत्री ने स्वयं कहा कि हम पन्द्रह सालों के दौरान समुद्री नौवहन क्षेत्र में 82 अरब डॉलर यानी 6 लाख करोड़ रुपये का निवेश बन्दरगाहों के उत्थान और विकास के लिए करने का काम करेंगे।

सभापति महोदय, इस सदन में ही माननीय वित्त मंत्री जी ने बजट पेश करते हुए बन्दरगाहों के उत्थान और विकास के लिए एक बड़ा लक्ष्य रखने का काम किया है और इसका लाभ मैं आपको बताऊँ कि भारत की तटीय सीमा के विकास के साथ 18 प्रकाश स्तम्भ को भी इस क्षेत्र में लगाने का काम किया जा रहा है । इसमें खासकर, वैसे मछुआरे, जो दिन में तो मछली मारने के लिए निकल जाते हैं और रात में वापस आने के लिए उन्हें कोई ट्रेस नहीं मिलता है । ये जो बड़े ऊँचे प्रकाश स्तम्भ बनाए जा रहे हैं । उससे उन मछुआरों को आने-जाने में व्यापक स्तर पर लाभ मिलेगा । इसके लिए विभाग और सरकार ने एक बृहद् और विस्तृत योजना बनाई है । भारतमाला परियोजना से लेकर आगे दशकों तक की योजना सरकार ने बनाई है, जिसका लाभ आज पूरे देश में दिख रहा है ।

सभापति महोदय, मैं आपको यह बताऊँ कि अगर हम 'आत्मनिर्भर भारत' की बात करें तो जल परिवहन के माध्यम से व्यापक रूप से आत्मनिर्भरता भी बढ़ रही है । जहां बड़े जहाज आते हैं, उसके आस-पास के लोगों को इसका व्यापक लाभ मिलता है ।

महोदय, आज पूरा देश 'आज़ादी का अमृत महोत्सव' मना रहा है । इस अवसर पर भी इस जल परिवहन मंत्रालय ने अपनी एक बड़ी योजना रखी है । इसमें बन्दरगाहों के बुनियादी ढाँचे को बढ़ाने के लिए और वहां के स्थानीय लोगों के विकास के लिए कई योजनाएं भारत सरकार और यह मंत्रालय बना रहा है । उसका लाभ आने वाले दिनों में मिलेगा ।

हम सागरमाला परियोजना के द्वारा बंदरगाहों का आधुनिकीकरण करने का भी काम कर रहे हैं । महोदय, यह काम पहले संभव नहीं था, पहले नहीं हो रहा था, लेकिन आज यह पूरी तरह से संभव हो रहा है । इसके माध्यम से हम लाभ भी ले रहे हैं । जल परिवहन के माध्यम से लागत भी कम होती है, पॉल्यूशन भी कम होता है । इसके माध्यम से हम ज्यादा से ज्यादा ढुलाई करने का काम कर सकते हैं । मैं आपको बताऊँ कि अभी कई बंदरगाहों का शुभारंभ हुआ है । अभी पटना में भी एक बंदरगाह शुरू हुआ है । इसके माध्यम से 200 मीट्रिक टन चावल पटना से गुवाहाटी पहुँचाया गया । यह यात्रा 25 दिनों में पूरी हुई । जब इसकी लागत जोड़ी गयी तो रेल तथा रोड

मार्ग से जितनी लागत लगती है, उससे भी बहुत कम लागत में सामान वहाँ पहुँचेगा । सामान सही तरीका से पहुँचेगा और उससे पॉल्यूशन भी कम होगा । विभागीय मंत्री ने स्वयं वहाँ जाकर इस परियोजना का उद्घाटन करने का काम किया है ।

महोदय, मैं आपको बताऊँ कि अभी हमारे मंत्री जी ने मुम्बई में शिपिंग टैक्सी भी शुरू करने का काम किया है । इसका लाभ भी वहाँ के लोगों को मिलेगा । लोगों को काफी दिनों से इसका इंतजार था । उस इंतजार को पूरा करने का इस सरकार ने काम किया है । हम जिस तरीके से बंदरगाहों को विकसित कर रहे हैं, उसी तरीके से लोगों को सुविधा भी देने का काम कर रहे हैं ।

महोदय, पटना में कालुघाट अंतर्राष्ट्रीय बंदरगाह का शिलान्यास माननीय मंत्री जी ने पिछले महीने किया । वह आगे आने वाले दिनों में काफी लाभ पहुँचाएगा । मैं कहूँ कि बिहार से लेकर पूर्व के सारे राज्यों, बंगाल होकर गुवाहाटी तक सामान जाएगा । समुद्र तट से जुड़े हुए जो राज्य हैं, वहाँ से माल दुलाई का काम भी होगा । उनकी जो आवश्यकता है, उसको पूरा करने का काम होगा । चाहे दुलाई की बात हो, चाहे छोटे यातायात की बात हो, इन सभी को पूरा करने का काम होगा । जो कालुघाट अंतर्राष्ट्रीय बंदरगाह बन रहा है, वहाँ से लेकर गुवाहाटी तक माल जाएगा । इस बंदरगाह से 900 किलोमीटर की यात्रा तय की जाएगी । मैं आपको बताऊँ कि इसके माध्यम से हम अलग से भी लाभ देने का काम कर सकते हैं ।

महोदय, मैरीटाइम इंडिया शिखर सम्मेलन में प्रधानमंत्री जी ने स्वयं कहा कि इसमें ज्यादा से ज्यादा दिलचस्पी लेकर देश के लोगों को जलमार्ग की सुविधा देने का काम किया जाएगा । जो आज तक विकसित नहीं हुआ था, उसका भी विकास करने की दिशा में हम हर पहलू पर काम करेंगे । हमें लगता है कि इसका लाभ हमें पर्यावरण की दिशा में भी मिलेगा ।

इससे हम पर्यावरण को भी कंट्रोल कर सकते हैं । इससे हमारी यात्राएं भी पूरी होंगी । इसके माध्यम से माल को सुगम तथा सुरक्षित तरीके से पहुँचाने का काम होगा । मैं आपको बताऊँ कि जो तटीय क्षेत्र के लोग हैं, उस कॉरिडोर के किसानों को भी अलग से खेती करने के लिए प्रोत्साहन दिया जाएगा । इससे हमारे छोटे-छोटे किसान भी लाभान्वित होंगे । उनके माल को छोटे

स्तर पर भी एक जगह से दूसरे जगह पहुँचाने का काम होगा । यह बात मैं आपके माध्यम से इस सदन को बताना चाहता हूँ ।

सभापति महोदय, मैं अपने क्षेत्र की एक-आध बातें रखना चाहता हूँ, जिसे विभागीय मंत्री जी ने मंजूरी देने का काम किया है । इसे मैं आपके सामने रखना चाहता हूँ । यह राष्ट्रीय जल राजमार्ग 40 के विकास करने के लिए है । इसको सैद्धांतिक रूप से विभाग ने स्वीकृति दे दी है । यह घाघरा नदी से बलिया और सारण को जोड़ती है, जो मांझी से शुरू होकर अयोध्या तक जाती है । इस जलमार्ग से यात्रा और छोटे कार्गो टर्मिनल की स्थापना के लिए विभाग ने स्वीकृति दी है । मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूँगा कि आप उसको जल्द से जल्द पूरा करने का काम करें । इससे वहाँ के लोगों को काफी लाभ मिल सकता है । इसके लिए आपने स्वीकृति भी दी है । जिन राजमार्गों को चिन्हित किया गया है, उनको भी पूरा करने का काम होगा । इसका लाभ पूरे बिहार और उत्तर प्रदेश को मिलेगा । इसमें लगभग 335 किलोमीटर की यात्रा होगी । यह यात्रा हम पूरी करेंगे और इसका लाभ हमें मिलेगा ।

बलिया के माननीय सांसद, हमारे बड़े भाई, वीरेन्द्र सिंह मस्त जी यहां बैठे हुए हैं । उनके अंदर भी इसके प्रति भावना, सद्भावना होगी । जब आप यह मार्ग शुरू करेंगे तो बिहार से लेकर उत्तर प्रदेश के लोग इससे लाभान्वित होंगे और सही मायने में अयोध्या तक की यात्रा सुगमता से हो सकेगी । यह मार्ग धर्मस्थलों को जोड़ता है । मांझी रामघाट से वह शुरू होगा और अयोध्या आकर वह टर्मिनल पूरा होगा । मैं यह आग्रह करूँगा कि उसमें आप छोटे कार्गो का भी काम पूरा करेंगे ।

महोदय, हम लोग गंगा को मां कहते हैं । हमारे क्षेत्र में समुद्र नहीं है, लेकिन गंगा, सरयू, घाघरा नदियां हैं । यहां से हम जलमार्ग के माध्यम से ये परियोजनाएं शुरू कर रहे हैं और इसका लाभ लोगों को देने का काम कर रहे हैं । जहां हम गंगा को मां कहते हैं, आप आगे पूर्व में चले जाएं, तो ब्रह्मपुत्र को हम पिता कहते हैं । उसका अपने स्तर से एक धार्मिक महत्व भी है । उस धार्मिक महत्व को भी हम पूरा करने का काम करेंगे ।

सागर माला परियोजना के माध्यम से यह सरकार पूरे जलमार्ग को विकसित करने का काम कर रही है । डिमांड्स फॉर ग्रांट्स पर जो इन्होंने राशि की मांग की है, उसका मैं हृदय से समर्थन करता हूं । मैं विश्वास करता हूं कि मंत्रालय, सरकार, जो मैंने राष्ट्रीय जलमार्ग-40 को जल्दी से जल्दी पूरा करने को कहा है, वह उसे करेगी । इसी आशा और विश्वास के साथ, मैं पुनः प्रधान मंत्री जी को हृदय से बधाई देता हूं और विभागीय मंत्री, राज्य मंत्री जी को बधाई देते हुए अपनी वाणी को विराम देता हूं । बहुत-बहुत धन्यवाद ।

SHRI SUNIL DATTATRAY TATKARE (RAIGAD): Sir, thank you for giving me an opportunity to speak on the Demands for Grants of the Ministry of Ports, Shipping and Waterways.

It is the nodal Ministry to administer shipbuilding and ship repair, major ports, National Waterways and inland waterways. Sir, I would like to talk about some tourism passenger jetty projects that are pending with the Central Government under the Sagarmala Scheme.

The first one is about Radio Club, that is, the Apollo Port. The Gateway of India is an important tourist destination in Mumbai from where the existing five jetties are used for Elephanta, Mandwa, JNPT and Harbour Cruising. This carries around 30 lakh passengers annually. The existing jetty facilities at the Gateway are inadequate for the passengers, and they cause a lot of problems to the passengers, especially the elderly, women, and children. For the convenience of the passengers, construction of a new passenger jetty and other related facilities at Radio Club near the Gateway of India is proposed under the Sagarmala Scheme. For that, Rs.163 crore is required from the current year's fund of the Central Government.

The historical Fort, Janjira, which is partially submerged in the sea, is in my Raigad district. It is an important tourist destination and is visited by 7-8 lakh tourists every year from Rajpuri, Dighi and Murudkhora Bandar. There is no jetty equipped for landing of the boat at the Janjira Fort. Therefore, the tourists need a jetty to get off the boat safely at Janjira Fort. For this, Rs.111

crore is required. The project has been submitted to the Central Government to make available the funds in the year 2021-22.

Padmadurg Fort in Raigad district is an important tourist destination and is visited by 20,000 tourists every year. There is no boat-equipped jetty at Padmadurg Fort. So, the passengers and the tourists should be provided with a well-equipped jetty for safe entry and exit from the boats at the time of entry into the Padmadurg Fort. Accordingly, a Rs.20 crore budget estimate was submitted to the Central Government on 6.10.2021 for consideration and approval. I request the hon. Minister to kindly direct the officials concerned to release the grants at the earliest.

Suvarnadurg Fort is a historical site at Dapoli in my Parliamentary Constituency in Ratnagiri district. This fort, which was built during the Shilahar dynasty, was captured by Shri Chhatrapati Shivaji Maharaj in 1660 by defeating Ali Adil Shah. Shivaji Maharaj later rebuilt and strengthened the Fort. Due to its vibrant history, Suvarnadurg Fort attracts a lot of tourists.

It takes about 20 minutes to reach Suvarnadurg fort by a boat from Harne port. For the safe movement of tourists, a Budget Estimate of Rs.18.16 crore has already been forwarded to the Central Government.

Then, Mandwa to Alibaug is another very important road. Passengers travel from Mumbai to Alibaug and various other places in Raigad district and make use of their private vehicles through Ro-Ro service from Bhaucha Dhakka, Mumbai to Mandwa. This has led to increased traffic congestion on

the existing two-lane road from Mandwa to Alibaug. This road needs to be converted into a four-lane road so that there is no traffic jam.

Vijaydurg Port falls in the Sindhudurg district. There is an urgent need to widen the existing road from Vijaydurg Port to Mumbai-Goa highway. This is the need of the hour.

Sir, modernization of fishing harbours and fish landing centres under Sagarmala is a very important project. As part of its Coastal Community Development under Sagarmala, the Ministry of Shipping will provide Central financial assistance to the Government of Maharashtra for development and modernization of the nine fishing harbours and 16 fishing landing centres in Maharashtra. The projects are proposed to take up the programme in two phases. Of these nine harbours, I would like you to kindly consider Harne, that falls in Ratnagiri; Jeewana, that falls in Shivadurg; and Agardanda, that falls in Alibaug. They fall in the Raigad district. The total cost of the project is about Rs.560 crore. I would also like to suggest to set up a Marine Food Park, a Sea Food Restaurant, and an Art Gallery in the premises in the proposed Sassoon Dock area.

I would request the Central Government to provide grants under the Blue Revolution scheme for infrastructure facilities at Bodani, Taluka Alibaug in Raigad district. This is with reference to the letters of the Government of Maharashtra dated 07.01.2020, 03.02.2020 and 24.07.2020.

Revalidation of funds for Mirkarwada in Ratnagiri Fishing Harbour under the Blue Revolution Scheme is also urgently required.

The new Karanja Fishing Harbour needs upgradation and issues related to height, requirement of additional channel, dredging, and re-modelling of PCC soling of outer part as well as increasing break water wall for optional dry dock should also be resolved as early possible.

For safety and easy movement of the fishing boats, size of this channel needs to be increased by 20 Meters. That is, it should be 70 meters in length. It will ease the fishing boats operation by 24 X 7, and even in zero tide, fishing boats can easily approach Karanja Fishing Harbour due to widening of the channel.

Sir, Karanja Fishing Harbour will become one of the landmark fishing harbours in India if the above said points are considered. It is going to be the most modern fishing harbour if these facilities and transport connectivity is considered.

Karanja Fishing Harbour is the only fishing harbour with 20 acers of land for multipurpose use, which will develop massive infrastructure in future. It would provide more job opportunities and generate other fishing-based activities for the local youths.

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

SHRI SUNIL DATTATRAY TATKARE :Sir, I conclude with one last point.

I would humbly request the Central Government to consider aquaculture at par with agriculture. I would like to apprise the august House that to promote aquaculture, and to make aquaculture activity more profitable and sustainable, the Government of Maharashtra through multiple communications with the

Ministry of Fisheries, Animal Husbandry and Dairy has raised the subject of considering aquaculture at par with agriculture. However, nothing has been reported by the Central government so far.

Therefore, through you, I would like to urge upon the Central Government to consider the above stated proposals of the Government of Maharashtra at the earliest.

***SHRI MOHANBHAI KUNDARIYA (RAJKOT):** Thank you for giving me the opportunity to put my views on the Demands for Grants of the Ministry of Ports, Shipping and Waterways for 2022-23.

And I would thank my party to consider me to participate in the discussion on the demands for grants of the Ministry of Ports, Shipping and Waterways 2022-23. I thank Hon. Prime Minister Shri. Narendra Modi for getting explored of about country's 14500 km of navigable waterways - a cheaper mode of transportation, through rivers, backwaters, canals, creeks and so on.

Hon. Prime Minister Shri. Narendra Modi's Government led flagship Programme Sagarmala to promoted Port-Led Development in the country has four major components: Port Modernization, Port Led Industrialization, Port Connectivity Enhancement, and Coastal Community Development. National Perspective Plan (NPP) 2015-2035 for Sagarmala was released in 2016 Projects are being undertaken in the states of Gujarat, West Bengal, Odisha, Andhra Pradesh, Kerala, Goa, Karnataka, Maharashtra and Tamil Nadu. Port modernization: Projects have been identified for capacity augmentation at existing ports especially Kandla to meet the future growth in cargo volumes, which included mechanization of cargo handling process, development of multi-purpose berth and setting up of barge and coastal jetty to name a few.

* Speech was laid on the Table.

And Port connectivity has providing for enhancing port-connectivity to hinterland and creating optimal mode of evacuation to/from ports connectivity projects have been identified. These include • 6 Port- rail connectivity projects including connection of western DFC to Hazira, Pipva & Mundra; providing broad Gauge Rail linkages to Old Bedi Port and other internal rail connectivity projects for Kandla port. Along with Port – Road connectivity projects like constructing alternative road from Bhavnagar to Sosiya - Alang Ship Recycling Yard and other internal port road connectivity projects.

Freight expressway connecting Sarkhej in Ahmedabad to Mundra and Pipvav with leveraging the ports for aiding industrialization and facilitating export oriented manufacturing in the state 7 projects have been identified.

It included building major industrial clusters like petrochemical cluster, Cement cluster, an export based apparel cluster in Saurashtra; an auto cluster in Sanandiv; a marble-based furniture hub in Kutch and a Maritime cluster in Gujarat.

Sagarmala, an initiative taken by the Ministry of Shipping under the Guidance of Hon. Prime Minister Shri. Narendra Modi is one of the strategic plan to promote port led development in India. It aims to leverage India's 7,500 km long coastline, 14,500 km of potentially navigable waterways and strategic location on key international maritime trade routes. The project Sagarmala will also boost development of coastal economy, save logistic costs, balance modal mix for cargo movement, lead to growth in manufacturing sector and facilitate ease of doing business. Under Port Modernisation component of

Sagarmala Programme, major achievements in cargo handling capacity of major ports in the year 2013-14 of 800.52 MTPA and to 1451.19 MTPA in 2017-18 and traffic handled by Major Ports in 2013-14 from 555.49 MT to 679.47 MT in 2017-18 with increase in traffic of 123.98 MT and overwhelming average turnaround time with 93.60 Hrs in 2013-14 thus reducing it to 65.00 Hrs in 2017-18.

Further, I would like to draw attention of Shri. Sarbananda Sonowal Hon. Minister of Ports, Shipping and Waterways towards long pending representation for developing Navlakhi Port to ease the transportation of files from Morbi. Hon. Minister ji, I would like to draw your attention of Shri. Sarbananda Sonowal Hon. Minister of Ports, Shipping and Waterways that around 3000 containers per day loaded from Morbi to Mundra port which 200 kms away. Whereas Navlakhi is just 45 kms far from Morbi, if this port is developed for container transportation, transportation and product cost of Morbi Ceramic tiles and Rajkot Automobile engineering products could be brought down significantly for the South India. Currently transportation by sea is limited to few cities of south. If Navlakhi port is developed, it could easily handle containers anywhere between 6000-8000 per day. Finally concluding my speech through I request Hon. Prime Minister Shri. Narendra Modi to guide Shri. Sarbananda Sonowal Hon. Minister of Ports, Shipping and Waterways Ministry for its early exploring of development of Navlakhi port. Thank you all.

ADV. A.M. ARIFF (ALAPPUZHA): Hon. Chairperson, Sir, I stand here on behalf of the CPI(M) to speak on the Demands for Grants for the Ministry of Ports, Shipping and Waterways.

Sir, the Ministry has an important role in handling the cargo traffic in and out of the country, but unfortunately, this Government has not succeeded in implementing its vision of making India a preferred investment destination. It has been seven years now since the launch of the Sagarmala Project in 2015 and even now, nothing substantial has changed in India's ports. This Government has claimed that 574 projects would be implemented at a cost of Rs. 6.01 lakh crore as part of the Sagarmala Project. For this, the Government is partnering with the corporate giants like Adani Ports and already major ports have been transferred to them and the result is that public institutions like Cochin Port are struggling for their existence.

Sir, Cochin Port has been badly affected by the skewed vision of this Government to hand over the management of International Container Transshipment Terminal at Vallarpadam to the DP World on BOT basis. Not only that, this Government has been unable to transform ICTT in Vallarpadam as a Transshipment Hub, and the finances for the functioning of the Cochin Port are also not made available as per the license agreement. So, I request that the agreement with the DP World should be terminated at the earliest so as to save both ICTT and the Cochin Port.

Sir, another issue I want to bring to the notice of this House is that there is an acute shortage of containers for exports. Every day, news reports are coming out on how our ports are choking the supply of containers by poor planning. A lot of shipping companies are avoiding the Indian ports as they are facing inordinate delay in getting the containers offloaded due to mismanagement of our ports by this Government. What is the result? Sir, the shipping companies have hiked their charges by a whopping 400 per cent to 500 per cent, and goods and products are piling up in our ports due to mishandling of the situation by the Ministry. All this is because of the poor planning on the part of this Government while implementing a project like Sagarmala, a flagship programme of this Government.

Sir, already there is a shortage of containers in the world market, but this Government has done nothing to help our exporters, especially of perishable goods. Today, we saw the hon. Prime Minister boasting of India's exports crossing 40,000 crore US dollars mainly due to increase in exports of petroleum products, engineering, jewellery and chemicals. But why is this Government silent about sectors like seafood exports and coir exports, which are facing an unprecedented crisis due to the COVID-19? Has this Government taken any measures to help the perishable food exporters at the time of container shortage? I want to remind the Government that they are answerable to the ordinary people of the country who are dependent on these sectors.

Sir, coming to the waterways, which has the potential to develop as an ecofriendly and cost effective alternative for cargo transportation within the country, I would like to say that it is being ignored by this Government.

Sir, our LDF Government in Kerala had requested way back in 2018 to extend the National Waterway 3 to the South of Kollam up to Kovalam and to the South of Kozhikode up to Bekal so that the entire stretch of 620 kilometres from South to North could be covered by it. But even now, this Government has not approved the request and the State Government is developing these routes from their own funds.

Sir, proposals worth almost Rs. 1,300 crore are under consideration for funding from KIIFB and soon it would become a reality. Instead of helping the Kerala Government by approving the extension of National Waterway, what this Government is doing would destroy the Beypore Port by shifting of officials to Mangalore Port.

Sir, this Government has the hidden agenda of snatching the traditional link between Beypore and Lakshadweep and that is why, even the existing facilities in Beypore are being curtailed. Is this the way to develop the ports and waterways in the country? Why is this Government showing political vendetta in matters of development?

I request the hon. Minister to shed the narrow political compulsions and come forward to help the State Government and develop the ports and waterways in Kerala.

With these words, I conclude my speech. Thank you.

SHRI P. RAVINDHRANATH (THENI): Sir, thank you for allowing me to speak on the Demand for Grants for the Ministry of Ports, Shipping and Waterways for 2022-23.

Let me first appreciate our hon. Minister of Ports, Shipping and Waterways, Shri Sarbananda Sonowal for fast pacing the initiatives towards implementing the Green Port Policy.

At this juncture, I wish to appreciate the initiatives of our Government aimed at reducing the logistics cost in India to ten per cent of GDP within the next three years. Our hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi envisaged the Maritime India Vision 2030, a ten-year blueprint with the aim of overhauling the Indian maritime sector. An amount of Rs. 3 lakh crore investment in port projects that in turn promises to generate employment for 20 lakh persons has been envisaged to further boost performance and productivity of our maritime sector.

Sir, at this time, I also wish to place a few recommendations concerning certain specific projects and initiatives with regard to the Ministry. Manning of ships with trained, capable, and certified seafarers, is a rising challenge. We have only one approved pre-sea maritime training institute and one post-sea maritime training institute. The allocation of Rs. 1 crore for research and development is grossly inadequate which I recommend to be enhanced.

I am a member of the Court of Indian Maritime University. The hon. Minister, Shri Sarbananda Sonowal was kind enough to personally inaugurate the marine workshop in Chennai in December last year. This key institution

imparting maritime training and R&D is faced with severe shortage of funds. Students lack hostel facilities, there is shortage of industrial experts in training, and student placement opportunities also need further boost. The institution is managing its annual shortage of nearly Rs. 20 crore from the available balance which will be exhausted in another year. A special request for grants under the Standing Financial Committee-II amounting to Rs. 495.27 crore is now pending clearance from concerned authorities. I wish to request the hon. Minister, through you, Sir, to kindly expedite the release of this SFC fund and also to ensure that IMU receives continuous endowment of funds.

A state-of-the-art Cruise Terminal was inaugurated at Chennai Port in 2017. However, the terminal remains under-utilised. I request the office of hon. Minister to extend focussed intervention into the proper utilisation of the Cruise Terminal, especially with the Maritime Vision 2030 aspiring to transform India as a global hub for cruise liners.

As per data on 28.02.2022, we have only 468 Indian flag ships handling gross tonnage of 11,50,810 tons. Indian and foreign owners increasingly opt to own vessels outside India. They pay virtually zero tax, but at the same time, access India's booming international cargo trade through non-Indian ships. This situation has to change.

Our coastlines and waterways in our country are grossly underutilised. Tamil Nadu has the second longest coastline in India extending to a length of 1,076 kilometres. In line with the Ministry's port-led development programme, Sagarmala, I wish to request the hon. Minister to kindly allocate dedicated

programmes and funds for Tamil Nadu which will help in creating better infrastructure and promoting costal shipping for saving logistics cost.

Similarly, Sir, despite having an extensive network of inland waterways in the form of rivers, canals, backwaters, and creeks, freight transportation by waterways is highly under-utilized. Waterways currently contribute only around six per cent to India's transportation modal mix which is significantly low. A major stretch of the 1,094 kilometres long National Waterway-4 between Kakinada and Puducherry passes through Tamil Nadu. I am happy that the key section of this waterway which is known as the Buckingham Canal starting from Chennai is being restored as part of the revival project.

I am given to understand that the Directorate-General (Shipping) is contemplating a proposal to restrict the age of ships to a maximum of 20 years for being eligible to be registered under Indian flag. Though, the move by DG (Shipping) is laudable, I wish to request that such a move maybe brought in only once our Indian fleet has grown to a sizeable strength. Steps may also be taken to constitute a maritime development fund to finance India's maritime sector at internationally competitive rates, and also execute a time-bound plan of an affirmative action. ... (*Interruptions*). I will finish it in one minute.

Historically, Tamil Nadu was a land of seafarers. I am proud of the fact that Tamil Nadu can boast of yet another significant name in the maritime history of India. The famous freedom fighter VO Chidambaram Pillai, popularly known as "Kappalottiya Tamilan" which literally means the "Tamizhan who drove the Ship", is the first to start Indian shipping services way back in 1906

under the name Swadeshi Shipping Company from Thuthukudi. Considering his contribution to India's maritime revolution and the challenges, to honour his services, I wish to recommend that a statue of Thiru VO Chidambaram Pillai may be installed in the new Parliament Building.

With these words, I conclude my speech.

***श्री नारणभाई काछड़िया (अमरेली):** सर्वप्रथम मैं धन्यवाद देता हूँ कि मुझे वर्ष 2022- 23 के लिए पोत परिवहन एवं जलमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणधीन अनुदानों की मांगों पर चर्चा तथा मतदान पर अपनी बात रखने का अवसर दिया ।

माननीय वित्त मंत्री जी द्वारा पेश किया गया यह बजट भारत के जनमानस को कल्याण देने वाला बजट है और यह भारत की प्रगति को एक नया आयाम देने वाला बजट है । बजट में प्रधानमंत्री गति शक्ति के माध्यम से जो प्रावधान किये गए हैं उनसे पत्तनों के विकास को गति मिलेगी तथा जल परिवहन के लिए भी यह महत्वपूर्ण साबित होगा । यहाँ यह भी सराहनीय है की अमृत काल में देश की समृद्धि के लिए प्रधानमंत्री गति शक्ति के माध्यम से जो कदम उठाये जायेंगे वह हमारी अर्थव्यवस्था में व्यापक बदलाव लायेंगे और बेरोजगार युवाओं के लिए नए और अभूतपूर्व अवसर भी पैदा करेंगे ।

अब मैं अपने गृह राज्य गुजरात से सम्बंधित कुछ उपलब्धियों को रखता हूँ जिनका विवरण इस प्रकार है :- दीनदयाल पोर्ट अथॉरिटी (डीपीए) ने 11 जनवरी 2022 को 2021-22 में 100 एमएमटी यातायात को पार कर लिया जो सभी महापत्तनों में पहला और सबसे तेज है । डीपीए ने पहले ही 18 मार्च 2022 को 2019 -20 में अपने पिछले उच्चतम 122.5 एमएमटी को पार कर लिया है और 21 मार्च तक 123 एमएमटी को संभाला है । पत्तन ने 9 मार्च 2022 को पश्चिम गेट - कांडला में ई -दृष्टि परियोजना के तहत आरएफआईडी आधारित पहुँच नियंत्रण प्रणाली को सक्षम किया है । दीनदयाल पत्तन प्राधिकरण ने एमओपीएसडब्ल्यू के मार्गदर्शन में केन्द्रीय विभागों और मंत्रालयों और पश्चिम क्षेत्र के राज्यों के सहयोग से 26 नवम्बर 2021 को महात्मा मंदिर गांधीनगर में पीएम गति शक्ति क्षेत्रीय सम्मलेन आयोजित किया , जिसका उद्घाटन हमारे श्री भूपेन्द्र पटेल सीएम गुजरात, और मा. सर्बानंद सोनवाल जी और माननीय केन्द्रीय पीएसडब्ल्यू और आयुष मंत्री जी ने किया। इस पत्तन में 3159 करोड़ रुपये की 10 पीएम गति शक्ति परियोजनाएं भी हैं जो कार्यान्वयन

* Speech was laid on the Table.

के तहत है। कार्गो पोत- जीसीएल यमुना ,99,000 मीट्रिक टन औद्योगिक नमक को थोक में लोड करने के बाद सीजे-15 से खाना हुआ, जो डीपीए में कार्गो जेटी से लोड किये गए निर्यात कार्गो का उच्चतम पार्सल है और इसने मई 2021 के महीने में जलयान इकान बागत में लोड किये गए 73,500 मीट्रिक टन कार्गो के पिछले रिकॉर्ड को पार कर लिया है। डीपीए ने 02 ट्रक पर लगी मिस्ट कैनन मशीनों की संख्या को शामिल करके मेरीटाइम इंडिया विजन 2030 के तहत अपने हरे और स्वच्छ फुटप्रिंट्स को बढ़ाया जो उन्नत दबावयुक्त धुंध नोजल स्प्रे और 02 मैकेनिकल स्वीपिंग तकनीक पर आधारित ट्रक माउंटेड रोड स्वीपर का उपयोग करती है।

सर टी अस्पताल, भावनगर और पत्तन अस्पताल गोपालपुरी और राज्य सरकार के अस्पताल, रामबाग में 1000 एलपीएम क्षमता के 20 सीयूएम/घंटा क्षमता के दो पीएसए ऑक्सीजन जेनरेटिंग प्लांट की आपूर्ति और स्थापना। डीपीए ने समर्पित 48 कोर गीगाबाइट क्षमता फाइबर ऑप्टिक नेटवर्क की स्थापना की है जो गांधीधाम कार्यालय को कांडला कार्यालयों / संचालन क्षेत्र से जोड़ता है, दिसम्बर -2021 में ईआरपी आरएफआईडी सीसीटीवी नेटवर्क के निर्बाध कार्यान्वयन को सक्षम करता है। डॉ. बाबासाहब अम्बेडकर कन्वेंसन सेंटर, जो कि 38 करोड़ रुपये की लागत से 1200 पैक्स की क्षमता वाला गुजरात के सबसे बड़े सम्मलेन केंद्र में से एक है। परियोजनाओं के लिए आधारित - पुराने कांडला में तेल जेटी संख्या 8 गुंबद के आकार का भण्डारण शेड , ट्रकों, वाहनों के लिए पार्किंग प्लाजा, कांडला में तेल जेटी क्षेत्र में पाइपलाइन नेटवर्क का आधुनिकीकरण माननीय पीएसएंडडब्ल्यू मंत्री द्वारा अक्टूबर 2021 में रखी गयी थी। नौवहन चैनल की गहराई को ड्रेज किया गया है और जनवरी 2022 में 9 मीटर से बढ़कर 10 मीटर कर दिया गया है।

माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में देश के सभी पोर्टों का विकास किया जा रहा है और यह विकास निरन्तर इसी प्रकार चलता रहेगा। धन्यवाद।

प्रो. रीता बहुगुणा जोशी (इलाहाबाद) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे वर्ष 2022-23 के लिए पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर बोलने का अवसर प्रदान किया, उसके लिए मैं आपके प्रति आभारी हूँ।

सभापति जी, हमारे देश का समुद्री व्यापार बहुत प्रसिद्ध है, यह हमारी बहुत बढ़िया विरासत है। यह हमारा 5,000 साल पुराना इतिहास है। हड़प्पा काल से लेकर हम आधुनिक काल तक आए हैं, तो लगातार अनेकों महाद्वीपों के साथ हमारा व्यापार होता रहा है। यहां तक कि जो समुद्री सिल्क मार्ग था, हम लोगों ने उसके माध्यम से भी दक्षिण एशियाई क्षेत्रों के साथ व्यापार किया है। समय के साथ जैसे-जैसे यूरोपीय देश और व्यापारी आते रहे, समुद्री व्यापार करते रहे, हमारा जो राष्ट्रीय इनीशिएटिव था, वह लगभग समाप्त होता चला गया। चाहे वे डच हों, पुर्तगाली हों, ब्रिटिश हों, ये लोग कहीं न कहीं अपने जलीय जहाजों को लाए और जो हमारे इनीशिएटिव्स थे, उनको कम कर दिया।

यह तो सत्य है कि पूरे विश्व का 80 प्रतिशत व्यापार जलीय मार्ग से होता है। भारत का भी जो 95 प्रतिशत निर्यात है, वह जलीय मार्गों से ही होता है। हम समुद्री क्षेत्र के महत्व को कम भी नहीं कर सकते हैं, क्योंकि समुद्री क्षेत्र हमारी सुरक्षा के लिए, स्थिरता के लिए, आर्थिक स्वायत्तता के लिए, सतत् विकास के लिए और सबसे महत्वपूर्ण हमारी ऊर्जा सुरक्षा के लिए भी बहुत आवश्यक है। क्यों? क्योंकि 50 प्रतिशत गैस और 80 प्रतिशत तेल का आवागमन हमारे समुद्री/जलीय मार्गों से ही होता है।

स्वतंत्रता के बाद सबसे ज्यादा जोर तीव्र यातायात पर था। उसमें रेल और हवाई जहाज के ऊपर लोगों का ज्यादा ध्यान गया है। समुद्री मार्गों या हमारी शिपिंग इंडस्ट्री की ओर ज्यादा ध्यान नहीं गया। जबकि यह बड़ा दिलचस्प है कि इतने वर्ष बीत जाने के बाद और आज हमारे देश को आजाद हुए लगभग 75 साल हो गए हैं, और जहां रेलवे का जीडीपी में जो शेयर है, वह 9 प्रतिशत है, एविएशन का शेयर 6 प्रतिशत है, लेकिन हमारे बंदरगाहों का शेयर केवल 1 प्रतिशत है। इसका मतलब यह है कि पूर्व की सरकारों ने इस ओर ध्यान नहीं दिया।

भले ही शिपिंग मंत्रालय की स्थापना काफी पहले हो गई थी । इसकी स्थापना वर्ष 2009 में की गई थी, लेकिन इस पर कोई विशेष काम नहीं हुआ था । वर्ष 2014 के बाद जब प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी आए तो उन्होंने एक चिंतन में पेरडाइम शिफ्ट किया और इसमें उन्होंने निश्चित किया कि समग्र विकास तब तक संभव नहीं होगा, जब तक सभी सैक्टर्स बराबर तरीके से आगे ना बढ़ें और इसीलिए उन्होंने पहले 'आत्मनिर्भर भारत' की बात कही, फिर उन्होंने 'मेक इन इंडिया' की बात की और अब वे 'गति शक्ति' को आगे बढ़ा रहे हैं । 'गति शक्ति' की जो परिकल्पना है, इसके अंतर्गत 7 माध्यमों को विकास के लिए चिह्नित किया गया है । इसमें सड़क है, रेल है, पत्तन है, सार्वजनिक परिवहन है, जलमार्ग है और लॉजिस्टिक्स अवस्थापना है । प्रधान मंत्री जी का यह विचार है कि जिस तरह से 'जेम' ने क्रांति की है और जिस तरह से सामाजिक क्षेत्र में करोड़ों भारतवासियों को जनकल्याणकारी योजनाओं को प्राप्त करने का अवसर दिया गया है, उसी तरह से 'गति शक्ति' भी भारत के इंफ्रास्ट्रक्चर को इतना स्ट्रॉंग कर देगी, इतना मजबूत कर देगी कि हमारे पास भी विश्वस्तरीय यातायात के साधन होंगे, जिससे व्यापार बढ़ेगा और देश की शक्ति भी बढ़ेगी ।

यहां पर उन्होंने 'मल्टीमॉडल कनेक्टिविटी' की बात की है । मुझे बड़ी प्रसन्नता है कि इसके लिए इतना बड़ा डैशबोर्ड बनाया गया है, जैसा विश्व में कहीं पर भी नहीं है । यहां विश्व का सबसे बड़ा डैशबोर्ड बनाया गया है । हमारे प्रधान मंत्री जी का बहुत स्पष्ट विचार है । उनका विचार है कि मशीनीकरण, डिजिटाइजेशन और कानूनों में बदलाव के माध्यम से प्रक्रियाओं का सरलीकरण होना चाहिए और जब यह होगा तभी इनवेस्टमेंट आएगा और तभी 'सस्टेनेबल डेवलपमेंट' भी होगा । इसी के अंतर्गत उन्होंने अब 'सागरमाला परियोजना' का राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य में संचालन किया है । 'सागरमाला परियोजना' के जो फ्लैगशिप प्रोग्राम्स हैं, वे पूरी तरह से 'पोर्ट-लैंड डेवलपमेंट' की बात करते हैं । पोर्ट आधारित विकास की बात करते हैं । हमारे जो नेवीगेबल वाटरवेज हैं, जहाज चलने वाले जो योग्य मार्ग है, वे कुल 14,500 किलोमीटर हैं ।

अटल जी ने वर्ष 2003 में शुरूआत की थी। उनका विचार था कि इसमें कुछ क्रांतिकारी परिवर्तन होना चाहिए, आधुनिकीकरण होना चाहिए। अब जाकर वर्ष 2015 में 'सागरमाला परियोजना' आई तो उनकी परिकल्पना को यथार्थ रूप देने का काम नरेन्द्र मोदी जी कर रहे हैं। नरेन्द्र मोदी जी का एक विजन है, वे चाहते हैं, भारत में विश्व स्तरीय पोर्ट्स हों, पोत हों, जहाज का निर्माण यहीं पर हो तथा हम रिपेयरिंग के 'हब' बनें, व्यापार में बढ़ोतरी हो और तटीय क्षेत्रों में प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष विकास भी हो, क्योंकि हम समाज को छोड़कर आगे नहीं चल सकते हैं। इसलिए जो लोग तटीय जीवन बिताते हैं, उनके लिए भी रोजगार और विकास की संभावनाएं मजबूत होनी चाहिए। मैं 'ईज ऑफ डूइंग बिजनेस' से शुरू करती हूँ। ईज ऑफ डूइंग बिजनेस के अंतर्गत जैसे हर क्षेत्र में सरलीकरण किया जा रहा है, वैसे ही यहां पर भी हुआ है। हमारी सरकार ने पिछले सात-आठ सालों में करीब-करीब 1500 से ज्यादा जो अनुपयोगी कानून हैं, उनको समाप्त किया है। 25,000 से ज्यादा नियमों को बदला है और इसी के अंतर्गत ईज ऑफ डूइंग बिजनेस को बढ़ाने के लिए उन्होंने अनेकों एक्ट्स दिए हैं। वर्ष 1963 में पोर्ट्स ट्रस्ट्स को हटाकर 'मेजर पोर्ट अथॉरिटी एक्ट' को लाया गया। प्रबंधन, नियंत्रण, व्यापार निर्णय और कॉम्पिटिटिव बिजनेस को आगे बढ़ाया गया। मॉडल कन्सेशन एग्रीमेंट, 2021, व्यापारिक विवादों को समाप्त करने के लिए आर्बिट्रेशन का राइट, मुआवजा, शुल्क राहत तथा लाइसेंस शुल्क में कटौती करने का अधिकार भी पोर्ट अथॉरिटीज़ को दिया गया।

'शिप रिसाइकिलिंग' एक्ट, 2019 आया है। आज भारत शिप रिसाइकिलिंग में इंटरनेशनल हब बन चुका है। जहाजों के निर्माण में भी यह नियम बन गया है कि राइट टू रि कॉल इंडियन शिपयार्ड का होगा और जब वे मना करेंगे, तभी इसको कहीं और दे सकते हैं। इस प्रकार सिंगल विंडो के माध्यम से, डिजिटाइजेशन के माध्यम से, ई-कॉमर्स के माध्यम से, ई-पेमेंट और ई-इनवाइसिंग के माध्यम से कागजहीन व्यवस्था स्थापित करने की ओर हमारी शिपिंग मिनिस्ट्री बहुत तेजी से आगे बढ़ रही है। इन सबका असर यह है कि आज स्मार्ट टाउन्स बन रहे हैं, पोर्ट्स बन रहे हैं और खर्च भी कम हो रहे हैं। एक बहुत महत्वपूर्ण काम, जो हमारी सरकार कर रही है,

वह 1 लाख 19 हजार करोड़ रुपये की लागत से 'स्पेशल इकोनामिक ज़ोन्स' और 'कोस्टल इकोनोमिक ज़ोन्स' को स्थापित कर रही है ।

विशेष फोकस गुजरात, महाराष्ट्र, केरल, गोवा, तमिलनाडु, आन्ध्र प्रदेश और वेस्ट बंगाल के बंदरगाहों पर है । यहां कोशिश है कि प्रोडक्शन पोर्ट्स के आस-पास हो, ताकि लोगों को रोजगार मिल सके । इससे बहुत फायदा हुआ है और रोजगार बढ़ा है, लैंडिंग में भी समय की बचत हुई है । लास्ट माइल कनेक्टिविटी में भी सरकार बहुत से काम कर रही है । 1 लाख 36 हजार करोड़ रुपये की लागत से बंदरगाहों को सड़कों से जोड़ने का काम हो रहा है । आज 5 लाख करोड़ रुपये की लागत से चल रहे 802 प्रोजेक्ट्स वर्ष 2035 तक समुद्री व्यापार को नई ऊंचाई प्रदान करेंगे । कंटेनर सर्विसेज की योजना अगर लागू हो गई तो 35 हजार करोड़ रुपये प्रतिवर्ष बचेंगे । ... (व्यवधान) सर, मैं दो मिनट समय और लूंगी ।

जलमार्ग विकास प्रोजेक्ट बहुत बड़ा है । मैंने इस मिनिस्ट्री के बारे में बोलने के लिए स्वतः मांग की थी, क्योंकि हम लोग जो समुद्रों से दूर रहते हैं, उनको यह अंदाजा नहीं है कि हम क्या खो रहे हैं और इसका पोटेंशियल कितना है और हमें कितना आगे बढ़ाना चाहिए । ब्लू रिवोल्यूशन कैसे होगी, जब तक यहां पर ये काम नहीं होंगे? आपका जो एनडब्ल्यू-1 है, वह गंगा पर है और वह प्रयागराज से लेकर हल्दिया तक जाता है । उसमें जिस तरह से तेजी से काम हो रहा है, वह बहुत प्रभावशाली है । 1390 किलोमीटर का काम हो रहा है और वर्ल्ड बैंक के सहयोग से 4 हजार 663 करोड़ रुपये उस पर लग रहे हैं । तीन मल्टी मॉडल टर्मिनल्स बन गए हैं और उस पर 1500 से 2000 डीडब्ल्यूटी बार्जे चलाने की नेविगेशन प्रोजेक्शन है । यह वर्ष 2020-21 में करीब 9.21 एमएमटी था । ... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

PROF. RITA BAHUGUNA JOSHI : Yes, I am finishing.

महोदय, अब वर्ष **2022** में यह बढ़कर **9.27** एमएमटी हो गया है, इसमें भी बहुत ज्यादा वृद्धि हो रही है । मैं अब परिणामों पर आती हूँ । इन सब चीजों के जो परिणाम हैं, उनमें एफिशिएंसी, परफार्मेंस और कैपेसिटी बढ़ी है । टर्नओवर टाइम, जहां वर्ष **2012** में माल की टुलाई, आने-जाने का समय **107.29** घण्टे थे, वहीं यह वर्ष **2022** में **55.27** घण्टे हो गया है । मेजर पोर्ट्स में **11** हजार एमटीपीए कैपेसिटी वर्ष **2017** में थी । ... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Madam, kindly conclude.

PROF. RITA BAHUGUNA JOSHI : I am just concluding.

HON. CHAIRPERSON: you have taken more time.

PROF. RITA BAHUGUNA JOSHI : Just a minute more, please.

महोदय, आज वर्ष **2021** में वह कैपेसिटी बढ़कर **16** हजार एमटीपीए हो चुकी है । रिसाइकिलिंग में, ग्रीन शिप रिसाइकिलिंग में, मरम्मत और शिप बिल्डिंग में हम तेजी से इंटरनेशनल हब बनने की ओर बढ़ रहे हैं । नॉन मेजर पोर्ट्स में भी हमारी कैपेसिटी बढ़ गई है । अंत में, मैं कहूंगी कि शिपिंग टनेज वर्ष 1947 में 0.9 मिलियन जीटी थी ।... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Dr. Jayakumar.

PROF. RITA BAHUGUNA JOSHI : Sir, kindly allow me to just complete my last point. Just 30 seconds more.

HON. CHAIRPERSON: Please wind up.

PROF. RITA BAHUGUNA JOSHI : Completing in just 30 seconds.

जो शिपिंग टनेज वर्ष **1947** में **0.9** मिलियन जीटी थी, जो वर्ष **2016** में बढ़कर **11** मिलियन जीटी और वर्ष **2020** में **13.1** मिलियन जीटी हो गई । मैं इतना ही कहूंगी कि वर्ल्ड रैंकिंग में हम वर्ष **2018** में **146**वें स्थान पर थे, वर्ष **2020** में **68**वें स्थान पर हैं और वर्ष **2035** में,

अलग-अलग चरणों में लेकर हम विश्व के दस सबसे महत्वपूर्ण पोर्ट्स में हमारे देश के बंदरगाह भी आएंगे । धन्यवाद ।

DR. K. JAYAKUMAR (TIRUVALLUR): Sir, since morning, I have been observing the deliberations in this House. The hon. Members from Kerala have appreciated the Government policy which promotes the ports and shipping industry in the country. Even some other hon. Members also expressed similar views. I am also of the same opinion that the Government policy is promoting harbours and ports but it is mainly to destroy and make the Government established ports defunct.

15.55 hrs

(Shri Rajendra Agrawal *in the Chair*)

For example, in Tamil Nadu, M/S Adani & Co. is establishing a monstrous port in Tamil Nadu spreading over an area of about 6000 acres and the 6000 acres of land is going to be taken by filling the sea with sand and extending it over a distance of 60 to 70 metres destroying the 60 to 80 metres distance. Apart from that, 3,200 acres of Poramboke Wetlands are going to be affected. This port is coming near the Chennai Mega City and taking over 3,200 acres of land is going to create a mess and North Madras will get destroyed and decimated if this port comes over there.

Not only that, the entire Poramboke Wetlands and a sanctuary in the nearby area etc. are going to be affected. For this, 53 million cubic metres of sand is going to be transported and rocks of about 50 million tonnes are to be

transported through the city. There will be vehicular traffic. Currently, there are about 40,000 vehicles that create traffic jam in that area, and it takes 3 hours to pass through 3 kms or 4 kms distance. Once this port comes over there, the number of vehicles will go up to 54,000 which will create more traffic jam.

Another thing, the capacity of this particular port would be about 320 million tonnes per annum which is 80 per cent of capacity of all the ports put together. When such a large number of ports are already there and they are operating at 30 to 40 per cent capacity, where is the need for this Government to encourage a port to establish there and destroy the existing Government port? Madras Port Trust, VOC Port Trust in Thoothukudi and the entire stretch of about 8 ports will go out of business once this project is completed.

Sir, even otherwise, the problem is that this particular company is coming up with large-scale violations. Ports and red category industries are not supposed to be there in an area where people are living and where sanctuaries are there. In 2006, the Ministry of Earth Sciences said, where there is erosion of the sea of 50 metres and above, a port cannot come there. It should not be allowed. The Ministry of Forest, Environment and Climate Change says there should be a ban on this. The company in its own technical feasibility report that is called Environmental Impact Assessment has mentioned the erosion of 5.6 metres. The upper limit to allow an industry is 1 metre erosion. So, no industry should be allowed in that area but this Adani Group of Companies is allowed to go ahead in that area. Apart from that, no industry can be established within 10 kms of a bird sanctuary or any other

natural habitat. In this case, a bird sanctuary is there between Andhra Pradesh and Tamil Nadu at a distance of 2.1 kms from Tamil Nadu. This norm is also being violated. Within 10 kms, any industry should not come but this work is going on there. I am the MP of that constituency.

Encroachment of watershed area is going to affect that area in a very, very bad manner. Secondly, very hazardous substances are going to be imported. It will be detrimental to the people. Please take some action. About 10 kms distance will be wiped away like it happened in Bhopal earlier.

16.00 hrs

Apart from that, the audacity of the Adani company is such that it has written to the Government asking the port area in Chennai city, where about 45,000 people are living, to be declared as a no-fishing area. Is it not atrocious that this company is asking the Government to throw away the human habitats so that they can come and sit over there? Therefore, Sir, I strongly object to this. I beg this Government to accept my request. This is my appeal to the Government as a Member of Parliament of that area. This is not an industry to be set up there. I am not against this Government helping anyone. Let it be taken to Gujarat. Let it be taken to any other coastal area where it can be promoted.

Thank you.

***श्री मितेश पटेल (बकाभाई) (आनंद):** हजीरा पोर्ट या सूरत पोर्ट गहरे पानी का तरलीकृत प्राकृतिक गैस टर्मिनल और मल्टी-कार्गो डीप वाटर पोर्ट है जो भारत के सूरत से लगभग 20 मील दक्षिण-पश्चिम में स्थित है। यहाँ एलएनजी सविधा चाल है, जबकि कार्गो पोर्ट विकासाधीन है। हजीरा पोर्ट सेंट्रल गुजरात के, वड़ोदरा, भरूच, पंचमहाल, मेरे मत विस्तार आनंद आदि जिलों जहाँ की बहुत सारे सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्योग हैं उनके लिए कार्गो ट्रांसपोर्टेशन की दृष्टि से बहुत अहम साबित होने वाला है। आनंद जहां दालों की कई मिलें हैं और दाल निर्यात का बड़ा केंद्र है उनके लिए अफ्रीका जैसी जगहों के लिए हजीरा कार्गो पोर्ट शुरू होने से व्यापार वर्तमान से ज्यादा आसान हो जाएगा क्योंकि सेंट्रल गुजरात विशेषकर वड़ोदरा और आनंद से नजदीक कार्गो पोर्ट मुंबई 450 किलोमीटर और कांडला 400 किलोमीटर पड़ता है जबकि हजीरा पोर्ट की दूरी 200 किलोमीटर है।

मैं संबन्धित विभाग को आग्रह करता हूँ कि हजीरा पोर्ट के तेजी से विकास एवं कार्गो सुविधा को दुरुस्त कर शुरू करने हेतु बजट 2022-23 के अंतर्गत अनुदान के लिए सूचीबद्ध किया जाये।

* Speech was laid on the Table.

***SHRI V.K. SREEKANDAN (PALAKKAD):** I thank you for allowing me to put my views concerning the Ministry of Ports, Shipping and Waterways.

I have one issue which I need to bring to the notice of the government is with regard to The Indian Ports Bill, 2021, which seeks to replace more than a century old Indian Ports Act 1908. The bill intends to encroach upon the authority of State governments as far as maintenance and development of new ports and the bill even challenges the federalism of our country. The excessive authority and power concentrated in the Union government by way of this bill relegating the maritime States into secondary position have led to the maritime States to lodge their protest and convey their objections to the Centre. The centralising of port activities under the control of the Union government cannot be accepted. In the entire world nowhere, the ports are being controlled or interfered by any federal government. In our country the maritime States have executed a number of port development projects successfully. The true intention of the government is to develop ports in our country, the government must back and give more autonomy to maritime States to develop ports with private participation and not to encroach the power of the States in the name of port development. The centralization of power with the Central Government by way of this Bill, could have an adverse impact on the development of infrastructure as well as private investment on development of ports in coastal States like Kerala.

* Speech was laid on the Table.

With this, I conclude and urge upon the hon'ble Minister to hear the views of the coastal states before the government moves ahead with the said Bill.

श्री एम. बदरुद्दीन अजमल (धुबरी): मैं आपका बहुत-बहुत शुक्रगुजार हूँ कि आपने मुझे Demands for Grants under the control of the Ministry of Ports, Shipping and Waterways पर हो रही चर्चा में बोलने का मौका दिया है। चूंकि, इस मंत्रालय के मंत्री, सर्वानन्द सोनोवाल जी हमारे इलाके से हैं, मैं भी उसी इलाके से एमपी चुन कर आता हूँ, इसलिए उनके बजट में, मैं खिलाफ नहीं कर सकता हूँ, इसलिए जो भी बजट है, जैसा भी है, वह अच्छा है या बुरा है, पूरा का पूरा मुझे उसका सपोर्ट है।...(व्यवधान)

मैं आपके माध्यम से मिनिस्टर साहब से यह कहना चाहता हूँ कि आजादी से पहले धुबरी पोर्ट, जहां से मैं चुनाव जीत कर आता हूँ, इस हाउस में, यह मेरा थर्ड टर्म है, यह बहुत अहमियत रखता था, क्योंकि वहां के इलाके के लोग अपने प्रोडक्ट्स दूसरे सूबों और दूसरे मुल्कों से भी इम्पोर्ट-एक्सपोर्ट करते थे।

सर, असम के लोग धुबरी पोर्ट से stones, vegetables, jute, rice वगैरह का एक्सपोर्ट-इम्पोर्ट का काम करते थे। इसकी वजह से इलाके में बहुत खुशहाली थी, चहल-पहल थी। वहां के लोग माली ऐतबार से बहुत मजबूत थे।

सर, मैं आपके माध्यम से यह कहना चाहता हूँ कि मुल्क की तकसीम के बाद धुबरी और कोलकाता के बीच में शिप्स का रास्ता बंद हो गया, जो कि इम्पोर्टेंट पॉइंट था, क्योंकि वाटर वे का कुछ हिस्सा दूसरे मुल्क में चला गया, उसके बाद धुबरी पोर्ट बिल्कुल बेकार हो गया और वह बंद हो गया। इसका असर लोगों की जिंदगी पर पड़ा। उनकी माली हालत खराब हो गई और धीरे-धीरे धुबरी और उसके आस-पास के इलाके मुल्क के सबसे ज्यादा पिछड़े हुए इलाकों में से एक हो गया। मेरा क्षेत्र धुबरी उस जमाने में पूरे असम का सबसे चहल-पहल वाला इलाका था, जब यह पोर्ट वहां था, उसके बाद अचानक इसे बंद कर दिया गया। उसकी वजह यह थी कि रोड्स एंड रेलवे की बहुत सहूलियात इस इलाके में मौजूद नहीं थी, उसके साथ ही उसके जरिए, सामान को दूसरे हिस्सों में पहुंचाना बहुत महंगा हो जाता था, दूसरे मुल्क में भी उन्हें भेजने की कोई सूरत नहीं थी, इसलिए दिन ब दिन उनकी माली हालत गिरती चली गई।

सर, मैं आपके माध्यम कहना चाहता हूँ कि जब मैंने वर्ष 2006 में पॉलिटिक्स में कदम रखा, पहले मैं सलमारा से एमएलए बना, फिर मैं पार्लियामेंट में आया और आज तक मैं आपके सामने हूँ। मुझे इस इलाके की हालत को बहुत करीब से देखने का मौका मिला है। लोगों की हालत बहुत नागुफता है। वहां फ्लड इरोजन हर साल होता है, जिसकी वजह से वहां 8-10 किलोमीटर वाश अवे हो जाता है। इसलिए वे कमजोर होते जा रहे हैं। हर साल फ्लड और इरोजन उनको तबाह कर देते हैं। उनके घर और जमीन को रिवर ब्रह्मपुत्र बहार कर ले जाती है। वहां आने-जाने के लिए सही रास्ता नहीं होने की वजह से कोई भी वहां इंडस्ट्री में अपना इन्वेस्टमेंट नहीं करता है।

सर, इस हाउस में मैंने जिन चीजों के बारे में मजबूत से मांग की थी, उसमें control of flood and erosion मुख्य है। मैंने इनके बारे में बार-बार कहा है। आज फिर मैं इस सरकार से कहूंगा कि flood and erosion को बंद किया जाए, ये हमारे लिए अभिशाप हैं, हम लोगों को भिखारी बना रहा है। वहां हर किस्म के लोग रहते हैं, उसके बाद construction of Dhubri Phulbari Bridge, revival of Rupsi airport, revival of Dhubri port, ये सभी मेरी डिमांड्स हैं। मेरी खुशनसीबी है कि मिनिस्टर साहब मेरे यहां से ही आते हैं।

श्री सर्वानन्द सोनोवाल साहब, मैं आपकी तवज्जो चाहूंगा। ये हमारे बड़े भाई हैं और मैं इनका छोटा भाई हूँ।

माननीय सभापति : वैसे आप ही बड़े लगते हैं।

श्री एम. बदरुद्दीन अजमल : सर, मुझे तो यह कहना पड़ेगा, वे हमारे मिनिस्टर हैं। उनको हम थोड़ा नहीं लगाएंगे, तो हमारा काम कैसे बनेगा? इतना तो करने का मुझे मौका दीजिए। वे हमारे इलाके के हैं।

इस सत्र में इस हाउस में यह मुद्दा उठाया और मुझे खुशी है कि सरकार ने धुबरी पोर्ट को रिवाइव करने के लिए फण्ड दिया और उससे बिज़नेस एक्टिविटीज शुरू हुई, जिसे मिनिस्टर साहब जानते हैं। लेकिन अभी भी उसमें बहुत इम्प्रूवमेंट की जरूरत है। वहाँ मज़ीज सहूलियत के

लिए फण्ड की जरूरत है । इसलिए मैं आपके माध्यम से, सरकार से मांग करता हूँ, मिनिस्टर साहब इसके लिए फण्ड दें ताकि धुबरी पोर्ट एक बार फिर से इलाके के लोगों के लिए बिज़नेस पॉइंट बने और इलाके के लोगों की तरक्की हो सके ।

सर, धुबरी पोर्ट के अलावा, सदिया, धौला, पांडु, करीमगंज आदि के पोर्ट्स को भी मॉडर्नाइज किया गया है और अभी काम जारी है । मुझे उम्मीद है कि हमारे मिनिस्टर साहब की निगरानी में ये पोर्ट्स भी तरक्की करेंगे और कुछ ऐसा किया जाएगा, जिससे वहाँ टूरिज्म को भी बढ़ावा मिले ताकि उन इलाकों के लोगों की भी तरक्की हो सके ।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : अब आप कनक्लूड कीजिए ।

श्री एम. बदरुद्दीन अजमल : सर, आपने सब लोगों को बहुत मौका दिया है । मुझे भी मौका दीजिए । मिनिस्टर साहब हमारे इलाके के हैं ।

सर, पिछले दिनों ऐसा हुआ, शायद मिनिस्टर साहब के पास भी रिपोर्ट आई होगी । बंगलादेश से कुछ जहाज आए थे, जो असम के धुबरी वगैरह से पत्थर लेने आते हैं । धुबरी में उनके चार-पाँच जहाज फंस गए, जिसके कारण उसमें सैंकड़ों मजदूर भी फंस गए । उस समय बहुत जबरदस्त सर्दी थी । वे लोग सर्दी की वजह से मर जाते या भूख से मर जाते, जब चार-पाँच जहाज अटक गए, तो हमारे लोग उन्हें देखने चले गए । हमारे पास भी टेलीफोन आया । हमने अपने लोगों को भेजा, उनके लिए कम्बल वगैरह भेजे । इसलिए मेरा कहना है कि आइंदा मिनिस्टर साहब इसका ख्याल रखें । जहाँ भी पोर्ट्स बन रहे हैं, वहाँ इस किस्म के हालात पैदा न हों, एमरजेंसी की हालत में वहाँ एम्बुलेंस जाए और उनकी मदद करें ।

मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ ।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : पाँच बजे के आसपास रिप्लाइ होना है, इसलिए मेरा सभी माननीय सदस्यों से निवेदन है कि अपनी बात कहने में थोड़ा सीमित समय लें ।

***श्री परबतभाई सवाभाई पटेल (बनासकांठा):** सर्वप्रथम मैं धन्यवाद देता हूँ कि मुझे वर्ष **2022-23** के लिए पोत परिवहन एवं जलमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर चर्चा तथा मतदान पर अपनी बात रखने का अवसर दिया ।

मा. वित्त मंत्री जी द्वारा पेश किया गया यह बजट भारत के जनमानस को कल्याण देने वाला बजट है और यह भारत की प्रगति को एक नया आयाम देने वाला बजट है । बजट में प्रधानमंत्री गति शक्ति के माध्यम से पोत परिवहन एवं जलमार्ग क्षेत्र में विकास कार्यों को और गति मिलेगी । बजट में गति शक्ति के जरिये जो प्रावधान किये गए हैं उनसे पत्तनों के विकास को गति मिलेगी तथा जल परिवहन के लिए भी यह महत्वपूर्ण साबित होगा । यहाँ यह भी सराहनीय है की अमृत काल में देश की समृद्धि के लिए प्रधानमंत्री गति शक्ति के माध्यम से जो कदम उठाये जायेंगे वह हमारी अर्थव्यवस्था में व्यापक बदलाव लायेंगे और बेरोजगार युवाओं के लिए नए और अभूतपूर्व अवसर भी पैदा करेंगे ।

अब मैं अपने संसदीय क्षेत्र एवं गुजरात से सम्बंधित कुछ उपलब्धियों को रखता हूँ जिनका विवरण निम्नलिखित है – दीनदयाल पोर्ट अथॉरिटी (डीपीए) ने 11 जनवरी 2022 को 2021-22 में 100 एमएमटी यातायात को पार कर लिया जो सभी महापत्तनों में पहला और सबसे तेज है । डीपीए ने पहले ही 18 मार्च 2022 को 2019-20 में अपने पिछले उच्चतम 122.5 एमएमटी को पार कर लिया है और 21 मार्च तक 123 एमएमटी को संभाला है । पत्तन ने 9 मार्च 2022 को पश्चिम गेट कांडला में ई -दृष्टि परियोजना के तहत आरएफआईडी आधारित पहुँच नियंत्रण प्रणाली को सक्षम किया है । दीनदयाल पत्तन प्राधिकरण ने एमओपीएसडब्ल्यू के मार्गदर्शन में 16 केन्द्रीय विभागों और मंत्रालयों और पश्चिम क्षेत्र के राज्यों के सहयोग से 26 नवम्बर 2021 को महात्मा मंदिर गांधीनगर में पीएम गतिशक्ति क्षेत्रीय सम्मलेन आयोजित किया जिसका उद्घाटन हमारे श्री भूपेन्द्र पटेल मा. सीएम - गुजरात, और मा. सर्बानंद सोनवाल जी और मा. केन्द्रीय पीएसडब्ल्यू

* Speech was laid on the Table.

और आयुष मंत्री जी ने किया । इस पत्तन में 3159 करोड़ रुपये की 10 पीएम गतिशक्ति परियोजनाएं भी हैं जो कार्यान्वयन के तहत हैं । कार्गो पोत- जीसीएल यमुना ,99,000 मीट्रिक टन औद्योगिक नमक को थोक में लोड करने के बाद सीजे-15 से खाना हुआ , जो डीपीए में कार्गो जेड्टी से लोड किये गए निर्यात कार्गो का उच्चतम पार्सल है और इसने मई .2021 के महीने में जलयान इकान बागत में लोड किये गए 73,500 मीट्रिक टन कार्गो के पिछले रिकॉर्ड को पार कर लिया है । डीपीए ने 02 ट्रक पर लगी मिस्ट कैनन मशीनों की संख्या को शामिल करके मेरीटाइम इंडिया विजन 2030 के तहत अपने हरे और स्वच्छ फूटप्रिंट्स को बढ़ाया जो उन्नत दबावयुक्त धुंध नोजल स्प्रे और 02 मैकेनिकल स्वीपिंग तकनीक पर आधारित ट्रक माउंटेड रोड स्वीपर का उपयोग करती है ।

सर टी अस्पताल, भावनगर और पत्तन अस्पताल गोपालपुरी और राज्य सरकार के अस्पताल, रामबाग में 1000 एलपीएम क्षमता के 20 सीयूएम/घंटा क्षमता के दो पीएसए ऑक्सीजन जेनरेटिंग प्लांट की आपूर्ति और स्थापना । डीपीए ने समर्पित 48 कोर गीगाबाइट क्षमता फाइबर ऑप्टिक नेटवर्क की स्थापना की है जो गांधीधाम कार्यालय को कांडला कार्यालयों । संचालन क्षेत्र से जोड़ता है, दिसम्बर -2021 में ईआरपी आरएफआईडी सीसीटीवी नेटवर्क के निर्बाध कार्यान्वयन को सक्षम करता है । डॉ. बाबासाहब अम्बेडकर कनवेंसन सेंटर , जोकि 38 करोड़ रुपये की लागत से 1200 पैक्स की क्षमता वाला गुजरात के सबसे बड़े सम्मलेन केंद्र में से एक है । परियोजनाओं के लिए आधारित - पुराने कांडला में तेल जेड्टी संख्या 8 आकार का भण्डारण शेड , ट्रकों । वाहनों के लिए पार्किंग प्लाजा, कांडला में तेल जेड्टी क्षेत्र में पाइपलाइन नेटवर्क का आधुनिकीकरण माननीय पीएसएंडडब्ल्यू मंत्री द्वारा अक्टूबर 2021 में रखी गयी थी । नौवहन चैनल की गहराई को ड्रेज किया गया है और जनवरी 2022 में 9 मीटर से बढ़कर । मीटर कर दिया गया है । 171 करोड़ रुपये की लागत से तेल जेड्टियों पर मौजूदा बुनियादी सुविधाओं के इष्टतम उपयोग द्वारा कार्गो के थूपुट को 8 एमएमटीपीए से बढ़ाकर 15.8 एमएमटीपीए करने के लिए तेल पाइपलाइन नेटवर्क में सुधार । यह पत्तन पर जलयानों के टर्न अराउंड समय को कम करेगा । दीनदयाल

पत्तन प्राधिकरण ने भारतीय दूरसंचार नियामक प्राधिकरण (ट्राई) के समन्वय में पत्तन प्रक्रियाओं के स्वचालन के लिए कांडला में 5 जी आधारित मोबाइल नेटवर्क की एक पायलट परियोजना शुरू की है जिसमें स्माल सेल्स गुणवत्ता सेवाओं के साथ दीनदयाल पत्तन के हर स्थान पर कवरेज सुविधा बढ़ाने के लिए मेक्रों सेल्स का पूरक होंगे ।

पिछले सात वर्षों में उपलब्धियों का विवरण इस प्रकार हैं:- दीनदयाल पत्तन प्राधिकरण, कांडला ने पहली बार 2015-16 में 100 एमएमटी यातायात पार किया, जो इसे हासिल करने वाला पहला बड़ा पोर्ट है । इसने पिछले 14 वर्षों से बड़े पोर्टों में अपना पहला स्थान बनाये रखा है । 2019 में 9 एमएमटीपीए क्षमता वाली कार्गो जेटी नंबर 14 और 16 का उद्घाटन किया। 20 मेगावाट पवन उर्जा परियोजना को दो चरणों अर्थात 2017-19 में चालु किया गया था । संचालन और रखरखाव सहित गोदाम संख्या 34 पर उर्वरक संचालन के लिए मशीनी कृत बैगिंग और रैक लोडिंग सुविधा की सफलतापूर्वक स्थापना । विद्युत् ऊर्जा की खरीद लागत को 9.89 रु. प्रति यूनिट से घटाकर 4.17 रूपये प्रति यूनिट किया गया । नया स्थायी हजीरा टर्मिनल निर्माणाधीन है और जुलाई 2022 तक शुरू हो जायेगा साथ ही पीपावाव एवं मूलद्वारका में रो-रो/ रो-पेक्स सुविधा के निर्माण का कार्य भी शीघ्र प्रारंभ किया जायेगा । डीपीए ने हजीरा से घोघा तक रो-रो पैक्स सेवा शुरू की है और मूलद्वारका और पीपावाव से रो-रो फेरी सेवा को चालू करने की पहल की है । जेएम बक्सी group और दीनदयाल पोर्ट न्यास के बीच एक पीपीपी परियोजना कांडला इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल (केआईसीटी) ने अपना परिचालन शुरू किया और टर्मिनल थूपुट 5 लाख टीईयू है । रेलवे अवसंरचना सुविधाओं का विकास और उन्नयन डीएफसी अनुपालन । डीपीए ने माननीय केंद्रीय पीएसडब्ल्यू और आयुष मंत्री द्वारा उद्घाटन किये गए रोटरी वन (आयुष वन) के सहयोग से 30 एकड़ भूमि का विकास करके गुजरात वन विभाग -शहरी वानिकी और कई को दिए गए पत्तन क्षेत्र के अन्दर अन्य हरित पहल 50 एकड़ क्षेत्र में वृक्षारोपण करके हरित पोर्ट पहल शुरू की है । माननीय प्रधानमंत्री जी ने दिनांक 08-11-2020 को हजीरा और घोघा के बीच

रो-रो फेरी सेवाओं का उद्घाटन किया था । अब तक करीब 3 लाख यात्रियों ने उक्त सेवाओं का लाभ उठाया है ।

स्वदेशी विमान वाहक (आईएसी) का तीसरा समुद्री परिक्षण 9 से 15 जनवरी, 2022 तक लगातार 7 दिनों की अवधि के लिए आयोजित किया गया था । आईएसी की सुपुर्दगी अप्रैल 2022 में होगी । सीएसएल और डीसीआई ने दिनांक 17.03.2022 को 12,000 एम3 ट्रेलिंग सेक्शन होपर ड्रेजर के निर्माण के लिए पोत निर्माण समझौते पर हस्ताक्षर किये । यह ड्रेजर के निर्माण के लिए पहली मेक इन इंडिया पहल है । आईएमयू - चेन्नई परिसर में मरीन इंजीनियरिंग स्कूल (25.79 करोड़ रुपये मूल्य के लिए एक अत्याधुनिक कार्यशाला शुरू की गयी है । राष्ट्रीय परियोजना पाइपलाइन के तहत कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड की दो परियोजनाएं अर्थात (i) अंतर्राष्ट्रीय पोत मरम्मत सुविधा और (ii) नई ड्राई डॉक ।

ग्रामीण विकास मंत्रालय के सहयोग से एमओपीएसडब्ल्यू ने तटीय आबादी के कौशल को सक्षम करने के लिए डीडीयू- जीकेवाई सागरमाला अभिसरण शुरू किया गया है । इस अभिसरण के तहत, एमओपीएसडब्ल्यू द्वारा सम्पूर्ण वित्तपोषण सहायता प्रदान की जा रही है । 5 राज्यों (आंध्रप्रदेश, कर्नाटक, महाराष्ट्र, ओडिशा, और तामिलनाडू) को शामिल करते हुए इस अभिसरण के पहले चरण में 1900 से अधिक अभ्यर्थियों को प्रशिक्षित किया जा चुका है । परियोजना का दूसरा चरण 9 राज्यों और तीन केंद्र शासित प्रदेशों के 22 तटीय जिलों में कार्यान्वित किया जा रहा है । 4 राज्यों (आंध्रप्रदेश, गुजरात, तामिलनाडू, और केरल) में प्रशिक्षण पहले ही शुरू हो चुका है और 1000 से अधिक अभ्यर्थियों को प्रशिक्षित किया जा चुका है । समुद्री और पोत निर्माण में उत्कृष्टता केंद्र (सीईएमएस) की स्थापना शिक्षाविदों और उद्योग की आवश्यकताओं के बीच कौशल अंतर को पाटने के उद्देश्य से की गयी थी । यह नौवहन और सहायक उद्योगों के क्षेत्र में छात्रों, उद्योग और शिक्षाविदों के लिए दो परिसरों और कुल 24 अत्याधुनिक प्रयोगशालाओं (मुंबई में 6 प्रयोगशालाएं और विशाखापत्तनम में 18) के साथ एक अद्वितीय जीवंत ज्ञान केंद्र है । संस्थान ने स्थापना के बाद से 50+ पाठ्यक्रमों में 5000 से अधिक अभ्यर्थियों को प्रशिक्षित किया है । देश में

पोटों, जलमार्गों और तटों से सम्बंधित विभिन्न मुद्दों के लिए नवीन और अनुप्रयुक्त अनुसंधान आधारित इंजीनियरिंग समाधान प्रदान करने के लिए आईआईटी मद्रास पोटों, जलमार्गों और तटों के लिए राष्ट्रीय प्रद्योगिकी केंद्र (एनटीसीपीडब्ल्यूसी) की स्थापना की गयी थी । संस्थान ने पोटों और जलमार्ग से सम्बंधित 70 से अधिक अनुसंधान और तकनीकी सहायता परियोजनाओं को पूरा किया । संस्थान ने स्वदेशी उत्पादों और समाधानों में उत्कृष्ट प्रदर्शन किया है जैसे की स्वायत्त हाइड्रोग्राफिक और समुद्र विज्ञान सर्वेक्षण के लिए मानव रहित सतह वास्तविक समय में पानी के नीचे कील निकासी रात्रिकालीन नौचालन समाधान - राष्ट्रीय जलमार्ग 2 , और ऑनलाइन ड्रेजिंग मोनिटरिंग डैशबोर्ड । आईआईटी खड़गपुर में अंतर्देशीय और तटीय समुद्री प्रद्योगिकी केंद्र (सीआईसीएमटी) की स्थापना आईडब्ल्यूएआई, शिपयार्ड और पोटों को अनुसंधान , परिक्षण और प्रयोग सुविधा प्रदान करने के लिए मंत्रालय की प्रद्योगिकी शाखा के रूप में की गयी है । उथले पानी के लिए पोत मॉडल परिक्षण की सुविधा के लिए एक अत्याधुनिक दीप एंड शैलो वाटर सीकीपिंग एंड मैनुवरिंग बेसिन (CSW- SMB) स्थापित किया जा रहा है । इसके अतिरिक्त , एलएनजी टैंकों में स्लोशिंग के मापन के लिए वेव फ्लूम और उपकरण भी स्थापित किये जायेंगे । प्रशिक्षण के लिए बहु कौशल विकास केंद्र (एमएसडीसी) जवाहरलाल नेहरु पत्तन प्राधिकरण और चेन्नई पत्तन प्राधिकरण में पहले से ही चालू है । इन केन्द्रों में 1200 से अधिक अभ्यर्थियों को प्रशिक्षित किया गया है । एमओपीएसडब्ल्यू की वित्तीय सहायता से 35,000 से अधिक अभ्यर्थियों ने सुरक्षा प्रशिक्षण और कल्याण संस्थान अलंग में प्रशिक्षण प्राप्त किया है । इसके परिणामस्वरूप पोत भंजन यार्डों में बेहतर सुरक्षा हुई है ।

अंत में मैं यह कहना चाहना हूँ की मा. प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में देश के सभी पोटों का विकास किया जा रहा है और आशा करता हूँ की यह विकास निरन्तर इसी प्रकार चलता रहेगा ।

धन्यवाद।

***SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAGH):** Thank you for giving me a chance to put my views concerning Ministry of Ports, Shipping & Waterways. The Indian Shipping Sector, with about 212 ports (12 Major and 200 Minor ports) along its 7,517 km coastline, has strengthened substantially in the last two decades. Over the years, the development of other aspects of shipping, such as containerization, multi-modal transport services, advancement of marine engineering technology etc. has enabled infrastructural improvement in the Indian shipping industry. Roads, rails, airports and seaports together with the optimum storage capacity to move large shipments have placed the industry in a very advantageous position. The Ministry of Ports, Shipping & Waterways has been entrusted with the responsibility of formulation and implementation of various policies and programmes on development of Major & Minor Ports and harbours, maritime safety, training & skill development, human resource, finance etc. Approximately 95% of the country's trade by volume and 68% by value, is moved through maritime transport. Against the projected demand of Rs. 2542.43 crores, net allocation made for the Ministry of Ports, Shipping and Waterways under Demand No. 78 in the Budget 2022-23 is Rs. 1709.50 crore (Rs. 1135.19 crore under Revenue head and Rs. 574.31 crore under Capital head) and there is a shortfall of Rs. 832.93 crores. The BE 2022-23 provision is higher than the RE 2021-22 of Rs. 1585.37 crore but only slightly higher than BE 2021-22 of Rs. 1702.35 crore.

* Speech was laid on the Table.

I would now like to put some suggestions before the Minister:

Efficient utilization of land resources holds key to unlocking India's economic growth. So, promotion of coastal industries through leasing of land around the port area to such industries and fixation of lease rent and sufficient reforms in the land administration is paramount. In order to successfully expedite the tendering process of port area, the Ministry should speed up the tendering process and convey to the Committee, any lacunae on this part.

The Ministry has not prepared any Master Plan for the port-road connectivity which is one of the major bottlenecks in the shipping and highway sector. The efforts of the Ministry towards port-modernization and seamless cargo movement will be unattainable without proper port-road connectivity and hence, the EXIM business will greatly suffer. The Ministry should devise a master-plan in order to build robust road connectivity to the ports and make possible, the dreams of EXIM business through ports in India.

No steps have been taken by the Ministry to counter the oil-spill hazards which pose an enormous threat to safety and security of seafarers as well as the marine species and the ecosystem. The Committee desires that the Ministry provide information on technology advancement done to counter maritime hazards and a special Act may be enacted for tackling such hazards.

Our country has not been able to reap the full potential of its port and shipping sector which is evident from the fact that the contribution of this sector to our GDP is just 1%. The Ministry needs to have policy measures initiated to overcome structural and organizational impediments to increase port

production and productivity. Considering the fact that the number of Minor Ports in the country is more than 200 and therefore, their role in the overall Shipping sector is indispensable, the Ministry of Ports, Shipping and Waterways should encourage the Major Ports across the country to lend technical assistance and expertise to the regional Minor Ports in order to help them expand at a faster pace.

SHRI THOMAS CHAZHIKADAN (KOTTAYAM): Thank you, Sir, for giving me the opportunity to participate in the discussion on the Demands for Grants under the control of the Ministry of Ports, Shipping, and Waterways.

Kerala is blessed with a 576 Km. long coastal line, stretching right from Parassala, the southernmost part of Kerala to Kasargode, at the northern end. Kerala is also blessed with 2,560 Km. long waterways. The major waterway is the 616 Km. long West Coast Canal. A part of it has been declared as NW-3, and the balance is to be developed.

Kerala has another five small canals which have also been declared as National Waterways. Out of these five National Waterways, three waterways fall in my constituency. The five small waterways, which have been approved as National Waterways, are:

Alappuzha-Changanassery Canal NW-8 (28 Km. long),

Alappuzha-Kottayam-Athirampuzha Canal NW-9 (38 km. long),

Kottayam-Vaikom Canal NW-59, (28 km. long),

Udyogamandal and Champkara canals, and

A.V.M. Canal.

What I want to stress here is, the West Coast Canal is developed only partially. Only 328 km. of this canal has been developed to the IWAI standards, and the balance is to be developed and declared as a National Waterway.

Out of 328 kilometres, only 168 kilometres, that is, from Kollam to Kottapuram, have been developed to IWAI standards. The balance stretch of 160 kilometres is to be developed from Kottapuram to Kozhikode.

The Government of Kerala has submitted a Detailed Project Report in March, 2020 costing around Rs. 1358 crore for development of the National Waterway No. 3 as well as other five small National Waterways. But the Government of India has not sanctioned it. I would humbly request the Government to sanction it for the development of these waterways which are very important for the State of Kerala.

Our former President of India, the late Dr. A.P.J. Abdul Kalam made a historic speech in the Kerala Legislative Assembly. I was also a Member of the Kerala Legislative Assembly at that time.

It was made on 28th July, 2005. Before the Legislators, he presented 'Ten Missions' for the development and prosperity of Kerala. He had given 'Tourism' as the first priority. The second priority was the development of 'Waterways'.

Hon. Chairperson, Sir, the Malayala Manorama -- the largest circulating vernacular newspaper in India -- has started a serial from today describing the needs for developing waterways in Kerala. All these things bring to the core that waterways in Kerala have to be developed. Therefore, I would like to request the hon. Minister to spend some more money in Kerala for the development of waterways in Kerala.

By developing waterways, we can have great benefits. The first benefit is that only one-fourth of the cost is required for the development of waterways as compared to roads or railways. Secondly, one-fifth of the cost is required for maintenance of waterways as compared to roads or railways. Thirdly, the cost of cargo movement by road is Rs. 1 per tonne and by rail, it is Rs. 50 paise per tonne; whereas, the cost of cargo movement by waterways is Rs. 37 paise per tonne. One more benefit is that there is no carbon emission by waterways. It is best with respect to the development of tourism also.

The Kottayam Port is just fifteen kilometres away from my house. The Kottayam Port and Container Terminal Services is the first joint venture minor port and inland container terminal in India. This is the only multimodal Inland Container Depot (ICD) using inland water navigation. This port is situated by the side of National Waterway No. 9. The Kottayam Port is using the facilities of National Waterway Nos. 9, 3 and 59. This Port is promoted through public-private participation with the assistance of Government of India.

Sir, I have only one request. The Kottayam Port has started export and import in full swing. Till now, the Port has handled 4,60,000 tonnes of cargo. The Customs has received Rs. 61 crore as revenue. The country has earned foreign exchange to the tune of Rs. 451 crore. In 2018, Kottayam Port started inland waterway operations but discontinued it due to technical glitches in the customs EDI. While filing the IGM and EGM, the only two modes of transport that are available in the Customs EDI are railways and roads.

For filing the IGM (Import General Manifest) and EGM (Export General Manifest), only two modes of transport are available in Customs EDI, that is by Rail and Road.

The trade and insurance companies are not willing to handle the container through the inland waterways. The port had taken up the issue with the Commissioner of Customs and all other authorities. The office of the Principal Commissioner of Cochin has also requested the Customs Board to declare Kottayam Port (ICD) as Customs port for restarting inland waterways operations.

However, the issue is not resolved. For promoting and to restart the inland waterway movement from Kottayam Port, I request to incorporate inland waterways as transportation mode in the Electronic Data Interchange (EDI).

Thank you, Sir.

***डॉ. भारतीबेन डी. श्याल (भावनगर):** हमारे अखंड भारत को एक विशालतम समुद्र का किनारा मिला है, लेकिन इसके सुदपयोग के बारे में पहले की सरकारों ने नहीं सोचा । मैं माननीय प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ कि उन्होंने समुद्र के किनारों को भी विकास में प्रयोग किया है । मैं गुजरात सरकार को भी धन्यवाद देती हूँ कि राज्य सरकार ने भावनगर को दुनिया का प्रथम सीएनजी पोर्ट बनाने का कार्य प्रारम्भ किया है । हमारे यहाँ घोघा से सूरत रो-रो फेरी शुरू हो चुकी है, जिससे अब मालवाहक वाहनों को सड़कों के माध्यम से नहीं जाना पड़ता है । इससे सड़कों पर ट्रैफिक की समस्या कम हो गई है । भावनगर पोर्ट के विकास से पूरे सौराष्ट्र में विकास के द्वार खुल गए हैं, जिसके लिए श्री मनसुख मांडविया जी बधाई के पात्र हैं ।

निःसंदेह भावनगर पोर्ट का विकास हुआ है, लेकिन मैं सरकार का ध्यान आकृष्ट कराना चाहूँगी कि एशिया के सबसे बड़े शिपब्रेकिंग यार्ड वाले भावनगर पोर्ट पर फिशरी पोर्ट के विकास की भी आवश्यकता है, इसलिए सरतानपर बंदर पर फिशरी पोर्ट का विकास किया जाए तथा भावनगर से मुम्बई रो-रो फेरी चालू कराई जाए ।

* Speech was laid on the Table.

*** ADV. DEAN KURIAKOSE (IDUKKI):** The Ministry of Ports, Shipping and Waterways plays an important role in ensuring the economic growth as well as security our nation. It is entrusted with the development of the maritime transport sector – ports, shipping, and waterways sectors of the country. It is the nodal Ministry to administer shipbuilding and ship repair, major ports, national waterways, and inland water transport. According to the 316th Report of the Department-Related Parliamentary Standing Committee on Transport, Tourism and Culture presented in the Rajya Sabha on 14th March, 2022, maritime transport helps move approximately 95 per cent of the country's trade by volume and 68 per cent by value. Thus, it is a crucial driver of economic growth. However, regular under-utilisation of funds, delays in the flagship Sagarmala Project and the abysmally low funding for research and development of ports is a cause of concern.

The fund utilisation by the Ministry is quite underwhelming. The Ministry displayed an under-utilisation of 11.55 per cent in 2017-2018, a whopping 24.65 per cent decrease in 2020-21. The only exception was in the in the year 2018-2019 when it saw a meagre three per cent increase. By all standards, this exposes the inability of the Ministry to utilise the funds. The effectiveness with which the funds are utilised is another matter. I would like to put on record that only a fraction of the projects is completed by the Ministry, even under flagship programmes like Sagarmala.

* Speech was laid on the Table.

As of August 2021, only 172 of the 802 projects under Sagarmala had been completed. Out of 44 ongoing projects, no funds have been allotted to 31 projects, which indicates a lack of leadership and execution in the Government's most ambitious blue economy project. Delay of projects also has the potential to lead to cost overruns which should be avoided.

The Department-Related Parliamentary Standing Committee on Transport, Tourism and Culture observed that the implementation has been unsatisfactory as very few projects have been completed despite the programme being launched in 2015. The Ministry responded to this by claiming that the delays were caused due to acquisition of land, EC clearance, CRZ clearance, etc. The Committee further recommended the Ministry to form a committee with representatives both from the States and the Central Government to resolve the inter-Ministerial issues affecting the implementation of Sagarmala.

The budgetary allotment made for the IWAI, Inland Water Authority of India, projects were severely under-utilised. The allotment made to them in BE 2022-23 is substantially low, as compared to BE 2021-22. Jal Marg Vikas Project (NW-1) Project is being carried out on National Waterway-1, from Haldi to Varanasi. It is being carried out at a cost of Rs. 4,633.81 crore. The World Bank is providing the technical and financial support for the project. It is expected to be completed by December 2023.

The Government has failed to fulfil its promise of strengthening India's inland waterways. A report by Manthan Adhyayan Kendra, a thinktank, revealed that India's inland rivers have not been completed as promised by the Government. In 2016, the Government announced that 37 national waterways (NW) will be prioritised and constructed by 2019. However, construction on 21 of them is yet to begin. Waterways on the Gandak, Ghaghara, and Kosi rivers were among the 37 NWs highlighted for their potential to give connection to Nepal. However, after some preliminary work, development was suspended in 2020. These waterways are no longer on the list of NWs designated for development in the Inland Waterways Authority of India's April 2020 Action Plan (IWAI) and 63 of the 106 newly recognised waterways are not viable for commercial or passenger transport.

Other issues like neglect of non-major ports, grievances with recent Maritime Acts including those raised by States, port congestion, lack of transshipment ports and failure to check environmental damage are neglected by the Ministry. Hence, I propose a token cut to nudge the Ministry towards working in a manner that this august House expects it to.

स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्री तथा रसायन और उर्वरक मंत्री (डॉ. मनसुख मांडविया):

सभापति जी, पोर्ट, शिपिंग एंड वाटरवेज के बजट की डिमांड्स का समर्थन करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ। देश में हिंदुस्तान का नाम ही और हिंदुस्तान के नाम से ही हिंद महासागर का नाम बना हुआ है। देश में **7500** किलोमीटर समुद्र तट है और सदियों से है। इसी समुद्र तट का यातायात के लिए उपयोग करके यह देश समृद्ध हुआ करते थे। देश की समृद्धि का द्वार यही समुद्र तट थे। हम समुद्र क्षेत्र में कितने डेवलप्ड थे, उसका बेस्ट उदाहरण यह है कि आज दुनिया में कहीं भी पांच हजार साल पुराना पोर्ट नहीं है लेकिन भारत के गुजरात में लोथल पोर्ट पर आज भी पांच हजार साल पुराना डॉक मौजूद है। देश में इनलैंड वॉटरवेज कोई नहीं बात नहीं है। सदियों तक देश में इनलैंड वॉटरवेज का यूज करके यातायात से ट्रांसपोर्टेशन होता था। उसका भी एक उदाहरण भारत में धोलावीरा पोर्ट है। धोलावीरा हो कर इंडस रीवर गल्फ ऑफ कच्छ में मिलती थी। एक जमाने में वह एक अच्छा इनलैंड वॉटरवेज का उदाहरण है। मोहेंजो दारो फिल्म आप लोगों ने देखी होगी, उसमें इंडस रीवर के माध्यम से धोलावीरा तक ट्रांसपोर्टेशन इनलैंड वॉटरवेज से होता था। यह हमारी समृद्धि का कारण था, लेकिन आजादी के बाद देश के समुद्र तट ज्यादातर उपेक्षित रहे। देश में ट्रेन आई, उसका उपयोग होता रहा। रोड का उपयोग होता रहा, उनका एक्सपेंशन होता रहा और उन पर बजट खर्च होता रहा लेकिन दुनिया का यह भी क्रम है कि जिन्होंने समुद्र पर राज किया है, उन्होंने ही विश्व पर राज किया है और इतिहास उसका सबूत है। इसी रास्ते सभ्यता एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र में पहुंची। हमारे **7500** किलोमीटर समुद्र तट का उपयोग करते हुए यदि आप ईस्टर्न कोस्ट में देखें तो एक समय था जब चालुक्य, मगध, कौटिल्य और उस समय के जो भी साम्राज्य थे, ईस्ट कंट्रीज के साथ यातायात होता रहता था। वेस्टर्न कोस्ट से आप अफ्रीका की किसी भी कंट्री में जाएं, वेस्टर्न कोस्ट में किसी न किसी सिटी का नाम वहां के कोस्ट पर रखते थे जैसे ओमान में मस्कती मार्केट है और मस्कत वहां कोस्ट का नाम है। आप दुबई जाएं, तो वहां भी स्लाया स्ट्रीट है और स्लाय गुजरात का छोटा-सा पोर्ट है। इन्हीं पोर्ट्स से हम दुनिया में ट्रांसपोर्टेशन करते थे और हमारा बिजनेस तथा ट्रेड समुद्र तट से ही समृद्ध होता था।

समुद्र तटों की उपेक्षा के बाद जब वर्ष **2014** में हमारी सरकार बनी, तब पोर्ट सेक्टर की क्या स्थिति थी? वर्ष **2014** के बाद **2016** में मैं एमओएस शिपिंग बना था । मैंने अध्ययन किया तब मुझे पता चला कि समय के साथ हमारे पोर्ट नहीं बदलने से हमें क्या-क्या दिक्कतें हो रही हैं । देश की कोमोडिटीज, देश की लॉजिस्टिक कॉस्ट विश्व की जीडीपी के सापेक्ष में **9** परसेंट है । इंडिया की जीडीपी कॉस्ट अपनी जीडीपी के सापेक्ष इंडिया में **40** परसेंट है और ऐसा क्या है? जब इसका एनालिसिस होता है, तब पता चलता है कि देश में पोर्ट सेक्टर में जो माडर्नाइजेशन और डेवलपमेंट होना था, वह नहीं हो पाया ।

हमारे पास मेजर पोर्ट्स तथा अदर पोर्ट्स हैं और एक पोर्ट का ड्रॉट 10-12 मीटर है । समय बदल गया है और दुनिया में 18 से 20 मीटर ड्रॉट वाले वेसेल्स हैं । उसे ध्यान में रखते हुए जब शिप की डिजाइन होती है, जो नए शिप बनते हैं, नए वेसेल्स बनते हैं तो सारी दुनिया में पोर्ट का एवरेज ड्रॉट क्या है, उसे ध्यान में रखते हुए ये लोग डिजाइन बनाते थे । 18-20 मीटर ड्रॉट में चलने वाली शिप दुनिया में बनने लगी और हमारे पोर्ट में यदि 10 मीटर ड्रॉट हो, तब भी स्थिति यह होती थी कि उससे बड़े शिप को दूर रखना पड़ता था । वहां से कार्गो छोटे शिप में डालते थे । छोटे शिप उसके बाद पोर्ट में आते थे । पोर्ट में भी मेकेनाइज्ड इक्युपमेंट्स होने चाहिए, लेकिन वे नहीं होते थे, इसलिए दिक्कत होती थी । अतः जब इम्पोर्ट कार्गो भारत में इतना महंगा हो जाता था और एक्पोर्ट कार्गो भी महंगा हो जाता था, तो देश पोर्ट्स में ड्रॉट एक सबसे बड़ी रिक्वायरमेंट थी ।

सर, मैं उस वक्त मंत्री बना था । वही न्यूज पेपर बंगाल में भी जाता था । बंगाल के कर्मचारियों का मेरे पास रिप्रेजेंटेशन आता था और वे कहते थे कि कोलकाता पोर्ट जिन्दा तो रहेगा? क्या पोर्ट चलता रहेगा ? यहां का पोर्ट घाटे में चल रहा है, मुंबई का पोर्ट घाटे में चल रहा है, हमारा कोच्चि पोर्ट भी घाटे में चल रहा है । सभी पोर्ट्स घाटे में चल रहे थे । वहां हजारों की संख्या में कर्मचारी थे । उनकी सैलरी, उनके भविष्य का क्या होता? मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि प्रधान मंत्री मोदी जी ने निर्देश दिया कि हमें पोर्ट सेक्टर में तुरंत ही डेवलपमेंट हाथ में लेने की आवश्यकता है और पोर्ट्स को बचाना है । जब कोलकाता के पोर्ट के 150 वर्ष हुए, उस

वक्त वहां पर कार्यक्रम हुआ था । वहां के कर्मचारी अश्वोर्ड थे कि हमारा पोर्ट प्रॉफिट में है । प्रॉफिट में ही नहीं, बल्कि वहां के 15 हजार रिटायर्ड कर्मचारी, जो बुजुर्ग थे, उनको चिंता थी कि क्या उनको पेंशन मिलेगी? एलआईसी में सभी की पेंशन की रकम डिपॉजिट कर दी गयी और उनको सिक्थोर कर दिया गया कि उनको चिंता करने की आवश्यकता नहीं है । हमने नए रास्ते ढूँढे, नई व्यवस्थाएं खड़ी कीं और पोर्ट में ड्रॉट बढ़ाए । उसके बाद ज्यादा कार्गो कैसे हैंडल किया जाए, इस हेतु वाटरवेज को उसके साथ जोड़ा ।

सर, यहां केरल की बात हो रही थी कि कोच्चि केरल का पोर्ट है और कोच्चि पोर्ट घाटे में चल रहा है । पोर्ट को क्या करना चाहिए? वहां से कार्गो हैंडलिंग में कैसे सुविधा मिले? वहां स्टाफ था, वहां पर स्किल्ड मेन पावर थी, वहां इंजीनियरिंग विंग्स थीं । उस वक्त हमने सोचा कि पोर्ट में ड्रेजिंग करने के लिए खर्च लग रहा है । ड्रेजिंग मटीरियल तो सैंड है और सैंड का उपयोग कंडक्शन तथा अन्य चीजों में हो सकता है । उस वक्त हमने प्रयास किया कि क्या इस सैंड को बेचकर हम इन्कम अर्न कर सकते हैं? आज देश के सभी पोर्ट्स में ड्रेजिंग हो रही है । इससे निकलने वाली सैंड को बेचकर 25 से 50 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष पोर्ट मिनिस्ट्री कमा रही है, पोर्ट कमा रहा है । उसकी इन्कम पोर्ट में जाएगी । आज कोच्चि पोर्ट धीरे-धीरे आगे बढ़ने लगा है । उसने स्वयं एफर्ट किया है, जिसकी मैं सराहना करता हूं । पास में ही लक्षद्वीप भी है । कार्गो हैंडलिंग वहां से होती है। चूंकि वह यू.टी. है और उसका पोर्ट चलाने के लिए यू.टी. के पास व्यवस्था नहीं है, इसलिए कोच्चि पोर्ट आज उसको सपोर्ट कर रहा है । कोच्चि पोर्ट उसकी मदद कर रहा है, कार्गो हैंडलिंग में मदद कर रहा है, पोर्ट मैनेजमेंट में मदद कर रहा है । उसकी इन्कम कोच्चि पोर्ट को भी हो रही है । कोच्चि में ही हमारा कोच्चि शिपयार्ड है । शिप बिडिंग में यह आज अच्छा काम कर रहा है और दुनिया में नाम कमा रहा है ।

सर, हमारा विक्रांत आज आत्मनिर्भर भारत के तहत हेलीकॉप्टर के साथ समुद्र में जाकर देश की रक्षा कर सके, ऐसे वेसेल्स, ऐसे आयुध वाले शिप हमारा कोच्चि शिपयार्ड बना रहा है । यह हमारे लिए गौरव की बात है । उसके साथ ही कैसे-कैसे बदलाव लाने की आवश्यकता थी, इसके

लिए हमने काफी-कुछ किया । एक Admiralty Act था, जो 1890 में बना था । जब अंग्रेजों ने यह एक्ट बनाया तो उस वक्त केवल चार ही हाईकोर्ट्स को देश में Admiralty के लिए केस चलाने का अधिकार था ।

हमने The Admiralty Bill को 137 साल के बाद रिफॉर्म करके वर्ष 2017 में उसको रिप्लेस किया और नया बिल लाए । लाइट हाउस एक्ट, यह वर्ष 1927 का एक्ट था और लाइट हाउस हमारे लिए बहुत महत्वपूर्ण है, क्योंकि देश के समुद्र तट पर लाइट हाउस सदियों से बना हुआ है और वह यूनिवर्सल प्लेस पर बना हुआ है । क्या उसका पर्यटन के लिए हम उपयोग नहीं कर सकते हैं? यह हमने ऐड टू नेविगेशन लाइट हाउस एक्ट लाकर, इस सारे लाइट हाउस का मॉडर्नाइजेशन, लाइट हाउस को पीपीपी मोड से हम पर्यटन स्थल के रूप में डेवलप करें और आज ऐसे 12 से 13 लाइट हाउस डेवलप हो चुके हैं । लोग टूरिज्म परपज के उपयोग से वहाँ जाते हैं, एन्जॉय करते हैं । समय के साथ बदलना आवश्यक होता है । अगर हम ट्रेडिशनल चीजों को समय के साथ नहीं बदलेंगे तो हम पीछे छूट जाते हैं और हमें पीछे नहीं रहना है । इसलिए जो रिफॉर्म करने की आवश्यकता थी, वह रिफॉर्म हमने किया है । इनलैंड वेसल एक्ट 1917 का था, उसको भी रिप्लेस किया । पोर्ट अथॉरिटी एक्ट को भी रिप्लेस किया । जितने भी पुराने एक्ट थे, उन एक्ट्स को समय के अनुसार बदलने की आवश्यकता थी, उनको बदलकर हम अपने मेरीटाइम सेक्टर को कैसे आगे बढ़ाएं, हम अपने मेरीटाइम सेक्टर को कैसे आगे ले जाएं, इस दिशा में हमने काम किया है ।

महोदय, इतना ही नहीं, देश, दुनिया में सीफेरर रोजगारी के लिए एक सबसे बड़ा माध्यम है । समुद्र में नाविक के रूप में जाना, इंजीनियर के रूप में जाना, टेक्निशियन के रूप में जाना और समुद्र में अच्छा वेतन मिलता है । इंटरनेशनल स्टैंडर्ड के अनुसार वहाँ वेतन दिया जाता है । दुनिया में करीबन 40 लाख समुद्र में जॉब अपॉर्चुनिटी हैं । एक छोटा सा फिलिपींस देश है, उसका सीफेरर करीब 8 लाख है । छोटे-छोटे देशों के 4-5-8-10 लाख सीफेरर हैं । स्वीपर के रूप में भी समुद्र में काम करने के लिए जाते हैं तो उसका मिनिमम वेतन दो हजार डॉलर होता है यानी कि

लाख, सवा लाख रुपये वेतन होता है । 6 महीने जाना होता है, 6 महीने घर पर रहना होता है । टेक्नियन है तो उसे और ज्यादा वेतन मिलता है । कुक है तो इस तरह का वेतन, इंजीनियर है तो उस तरह का वेतन मिला है, मेरे कहने का मतलब है कि वहाँ बहुत ज्यादा वेतन की अपॉर्चुनिटी होती है । वर्ष 2014 के पहले देश में, दुनिया की सीफेरर में हमारा शेयर नगण्य था, यह केवल 94 हजार था । हमने सोचा कि सीफेरर की जॉब अपॉर्चुनिटी के लिए हम क्या कर सकते हैं, उसको बेस्ट ट्रेनिंग मिलनी चाहिए, बेस्ट सर्टिफिकेट मिलना चाहिए, हमारे ट्रेनिंग इंस्टिट्यूट्स अच्छे होने चाहिए ।

हमारे ट्रेनिंग इंस्टिट्यूट्स का एक मानक होना चाहिए । हमारे 7,500 किलोमीटर समुद्र तट पर रहने वाले सभी लोग ट्रेडिशनल नाविक हैं । उनमें स्किल है ही, लेकिन उसको फॉर्म्यूलाइज करने की आवश्यकता थी । तैराकी करना उसमें आवश्यक होता है । समुद्र तट पर रहने वाले बच्चे, हमारे मछुआरे के परिवार के लोग तैराकी जानते ही हैं । उसका फॉर्मल सर्टिफिकेशन हो जाए, उसे सर्टिफिकेट मिल जाए तो उसके लिए जॉब अपॉर्चुनिटी बनेगी । हमने इस टाइप की ट्रेनिंग देना शुरू किया और इंटरनेशनल बेंच मार्क के अनुसार उसका सर्टिफिकेशन किया और इस सर्टिफिकेशन से आज मुझे इस सम्माननीय सदन में बताते हुए खुशी हो रही है कि आज देश में दो लाख 40 हजार सीफेरर हैं । आज लोग देश, दुनिया में समुद्र के माध्यम से रोजगारी के लिए जा रहे हैं । यह संख्या और आगे बढ़े, इस दिशा में प्रयास हो रहा है ।

वैसे ही कोस्टल शिपिंग है, हमारे यहाँ ट्रेन और रोड का उपयोग होता रहा, लेकिन क्या समुद्र तट पर कोस्टल शिपिंग के माध्यम से हम कार्गो एक जगह से दूसरी जगह पर नहीं ले जा सकते? जब हम इसकी स्टडी कर रहे थे तो हमारे संज्ञान में आया कि क्या है, तो पता चला कि कई ऐसे पुराने रूल्स, रेग्युलेशंस हैं, अगर हम इन रूल्स, रेग्युलेशंस को चेंज नहीं करेंगे तो कोस्टल कार्गो नहीं बढ़ेंगे । कोस्टल कार्गो बढ़ाने के लिए हमने कोस्टल शिपिंग बिल के संदर्भ में विचार किया और कई ऐसे रिलैक्सेशन और प्रावधान किए, जैसे इनलैंड वाटरवेज से कोई वेसल आए और उसको कोस्टल मूव करके फिर एक दूसरी जगह चला जाए । उदाहरण के लिए एक कंटेनर

आया, दिल्ली से कंटेनर निकला है, वह गुजरात में कांडला पोर्ट पर पहुँचा, कांडला पोर्ट से वाटरवेज का उपयोग करके वह कोच्चि, कालीकट जा सकता है । वहाँ पहुँचाने के लिए वह कोस्टल शिपिंग का उपयोग करे, इसके लिए भारत सरकार ने काम्प्रिहेंसिव सोच के साथ काम किया । मल्टी-मॉडल लॉजिस्टिक का उपयोग करके एक जगह से ट्रेन से, आवश्यकता हुई तो ट्रेन से रोड, इनलैंड वाटरवेज, जहाँ भी जाना हो, सुविधा के अनुसार, मल्टी मॉडल ट्रांसपोर्टेशन को सुदृढ़ करने के लिए कोस्टल शिपिंग को बढ़ावा दिया गया ।

उसके ऊपर बहुत काम हुआ है । महोदय, मैं आपको कंटेनर के बारे में बताना चाहता हूँ । यह बात छोटी है, लेकिन देश के लिए बहुत इम्पोर्टेंट है । इस देश में आईएमओ स्टैंडर्ड का कंटेनर ही नहीं बनता था । देश में 9 लाख कंटेनर्स की प्रतिवर्ष डिमांड है । इस बार कोविड क्राइसिस के दरम्यान कई कंट्रीज़ में लॉकडाउन होने से कंटेनर फंस गया । ऐसी स्थिति में देश में एक्सपोर्ट करना था तो कंटेनर नहीं थे, इम्पोर्ट करना था तो कंटेनर नहीं थे । इंडिया में आईएमओ स्टैंडर्ड का कंटेनर नहीं बनता था, इसलिए वह दूसरे देश में जा नहीं सकता था और उस वक्त इस देश ने ही एफर्ट लिया । हिन्दुस्तान में यह कंटेनर बनने लगे हैं । बात छोटी-छोटी है, लेकिन उसका परिणाम क्या होता है, हमारे इम्पोर्ट-एक्सपोर्ट पर कितना इफेक्ट होता है? देश में आज आईएमओ स्टैंडर्ड का कंटेनर आत्मनिर्भर भारत के तहत बनने लगा है और देश में बिकने लगा है । आज 97 परसेंट कंटेनर केवल चाइना से ही दुनिया को लेना पड़ता है । आज इंडिया भी कम्पीटिशन में आ गया है और इंडिया भी आज के दिन दुनिया को कंटेनर बना कर दे पाए, ऐसी स्थिति में भारत पहुंच गया है और आने वाले दिनों में उसका भी उपयोग हो सकता है ।

मैं क्रूज टूरिज्म के बारे में बताना चाहता हूँ । समय के अनुसार क्रूज टूरिज्म की बहुत बड़ी डिमांड है । अगर लोगों को क्रूज में एन्जॉय करने के लिए जाना है और वेकेशन है तो बच्चों को लेकर क्रूज में चले जाए । दुनिया के लोग क्रूज के माध्यम से एक-दूसरे की कंट्री में मुलाकात करते हैं । लेकिन भारत में जब विदेश का कोई क्रूज आता है, टूरिस्ट आता है तो स्वाभाविक तौर पर वह पैसे लेकर आता है । देश में आएंगे तो खर्च करेंगे और खर्च करेंगे तो देश में पैसा आएगा, विदेशी

मुद्रा आएगी । लेकिन देश में क्रूज आता ही नहीं था, छोटी-छोटी चीजों को रिफॉर्म करने से कितना बदलाव आता है? जब क्रूज आता है, पोर्ट पर लैंड करता है, क्योंकि उसमें विदेशी लोग हैं, उनके साथ कैसा व्यवहार करना चाहिए? हमारे यहां यह काम पुलिस को दिया गया था । पुलिस का काम तो रक्षा करना है । उनको कैसे ट्रीट करना है, उस बेचारे का तो यह काम ही नहीं है । लोग कम्प्लेंट करते थे । कम्प्लेंट बुक में देखो तो आपके ये लोग थे, हमें यहां जाना था, हमें यह करना था, क्योंकि उसका यह काम नहीं था और उसको देश के अंदर जाना है तो फिर इमिग्रेशन करना पड़ता था । उसके लिए हमने छोटे-छोटे बदलाव किए । डिप्लोमैटिक लीडरशिप होती है तो कैसे बदलाव होता है, मैं यह बताना चाहता हूं । उनको ट्रीट कौन करेंगे, तो हमने कहा कि पोर्ट के लोग करेंगे । इमिग्रेशन करना है तो जब वह देश में आएंगे तो उनको एक कार्ड दिया जाएगा । वे देश के किसी भी पोर्ट पर चले जाएं और इस कार्ड को दिखा कर शॉपिंग करके फिर वापस पोर्ट में बैठ जाएं। हमने उसकी व्यवस्था कर दी ।

उसके अलावा जो टूरिस्ट यहां आते हैं, उनको कोई दिक्कत न हो, हमने उसके लिए सारा प्रावधान किया है । उसका परिणाम क्या आया है, यह मैं आपको बताना चाहता हूं । मैं वर्ष 2014 से पहले का कम्पेरिजन करके दिखाना चाहता हूं । पहले केवल 200 कॉल इंडियन पोर्ट पर... (व्यवधान) आप इसे समझना, इनफॉर्मेशन अच्छी मिलेगी । मैं एकदम इनफॉर्मेशन के साथ, डेटा के साथ बोल रहा हूं । इंडिया में 200 क्रूज 200 कॉल करते थे । हमने एफर्ट किया । हमने उनके लिए सुविधा और व्यवस्था की । पहले साल में क्रूज से 25-30 हजार टूरिस्ट आते थे और आज दो लाख तक टूरिस्ट की संख्या पहुंच गई है । पहले 200 कॉल होते थे, अब 450 से अधिक कॉल होने लगे हैं । यह छोटे-छोटे बदलाव से क्या-क्या परिणाम आता है?... (व्यवधान) मैं शॉर्ट में बता दूंगा, ज्यादा समय नहीं लूंगा । आपके टोकने से पहले मैं बैठ जाऊंगा ।... (व्यवधान)

महोदय, देश में शिप बिल्डिंग रोजगार का बड़ा अवसर होता है । देश में ट्रेडिशनली शिप बनता था और आज भी आप लंदन के म्यूजियम में जाएँ तो वहां आप इंडिया का बना हुआ शिप देखेंगे । 80 साल पुराना इंडियन मेड शिप उनके म्यूजियम में है । शिप कैसे बनाना है? शिप

बिल्डिंग हमारी ट्रेडिशनल स्किल थी, लेकिन यह स्किल चली गई है । उसको फिर से लाना है, इंडिया में शिप बिल्डिंग को बढ़ावा देना है और रोजगार का अवसर प्रदान करना है तो क्या करें?

साहब, पहले शिप बनाने के लिए डिज़ाइन बनता है । डिज़ाइन के बाद एक मॉडल बनता है । मॉडल तो इंडिया में बना लिया, लेकिन इस मॉडल की टेस्टिंग करनी पड़ती है । टेस्टिंग की फैसिलिटी इंडिया में नहीं थी । दुनिया की दो-तीन कंट्रीज़ टेस्ट करती थीं । हमारे यहां के शिप बिल्डर को उसकी टेस्टिंग कराने के लिए वहां जाना होता था और छह महीने के बाद वह टेस्टिंग कर के आता था, तब तक उसका यहां काम बंद होता था । शिप बिल्डिंग के लिए मॉडल टेस्टिंग की फैसिलिटी हमने देश में खड़ी की और उसका लाभ देश की शिप बिल्डिंग को मिल रहा है । देश में मल्टी मॉडल ट्रांसपोर्टेशन को हमने प्रमोशन दिया और इंडियन शिप, इंडियन फ्लैग, देश के शिप को काम मिले और हमारे ही शिप से कार्गो मूवमेंट हो, इंपोर्ट हो एक्सपोर्ट हो, इसलिए हम एक पीएलआई स्कीम ले कर आए । इस पीएलआई स्कीम का लाभ ले कर इंडियन फ्लैग भी बढ़ रहा है । इंडियन फ्लैग बढ़ेगा, इंडियन शिप बढ़ेगा तो इंडियन शिपिंग कंपनी को इनकम होगी । इंडियन शिपिंग कंपनी को इनकम होगी तो रोजगार भी बढ़ेगा । इंडिया में रोजगार के सृजन के साथ टैक्स की भी आवक होगी । इस प्रकार से शिपिंग सैक्टर को हॉलिस्टिक दृष्टि से भारत में मोदी जी के नेतृत्व में डेवलप किया गया है । माननीय मंत्री जी यहां जो बजट डिमांड ले कर आए हैं, उसका समर्थन करते हुए मैं आपको धन्यवाद करता हूँ । ... (व्यवधान)

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Mr. Chairman, Sir, I want to ask a clarification from him. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Mr. Premachandran, you ask the Minister concerned. It was only an intervention by him. When the Minister replies, you can ask clarifications.

***SHRI C.N. ANNADURAI (TIRUVANNAMALAI):** I wish to draw the kind attention of the hon. Minister of Ports, Shipping and Waterways towards the need for potential utilization of maritime mode of transportation in Tamil Nadu especially in Chennai, Thoothukudi and Ennore. I demand a comprehensive package for the State to address various issues facing the maritime transport sector in the State and enhance the capacity of the port in terms of their berths and cargos handling equipment to meet growing requirement of overseas trade. I wish effective implementation of the Sagarmala Programme in the State by giving impetus to modernizing and developing the Chennai, Thoothukudi and Ennore Ports. I propose comprehensive development of Buckingham Canal as a navigation route from Kakinada City in the East Godavari district of Andhra Pradesh to Viluppuram District in Tamil Nadu and by making it pollution free. Managerial efficiency and consumer responsiveness are required on the ground level. Furthermore, I request the hon. Minister to give impetus to waterways mode of transportation from Chennai to Port Blair, Chennai to Puducherry and Chennai to Kanyakumari-Rameshwaram for boosting tourism sector and thus exploring potential of employment generation in the Country in general and the State in particular.

However, I express deep concern over the fact that against the projected demand of Rs. 2542.43 crore, net allocation made for the Ministry of Ports, Shipping and Waterways under Demand No. 78 in the Budget 2022-23 is Rs.

* Speech was laid on the Table.

1709.50 crore (Rs. 1135.19 crore under Revenue head and Rs. 574.31 crore under Capital head) and there is a shortfall of Rs. 832.93 crore. I hope that the Ministry would be allocated adequate fund at the RE Stage for successful implementation of the undertaken projects.

I hope, the Ministry of Ports, Shipping and Waterways would undertake strategic course of action for integrated development of waterways mode of transport in the Country, especially in Tamil Nadu.

***SHRI JAGDAMBIKA PAL (DOMARIYAGANJ):** I would like to lay my views on the general discussion on the Demand for Grants of the Ministry of Ports, Shipping, and Waterways for the Union Budget of 2022-23. Hence, I support the Budget of 2022-23 for the Ministry of Ports, Shipping, and Waterways presented by the Hon'ble Minister of Finance, Shrimati Nirmala Sitharaman on 1st February, 2022. It behoves me to mention that our beloved Prime Minister, Shri Narendra Modi is the most popular global leader. Echoing the words of UK's Prime Minister, Mr. Boris Johnson, I quote "there is one sun, there is one world, there is one Grid and there is one Narendra Modi. One man who has achieved absolutely extraordinary things for his country, not only for his country, but for the world." Absolutely, Modi Ji is a global leader, a son of Bharat Mata who is born for "Vishwakalyan"!

India has a long coastline of about 7,517 kilometres, with about 212 ports (12 Major and 200 Minor ports). Approximately 95 per cent of the country's trade by volume, and 68 per cent by value, is moved through maritime transport. The total expenditure on the Ministry of Ports, Shipping, and Waterways for 2022-23 is estimated at Rs. 1,710 crore. This is eight per cent higher than the revised estimates for 2021-22. In 2022-23, capital expenditure is estimated at Rs. 574 crore (34 per cent) while revenue expenditure is estimated at Rs.1,135 crore (66 per cent). Between 2011-12 and 2020-21, the average share of capital expenditure was 17 per cent of the

* Speech was laid on the Table.

total allocation. In 2021-22, 38 per cent of the Ministry's spending is estimated to be on capital expenditure.

The Prime Minister inaugurated the 'Maritime India Summit 2021' on 2nd March, 2021 and 486 MoUs were signed for Maritime India Summit 2021 by 22 Maritime Ports/Agencies/Authorities for Rs.3.39 lakh crore across different subsectors. A compendium of 400 Investible Projects for Rs.2.24 lakh crore for investment was released for the Summit. Maritime India Vision 2030 was formulated by the Ministry with the objective of propelling India to the fore-front of the Global Maritime Sector in the next decade. Detailed discussions involving 350+ stakeholders from all parts of the maritime sector viz. ports, shipyards, inland waterways, trade bodies & associations, ministries, legal experts national and international industry experts were undertaken. Substantial deliberations and ideations running over More than 250 different brainstorming sessions, study of 100+ global benchmarks & best-in-class examples and analysis of 50+ Acts and Laws (including state & environmental) have led to the development of MIV 2030. Over 150 initiatives covering 515 key activities across 10 themes encompassing all the facets of the maritime sector have been identified to form the building blocks for the future of the Indian Maritime Sector. MIV 2030 envisions an overall investment of Rs.3,00,000 – Rs.3,50,000 crore across ports, shipping, and in-land waterways categories. This Investment amount excludes projects already under the implementation stage as part of the Sagarmala project. This vision roadmap is estimated to help unlock Rs.20,000+ crore worth of potential annual revenue

for Indian Ports Further, it is expected to create an additional 20,00,000+ jobs (direct and non-direct) in the Indian maritime sector.

The Sagarmala programme is the flagship programme of the Ministry of Ports, Shipping, and Waterways to promote port-led development in the country through harnessing India's 7,500-kilometre-long coastline, 14,500 kilometres of potentially navigable waterways and strategic location on key international maritime trade routes. The main vision of the Sagarmala Programme is to reduce logistics costs for EXIM and domestic trade with minimal infrastructure investment. As a part of the Sagarmala Programme, more than 800 projects at an estimated cost of around Rs.5.54 lakh crore have been identified for implementation from 2015 to 2035. Sagarmala projects include projects from various categories such as modernization of existing ports and terminals, new ports, terminals, RoRo & tourism jetties, enhancement of port connectivity, inland waterways, lighthouse tourism, industrialization around the port, skill development, technology centres, etc. These projects are broadly classified into five pillars of Sagarmala. Implementation of the projects under Sagarmala is to be done by the Central Line Ministries, State Maritime Boards, Major Ports and SPV preferably through the private sector and through Public private Partnership (PPP) wherever feasible.

Regulatory amendment through the Inland Vessels Act, 2021, replaced over-100 years old Inland Vessels Act, 1917 (1 of 1917) and ushered in a new era in the inland water transport sector. The objective of this Act is to promote

economical, safe transportation and trade through inland waters. It will ensure transparency and accountability in the administration of inland water transportation and promote the ease of doing business. Augmentation in navigation capacity of National Waterway-1 (NW-1) is being implemented since 2018 through the Jal Marg Vikas Project from Varanasi to Haldia stretch of Ganga-Bhagirathi-Hooghly River System to enable large barge movements. Construction of multi-modal terminals at Varanasi and Sahib Ganj has been completed and that of the multimodal terminal at Haldia and the Navigational Lock at Farakka has achieved substantial progress. The other projects such as the comprehensive development of NW-2 and NW-16 & Indo-Bangladesh Protocol (IBP) route are proposed to be undertaken for a period of 5 years at a cost of Rs. 461 crores and Rs.145.29 crores respectively, from 2020-21 to 2024- 25.

We are all citizens of India, that is, Bharat. India is on its way to be a Vishwaguru. We should have confidence in India's future. We should have faith in ourselves. We should have trust in our own hands and in our own brains. Let us do our duty and contribute to the nation building. Come, let us together resolve today to build a united, strong, prosperous and caring India. Come, let us make ' Atmanirbhar Bharat '. Come, let us make ' Atmanirbhar Bharat'.

I, therefore, strongly support the Demand for Grants under the control of the Ministry of Ports, Shipping, and Waterways under the Union Budget of 2022-23.

HON. CHAIRPERSON: Dr. Shashi Tharoor, you can speak now. You can speak for hours, but please be brief.

DR. SHASHI THAROOR (THIRUVANANTHAPURAM): Mr. Chairman, Sir, give me half the time that he took.

HON. CHAIRPERSON: Okay.

DR. SHASHI THAROOR: Sir, I just want to say that, in fact, we are a bit surprised to see a Cabinet Minister speaking on a subject that is no longer his portfolio. But nonetheless, he said a lot of things that I am very happy to agree with him. In fact, ships carry 90 per cent of the world's goods across the globe and, in fact, in India's case, it is even more because 95 per cent of the volume of cargo and 68% by value that comes to our country comes by shipping, not by any other means. So, for us, ports are important. We have the wonderful coastline, one of the most impressive coastlines in the world, and we should have, by right, developed our ports in a very significant way. I am sorry to say that he is right we have not yet done so. But I have to ask in that case, why is it that the Ministry has continuously under-utilized the resources that were given to it by this Parliament year after year. Since 2017-18, we are seeing under-utilisation of resources.

Thus, I do want to say that despite India's economic growth and all the prospects of the vast majority of the container ships coming to India, we are not getting them because our ports are not good enough. They are being trans-shipped outside the country, mainly at Colombo in Sri Lanka, Singapore, Port Klang and Tanjung Pelapas in Malaysia, Salalah in Oman, and Jebal Ali in

Dubai. The problem is, our country lacks a major all-weather deep-water port near the international sea routes to handle large mainline container vessels. This has also given China tremendous power in the Indian Ocean. We have a situation where Colombo today is trans-shipping more goods for India than any of India's major ports. In fact, all of India's major ports put together are not matching Colombo. What is worrying me about this is that there is a serious geo-strategic angle for us being dependent upon Colombo for such a large portion of our goods, because it is, after all, a port in which the Chinese are extremely active, a Chinese firm has just been awarded the Eastern Container Terminal at the Colombo Port, and we are in the piquant situation that India prohibits Chinese firms from investing in building our ports, but, in effect, we are condoning the trans-shipment of the lion's share of our cargo via a port operated exclusively by China until recently, and where Chinese Navy vessels, even submarines, were calling for resupplies.

Is this entirely wise for a country like India? I do want to point out that on top of that, there is a particular challenge because increasingly shipping is growing bigger. Now, ships with over 20,000 TEUs are the future of sea cargo because they involve lower cost per container ship. The bigger ships require deeper ports and this, in our case, has to be, unfortunately, extremely expensively created through dredging. Because of the very high logistics costs involved, the major shipping lines are not stopping in our ports.

There is lack of a significant domestic transshipment port. Event though we have 7,516 kilometres of coastline and nearly 200 ports, even our so-called

13 'major ports' have a depth of only between nine to 11 metres, far from the 20 that modern shipping requires. Now, this in effect, means that our economy is helping to pay for foreign ports like Colombo, Salalah and Tanjung Pelapas and so on while our exports remain relatively uncompetitive, our imports become more expensive entirely because of our lack of a deep water transshipment terminals. So, this is where my Constituency has the answer. The Vizhinjam Port is an amazing place because it is right near the international shipping lines; it is a Port which has extremely decent connections which can be improved by the Government. It has a natural deep draft of 20 to 24 metres. So, we do not need to spend money on dredging.

HON. CHAIRPERSON : Yes, it is 20 plus metres.

DR. SHASHI THAROOR : Mr. Mandaviya talked about selling the sand from dredging but sand will not fetch the price, the cost. It is mud. It will cost much more to dredge than to sell.

So, the problem is that despite what he says, our real need is to actually avoid the dredging, and Vizhinjam provides the answer to that. We have the geological features that contribute towards preventing excessive spending on dredging operations because we actually have the minimal littoral drift, the depth itself, the turning radius, all that is needed.

Now, what I wanted to say to you, Mr. Chairman, is that given that the 21st century ports require longer terminals, deeper drafts and bigger turning basins, we have an answer in my Constituency.

To my surprise, the Government has, so far, not yet acceded to our recommendation to declare Vizhinjam as a major port. In fact, it should be the major port in the country instead of continuing to be a minor port under the State Government's jurisdiction. I wanted to say, in particular that given the fact that we have all these challenges, for us to take a port, which offers all of these, on the top of that minimal operating and maintenance costs, and on the top of that the ability to deploy best in class equipment, it is being built from scratch right now without being burdened by the legacy facilities. Even though it was a port in the days of the Roman Empire, today, it has essentially been neglected for such a long time. We are building a wholly new 21st century port. It seems to me, we will have, for the first time in India, a port that has the capability to handle the largest ships in the world as efficiently as Singapore, Hong Kong or Rotterdam for decades to come.

For this reason, Sir, I have a few specific recommendations to the Minister. Number one, I urge the Minister to declare Vizhinjam as a major port. This is not a very difficult challenge because the obvious facts speak for themselves. Number two, the construction has been going rather slowly because obviously the Central Government is not involved, and we had a Cyclone Ockhi and so on, which delayed construction and created problems. Anything that can be done by the Central Government to facilitate the development of the hinterland area of the Vizhinjam port would strengthen the supply chain of shippers and logistics service providers, promote interaction

with consumers and enhance the port related services, including the crew ships that Mr. Mansukh Mandaviya spoke about a minute ago.

In addition, we need the Central Government to declare Vizhinjam as a Special Economic Zone in order to enhance the economic capacity and the operations of the port.

Third, there is now a talk of restoring the decades-old Cabotage Rules. It is a bad idea. The fact is that the Government must continue to provide relaxations under the Cabotage law to promote free trade and encourage economic activity at major transshipment hubs in India. Who are we protecting, Sir? No Indian company has 20,000 TEU ships. Let us not make a Cabotage into an obstacle for our own development. And, I do want to say that there is a further problem. When you had clubbed all the topics together.

HON. CHAIRPERSON: Now, please conclude.

DR. SHASHI THAROOR: When you had clubbed all the topics together, I was going to mention it because Mr. Gadkari knows, we have a National Highway from Vizhinjam all the way to Tamil Nadu that is supposed to carry on to Kanyakumari. It is almost finished up to Tamil Nadu border but nothing is happening on the other side of the border. We urge the Government to really crack the whip and ensure that road carries on all the way to Kanyakumari.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

DR. SHASHI THAROOR: Sir, it is in national interest I am talking about. I have only taken only one-fourth of the time of the previous speakers.

HON. CHAIRPERSON: Okay. But there is a time limit.

DR. SHASHI THAROOR : Finally, Sir, in Inland Waterways, I want to support my colleague Mr. Thomas Chazhikadan. We really need Inland Waterways very seriously and the Anantha-Victoria-Marthandam Canal would be an excellent way of opening up the connectivity to Vizhinjam port as well. I certainly want to support that.

Then, there is the equal concern that the Ministry of Inland Waterways has also had a shocking underutilisation of funds sanctioned last year. You know, they only spent Rs. 20 crore out of Rs. 250 crore allocated. So, when we are talking about Demands for Grants, we want them to spend the grants they get.

I would urge the Minister to ensure that he remedies the under-utilisation of funds in these key Ministries. Finally, I had mentioned in Parliament during the Question Hour that there are some very important legal instruments internationally that India is overdue in ratifying, I hope, that he will do that. I also want to stress that there has to be a new legislative framework for the port sector, the Indian Ports Act, Major Port Trusts Act, Inland Vessels Act and so on. The Government has to absolutely modernise them. There have been a number of concerns expressed and I would urge that the Minister will treat these matters with a vision to make India a land of major ports of great significance.

Thank you.

*** SHRI DIPSINH SHANKARSINH RATHOD (SABARKANTHA):** I thank you for giving me the opportunity to put my views on the Demands for Grants of the Ministry of Ports, Shipping and Waterways for 2022-23. I would also like to thank my party for considering me to participate in the discussion on the Demands for Grants of the Ministry of Ports, Shipping and Waterways for the year 2022-23.

I thank the hon. Prime Minister Shri Narendra Modi for getting explored our country's 14,500 km. of navigable waterways – a cheaper mode of transportation – through rivers, backwaters, canals, creeks etc.

Hon. Prime Minister Shri Narendra Modi's Government launched a flagship programme called Sagarmala to promote port-led development in the country and it has four major components, port modernisation, port-led industrialisation, port connectivity enhancement, and coastal community development. National Perspective Plan (NPP) 2015-2035 for Sagarmala was released in 2016 and projects are being undertaken in the States of Gujarat, West Bengal, Odisha, Andhra Pradesh, Kerala, Goa, Karnataka, Maharashtra, and Tamil Nadu.

For port modernisation, projects have been identified for capacity augmentation at existing ports especially Kandla to meet the future growth in cargo volumes, which included mechanisation of cargo handling process, development of multi-purpose berth, and setting up of barge and coastal jetty

* Speech was laid on the Table.

to name a few. Also, port connectivity has provided enhanced port connectivity to hinterland and created optimal mode of evacuation to and from ports and port connectivity projects have been identified. These include, 6 port-rail connectivity projects, including connection of Western DFC to Hazira, Pipva, and Mundra; providing broad gauge rail linkages to Old Bedi Port and other internal rail connectivity projects for Kandla Port. Along with port-road connectivity projects like constructing alternative road from Bhavnagar to Sosiya-Alang Ship Recycling Yard, and other internal port-road connectivity projects.

Freight Expressway connecting Sarkhej in Admedabad to Mundra and Pipva with leveraging the ports for aiding industrialisation and facilitating export-oriented manufacturing in the State, 7 projects have been identified. It included building major industrial clusters like petrochemical cluster, cement cluster, an export-based apparel cluster in Saurashtra, an auto cluster in Sanand, a marble-based furniture hub in Kutch, and a maritime cluster in Gujarat.

Sagarmala, an initiative taken by the Ministry of Shipping under the guidance of the hon. Prime Minister Shri Narendra Modi, is one of the strategic plans to promote port-led development in India. It aims to leverage India's 7,500 km. long coastline, 14,500 km. of potentially navigable waterways, and strategic location on key international maritime trade routes. The Sagarmala project will also boost development of coastal economy, save logistic costs,

balance modal mix for cargo movement, lead to growth in manufacturing sector, and facilitate ease of doing business.

Under port modernisation component of Sagarmala project, major achievements in cargo handling capacity of major ports in the year 2013-14 was 800.52 MTPA and it increased to 1451.19 MTPA in 2017-18 and traffic handled by major ports in 2013-14 increased from 555.49 MT to 679.47 MT in 2017-18 with increase in traffic of 123.98 MT and overwhelming average turnaround time with 93.60 Hrs. in 2013-14 thus reducing it to 65.00 Hrs. in 2017-18.

I would further like to draw attention of Shri Sarbananda Sonowal, the hon. Minister of Ports, Shipping and Waterways towards the long-pending representation for developing Navlaki Port to ease the transportation of tiles from Morbi.

I would also like to draw the attention of the hon. Minister Shri Sarbananda Sonowal that around 3,000 containers per day are loaded from Morbi to Mundra Port which is 200 km. away, whereas new ports in the Saurashtra region which are nearest to Saurashtra industries like ceramics, machine industry, cotton, food processing industries etc. If these ports are developed for container transportation, transportation and product cost of the same could be brought down significantly for South India. Currently, transportation by sea is limited to a few cities of South India. If new ports are developed, they could easily handle containers anywhere between 6,000-8,000 per day.

Finally, while concluding my speech, through you, I request hon. Prime Minister Shri Narendra Modi to guide Shri Sarbananda Sonowal, hon. Minister of Ports, Shipping and Waterways for exploring of development of other new ports in Saurashtra as well as the south coastal belt in Gujarat.

In my Lok Sabha constituency, many rivers like Sabarmati, Hathmati, Mazum, Meshvo, Vatrak etc. are active. There are many dams on these rivers. Due to these dams, the rivers are not live. So, I strongly request for developing the rivers so that they can give water to the farmers all through the year. I would also like to demand inter-linking of all these rivers.

***SHRI M. SELVARAJ (NAGAPATTINAM):** Thank you for allowing me to put my views on the Demands for Grants in respect of the Ministry of Ports, Shipping and Waterways. I noticed that the allocation of Budget for the Ministry for BE 2021-22 was Rs. 1702.35 crore, and RE 2021-22 was Rs. 1585.37 crore and BE 2022-23 is Rs. 1709.50 crore. It is a mere 0.42 per cent increase in BE 2022-23 is from BE 2021-22.

No funds have been allocated for the development of minor ports. This is a cause of concern given that minor ports handle almost 39 per cent of the country's cargo traffic and in coming years cargo traffic is expected to increase in minor ports. It is reported that port congestion due to logistic problems such as container volume, shortage of handling equipment and inefficient operation remains a major concern. In August 2021, exporters faced numerous issues due to port congestion. Delays in import of raw material affected production which consequently derailed the expansion of exports. The Government has not given its due attention for development of port congestion free environment in the Budget. I would like to highlight here that India does not have any operational trans-shipment port and all its trade is shipped through ports in Singapore, Sri Lanka and Malaysia. Due to this, cost of trans-shipment to the Indian port sector is huge and Government also lose its potential revenue.

The Government has also failed to address the environmental damage as a result of maritime activities. The ship-breaking industry contributes to

* Speech was laid on the Table.

maritime pollution. India is home to the bigger ship-breaking yard in the world, but policy gaps and lack of appropriate regulation have made it an environmentally damaging industry. My constituency Nagapattinum is a coastal and historical district and has a port too. This port was operational for passenger traffic to various places during pre and post-Independence period and is presently not in operation for passenger port traffic. When I brought this matter to the attention of the Government, I was informed that it is a minor port. I take this opportunity to urge the Government once again to kindly consider for development of Nagapattinum port to attract more cargo as well as passenger traffic for the benefit of business community, common people and the Government. Thank you.

***SHRI K. NAVASKANI (RAMANATHAPURAM):** I thank you for giving me the opportunity to put my views on the Demands for Grants for the Ministry of Ports, Shipping and Waterways. My Ramanathapuram parliamentary constituency is mostly a coastal area. Due to high tide, seas in the fishing ports of Kuntukal and Mookkaiyur in my constituency which troubles to the fishermen to park their boats safely. There is a risk of damage to fishermen's boats during the high range in the ocean.

I, therefore, request the Ministry that the quality action be taken to calm the sea waves and creating Groynes at the Kundukal and Mookkaiyur fishing ports to ensure safety of fishing boats.

In Pudukkottai District Selvanenthal, Jagathapattinam village, fishermen are engaged for fishing by 200 motor boats and 200 country boats. It has been about 25 years since a fish landing centre was set up in Selvanenthal village. During Tsunami in 2004, it was completely destroyed and covered by sand dunes. This makes it difficult for fishermen to park their boats.

I, therefore, request the Government to take action to establish a fishing port in that area. Fishermen are facing severe difficulties as rain water stagnate all over the surface of Jagathapattinam port.

Hence, I request the Government to take necessary action to renovate the Jegapattinam port.

* Speech was laid on the Table.

I request the Government to take appropriate steps to set up fishing ports with Groynes to calm the tide in Kottaipattinam and Jegathapattinam. As the same, set up with Groynes to calm the tide in Keelamunthal village, Ramanathapuram district.

Rameswaram fishermen have been demanding to put up a jetty to be set up at the Rameswaram port with Groynes.

Therefore, I request the Government to set up a jetty at Rameswaram port with Groynes. Sea erosion is high at the north side of Pamban.

Therefore, I request that appropriate action to construct the rubber mounted wall.

माननीय सभापति: अभी सागरों की बात हो रही है । 'गागर में सागर' बड़ी प्रसिद्ध कहावत है ।

Please do that.

KUNWAR DANISH ALI (AMROHA): Thank you very much, hon. Chairperson, Sir, for allowing me to speak on the Demand for Grants under the control of the Ministry of Ports, Shipping and Waterways.

सर, मेरे यहाँ सागर तो नहीं है, लेकिन गंगा जी मेरे लोक सभा क्षेत्र में है । वाकई जो मौजूदा हेल्थ मिनिस्टर है, वह शिपिंग के पुराने मिनिस्टर थे, मनसुखभाई मांडविया साहब ने हाउस को बहुत एन्लाइटेन किया । मैं देख रहा था कि शायद पहली बार किसी मिनिस्टर ने इतना लंबा इंटर्वेशन किया, लेकिन कम से कम हम लोगों को जानकारी मिली ।

सर, यह विभाग बहुत ही इम्पोर्टेंट विभाग है । अभी मैं इसकी हिस्ट्री में जा रहा था तो यह पता चला कि वर्ष 1942 में इस विभाग का नाम डिपार्टमेंट ऑफ वार ट्रांसपोर्ट था । यह कई बार चेंज हुआ । यह सच्चाई है कि स्ट्रैटिजिक प्वाइंट ऑफ व्यू से भी यह मिनिस्ट्री बहुत इम्पोर्टेंट है । पहले जमाने में हवाई जहाज के माध्यम से युद्ध लड़े गए, फिर थल सेना के माध्यम से युद्ध लड़े गए, लेकिन जो आने वाला वक्त है, वह पानी का है । हमारा जो कोस्टल लाइन है, उसकी सिक्योरिटी का भी बहुत ध्यान रखना पड़ेगा । मैं आपके माध्यम से सरकार को सिर्फ एक चेतावनी के तौर पर कहना चाहता हूँ कि डिसइन्वेस्टमेंट और प्राइवेटाइजेशन के नाम पर हमारी जो स्ट्रैटिजिक चीजें हैं, किसी एक कॉरपोरेट हाउस को न दी जाएं । अगर किसी एक आइडेंटिटी या कॉरपोरेट हाउस को अपने सारे बंदरगाह भी दे दें, सारे एयरपोर्ट्स भी दे दें तो आने वाला कल कहीं न कहीं असुरक्षित महसूस करेगा । मेरी किसी एक कॉरपोरेट हाउस से कोई पर्सनल बात नहीं है, लेकिन मैं एक स्ट्रैटिजिक व्यू लेते हुए, यह बात सदन के सामने रिकॉर्ड पर लाना चाहता हूँ कि जब आने वाली जेनरेशंस बने तो उसको ध्यान में रखा जाए ।

माननीय सभापति महोदय, यह बात सही है कि हमारे यहाँ जितना कार्गो इम्पोर्ट होता है, तकरीबन 90-95 प्रतिशत पोर्ट्स के ही माध्यम से आता है। इस इंडस्ट्री में वाकई बहुत स्कोप है। हमारे पास तकरीबन 72 हजार किलोमीटर की कोस्टल लाइन है। मैं आपके माध्यम से सिर्फ इतना ही कहूँगा कि शिप बिल्डिंग इंडस्ट्री में बहुत स्कोप है। पिछले दिनों हम भी कुछ जगहों पर गए थे। यह केवल इनका ही डिपार्टमेंट नहीं है, बल्कि डिफेंस का डिपार्टमेंट भी है, ऐसी पीएसयूज हैं, जिनको मदद करने की जरूरत है। उसमें बहुत स्कोप है, जैसा कि माननीय मंत्री जी ने अपने इंटर्वेंशन के दौरान कहा। मैं ज्यादा कुछ न कहते हुए, आपके माध्यम से यही कहूँगा कि पिछले दिनों अखबार में एक खबर आई कि शिप इंडस्ट्री से ही रिलेटेड कोई ए.पी.जी. शिपयार्ड कंपनी थी, वह बैंक से तकरीबन साढ़े बाइस हजार करोड़ रुपये से ज्यादा का फ्रॉड घोटाला करके और पैसे लेकर भाग गयी।

ऐसे जो कॉर्पोरेट्स हैं या कंपनीज हैं, जो ऐसी योजनाओं का फायदा उठाती हैं, उन पर हमें लगाम लगाने की जरूरत है। साढ़े 22 हजार करोड़ रुपये गरीबों और टैक्सपेयर्स की मनी है, जिनको वे बैंक्स से लूटकर चले गए। सभापति महोदय, मैं ज्यादा वक्त नहीं लूँगा। मैं सिर्फ इतना ही कहूँगा कि जो वाटरवेज डिपार्टमेंट है, इसमें यहां क्रूज की बात हुई।

माननीय सभापति : श्रीमती टी. सुमति।

कुंवर दानिश अली : सर, मैं अपनी पार्टी की ओर से अकेला बोल रहा हूँ।

माननीय सभापति: कोई बात नहीं, पांच मिनट हो चुके हैं।

कुंवर दानिश अली: सर, आपका भी क्षेत्र मेरे यहां से मिला हुआ है। हमारे यहां गंगा है, बृजघाट और तिगरीधाम है। मैं माननीय मंत्री जी से चाहूँगा कि आप मेरे क्षेत्र में स्टडी कराइए। दिल्ली से बाई रोड सिर्फ एक घंटे का रास्ता है। अगर बृजघाट और तिगरीधाम को डेवलप किया जाए, टूरिज्म के तहत वहां पर नौकायें चलाई जाएं, तो मैं समझता हूँ कि दिल्ली के आसपास सबसे बेहतरीन टूरिस्ट स्पॉट वह हो सकता है। हमारे एरिया में दिल्ली के आसपास कहीं ऐसी जगह नहीं है।

मैं आपके माध्यम से यही उम्मीद करता हूँ कि माननीय मंत्री जी इसका संज्ञान लेंगे और अमरोहा लोक सभा क्षेत्र से बृजघाट और तिगरीधाम में नौका विहार चलवाने का काम करेंगे । बहुत-बहुत शुक्रिया ।

DR. T. SUMATHY (A) THAMIZHACHI THANGAPANDIAN (CHENNAI SOUTH): Thank you very much, hon. Chairperson Sir, for allowing me to participate in this discussion on the Demand for Grants under the control of the Ministry of Ports, Shipping and Waterways.

I would like to begin the discussion with a quote by the famous British Economist and Nobel Laureate Ronald H. Coase. He once said:

“If you torture the data long enough, it will confess to anything.”

I find more meaning after listening to the speeches of the hon. Members from the Treasury Benches. Why I had highlighted this quote here is because of this. They are trumpeting and boasting about their own welfare measures and policies. There are figures on papers and social media. I could see a huge difference between what is showcased by the Union Government in terms of data and the actual quality of life that the citizens are living in the backdrop of economic exploitation and socio-political inequalities. Equality is not a chimera, respected Sir. I would like to point out one important index. In the UN-Sponsored Happiness Index 2022, among the 149 countries, sadly, India could occupy 106th rung in the ladder. Why is it so? It is because the Union Government is just supporting one part of the corporate sector, and is totally neglecting the weaker sections of our society, particularly the native tribes of our country. I will tell you the reasons for that. I would like to highlight my point with three special issues. The State of Tamil Nadu has been gifted with 608 fishing villages dotting the State's coastline. They harvest over half a

million tonnes of marine products every year, making it the fifth-largest fish producing State of the country. But you may look at the plight of the fishermen folk of Pulicat. It has been elaborately stated by my fellow hon. Parliamentarian, Dr. Jayakumar regarding the expansion of Kattupalli Port. But for the persistent resistance by the women of Pulicat and also the Government of Tamil Nadu, it would have been implemented by this time. Who is the beneficiary? The cat is out of the bag. It is mainly for the advantage of the Marine Infrastructure Developer Private Limited, a subsidiary of Adani Ports. Now, I can point out before this august House that on which side of the scale the Union Government is trying to push up. The same thing can be pointed out as regards the development of a new port, that is, the Enayam Port at Ramanthurai seashore.

I would like to request the hon. Minister to consider the plight of the fishermen folks. If the Enayam port is being established there, the project would displace over 50,000 fishermen families. The six-kilometre-long breakwater structure to be constructed as part of the project would cause severe sea erosion affecting 27 villages.

The second issue I would like to highlight is this. As a strong federalist, our Chief Minister, Thalapathy M.K. Stalin, who is not only a staunch patriot but also a strong federalist, has registered disagreement with the new draft Indian Ports Bill, 2021, a year ago, since the Bill diluted the powers vested with the States, and the State Governments will not have any major role anymore. The Ministry of Ports, Shipping and Waterways has framed the draft Bill to modify

the current management mode of minor ports. That is why, our Chief Minister took up the issue with the Ministry of Ports, Shipping and Waterways, strongly opposing such steps to reduce the autonomous role of the States in regulation and management of minor ports.

Our hon. Minister was proudly saying that in London Museum, Indian ship is being displayed. As a proud Tamilian, we have a rich heritage history of King Raja Raja Chola who had a fleet of warriors conquering the world with Tamil Nadu coast being used as the major shipping ports.

HON. CHAIRPERSON : He was called the *Saptasamudreswar*.

DR. T. SUMATHY (A) THAMIZHACHI THANGAPANDIAN: Exactly, thank you Chairman, Sir.

He was reigning supreme against many rulers. When Asoka was there, he never submitted to him. Raja Raja Chola was there against Chandragupta Maurya and against Aurangzeb. As a proud Tamilian, I am proud to quote him here.

The third important issue is the Sagarmala project. Much has been trumpeted about that. The Ministry has projected a total requirement of Rs.690 crore under the broad Head 'Sagarmala'. However, only Rs.412.79 crore has been allocated. Even this amount of Rs.412.79 crore is not for the Sagarmala project alone.

This amount also includes allocation of Rs.52.89 crore for the harbour works of Andaman and Lakshadweep and also for the development of minor ports. What it effectively means is that against the projected demand of Rs.690

crore, of which every Treasury Bench Member has been trumpeting about, the allocation made to the flagship programme of the Ministry of Shipping, Ports and Waterways, that is, 'Sagarmala,' is merely Rs.360 crore. It is just 52.17 per cent of its projected requirement.

When multimodal transportation and Gati Shakti were the buzzwords of the Finance Minister's Budget speech, this reduction in Sagarmala reeks of hypocrisy and lack of real intent on the part of the Government. Our Prime Minister has tweeted about the country's economical and industrial progress with all the rosy numbers. But I would compare it with the data of Goebbels. Out of the 44 Sagarmala projects under various stages of development, no funds have been released for as many as 31 projects.

Sir, I would like to conclude with a quote of C.D. Burns. I quote:

"There is a vast difference between giving out a benevolence and supplying a legitimate demand."

Both should balance. I would request the hon. Minister and the Union Government to balance both these aspects, benevolence as well as supplying a legitimate demand, and deliver its goods to the public, not merely as a benevolence but as a due right of the people. Thank you.

***SHRI BENNY BEHANAN (CHALAKUDY):** India has a coastline of more than 7500 kilometres that is serviced by 13 major ports and 187 notified minor and intermediate ports. Between April and November 2012, ports in India handled 623.05 metric tonnes of cargo, according to a recent study. This reflects an increase of only 2.81 percent from the previous year.

The main function of the shipping port was handling cargos. But now the Government has taken the decision to divert these cargo containers to private ports.

As compared with other ports across the world, the numbers are not encouraging. In the past few years, the Government has taken several initiatives to increase its investments by developing new ports, augmenting existing facilities, mechanising ports and improving connectivity and logistics. Despite these Government initiatives, India's port sector has not been comparable with other ports internationally. Several challenges faced by this sector have proved to be disadvantageous to the growth of this sector. Port projects by their very nature have long gestation periods and therefore the developers have difficulty in accessing financing from banks and financial institutions. Lack of easy financing options for port projects is also caused by delays in obtaining Government approvals, environmental clearances, as well as compliance with coastal regulations.

* Speech was laid on the Table.

India has 16 major container terminals out of which 15 are now privatised. Only the Jawaharlal Nehru Container Terminal in Mumbai belongs to the public sector. It is a sad truth that the Government is going to privatise this as well. Through all these terminals we had the capacity to handle 2500 million. However, this has now been reduced to 1500 million, which means that we are now under utilising the capacity.

These ports were set up many years ago and need to be upgraded at considerable cost. There have been indications that the design of existing ports is inadequate to meet the current requirements for quick turnaround and handling of increased volumes, causing delays in the feeding and evacuation of cargo and consequently lowering the efficiency and productivity of vessels.

Some ports are not designed to cater to large or ultra large vessels, which have to be parked at a distance and cargo fed or evacuated through smaller vessels.

Some of the challenges faced in respect of existing ports include inadequate road networks within the port area, inadequate cargo-handling equipment and machinery, inefficiency due to poor hinterland connectivity through rail, road, highways, coastal shipping and inland waterways, inadequate navigational aids, facilities and IT systems, insufficient dredging capacity, lack of technical expertise and a lack of equipment for handling large volumes. The turnaround time at ports in India therefore remains abysmal.

Instead of focusing on privatization the government should focus on increasing the utilisation according to the requirements. The Cochin Port which was established in 1936, was converted to Rajiv Gandhi Container Terminal in 1995. It had a capacity to handle only 95000 containers, they used to handle up to 1 lakh containers and made huge profits.

However, once DP took over the container transactions, the Cochin port is in danger. For instance, the Cochin Port required for shipping channel of 12 1/2 m in which it would have cost approximately Rs. 30 crores. But according to the agreement the dredging is done by the Cochin Port. And the depth of the channel has to be 14.5 meter instead of 12.5 meter, which will in turn increase the expense to approximately Rs. 120 crores. This will be a burden to Cochin Port. The Central Government is providing grant for dredging to the Kolkata port which is also a riverine port like Cochin Port. So, I request the Government to lend a helping hand to Cochin Port by providing grand for dredging.

Another point that I would like to highlight is regarding the Major Ports Authority Act. As many other MPs had pointed out, it had many drawbacks. However, one of the main drawbacks is that, though the Act insisted that there should be worker's representation in the board, it is not yet implemented. Thus, the suffering of the workers still continues. I would request the Central Government to take action for implementing the worker's representation in the board across all Port Trusts with immediate effect. I urge the Government to develop the National Waterways Project through Kerala's coastal areas.

***SHRI B. Y. RAGHAVENDRA (SHIMOGA):** Thank you for allowing me to put my views on demands which comes under the Ministry of Ports, Shipping and Waterways.

I would like to thank Hon'ble Prime Minister ji and Shri Sarbananda Sonowal ji for their commitment and dedication towards upliftment of Sagarmala Project, for which an estimate cost of Rs.6.01 Lakh Crores has been sanctioned under which port modernization, port connectivity, port-led industrializations and coastal community development are developing.

Byndoor Taluk, Udupi district which comes under my parliamentary constituency of Shimogga. In which there is lot of scope for the development of Marine time and coastal infrastructure across tourism, logistics and fisheries to develop a State-of-art Marina for which an approximate amount of Rs. 228.78 crores has been required. The Government of Karnataka is ready to take up the project with Sagarmala Development Corporation Limited under equal partnership.

I urge the Union Government to allocate funds towards State-of-the-art Multipurpose Harbour, Sea Plane Facility along with the Sea Walk near the Ottinene Beach at Byndoor Taluk, Udupi District as under Prestigious "Sagarmala Project" will generate thousands of direct and indirect employments to localities and also, we will be part of Hon'ble Prime Minister's vision towards Atma Nirbhar Bharat.

* Speech was laid on the Table.

HON. CHAIRPERSON: Now, Shri N. Reddeppa. Please be brief.

SHRI N. REDDEPPA (CHITTOOR): Sir, thank you very much for giving me an opportunity to participate in the discussion on the Demand for Grants of the Ministry of Ports, Shipping and Waterways.

At the outset, I would like to congratulate the Minister, Shri Sarbananda Sonowal Ji for inaugurating, just last month, a Centre of Excellence in Maritime and Shipbuilding in Visakhapatnam with an aim to provide skilled manpower and overall coastal community development. I sincerely hope that the project attracts our talented youth from across the country and builds an ecosystem for maritime education.

Sagarmala projects in Andhra Pradesh have been moving quickly. Sagarmala's port-led development is synonymous to Andhra Pradesh, with almost 50 per cent of all the Sagarmala projects being concentrated in our State.

17.00 hrs

This is possible due to the cooperation between the Central Ministry and the State Government that have a common objective to revive the economy with mega-infrastructure projects that bring inclusive growth to under-served regions.

Sir, 50 per cent of the 119 projects identified under Sagarmala project in Andhra Pradesh have already been completed. Some of these include fishing harbours, port-road connectivity, four-laning of highways, coastal berths and

many more spread across Krishna, Nellore, Kakinada, Visakhapatnam, and East Godavari districts.

With regard to Visakhapatnam Port Trust, I would like to say that while the Visakhapatnam Port Trust is receiving a loan amounting to Rs.207 crore this year for various projects to develop the port, we request the Government to consider an element of budgetary support in addition to the loan the port trust raises to invest in major ports to make them world-class.

So far as greenfield ports are concerned, the Government of Andhra Pradesh is developing greenfield ports at Bhavanapadu worth Rs.4,362 crore, at Machilipatnam worth Rs.5,156 crore, and at Ramayapatnam worth Rs.3,736 crore under landlord model for increasing port traffic from 150 MTPA to 250 MTPA by 2025 and 400 MTPA by 2030.

The Andhra Pradesh Government has urged the Centre to provide grant to any of the three non-major ports and sought at least 25 per cent of the total outlay of Rs.14,000 crore as Central assistance. The Ministry did not take into consideration any of the demands made by the State Government.

Sir, the non-major ports in Andhra Pradesh, such as Gangavaram Port and Kakinada Deep Water Port are functioning at sub-optimal efficiency. The cargo handled in such ports is below the rated capacity. This has been made worse by COVID-19 and global exports and imports were drastically affected. The Central support is needed to boost functioning of the non-major ports. There is an urgent need for a coherent policy to improve our exports and imports through waterways. This requires a sensitivity towards rising transport

costs due to fuel prices. Better port to road connectivity is also the need of the hour.

Sir, through you, I also want to bring an important issue regarding vacancies in Visakhapatnam Port Trust to the kind attention of the hon. Minister. Out of the total of 4003 posts, 1112 posts were vacant in the Visakhapatnam Port Trust in 2021. The Ministry stated that the vacancies would be filled after the number of vacant posts are revised, since digitization and mechanization had decreased the need for some posts. It is unclear whether this has been done as yet, and by when it will be done if it has not already been done.

I would request the hon. Minister to support the State of Andhra Pradesh in all its initiatives and sanction the above mentioned demands at the earliest.

Thank you, Sir.

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Thank you very much, Mr. Chairman, Sir. I fully support the observations made by my learned friends Shashi Tharoor ji and Sumathy ji regarding the shipping sector and the Demands for Grants for the Ministry of Ports, Shipping and Waterways for the year 2022-23. Sir, I would like to put my question before Shri Mansukh Mandaviya ji, who at present is the hon. Minister for Health and Family Welfare. When he was the Minister for Shipping and Waterways, he had convened a meeting on 30.9.2020 of all the hon. Members of Parliament from coastal regions. The Ministry of Shipping was then preparing a project called Sagartat Samridhhi Yojana for the overall development of the coast line. It was a video conference since it was held during the COVID-19 pandemic. All the hon. Members of Parliament from coastal areas participated in it. We have made much research and submitted a detailed plan for the coastal development of our country. I myself had submitted a very detailed project plan to him. But, unfortunately, I would like to say that even the minutes of the meeting had never been received by the MPs from the coastal States and nothing is done on the basis of the conference which he had held. I would like to know from the hon. Minister what the fate of it is and what the future of it is. Has anything been done on the basis of the discussion held on 30.9.2020 by Shri Mansukh Mandaviya ji, who at present is the hon. Minister for Health and Family Welfare? That is the question which I would like to put before him.

Coming to the Demands for Grants, I fully support the observations which have already been made. The ports, shipping and waterways will play a significant role in the future transportation sector. All these three sectors are cost effective, eco-friendly and safer compared to road traffic and air traffic.

Sir, Sagarmala Project is the flagship programme of this NDA Government. It was declared in 2015. You may see that the Ministry of Shipping had preferred and announced this National Perspective Plan in the year 2016. In this National Perspective Plan, they had identified 500 Sagarmala projects and earmarked Rs. 3.55 lakh crore for the development of these Sagarmala projects.

Out of this amount, they have so far expended Rs. 0.88 lakh crore and completed 143 projects. Since then, this Ministry has completed only 143 projects out of 500 projects and spent an amount of Rs. 0.88 lakh crore only out of Rs. 3.55 lakh crore. What is the performance of the Ministry? Is it the worst performance of the Ministry of Shipping, because of the Sagarmala projects? What is the utility of the money already allocated to the Ministry during the financial year 2021-22 when the money has not been expended?

The expenditure of the Department or Ministry concerned is one of the criteria by which its performance is evaluated. If we evaluate the Ministry in such an essence during the last financial year, we have to say that it is quite unfortunate that the performance of the Ministry of Shipping is not up to the mark. Even the allocated fund has not been spent by the Ministry, for which the Minister owes an explanation to the hon. House. Again, the Ministry is

demanding money, the grants from this House. For what purpose? When it has not been able to spend the money which the House has already allocated and further grant is being demanded, it means that definitely the Government and the Minister have to give a logical explanation to the House why the money which was allocated to the Ministry has not been spent in a full way.

Now, I come to the performance and announcements. One of the major programmes of this Government is always to make big announcements, mostly in Hindi lines. Since most of those lines are in Hindi, for people like us from the South, it is very difficult to understand them. Even their pronunciation is very difficult as far as people from the South are concerned.

This Government is announcing so many programmes and projects. When we compare the announcements of programmes and projects with their implementation, both are disproportionate. The implementation is not in tune with the announcements. There is a highly disproportionate match.

The project was enunciated and the purpose of the entire project was to have a blue economy. The development of a blue economy has to be achieved by the development of inland waterways, intensifying the fisheries and developing the new economic source. I would like to know what the results are, which they have achieved during the last almost eight years.

Coming to inland waterways, I would like to appreciate that when Shri Nitin Gadkariji was the Minister of Shipping, we had only five national waterways. One of them is in my constituency, that is, National Waterway No. 3 from Kollam to Kottapuram. It was announced in the year 1991 when Shri

K.P. Unnikrishnan was the Minister of Road and Surface Transport. Since then, 30 years have elapsed. I am not blaming the NDA Government alone; both UPA and NDA Governments have been there. Three decades have gone, but nothing is done. So far, the project is not completed. The National Waterway from Kollam to Kottapuram is not completed even after 30 years. This shows the performance of the Ministry of Ports, Shipping and Waterways and it has to be examined.

Now, more than 111 waterway projects have also been announced. I would urge upon the Government to complete the projects which have already been declared.

Regarding the ports, there is a Kollam Port in my constituency. It is a traditional port. It has been completed, but the immigration facility has not been resumed so far because of so many technical difficulties.

I urge upon the hon. Minister to provide immigration facility at the earliest. Also, I would like to make another demand to the hon. Minister. There is a big scope of having passenger traffic from Kollam Port to Minicoy Island in Lakshadweep. There is every feasibility of having passenger traffic from Kollam Port to Minicoy Island in Lakshadweep, and also the cargo traffic from various ports, including the Vizhinjam Port which is yet to be commissioned. In other ports also, such development has to be taken place.

The last demand which I would like to make to the hon. Minister is regarding the Maritime Institute. It is under the control of the department of the State Government. I would like to urge upon the hon. Minister to declare the

Maritime Institute of Neendakara in my constituency as an Institute of National Importance with statutory backing.

With these words, I conclude. Thank you very much, Sir.

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर) : सभापति महोदय, आज सदन में वर्ष 2022-23 के लिए पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदान की मांग पर चर्चा हो रही है।

सभापति महोदय, यह बात सही है कि किसी भी देश के सामाजिक व आर्थिक विकास के लिए समुद्री परिवहन एक महत्वपूर्ण अवसंरचना होती है। इससे विकास की गति, ढांचा और रूपरेखा प्रभावित होती है। आज विदेशी व्यापार की बढ़ती हुई आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए नौवहन उद्योग को स्वदेशी जलयानों के मार्ग पर समुद्री व्यापार के अधिकतम हिस्से की ढुलाई करने हेतु बनाए जाना अत्यंत जरूरी है। इस पर सरकार को ध्यान देने की जरूरत है।

सभापति महोदय, 11 फरवरी, 2022 को लोक सभा में मैं इस मंत्रालय के एक सवाल के जवाब में पढ़ रहा था कि उसमें महापत्तनों द्वारा कॉर्पोरेट सामाजिक दायित्वों के तहत व्यय की गई राशि का ब्यौरा दिया गया था। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से मांग करूंगा कि सीएसआर के तहत जिन-जिन पत्तनों द्वारा जो-जो राशि व्यय करनी दर्शाई गई थी, उसका भौतिक सत्यापन कराया जाए। उस इलाके में सीएसआर फंड कहां खर्च कर रहे हैं, गरीब बच्चों की पढ़ाई पर कर रहे हैं, मछुआरों के लिए कर रहे हैं या नहीं कर रहे हैं, आप इसका भी ब्यौरा दें। मैं वर्ष 2021-22 की आर्थिक समीक्षा पढ़ रहा था, उसमें लिखा था कि बंदरगाहों का विकास अर्थव्यवस्था के लिए महत्वपूर्ण है। बंदरगाह भारत में आयात-निर्यात कार्गो का लगभग 90 प्रतिशत मूल्य के हिसाब से 70 प्रतिशत हिस्सा संभालते हैं।

महोदय, मैं आपका ध्यान एक महत्वपूर्ण बात की तरफ आकर्षित कराना चाहता हूँ। मैं विगत वर्ष एक समाचार पत्र की रिपोर्ट पढ़ रहा था, उसमें लिखा था कि कंटेनर कार्गो ले जाने वाले बड़े विदेशी जहाज माल की लोडिंग और अनलोडिंग में कठिनाइयों के कारण भीड़-भाड़ वाले भारतीय बंदरगाहों से बच रहे हैं। मैं यह बात इसलिए कह रहा हूँ कि हमें हमारे देश के पत्तनों की कार्गो संचालन क्षमता को और अधिक बढ़ाना होगा।

सभापति महोदय, भारतीय बंदरगाह बुनियादी ढांचा, संरचनागत विकास तथा माल ढुलाई, आवाजाही आदि के मामले में काफी पीछे हैं । वर्तमान में निर्यात व्यापार का जो हिस्सा समुद्री मार्ग से होता है, उसको देखते हुए हमें इस तरफ गंभीरता से ध्यान देना होगा । यह सही है कि इसके लिए वर्ष 2017 में भारत सरकार द्वारा 'सागरमाला परियोजना' शुरू की गई थी, लेकिन मैं मंत्री जी से यह जानना चाहूंगा कि इसके कितने सकारात्मक परिणाम इस क्षेत्र में आए हैं? इस परियोजना से जुड़े हुए कितने कार्य लंबित हैं? मुझे उम्मीद है कि जब आप जवाब देंगे, तो इस बात को जरूर बताएंगे ।

आज जब आप यह मान रहे हैं कि वर्तमान समय में वैश्विक समुद्री व्यापार की महत्ता बढ़ रही है और अकेले हिन्द महासागर द्वारा दुनिया के तेल व्यापार का 2/3 हिस्सा संचालित किया जाता है । कंटेनर द्वारा तकरीबन 50 प्रतिशत व्यापार हिन्द महासागर द्वारा होता है तथा आने वाले दिनों में इसके बढ़ने की संभावना है । इस सबको लेकर आप 'सागरमाला परियोजना' लेकर आए हैं । इसमें सरकार यह कह रही है कि योजना के क्रियान्वयन से एक करोड़ नए रोजगार के सृजन होने की संभावना है, जिसमें 40 लाख प्रत्यक्ष रोजगार सृजित होंगे ।

मैं इसमें मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि अब तक आपके दावे के क्रम में कितने लोगों को रोजगार दिया जा चुका है, ताकि देश की जनता यह जान सके? मंत्री जी, 'सागरमाला परियोजना' के अंतर्गत जैसलमेर से कांडला बंदरगाह तक रेलवे लाइन हेतु राजस्थान की सरकार ने जमीन दी है या नहीं दी है? यदि दे दी है, तो उसके बाद विभाग ने इस परियोजना को आगे बढ़ाने के लिए क्या-क्या कदम उठाए हैं? आप उसका भी विवरण जरूर दें ।

सभापति महोदय, सरकार ने एक घोषणा थी कि जालौर में एक इनलैंड शिपिंग पोर्ट प्रस्तावित है, जिसकी वजह से पश्चिमी राजस्थान में आर्थिक विकास होगा, लेकिन यह सिर्फ कागजों के अंदर ही रह गया है । मेरी सरकार से मांग है कि आप इसे जल्द से जल्द बनाएं । ... (व्यवधान) जिससे जालौर, बाड़मेर, नागौर, सिरोही जितने भी इलाके हैं... (व्यवधान) ताकि वहां

का विकास हो सके । लाइमस्टोन, जिप्सम, सीमेंट फैक्ट्रियां बाड़मेर, जालौर इत्यादि जिलों के अंदर लग सकें ।

सभापति महोदय, हाल ही में देश के एक प्रमुख समाचार पत्र राजस्थान पत्रिका में बंदरगाहों पर कलपुर्जों की कमी का जिक्र आया था । इस पर भी सरकार ध्यान दे । अंत में, मेरी यह मांग है कि इस क्षेत्र से हजारों लोगों का जीवन जुड़ा हुआ है । उनके परिवार के लोगों का आर्थिक व सामाजिक सुदृढीकरण हो सके । इस शिपिंग के क्षेत्र में सरकारी नौकरियों में नया अवसर कैसे सृजित होगा तथा समुद्र में जो प्रदूषण है, उसको कैसे कम किया जा सकता है, उसके लिए सरकार को गंभीरता से ध्यान देने की आवश्यकता है ।

माननीय सभापति : श्री जसबीर सिंह गिल जी ।

जसबीर जी, सिर्फ दो मिनट में अपनी बात को समाप्त कीजिएगा ।

श्री जसबीर सिंह गिल (खडूर साहिब): सर, हमारे पंजाबी में एक कहावत है कि मेरी बारी आई तो पतीला खड़ गया । अब मेरी बारी आई है, तो आप कह रहे हैं कि दो मिनट में कंपलीट कर लीजिए। सर, आप मुझे कम से कम पांच मिनट तो दीजिए ।

Sir, ports, shipping and waterways are critical for the social and economic development of the country.

This Ministry has within its fold many infrastructure creating arms - ship building, ship repair, major ports, National Waterways and inland water transport. After manufacturing, agriculture, IT and tourism, there is a strong need to develop our blue economy. India has almost 7,500 kilometers of coastline and almost 15,000 kilometers of potentially navigable waterways, but India's share in the global market has declined to less than one per cent in ship building.

A total of 5534 containers/ships are in the world in 2021, while carrying capacity of global merchant fleet crossed approximately two billion deadweights. There are around 5500 merchant ships, and China alone builds more than 100 such ships each year. As per estimates, the world fleet will grow by 6.4 per cent in the next five years.

There is a need to create state-of-art, world class shipyards and ports with cutting edge technology, but in the Budget, we have been allocated just Rs. 1 crore for development of ports which is very less.

India has abundance of nature, be it forests, mountains, grassland, rivers, and beaches which are loved by tourists all over, but we lack in infrastructure, planning, and marketing.

Currently, there are 314 cruise ships in operation worldwide with a combined capacity of 5,37,000 passengers and around 2219 cruise ports, but apart from the Government run cruises in India, there are only four luxury cruises in India, while in the year 2017-18, 138 cruise ships called at Indian ports carrying around 1.76 lakh passengers. This is a sector which needs a push, which needs focus, and will compliment and add to the growth of our blue economy.

We are developing 25 National Waterways, but unfortunately in my State, Punjab which has got a wonderful dense network of canals and rivers, dams and bridges, not even a single waterway has been included in these 25 National Waterways. I would request hon. Minister, through you to look into it to add one of the major Punjab rivers which can be harnessed to its full potential for cargo as well for tourism purpose ... (*Interruptions*) ... I am just going to come to Prime Minister's constituency.

There are only a few cruise ships which are being operated. One such ship is from Kolkata to Varanasi. Varanasi is the constituency of our hon. Prime Minister, and it is also a religious and cultural center. We need at least six feet of water depth to operate these cruises which are not large enough. They have 40 to 50 rooms. For one trip from Kolkata and back to Varanasi, people pay around USD 5,000 which is a huge amount. This is the potential of the ships ... (*Interruptions*) ... I request hon. Minister to work on it, provide them with six feet water depth and provide night navigation as it is not possible to run these vessels.

SHRIMATI VANGA GEETHA VISWANATH (KAKINADA): Thank you, Sir, for giving me this opportunity. Many issues are there, but I would confine only to the issues concerning my Constituency of Kakinada and regarding Kakinada Port and for establishment of MMD Office at Kakinada.

I am requesting the hon. Minister to establish a MMD at Kakinada. Andhra Pradesh is the second largest sea coast in India, but is not having a PO Office. The second highest manpower supply to world seafarer community in India is from Andhra Pradesh, but all the seafarers of Andhra Pradesh are suffering for any maritime service. They have to go to Chennai, Kolkata or Mumbai by spending a lot from their hard-earned money.

Establishment of MMD at Kakinada will serve the Godavari basin and Krishna basin oil field needs. Our people are not only facing issues due to language problems, but they are also getting cheated by wrongful intermediate agents at Chennai, Kolkata and Mumbai. Due to this reason, our shipping industry is not getting developed even after having the longest sea coast and having the Krishna and Godavari rivers.

After division of the State, we are left with the sea coast only for development. Only foreign vessels are visiting our ports and not very many Indian vessels are coming there due to non-availability of DGS services. For registry of vessels, our people have to go to Chennai PO Office even though the same is registering our vessels at MMD, Vizag. Our Directorate of Ports is at Kakinada and the Maritime Board was recently established at Kakinada.

As per the DG Shipping, Mumbai letter dated 05/03/2004, new MMDS at Kandla, Mangalore, Haldia and Paradip were established, but the request for MMD, Kakinada was kept aside inadvertently. Our request was also recommended by the hon. Vice-President of India, Shri Venkaiah Naidu Garu, but the MMD Office at Kakinada has not been sanctioned yet. I would request the hon. Minister to establish the MMD Office at Kakinada. Thank you, Sir.

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Thank you, Sir, for giving me an opportunity to speak on the Demands for Grants of the Ministry of Ports, Shipping and Waterways for the year 2022-2023. I would like to limit my speech to the matters pertaining to development of inland waterways and issues related to the same due to shortage of time.

In India, only 3.5 per cent of the domestic surface transport is accounted for by inland water transport even though India has abundant navigable waterways comprising of rivers, canals, backwaters, creeks, lagoons, etc. My State of Kerala and my Lok Sabha Constituency of Mavelikkara in particular have immense potential for complementing the PM Gati Shakti Master Plan and to contribute to the overall growth of inland water transport for commercial and passenger transport, etc.

Kerala State has a network of inland waterways and navigable canals extending over a length of 1,680 kms. The West Coast Canal, which is the main arterial waterway route of 558 kms. long, used to be the primary navigation route until a few decades ago. Till 2016, only five waterways were declared as National Waterways. In April, 2016, the Government of India has declared another 106 waterways, spreading all over the country, as National Waterways, which includes three more waterways in Kerala. A two per cent growth in GDP is anticipated with the development of these waterways. I would like to add that the Government needs to think beyond the declared waterways in the case of Kerala if it is serious about making inland water transport as the alternative to cargo and people movement in the State with possibilities.

I would request that the Government of India must make substantial investment in Kerala's undeclared waterways, feeder routes, and sub-canal so that they can be developed to feed and complement the existing declared waterways efficiently. I would like to point out that there is about 1,687 kms. of inland water transport route network in Kerala consisting of the National Waterways.

Three are from Kollam to Kottapuram, which is maintained by Inland Waterways Authority of India; and other feeder canals are maintained by the Coastal Shipping and Inland Navigation Department of State Irrigation Department.

I would like to remind that cargo transportation through mechanized barges exist in NW-3 but most of the feeder canals and waterways are facing difficulties arising from inadequate modernization, causing shallow depth and narrow width of waterways. Issues arising from excessive siltation, bank erosion, absence of infrastructure facilities like jetties, terminals and inadequacy of navigational aids are also some of the challenges being faced in the rivers and tributaries that flow in the State as well as through my Lok Sabha constituency.

There are major rivers, such as Pamba, Achankovil Manimala, Meenachil and Muvattupuzha which discharge into Vembanad lake and flow into Arabian sea, as well as Ashtamudi lake with Kallada river as inlet channel and Shasthamkotta lake, a Ramsar site, a large fresh waterbody that

pass through my constituency Mavelikkara, play a significant role in the lives of the people and their welfare.

I would invite the attention of the Minister, through you, Sir to the following matters pertaining to my constituency and seek your earnest support and assistance in resolving the same: Kuttanad taluk, a unique below sea level location with a population of 193,007 spread in 14 villages that is replete with backwaters is in dire need of infrastructural augmentation and assisted development.

Towards this purpose, I would request the hon. Minister to formulate a Kuttanad waterways modernization - PUNARJANI Package - with an allocation of Rs.500 crore with a view to achieving comprehensive restoration/reconstruction of riverbanks, construction of culverts to ease movement of people residing in the banks, and a full-fledged exercise at deepening riverbeds and tributaries must be carried out.

Also, I would bring the attention to the fact that the local inland waterways fishermen who engage in fishing in these waterbodies are facing several challenges, these fishermen are not given any benefits that are normally given to their counterparts. With these words, I am expressing my thankfulness for giving me the opportunity.

***SHRI KURUVA GORANTLA MADHAV (HINDUPUR):** I thank you for giving me an opportunity to put my views on the Demand for Grants of the Ministry of Ports, Shipping and Waterways.

At the outset, I would like to congratulate the Minister, Shri Sarbananda Sonowalji, for inaugurating just last month a Centre of Excellence in Maritime and Shipbuilding (CEMS) in Visakhapatnam with an aim to provide skilled manpower for coastal community development. We sincerely hope that the project attracts talented youth from across the country and builds an ecosystem for maritime education.

The Andhra Pradesh Government is developing greenfield ports at Bhavanapadu (worth Rs. 4,362 crore), Machilipatnam (Rs. 5,156 crore) and Ramayapatnam (Rs. 3,736 crore) under landlord model for increasing port traffic from 150 MTPA to 250 MTPA by 2025 and 400 MTPA by 2030. The Andhra Pradesh Government has urged the Centre to provide grant to any of the three non-major ports and sought at least 25 per cent of the total outlay of Rs. 14,000 crore as Central assistance. The Ministry did not make any demand regarding the same.

Non-major ports in Andhra Pradesh, such as Gangavaram Port and Kakinada Deep Water Port, are functioning at sub-optimal efficiency. The cargo handled in such ports is below the rated capacity. This has been made worse by COVID-19 where global exports and imports were drastically

* Speech was laid on the Table.

affected. Central support is needed to boost functioning and the need for a coherent policy to improve our exports and imports through waterways is needed. This requires a sensitivity towards rising transport costs due to fuel prices and better port to road connectivity.

I would request the hon. Minister to support the State of Andhra Pradesh in all the initiatives and sanction the above mentioned demands at the earliest.

Thank you.

***SHRI DHANUSH M. KUMAR (TENKASI):** Tamil Nadu has a coast length of approximately 1,076 kilometres, that is, around 13 per cent of India's total coastline. It is the second largest coastline in India. There are three major ports and 15 minor ports on this coastline.

The Rameswaram Port is near to my constituency. My request to the Central Government is to increase the budget for this port, and re-development should be done. It will also have an effect on the nearby areas. Also, it is having an international link with our neighbour country, Sri Lanka.

I also want to raise my request regarding Sethusamudram Shipping Canal. The work for this project is not completed till now. In 2020, our Parliamentary Leader, Shri T.R. Baalu also presented a letter to the Prime Minister for completing this project. This project will give employment to thousands of people. Please consider this request. Thank you,

* Speech was laid on the Table.

***DR. BEESETTI VENKATA SATYAVATHI (ANAKAPALLE):** Thank you for giving me an opportunity for putting my views on the Demand for Grants of the Ministry of Ports Shipping and Waterways Ministry.

At the outset, I would like to congratulate the hon. Minister, Sh. Sarbananda Sonowal Ji for inaugurating just last month a Centre of Excellence in Maritime and Shipbuilding (CEMS) in Visakhapatnam with an aim to provide skilled manpower for coastal community development. We sincerely hope that the project attracts talented youth from across the country and builds an ecosystem for maritime education

While the Visakhapatnam Port Trust is receiving a loan amounting to Rs.207 crores this year for various projects to develop the port, we request the Government to consider an element of budgetary support in addition to loan the port trust raises to invest in major ports to make them world-class

The Andhra Pradesh Government is developing greenfield ports at Bhavanapadu (worth Rs 4,362 crore), Machilipatnam (Rs 5,156 crore) and Ramayapatnam (Rs 3,736 crore) under landlord model for increasing port traffic from 150 MTPA to 250 MTPA by 2025 and 400 MTPA by 2030. The Andhra Pradesh government has urged the Centre to provide grant to any of the three non-major ports and sought at least 25% of the total outlay of Rs 14,000 crore as Central assistance. The ministry did not make any demands regarding the same

* Speech was laid on the Table.

It was found that out of a total of 4003 posts, there were 1112 posts vacant in the Visakhapatnam Port Trust in 2021. The Ministry stated that vacancies would be filled after the number of vacant posts was revised, since digitization and mechanization had decreased the need for some posts. It is unclear whether this has been done as yet, and by when it will be done if it has not already been done.

I would request the hon. Minister to support the State of Andhra Pradesh in all its initiatives and sanction the above mentioned demands at the earliest.

Thank you.

***SHRIMATI SUPRIYA SADANAND SULE (BARAMATI):** India, with its 7517 kilometer long coastline with approximately 213 ports, is an extremely important player in making us a global power. According to the Standing Committee's report 2022-23, 95 per cent of the country's trade by volume and 68 per cent by value is moved through maritime transport. Our waterways are not just important for international trade, but also for the domestic movement of goods. Furthermore, using these waterways more effectively would reduce the current traffic burden on roads for freight transportation. As such, it is extremely important that we develop our ports, our inland waterways, and our shipping infrastructure.

The Standing Committee holds similar views, and notes that "the growth of India's maritime sector is of paramount importance and needs to be accelerated to strengthen our position of eminence in the global maritime sector". However, it seems that the budgetary allocation to the Ministry for 2022-23 will not be able to adequately finance the large scale infrastructure building necessary for this. The Ministry has been allocated nearly 33 per cent less than the funds that are required, and the question is how the multiple important schemes being implemented under the Ministry will function without the requisite finances.

An example of this shortfall of funds is clearly visible in the extremely important Sagar Mala project, which is the flagship programme of the Ministry.

* Speech was laid on the Table.

It is an extremely ambitious scheme that seeks to harness not only international maritime trade routes, but also port connectivity projects. Considering that this is a major scheme for the promotion of port-led development in the country, it should be provided sufficient funding. However, it has been shown that under the revenue section, which was to be used for port infrastructure projects, coastal berth projects, road and rail projects, fishery harbours, floating jetties, skill development projects, coastal community development etc., Sagar Mala was only provided Rs. 360 crore, which is a mere 52.17 per cent of its projected requirement. Additionally, no allocations have been made in the BE 2022-23 under the heads Sagarmala Development Company (SDCL) and Transfer to Central Road and Infrastructure Fund (CRIF) against the projected demand of Rs. 190 crore each.

A similar shortfall is visible under the development of minor ports for the upcoming Financial Year. The projected demand by the Ministry was Rs. 128.59 crore, however, the actual allocation has been only Rs. 52.79 crore and there has been no allocation towards the revenue account of the same, despite a projected demand of Rs. 75.70 crore. While the success of our private ports in attracting business is extremely commendable, it is equally necessary to develop the infrastructure of our State-owned ports.

It is also equally necessary to fully utilize the funds that are provided to the Ministry. According to the Standing Committee, there has been a consistent under-utilization of funds over the last five years, except for 2018-19. For example, until 7th February 2022, under Revenue head, about 74.4 per

cent vis-à-vis the RE 2021-22 had been spent by the Ministry, and about 69.50 per cent vis-à-vis the overall capital allocation at the E stage had been spent. Despite a budgetary shortfall on most years, it is disheartening to see this underutilization when there are a large number of immensely important schemes that the Ministry is in charge of. The reasons behind this lack of utilization must be explained and corrected, so that our shipping sector grows at the rate that it is capable of.

Research is an incredibly important aspect of any sector to ensure that the problems faced are identified and to ensure that innovative solutions may be created. However, the amount allocated for R&D under the Ministry is a mere Rs. 1 crore, the same as last year. With our incredibly large coastline, there is a plethora of information to research and analyse. Hence, it is extremely important that the budgetary allocations towards R&D increase to facilitate this.

Finally, an incredible advantage that our coastlines offer us are opportunities for tourism. Our beautiful waters and connected lands have an immense amount of potential, and hence must be developed. Additionally, tourism brings with it the promise of jobs, employment, and growth for small coastal cities and villages. As such, I urge the Ministry to collaborate with our State Governments and take the steps necessary to harness the power of our coastlines.

***श्री देवजी पटेल (जालौर):** किसी भी देश के सामाजिक एवं आर्थिक विकास के लिए समुद्री परिवहन एक महत्वपूर्ण अवसंरचना होती है । इससे विकास की गति, ढांचा और रूपरेखा प्रभावित होती है । पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय के कार्य क्षेत्र में नौवहन और पत्तन क्षेत्र आते हैं, जिसमें पोत निर्माण और पोत मरम्मत, महापत्तन और अंतर्देशीय जलमार्ग एवं अंतर्देशीय जल परिवहन शामिल है ।

भारत में नदियों, नहरों बैकवाटर और खाड़ियों के रूप में अंतर्देशीय जलमार्गों का एक व्यापक नेटवर्क है । विकसित देशों की तुलना में देश में जलमार्गों द्वारा माल परिवहन कम है । जलमार्ग लागत प्रभावी होने के साथ-साथ माल परिवहन के पर्यावरण अनुकूल साधन भी है । भारत में अंतर्देशीय जल परिवहन (आईडब्ल्यूटी) में भारी बोझ वाले रेलवे और भीड़भाड़ वाले सड़क मार्गों का पूरक बनने की क्षमता है । कार्गो आवागमन के अलावा, आईडब्ल्यूटी सेक्टर संबंधित गतिविधियों जैसे वाहनों की बुलाई [ऑनरोल-ऑन-रोल-ऑफ (रो-रो) क्रॉस फेरी मोड] और पर्यटन के क्षेत्र में एक सुविधाजनक कार्य प्रदान करता है ।

राष्ट्रीय जलमार्ग अधिनियम, 2016 द्वारा देश में 111 अंतर्देशीय जलमार्गों को 'राष्ट्रीय जलमार्ग' (रा.ज.) घोषित किया गया है, ताकि उन पर पोत परिवहन और नौचालन को बढ़ावा दिया जा सके । देश में 24 राज्यों में फैले हुये राष्ट्रीय जलमार्गों (रा.ज.) की कुल लंबाई 20,275 किलोमीटर है ।

कोविड-19 महामारी के कारण अंतर्राष्ट्रीय व्यापार और शिपिंग में कार्गो हैंडलिंग में खड़ी हुई बाधाओं के बावजूद पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय के तहत दीनदयाल पोर्ट ट्रस्ट ने 10 जनवरी, 2022 को 100 एमएमटी के अहम पड़ाव को पार कर लिया है और ऐसा करने वाला पहला सरकारी क्षेत्र का प्रमुख बंदरगाह बन गया है । इस क्षेत्र के बड़े बंदरगाह ने यह उपलब्धि वित्त वर्ष 2021-22 में हासिल की है । संयोग की बात है कि मौजूदा वित्त वर्ष में डीपीटी ने यह मील का

* Speech was laid on the Table.

पत्थर पिछले वित्त वर्ष की तुलना में 4 हफ्ते पहले ही हासिल कर लिया है । वित्त वर्ष 2020-21 में डीपीटी ने यह उपलब्धि 9 फरवरी, 2021 को हासिल की थी ।

इस दौरान पीओएल, खाद्य तेल, तरल उर्वरक के कच्चे माल जैसे फॉस्फोरिक एसिड और अमोनिया, रसायन रॉक फॉस्फेट, स्टील पाइप, लौह अयस्क, कोयला, लकड़ी के लॉग और कच्चे तेल जैसे उत्पादों के कार्गो के आयात में बढ़ोतरी देखी गई । खाद्य तेल, रसायन, खाद्यान्न जैसे गेहूं और सोयाबीन मिल बेंटोनाइट और वडिनार में पीओएल जैसे उत्पादों के कार्गो निर्यात में भी वित्त वर्ष 2020-21 की तुलना में वित्त वर्ष 2021-22 के दौरान बढ़ोतरी हुई है ।

चालू वित्त वर्ष की तीसरी तिमाही में डीपीटी की कार्गो बढ़ोतरी सभी सरकारी पोर्ट में सबसे अधिक थी । 2021 की तीसरी तिमाही अक्टूबर-दिसंबर के दौरान बंदरगाह से 33.52 एमएमटी यातायात दर्ज किया गया है । केवल दिसंबर 2021 के दौरान डीपीटी ने 11.32 एमएमटी कार्गो परिचालन किया था । जो सभी प्रमुख बंदरगाहों द्वारा संचालित कुल कार्गो का लगभग 18 फीसदी रहा है ।

मेरे संसदीय क्षेत्र जालौर सिराही में सांचोर क्षेत्र का भवातडा नेहड क्षेत्र काफी बड़े भू भाग में फैला हुआ है । इस क्षेत्र में 56 हजार बीघा सरकारी जमीन जो दलदल के रूप में पड़ी है जिसका कोई उपयोग नहीं है । इस जमीन पर न तो आबादी बसी है और न ही कोई कब्जा है । लवणीय पदार्थ की घनत्वता के कारण इस पर खेती भी नहीं हो सकती है । वही लुणी नदी के प्रवाह क्षेत्र में आने से यह भू-भाग कच्छ रण से सीधा अरब सागर में जाकर मिलता है । इसी रास्ते पर 500 मीटर चौड़ी व 20 मीटर गहरी नहर के रूप में विकसित कर भवातडा के रण खार में बंदरगाह का मुख्य स्टेशन निर्मित किया जा सकता है । जवाई-लूनी नदिया तथा कच्छ का रण (जवाई नदी, जालोर से गांधव गांव के नजदीक लूनी नदी तक से कच्छ के रण तक 592 कि.मी. की दूरी तय करते हुए गुजरात तथा राजस्थान राज्यों से होकर बहती है) राष्ट्रीय जलमार्ग अधिनियम, 2016 के अंतर्गत राष्ट्रीय जलमार्ग-48 घोषित किया गया है । भवातडा गांव इस राष्ट्रीय राजमार्ग के किनारे अवस्थित है । उपरोक्त जलमार्ग घोषित किए जाने के पश्चात व्यवहार्यता अध्ययन की प्रारंभ कर दी

गई तथा फील्ड सर्वेक्षण का कार्य पूरा कर लिया गया है । भवातडा बंदरगाह पश्चिमी राजस्थान के जैसलमेर के साथ-साथ जालोर सिरोही, बाडमेर, सांचोर बेसिन में गैस व तेल की संभावनाओं से भी महत्वपूर्ण होगा इसके अलावा जिले में उत्पादित होने वाला ग्रेनाइट, जीरा, ग्वार, बाजरा, इसबगोल का निर्यात करने के लिए यह बंदरगाह आयात निर्यात में महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकता है ।

***DR. UMESH G. JADAV (GULBARGA):** Shipping plays an important role in the transport sector of India's economy. Approximately, 95 per cent of the country's trade by volume (70 per cent in terms of value) is moved by sea. India, is the second largest country in Asia, which has a coast line of about 7,500 kms. and is studded with 13 major ports and close to 205 minor ports. The major ports in India are Calcutta, Haldia, Paradip, Visakhapatnam, Ellore, Chennai, Tuticorin, Cochin, New Mangalore Port Trust, Mormugao, Jawaharlal Nehru Port Trust, Mumbai, and Kandla.

In 2007, 74 per cent of cargo traffic was handled by major seaports and nearly 10-15 per cent by intermediate ports. The major Ports handle more than 911.5 million tonnes of cargo annually as per 2012. The Indian ports and shipping industry plays a crucial role in sustaining growth in the country's trade and commerce. India currently ranks 16th among the maritime countries.

Under the National Perspective Plan for Sagarmala, six new mega ports will be developed in the country. The Indian ports and shipping industry play a vital role in sustaining growth in the country's trade and commerce. India is the sixteenth-largest maritime country in the world with a coastline of about 7,517 kms. The Indian Government plays an important role in supporting the ports sector. It has allowed Foreign Direct Investment (FDI) of up to 100 per cent under the automatic route for port and harbour construction and maintenance projects. It has also facilitated a 10-year tax holiday to enterprises that

* Speech was laid on the Table.

develop, maintain and operate ports, inland waterways and inland ports.

Increasing investment and cargo traffic point towards a healthy outlook for the Indian ports sector. Providers of services such as operation and maintenance (O&M), pilotage and harbouring and marine assets such as barges and dredgers are benefiting from these investments. The capacity addition at ports is expected to grow at a CAGR of 5-6 per cent till 2022, thereby adding 275-325 MT of capacity. Domestic waterways have found to be a cost-effective and environmentally sustainable mode of freight transportation. The Government aims to operationalise 23 waterways by 2030. As part of the Sagarmala project, more than 574 projects worth Rs. 6 lakh crore (US\$ 82 billion) have been planned for implementation between 2015 and 2035.

In Maritime India Summit 2021, the Ministry of Ports, Shipping and Waterways identified a total of 400 projects worth Rs. 2.25 lakh crore (US\$ 31 billion) investment potential. India's cargo traffic handled by ports is expected to reach 1,695 million metric tonnes by 2021-2022 according to a report by the National Transport Development Policy Committee.

Keeping all the above points in consideration, I would like to ask the hon. Minister to setup an Inland Container Depot at Kalaburagi as being the District Head Quarter for six Districts of North Karnataka. Inland Container Depots work well since they help reduce stress and load on ports by decongesting them. With global markets slowly recovering from the pandemic, imports and exports are back in growth mode. This is expected to create increased load on ports across the world.

Apart from being a storage container, the additional services that an inland container depot provides are many. They are helpful for businesses since they do not have to worry about warehouses, transit, and repair services for containers. The biggest boon they offer is safety and security of the cargo. The Inland Container Depot also helps clear customs and related documentation.

One of the biggest advantages of having a strong network of Inland Container Depots is that they not only support the growing import and export activities of the country but can act as an accessible resource that contributes towards the economic development of the country. They act as a feeder infrastructure for the ports. So, keeping all the fact in mind, our Kalaburagi Region Request the hon. Minister to setup the ICD at Kalaburagi District.

Thank you, for giving me this opportunity to put my views on this demand.

***DR. T. R. PAARIVENDHAR (PERAMBALUR):** I would like to present my points on Demands for Grants under the Ministry of Ports, Shipping and Waterways for 2022-23 here. The Government should focus more on improving the Port infrastructure under programs like Sagarmala, which was approved in 2015. Around 574 projects are identified to be implemented between 2015-2035, with an estimated cost of Rs. 6.01 lakh crore, covering areas like port modernization, port connectivity, port-led industrialization, and coastal community development. It should be done without any delay.

Due to the COVID-19 pandemic, the implementation of various projects has witnessed delays and the implementation and completion in the last two years has been slow. I also mention that our Indian shipping line should be improved to the global standards. This kind of initiative is needed as rising freight costs have highlighted domestic firms' dependence on global shipping companies. The remittance on account of transport services is increasing every year in our country. We have remitted around \$65 billion as transport services in 2020. Now with Shipping Corporation of India being disinvested, this should be considered to do something that encourages Indian industries to build a world-class shipping line. Experts say such kind of shipping lines, even if it gets 25% of the total business, can help India save \$30-40 billion annually and will significantly reduce our dependence on foreign shipping lines

* Speech was laid on the Table.

and their dictates. Also, our country should give tax relaxations on registration on ships in India.

MSMEs should support the shipping industry. The export goods also emphasize on the need for the country to have its own shipping line. High freight costs have affected those industries hopes of making profits from overseas shipments. The government should encourage exports which can also restore certain schemes that have been particularly beneficial to MSMEs firms which handle 50 per cent of the country's exports. Most stakeholders say that a limitation for manufacturers is research and development. Inadequate or the absence of R&D has made Indian companies dull in the technology sector. The Service sectors need more R&D to be implemented. See globally many MNCs and other countries mark their standard in software, hardware and telecommunications because they invest and concentrate more in Research and development, innovation, patents and incubation centers. India invests 0.6 per cent in its GDP on R&D, but countries like China (2.2 per cent) Israel (5 per cent) of its GDP on R&D. And many other countries invest in double digit on R&D and innovation. To emerge as a super power in technology, we need to invest more on research and development to strengthen our self to compete globally. Kindly consider the above demands. Thank you.

***श्रीमती रीती पाठक (सीधी) :** मैं देश के यशस्वी प्रधानमंत्री व विश्व के सर्वाधिक लोकप्रिय नेता माननीय श्री नरेंद्र मोदी जी का व पत्तन,पोत एवं जलमार्ग मंत्री आदरणीय श्री सार्वनन्द सोनवाल जी का आभार व्यक्त करती हूँ। माननीय प्रधानमंत्री जी के मार्गदर्शन में जलमार्ग मंत्रालय द्वारा कई नवाचार किए गए हैं! विगत कुछ माह पूर्व मैं बहनों के साथ महिला सशक्तिकरण संबंधी संसदीय स्थायी समिति के अध्ययन दौरे पर विशाखापत्तनम गई थी वहाँ हमने पोर्ट का दौरा किया और बारीकियों को समझा । भारतीय जल सेना के महिला अधिकारी बहनों ने सम्पूर्ण विस्तृत जानकारी दी ।

पत्तन,पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय में 2014 में आदरणीय नरेंद्र भाई मोदी जी के नेतृत्व वाली भाजपा सरकार बनने के पश्चात सबसे ऐतिहासिक परियोजना बनाई गई है वह है सागर माला परियोजना भारत में समुद्री क्षेत्र, देश के व्यापार का आधार स्तंभ रहा है और पिछले वर्षों के दौरान इसमें कई गुना वृद्धि हुई है । भारत की 7500 कि.मी. लंबी तटरेखा, 14,500 कि.मी. के नौचालन योग्य संभाव्य जलमार्गों और अंतर्राष्ट्रीय समुद्री व्यापार जलमार्गों में भारत के रणनीतिक स्थान का उपयोग करने के लिए भारत सरकार द्वारा महत्वाकांक्षी सागरमाला कार्यक्रम की शुरुआत की गई है, जिसका उद्देश्य देश में पत्तन-आधारित विकास करना है ।

केंद्रीय मंत्रिमंडल द्वारा 25 मार्च, 2015 को सागरमाला की अवधारणा का अनुमोदन किया गया था । कार्यक्रम के अंग के रूप में, भारत की तटरेखा और समुद्री क्षेत्र के व्यापक विकास के लिए राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्यता योजना (एनपीपी) तैयार की गई, जिसे माननीय प्रधानमंत्री जी द्वारा 14 अप्रैल, 2016 को मैरीटाइम इंडिया शिखर सम्मेलन, 2016 में जारी किया गया था ।

सागरमाला कार्यक्रम का उद्देश्य अवसंरचना में कम से कम निवेश करते हुए आयातनिर्यात और घरेलू व्यापार के लिए लॉजिस्टिक लागत को कम करना है । इसमें निम्नलिखित शामिल हैं:

* Speech was laid on the Table.

मॉडलमिक्स का इष्टतम उपयोग करके घरेलू कार्गो की परिवहन लागत में कमी करना । तट के करीब भावी औद्योगिक क्षमताओं की पहचान कर थोक सामानों की लॉजिस्टिक लागत को कम करना । पत्तनों के पास पृथक उद्योग समूहों का विकास कर निर्यात प्रतिस्पर्धात्मकता में सुधार करना । आयात-निर्यात कंटेनर आवागमन के समय/लागत को तर्कसंगत बनाना । सागरमाला परियोजना देश के विकास में मील का पत्थर साबित हो रही है ।

मैं पुनः माननीय प्रधानमंत्री जी व माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करती हूँ ।

***SHRI RAHUL RAMESH SHEWALE (MUMBAI SOUTH-CENTRAL):** Thank you for giving me the opportunity to put my views on the discussion on Demands for Grants under the control of the Ministry of Ports, Shipping and Waterways for 2022-23.

Maharashtra has a beautiful coastal line which is neglected for ages. It has to be developed as a tourist attraction and will fetch lakhs of tourists from international and national level. As you know, Mumbai is the economic capital of India and lots of international and national businessmen and tourists used to visit Mumbai and other major cities of Maharashtra. Maharashtra is also famous for the pilgrimage and historical importance for which lot of tourists are visiting Mumbai and other cities of the State. It is very important to develop its coastal line for tourist as well as for business purpose for which a comprehensive world class water corridor has to be developed. There is a need to form a National Maritime Policy which will strengthen the major ports in the country. Also, the Government should ensure that the port infrastructure and land are gainfully utilized.

It is learnt that Mumbai Port Trust (MBPT) is planning to develop a state-of-the-art Marina facility at Princess Dock. Earlier, the Princess Dock basin was filled up as it was proposed for MBPT's Offshore Container Terminal (OCT) storage yard. However, later on, OCT project could not get materialized. Subsequently, part of Princess Dock has been proposed to be used for Marina

* Speech was laid on the Table.

by recreating the water bodies by excavation, for providing sheltered zone to yachts which are presently anchored at the Gateway of India, causing a concern from security and safety point of view. This project is going to come up at Princess Dock. Through this, an attempt is being made to create facilities in Mumbai on the lines of marina tourism in the major countries of the world. The project will have the facility to erect more than 300 marinas at a time. Accordingly, MBPT has planned to develop a state-of-the-art marina facility through Public Private Partnership (PPP) mode in phased manner. The development of marina also envisages onshore facilities of total built up area admeasuring 28,264 sq. mtrs. The detailed planning and design will be done by the successful PPP operator of the project and will be implemented.

MBPT vide letter dated 21.12.2019 submitted application to MoEF&CC in the requisite format for obtaining environmental clearance for the marina project. In view of the MoEF&CC recommendations, MBPT desires to seek Environmental and CRZ clearance of Marina project from SEIAA. The approval is sought for the composite CRZ clearance and environment clearance on the marina project with a built-up area of 28,264 sq.mtr.

It is learnt that the marina project which is being set up in Mumbai on the lines of major global cities will be stalled. The picture is that the companies are reluctant to invest in the project. As a result, to attract companies, the Mumbai Port Trust is now considering increasing the project cost from Rs. 360 crore to Rs. 440 crore. The Mumbai Port Trust had issued tenders for this project in February 2020. The deadline for cancellation of the tender came in July last

year as no one responded to it despite being given six extensions. Now, MBPT will issue a new tender by changing the terms and conditions of the previous tender. Accordingly, MBPT intends to increase the cost of the project by Rs. 80 crore due to which the cost of the project goes up to Rs. 440 crores. Two hectares of land will be provided for commercial use instead of one hectare. The proposal will be prepared and sent to the Central Government for approval and once the approval is granted the MBPT will float a new tender within a year for the same. I request to the Government to take immediate decision to award clearance to the marina project which also needs clearance from the Ministry of Environment, Forests and Climate Change.

Another issue was pending with the management of MBPT for providing affordable houses to MBPT's serving employees by providing MBPT land at concessional rates to Employees Cooperative Housing Societies of serving employees. Lots of discussions and correspondence were made by me with hon. Minister as well as with the top officers of MBPT in Mumbai on the above subject. In this connection, 'Shaniya Lokadhikar Samiti of Mumbai Port Trust' representing large number of MBPT employees have been consistently making the demand for providing affordable houses to MBPT's serving employees by providing MBPT land at concessional rates to Employees Co-Operative Housing Societies of serving employees. But nothing has been done in this regard so far. I request to the hon. Minister to kindly intervene in this subject and take a favourable decision to ease the living of the employees. In this connection, your kind attention is invited to the Gazette Notification publishing

the draft proposal for land use prepared by the Mumbai Port Trust Special Planning Authority and inviting suggestions and objections on it. It is observed that Mumbai Port Trust has proposed re-planning of around 966 hectares of land and has earmarked about 300 hectares for various commercial or residential purpose. It is observed that, in the proposed redevelopment plan under the above scheme about 70 hectares have been provided for residential purposes where about 20,000 slum dwellers (non-port related) would be rehabilitated who are encroachers on Port land depriving the Port Trust serving employees of affordable houses on Port land. The story of mill land development by snatching the lands and jobs of the mill workers misusing the law is well known. I request that such misuse of the law should not happen for the Port employees and they should not be deprived of their legitimate demand for affordable houses on Port land. These Port employees have toiled for the Port and it would be a fair gesture to compensate them by providing affordable houses. You are well aware that the market prices of houses are rising rapidly and are beyond the reach of the Port employees. In this context, it is brought to your kind notice the demand put forth by 'Sthaniya Lokadhikar Samiti' to the management, and to the hon. Minister for allotment of Port land for constructing houses for the present employees of the Mumbai Port Trust. We request that the Mumbai Port Trust Authorities may be advised to reserve a portion from the above 70 hectares for the construction of affordable houses for the serving employees of the Port at a concessional rate. In this connection, it has been learnt that the committee constituted by the board for hearing of

public suggestions and objections on the Draft Planning Proposal has also recommended to provide land for 'Cooperative Housing Societies' to the present employees and to pay the upfront payment to the port through their provident fund savings. This will facilitate an upfront payment effort which otherwise is difficult by leasing to a private developer, subject to approval by the Central Government. Additionally, attention also needs to be brought to the decision contained in the Port Trust Board Resolution No. 201 of 17.01.2014 that the proposal to allot vacant land to the employees who have put in several years of service to be forwarded for the consideration of the Shipping Ministry. In the present land management policy guideline issued by the Ministry of Shipping, Government of India, for major ports, there is no provision for allotment of land to port employees.

Therefore, it is my sincere request to the Government to kindly issue orders to suitably amend the policy guidelines and reserve and allot the land of about 50 per cent residential area (70 hectares) on concessional rates in the residential zone of the Plan for constructing houses for the serving employees of the Mumbai Port Trust.

I would also like to highlight an important issue which is brought to my notice from the employees of the Mumbai Port Trust in regard to the vigilance clearance from Vigilance Department from time to time for various purpose like promotions, competition of probation, retirement etc.. The Chief Vigilance Officer, Mumbai Port Trust, has issued a circular dated 28th July, 2020, having number V/CVC/Circular/589 dated 28-7-2020 which states that the Department

in MBPT is seeking vigilance clearance from Vigilance Department from time to time for various purpose like promotions, competition of probation, retirement etc. The existing format for seeking vigilance clearances for these purpose does not provide the information regarding the verification of caste status of employees belonging to reserved categories (SC/ST/OBC). As per the Government orders, General Administration Department of MBPT is responsible for ensuring due compliance with the orders and instructions pertaining to the reservation. The Vigilance Department was never concerned with the reservation orders and it never interfered in the said matters. Hence, I request to the hon. Minister to issue instructions to the Chairman, MBPT, to take cognisance of the issue and stop interference of the Chief Vigilance Officer in administrative matters and withdraw the said circular.

I therefore, request hon. Minister to issue necessary instructions to follow the guidelines already issued by MBPT itself vide circular dated 20.7.2009 and stop harassing the SC/ST/OBC employees under the ploy of Caste Certificate Verification. There is a dire need for improvement and streamlining the functioning of management of Mumbai Port Trust. It is also learnt that the retired employees of MBPT have not been getting their financial dues in time. A lot of time has been wasted in formalities and retired employees are being faced difficulties to pull on their families living.

I would suggest that all the major ports should prioritise their area of business such as JNPT should handle container traffic, Mumbai Port should handle POL Goa coal, etc. They should not compete with each other and

snatch the business of each other. The policy of business between major and non-major ports should also be decided by introducing National Maritime Policy. The wage board should also be formed to determine the wages and working conditions of all the outsourced workers which will help maintain the level playing field. I also suggest that water taxis from eastern and western suburbs in Mumbai may be introduced for the tourists and local people at affordable rates.

***DR. D. RAVIKUMAR (VILUPPURAM):** I would like to submit the following:
Freight charges should be brought under control. Skyrocketing of freight charges hamper the growth of the shipping industry. Ports in Tamil Nadu should be developed to the world standards. Privatising the ports is spoiling our economy. It should be stopped. Chinese influence and hegemony in Indian Ocean should be stopped.

* Speech was laid on the Table.

***DR. THOL THIRUMAAVALAVAN (CHIDAMBARAM):** I would like to submit the following points: Kattupalli port project near Ennore in Tamil Nadu should be stopped. All ports in Tamil Nadu should be developed. China has increased its presence and control over the Indian Ocean. It is not only against our commercial interest but also against our security. It should be stopped.

Thank you.

* Speech was laid on the Table.

***श्रीमती पूनमबेन माडम (जामनगर) :** मैं पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय के तहत अनुदानों की मांगों पर समर्थन दे रही हूँ । मैं इस अवसर पर हमारे प्रधान मंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व को नमन करते हुए मेरे क्षेत्र के लोगों की तरफ से शुक्रिया भी कहना चाहती हूँ । मेरे क्षेत्र का जो तटीय विस्तार है, उसमें पिछले कुछ सालों में प्रगति की एक लहर दौड़ रही है और लोगों में एक आशावादी विश्वास महसूस हो रहा है । प्रधान मंत्री जी के मार्गदर्शन से सागरमाला कार्यक्रम के जरिए देश की कोस्टल इकॉनॉमी को मजबूत किया जा रहा है, बंदरगाहों के आधुनिकीकरण के साथ ही नए बंदरगाह भी बन रहे हैं । यह सरकार हमारे कोस्ट को, विकास का गेटवेज कहती है । यह दृष्टिकोण न केवल सकारात्मक है, बल्कि हमारे लिए एक आत्मविश्वास भरा दिशा-निर्देश है । भारत भूमि हर तरह से भाग्यशाली है । हमारे पास 7,500 कि.मी. लंबी तटरेखा, 14,500 कि.मी. संभावित नौचालन योग्य जलमार्ग है । जलमार्ग आधारित परिवहन रेल और सड़क आधारित आवागमन का पूरक बनाने का महत्वपूर्ण कार्य मंत्रालय के द्वारा किया जा रहा है । मेरीटाइम इंडिया विज़न 2030 में 3 लाख करोड़ रुपये से अधिक निवेश और महापत्तनों के लिए वार्षिक राजस्व क्षमता को अत्यधिक मात्रा में हासिल करना शामिल होगा । 80 हजार करोड़ रुपये से अधिक निवेश उच्च क्षमता क्षेत्रों में पत्तनों के विकास के लिए लगाए जायेंगे, जिसमें गुजरात भी शामिल है । भारत सरकार ने 2015 में सागरमाला कार्यक्रम शुरू किया और 2035 तक 5.48 लाख करोड़ रुपये के निवेश से 802 परियोजनाएं कार्यान्वयन के लिए है । मुझे यह कहते हुए गर्व महसूस होता है कि 99 हजार करोड़ रुपये की 194 परियोजनाएं पूरी हो चुकी हैं और 2.12 लाख करोड़ रुपये की 217 कार्यान्वयन के अधीन हैं । सरकार ने 41,147 करोड़ रुपये के कुल निवेश के साथ 24 पीपीपी परियोजनाओं को भी पूरा किया है । आत्मविश्वास भरे यह कदम कोविड-19 पेण्डेमिक के बावजूद नहीं डगमगाए । सागरमाला कार्यक्रम का दृष्टिकोण बुनियादी ढांचे के निवेश के साथ एक्सिम और घरेलु व्यापार के लिए लॉजिस्टिक्स लागत को कम करना है । इसलिए आने वाले

* Speech was laid on the Table.

वर्षों में समुद्री क्षेत्र अपने समग्र व्यापार और विकास में और भी महत्वपूर्ण भूमिका निभायेगा । पिछले सात वर्षों में इस सरकार ने हर क्षेत्र में सफलता के कई सारे मानदंड पार किये हैं और नौवहन क्षेत्र भी पीछे नहीं रहा । इसे अन्तरराष्ट्रीय रूप से प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए कई सारे कदम उठाये गए हैं । भारतीय नौवहन कम्पनियां सरकारी कार्गो आयात करते समय अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर स्पर्धा कर सकें, इसलिए 2021 में सब्सिडी सहायता के रूप में 1,624 करोड़ रुपये की योजना मंजूर हो गयी है । हमारी सरकार प्रतिबद्ध है - आत्मनिर्भर भारत के लिए । हम यह भी जानते हैं की अनुसन्धान के अलावा यह उपलब्धि मुश्किल है, इसलिए आईआईटी खड़गपुर में अंतर्देशीय और तटीय समुद्री प्रौद्योगिकी केंद्र (सीआईसीएमटी) की स्थापना हुई है ।

अनुसन्धान, प्रयोग सुविधा और परिक्षण के तहत अत्याधुनिक तकनीकी उपलब्धियों से हमारे पत्तनों, जलमार्गों और तटों से सम्बंधित मुद्दों के इंजीनियरिंग समाधान प्राप्त होंगे । रो-रो फेरी हो के तटीय जानो के कौशल विकास की बात हो, सरकार का ध्यान हर पहलू पर है ।

जब एक विज्ञान हमें आदरणीय प्रधान मंत्री जी बताते हैं तो हमारी सरकार उसे परिपूर्ण करने के लिए वचनबद्ध होती है । पीएम गति शक्ति का उद्देश्य लोगों, वस्तुओं और सेवाओं की आवाजाही के लिए मल्टी मॉडल सम्पर्कता प्रदान करना है । पत्तन, पोत, परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय उसमें अपना योगदान दे रहा है और मैं अनुदानों की मांगों पर अपना समर्थन देती हूँ ।

***श्री राजेश नारणभाई चुडासमा (जूनागढ़):** मैं पत्तन, पोत परिवहन और जल मार्ग मंत्रालय की अनुदान की मांगों का समर्थन करता हूँ हमारी सरकार पिछले कई वर्षों से तटीय क्षेत्र के विकास के लिए जोर दे रही है, इसी का नतीजा है कि आज इस क्षेत्र के विकास के लिए काफी सारी योजनाएं द्वारा कार्य किए जा रहे हैं।

गुजरात राज्य में सागरमाला कार्यक्रम के तहत 57,000 करोड़ रु. की 75 परियोजनाएं चल रही हैं, जिनमें से, 8,900 करोड़ रु. से 13 परियोजनाएं पूरी हो गई हैं; 25,000 करोड़ रुपये से अधिक की 32 परियोजनाएं कार्यान्वयन के अधीन हैं और 23,000 करोड़ रु. 30 परियोजनाएं विकास के अधीन हैं। इन परियोजनाओं को केंद्रीय मंत्रालयों, महापत्तनों, राज्य समुद्री बोर्ड और अन्य राज्य एजेंसियों द्वारा कार्यान्वित किया जा रहा है।

कुल परियोजनाओं में से 44 प्रतिशत परियोजनाएं पत्तन आधुनिकीकरण से संबंधित हैं, 19% परियोजनाएं सड़क और रेल संपर्क से संबंधित हैं, 12% परियोजनाएं मुख्य रूप से तटीय पर्यटन को बढ़ावा देने और तटीय बुनियादी ढांचे के उन्नयन से संबंधित हैं। बाकी परियोजनाएं कौशल विकास, पोत मरम्मत, मत्स्य पालन, पाइपलाइन और तटीय सामुदायिक विकास आदि से संबंधित हैं। सागरमाला कार्यक्रम के तहत कौशल विकास के क्षेत्र में अलंग प्रशिक्षणसंस्थान ने 30,000 से अधिक अभ्यर्थियों को प्रशिक्षण प्रदान किया है।

माननीय प्रधानमंत्री के विजन के अनुसार, पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय भारत की 5000 वर्षों पुरानी समुद्री विरासत को प्रदर्शित करने के लिए गुजरात के लोथल में एक राष्ट्रीय समुद्री विरासत परिसर की स्थापना कर रहा है। एनएमएचसी को विश्व स्तरीय अंतरराष्ट्रीय पर्यटन स्थल के रूप में विकसित करने का प्रस्ताव है, जो देश में अपनी तरह का पहला पर्यटन स्थल है, जिसमें समुद्री संग्रहालय, दीप स्तंभ संग्रहालय, समुद्री थीम पार्क, मनोरंजन पार्क केंद्र आदि शामिल हैं। यह प्राचीन से आधुनिक समय तक भारत की समुद्री विरासत के बारे

* Speech was laid on the Table.

में जागरूकता फैलाने के लिए नवीनतम तकनीक का उपयोग करते हुए एक शैक्षिक सह मनोरंजक दृष्टिकोण अपनाकर देश की समुद्री विरासत को प्रदर्शित करेगा ।

मेरा माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र गिर सोमनाथ और जूनागढ़ में भी सागरमाला योजना के अंतर्गत पोर्ट का विकास किया जाए इस क्षेत्र में पर्यटन, मत्स्य पालन, और उद्योग के विकास की अपार संभावनाएं हैं, पोर्ट के विकास से इन सभी क्षेत्रों का विकास संभव है ।

***श्री मलूक नागर (बिजनौर):** मैं सरकार से कहना चाहता हूँ कि सरकार जलमार्ग की क्षमता का उपयोग करने का लक्ष्य बना रही है । राष्ट्रीय जलमार्ग अधिनियम, 2016 के तहत 111 अंतर्देशीय जलमार्ग (पहले घोषित पांच राष्ट्रीय जलमार्गों सहित) को 'राष्ट्रीय जलमार्ग' घोषित किया गया है । सरकार का उद्देश्य भारत में अंतर्देशीय जल परिवहन को एक किफायती, पर्यावरण के अनुकूल और रेल और सड़क परिवहन के समांतर देश में एक नई वैकल्पिक सुविधा मौजूद हो जाएगी । राष्ट्रीय जलमार्गों के विकास से भी जलमार्गों के साथ भीतरी इलाकों के औद्योगिक विकास को बढ़ावा मिलने की उम्मीद होती है, इससे विदेशों में हमारे देश की साख भी बढ़ेगी । सरकार को चाहिए कि पानी के रास्ते जहां से पानी के जहाज निकलेंगे उसके नजदीक निश्चित दूरियों के बाद होटल, रेस्टोरेंट व सभी उद्योगों (जिन उद्योगों का माल पानी के रास्ते, एक जगह से दूसरी जगह जा सके) से संबंधित S.E.Z बनाया जाए, जिसे पानी के जहाजों का भी व्यापार बढ़ेगा व उद्योगों का सस्ते किराए पर समान एक जगह से दूसरी जगह पर जा सकते हैं, जिससे देश की अर्थव्यवस्था में बढ़ावा मिलेगा व किफायती और सुरक्षित परिवहन को बढ़ावा देने और भारत में अंतर्देशीय जलमार्ग और नेविगेशन से संबंधित कानून में एकरूपता लाने के लिए, सरकार को ठोस कदम उठाना चाहिए, जिसका उद्देश्य सुरक्षित नेविगेशन, सुरक्षा प्रदान करना होना चाहिए । जीवन और कार्गो और अंतर्देशीय जहाजों के उपयोग के कारण प्रदूषण की रोकथाम स्वतः ही हो जाएगी । बंदरगाह, नौवहन और जलमार्ग मंत्रालय के अनुसार, बिल अंतर्देशीय जल परिवहन के प्रशासन में पारदर्शिता और में जवाबदेही लाएगा, अंतर्देशीय पानी जहाजों को नियंत्रित करने वाली प्रक्रियाओं को मजबूत करेगा, उनका निर्माण, सर्वेक्षण, पंजीकरण, मैनिंग और नेविगेशन, और अन्य संबंधित मामले । बिल की प्रमुख विशेषताओं में से एक, जो 1917 के अंतर्देशीय वेसल अधिनियम की जगह लेगा, राज्यों द्वारा तैयार किए गए अलग नियमों के बजाय देश के लिए एक एकीकृत कानून का गठन होगा तो यह देश की तरक्की में साधक होगा, जिससे हमारे देश की अर्थव्यवस्था मजबूत होगी ।

* Speech was laid on the Table.

***SHRI D.M. KATHIR ANAND (VELLORE):** The port, shipping and waterways are very important infrastructure for the development of the country. Ports and shipping ensure the best link for global trade. It would not be an exaggeration to say that ports are the main infrastructure that earns foreign exchange by helping to export goods made from different parts of the country to different countries. At the same time, it is a main gateway to import goods needed for our country from abroad. Therefore, ports play an important role in increasing the country's revenue and reducing costs in the overall economic development of the country.

In the last three years the Implementation / completion of port development projects have been sluggish mainly due to the impact of COVID-19 pandemic. This has escalated the project costs very much, and therefore, I urge the union Government to expedite the completion of the port infrastructure projects, Tamil Nadu in particular.

According to the Ministry of Ports, Shipping, and Waterways, around 95 percent of India's trading by volume and 70 percent by value is done through maritime transport. It is serviced by 13 major ports (12 Government-owned and one private) and 187 notified minor and intermediate ports.

Kamarajar port located at Ennore in Tamil Nadu is the only corporate port owned by the Indian government. The announcement was made about the implementation of seven projects worth about Rs. 2000 crore through a public -

* Speech was laid on the Table.

private partnership. However, the union government needs to pay more attention to attain expected progress in this regard.

The Union Government had announced its much publicised ambitious Sagarmala projects to improve ports infrastructure in the country. 574 projects are planned to be implemented at an estimated cost of Rs 6.01 lakh crore. The union government plans to implement projects such as port modernization, port digital connectivity, port-based industrialization and coastal community development. In cooperative federalism, working closely with the State Governments is very crucial to achieve the target.

The Union Government, Maritime Vision 2030, has envisaged to develop and upgrade the 3 major ports in Tamil Nadu with a cargo handling capacity of 300 million tonnes for increased export and value-added services by 2030. But the progress is not up to the desired levels. I wish the union government to expedite the expansion projects at the three major ports in Tamil Nadu. Viz. The Chennai Port, The Kamarajar Port, Ennore and the V.O. Chidambaranar port at Thoothukudi. Tamil Nadu is one of the leading States in exports as well as imports. Plans to increase the share of cargo handled by PPP operators in the major ports to 85 per cent should be expedited.

The port of Thoothukudi will be converted from a small container port to a large container port. These upgrades will enable Tamil Nadu exporters to ship their cargo directly from the port of Thoothukudi to the US and Europe without going to the ports of Colombo and Malaysia. I urge the Union Government to act swiftly and without delay in this matter.

Kamaraj Ennore Port has been able to attract ₹ 2600 crore investment by private entrepreneurs in various terminals. Kamaraj Port is India's first corporate port and designated as energy port in Asia. Considered a satellite port to reduce congestion and improve environmental standards at the bustling Chennai port, Kamaraj Port Ltd. is evolving into a full-fledged port capable of handling a wide variety of products. Its main objectives of providing exclusive port infrastructure facilities are to create an environment conveniently suitable for the installation of port-based thermal power plants, to promote export-oriented industries and port-based industries along the coast, to facilitate coastal transport on the East Coast to reduce congestion on highways and railways and to promote tourism, shipping and coastal trade.

I request that funds be allocated for this and various expansion works for the Kamaraj Port and Chennai ports for implementing essential port infrastructure development projects.

पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्री तथा आयुष मंत्री (श्री सर्वानन्द सोनोवाल) : माननीय सभापति महोदय, आज आपके माध्यम से हमारे मंत्रालय की डिमाण्ड्स फॉर ग्राण्ट्स के सिलसिले में जिन-जिन सम्माननीय सांसदगण ने भाग लिया है, मैं उन सबको विशेष रूप से धन्यवाद देना चाहता हूँ । हमारे इस मंत्रालय के पूर्व मंत्री और एमपी डॉ. मनसुख भाई मांडविया जी, श्री टी. एन. प्रथापन जी, श्री दिलीप शङ्कीया जी, डॉ. कलानिधि वीरास्वामी जी, श्रीमती प्रतिमा मण्डल जी, श्री लावू श्रीकृष्णा देवरायालू जी, श्री राजेन्द्र धेड्या गावित जी, डॉ. आलोक कुमार सुमन जी, श्री ई. टी. मोहम्मद बशीर जी, श्री अनुभव मोहंती जी, श्री कास्मे फ्रांसिस्को कोईटानो सर्दिन्हा जी, श्री जनार्दन सिंह सिग्नीवाल जी, श्री सुनील दत्तात्रेय तटकरे जी, एडवोकेट ए.एम. आरिफ जी, पी. रविन्द्रनाथ जी, प्रो. रीता बहुगुणा जोशी जी, डॉ. के. जयकुमार जी, श्री एम. बदरुद्दीन अजमल जी, श्री थोमस चाज़िकाडन जी, डॉ. शशि थरूर जी, कुंवर दानिश अली जी, डॉ. टी. सुमति (ए) तामिझाची थंगापंडियन जी, श्री जसबीर सिंह गिल जी, श्री कोडिकुन्नील सुरेश जी तथा आप सभी को बहुत-बहुत धन्यवाद ।

आप लोगों ने डिमाण्ड्स फोर ग्राण्ट्स के सिलसिले में बहुत खुल कर अपनी बात यहां रखी है । इस बात पर हम सभी को हृदय से सहमति जतानी चाहिए, खास कर हमारे देश के आदर्शवादी नेता, प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी की मार्गदर्शन से, उनकी विजन से आज यह मंत्रालय पिछले सात सालों में जो काम कर पाया है, मैं इसका आंकड़ा आपके सामने पेश करूंगा, क्योंकि जलमार्ग में जो शक्ति बसी हुई है, इस शक्ति को पहले लोगों ने ठीक से नहीं देखा था, इसे सिर्फ पानी समझा था और माननीय प्रधान मंत्री जी ने देशवासियों के मन में यह विश्वास जगाया कि पानी में शक्ति है, पानी के बिना कोई प्राणी जी नहीं सकता है । इसलिए माननीय प्रधान मंत्री जी ने हमें अपने सपने से जागृत किया और अलग-अलग कोस्टल लैंड डेवलपमेंट, इनलैंड वाटरवेज के सिलसिले में, उन्होंने इंडिया मेरिटाइम विजन-2030, सागरमाला-2035, ये 20 सालों की जो परियोजनाएं देशवासियों के लिए लाई गई हैं, जैसा कि मनसुख भाई ने अपने इंटरवेंशन में बोल रहे थे कि जो इंफ्रास्ट्रक्चर

बने, इनकी वजह से आज हमारे देश की जो भी 95 प्रतिशत एग्जिम और डोमेस्टिक ट्रेड के सिलसिले में, हमारी जो भूमिका रही है, यह विषय आप लोगों को मालूम है ।

आज मैं आप सभी का इस विषय पर ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूँ कि India has a coastline of about 7,516 kms. इनमें से 11 मेजर पोर्ट्स हैं और 200 नॉन मेजर पोर्ट्स हैं, जिसको स्टेट गवर्नमेंट के द्वारा डेवलप किया जा रहा है । आप सभी को मालूम है कि जब पोर्ट्स की बात कहते हैं, तो आप सभी को ऐसा लगता है कि सभी पोर्ट्स हमारे अधीन हैं, ऐसा नहीं है । केन्द्र सरकार और राज्य सरकार दोनों मिल कर पोर्ट्स डेवलपमेंट के सिलसिले में अपनी भूमिका निभाते हैं । इसकी वजह से आज आप लोगों ने देखा है कि हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी ने जो लक्ष्य हमें एक्सपोर्ट का दिया था कि इसे 400 बिलियन डॉलर तक ले जाना होगा, तो कल हमारे माननीय वरिष्ठ मंत्री, पीयूष गोयल जी ने पत्रकारों को संबोधित करते हुए जो बात रखी है, पहली बार हिन्दुस्तान ने इतनी बड़ी सफलता प्राप्त की है । यह माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में संभव हुआ है । अगर उन्होंने लक्ष्य नहीं दिया होता, तो हम इतनी मेहनत नहीं करते । उन्होंने हमें मेहनत करने के लिए हिम्मत दिया, साहस दिया, ताकत दिया और लक्ष्य दिया । मुझे लगता है कि ऐसे देश के प्रधान मंत्री हैं, जिन्होंने ईमानदारी, निष्ठा, भक्तिभावना से भारत माता की सेवा की है । इसकी वजह से हर कार्यक्रम सफल हो रहा है, जो भी कार्यक्रम प्रधान मंत्री जी ने देशवासियों को दिया है, आज उस कार्यक्रम को सफल बनाने में देशवासी लगे हुए हैं । यही सबसे बड़ी महत्वपूर्ण चीज है । मुझे लगता है कि आज इस विषय पर आप लोगों ने जो भी अपने संसदीय क्षेत्र की बातें रखी हैं, मैं आप लोगों से कहना चाहता हूँ कि हर विषय पर ध्यान दिया जा रहा है ।

ऐसा नहीं है कि आप लोगों की बातों पर हमने ध्यान नहीं दिया है । सागरमाला परियोजना का जो लक्ष्य है, पाँच प्रोजेक्ट्स किससे मिला है? राज्य सरकारों के द्वारा प्रपोजल भेजे गए और हम लोग इन प्रपोजल्स को सफल करने के लिए, सरकार की पीपीपी मोड की जो नीति है, इसके आधार पर हम हर परियोजना को सफल बनाने के सिलसिले में लगे हुए हैं । मुझे लगता है कि पोर्ट्स ट्रस्ट इंडस्ट्रीयलाइजेशन, कनेक्टिविटी, इंफ्रास्ट्रक्चर, टूरिज्म, फिशिंग हार्बर, कोस्टल

कम्युनिटी डेवलपमेंट आदि जो भी काम हो रहे हैं, मुझे लगता है कि आने वाले दिनों में हर प्रदेश को इससे बहुत बड़ा लाभ मिलेगा ।

लोगों का मानना था कि इनलैंड वॉटरवेज नहीं चलेगा क्योंकि नदियों की गहराई है ही नहीं । लेकिन माननीय प्रधानमंत्री जी ने कहा कि सब कुछ संभव है । माँ गंगा को नमन करते हुए, माननीय प्रधानमंत्री जी ने जलमार्ग विकास प्रोजेक्ट के तहत विभाग के मंत्री को निर्देश दिया । उसी समय जलमार्ग विकास फेज-1, जलमार्ग विकास फेज-2 लाए गए, जिसमें गंगा और ब्रह्मपुत्र नदियों को फेज-2 के तहत रखा गया और जब भाई मनसुख जी इस मंत्रालय के तत्कालीन मंत्री थे, तो उसी समय इन कामों को आगे बढ़ाया गया ।

17.37 hrs

(Hon. Speaker in the Chair)

मैं आज इस बात को इस सदन में रखते हुए बहुत गर्व महसूस कर रहा हूँ कि पहली बार, एक लम्बे समय के इंतजार के बाद, पटना में माँ गंगा में कार्गो वेसल भेजा गया । उस वेसल का नाम भी एक महान व्यक्ति श्री लाल बहादुर शास्त्री जी के नाम पर रखा गया है । मैं यहाँ से उनको कोटि-कोटि नमन करता हूँ । 5 फरवरी को एमवी लाल बहादुर शास्त्री कार्गो वेसल से एससीआई ने 180 मीट्रिक टन अनाज लेकर पाण्डु के लिए खाना किया । इस कार्यक्रम में बिहार सरकार ने एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाई । वह वेसल बांग्लादेश होते हुए, गुवाहाटी के पाण्डु तक सफलतापूर्वक पहुंच गया है । पहली बार इस कार्गो वेसल ने 2,350 किलोमीटर की दूरी तय की । नॉर्थ ईस्ट में पहली बार, बहुत लम्बे समय के इंतजार के बाद कार्गो वेसल पहुंच गया है और वापस आने के क्रम में उसमें कोयला लाने का काम भी शुरू किया गया है ।

इसी तरह, हल्दिया से 1800 मीट्रिक टन माल टाटा स्टील द्वारा गुवाहाटी तक ले जाने का काम हुआ और गुवाहाटी से वापस आने के समय अलग कार्गो लाने का काम शुरू किया । पहली बार माननीय प्रधानमंत्री जी ने नॉर्थ ईस्ट को देश का 'अष्टलक्ष्मी' बताया । इसका कारण यह है कि नॉर्थ ईस्ट शक्ति, सम्पदा और संभावनाओं से भरा हुआ है । इसलिए उसे उजागर करने के लिए कनेक्टिविटी और कम्युनिकेशन को डेवलप करना बहुत जरूरी है ।

माननीय मोदी जी ने वहाँ पहली बार रेल कनेक्टिविटी, रोड कनेक्टिविटी और एयर कनेक्टिविटी के साथ ही इनलैंड वॉटरवेज कनेक्टिविटी देने का सफलतापूर्वक काम किया है । इसकी वजह से आज नॉर्थ ईस्ट का हर किसान, एंटरप्रेन्योर्स को लगने लगा है कि हम देश के विभिन्न प्रकार के बाजारों में अपना कदम रख सकते हैं और दुनिया के बाजारों में अपनी जगह बना सकते हैं ।

लोगों के मन की भावना-शक्ति को माननीय प्रधानमंत्री जी ने आगे बढ़ाने का काम किया है । आज आप लोगों ने हमारे मंत्रालय की अनुदान की मांगों के बारे में जो भी कहा है, उन चीजों को हमारा मंत्रालय ध्यान से उसका एग्जामिन करेगा । माननीय श्री शशि थरूर जी ने जो बताया, उन्होंने विज़िंजम पोर्ट के बारे में बताया है, इसमें संभावनाएं हैं । ऐसी बात नहीं है कि उसमें संभावनाएं नहीं हैं । यह पोर्ट दुनिया का एक बड़ा पोर्ट बन सकता है । यह सिर्फ एक मेजर पोर्ट ही नहीं, बल्कि दुनिया का बड़ा पोर्ट बन सकता है ।

भारत सरकार के द्वारा, आपको भी मालूम है, Department of Economic Affairs के द्वारा Viability Gap Funding की भूमिका का भी पालन किया गया है । भारत सरकार की भूमिका है, Kerala Maritime Board की भी भूमिका है । हम एक साथ मिलकर इस पोर्ट के काम को आगे बढ़ाने के काम में लगे हुए हैं । यह बात भी मैंने आपके ध्यान के लिए बताई है । मैं आपको आंकड़े बताना चाहता हूँ, प्लीज उसे खराब मत समझिएगा । **Please, take it sportingly. What is the difference between the Government under the dynamic leadership of the hon. Prime Minister, Narendra Modi ji, and the Government prior to him?** आप ईज ऑफ डूइंग बिजनेस की इन्डेक्स देखिए, उसकी रैंक देखिए । In 2014, it was ranked 134, and now it is ranked 68. The capacity of Major Ports in million metric tonnes, वर्ष 2014 में यह 800.52 MTPA थी and now, it is 1,560.61 MTPA. The capacity of Non-Major Ports, हमारे कार्यकाल में परम आदरणीय प्रधान मंत्री

जी के कुशल नेतृत्व में वर्ष 2004 तक 689 MTPA थी और अब 1,224 MTPA हो गई है ।

Containerised cargo handled at various Major Ports... *(Interruptions)*

विधि और न्याय मंत्री (श्री किरेन रिजीजू) : मंत्री जी इतनी महत्वपूर्ण बात बता रहे हैं और आप लोग हंस रहे हैं? ... (व्यवधान)

श्री सर्वानन्द सोनोवाल : आप लोग इसे सुन लीजिए । ... (व्यवधान) ये आंकड़े में ऐसे ही नहीं बता रहा हूं । ... (व्यवधान) ये आंकड़े आपके लिए हैं, क्योंकि एक बात आप लोगों को मान लेनी चाहिए । ... (व्यवधान) जो हकीकत है, जो सही है, उसे सुनना भी चाहिए और स्वीकार भी करना चाहिए । ... (व्यवधान) सिर्फ सुनने से ही नहीं होगा, उसे स्वीकार भी करना होगा । ... (व्यवधान)

आप लोग विश्वास रखिए, हमारा नेता ऐसा है, जो करके दिखाता है, क्योंकि वह ईमानदार है, इसलिए कर सकता है । ... (व्यवधान) जो ईमानदार नहीं है, वह सिर्फ बोलेगा, करेगा नहीं । ... (व्यवधान) जो ईमानदार है, निष्ठावान है, वह कर सकता है । ... (व्यवधान) मोदी जी ने करके दिखाया है । ... (व्यवधान) मैं आपको बताता हूं, आप सुनते जाइए । ... (व्यवधान)

श्री किरेन रिजीजू : मंत्री जी इतनी अच्छी बात बता रहे हैं, आपको अच्छे से सुनना चाहिए, लेकिन आप लोग हंस रहे हैं । ... (व्यवधान)

SHRI SARBANANDA SONOWAL: The Government has enacted reforms...
(Interruptions)

डॉ. निशिकांत दुबे (गोड्डा) : ये लोग नॉर्थ-ईस्ट को सीरियसली लेते ही नहीं हैं । ... (व्यवधान)

श्री सर्वानन्द सोनोवाल : हां, यह बात सही है । नॉर्थ-ईस्ट को आपने कभी भी इज्जत नहीं दी, देखने की कोशिश नहीं की । ... (व्यवधान) नॉर्थ-ईस्ट साउथ-ईस्ट एशिया का नहीं ... (व्यवधान) नहीं, यह sycophancy नहीं है, यह हकीकत है । ... (व्यवधान) आप नॉर्थ-ईस्ट को देखिए । ... (व्यवधान) क्या आप कभी नॉर्थ-ईस्ट गए हैं? You may visit Northeast, and then you will discover the truth. You will discover what is happening in reality. Every Northeastern State is now prospering. Why every Northeastern State is

growing? Every Northeastern State is getting the self-confidence. Why is it so? It is because everyone is getting an opportunity to perform at the national platform, and at the global platform. Who has provided this opportunity? It has been provided by the hon. Prime Minister, Narendra Modi ji.

इसलिए, मुझे लगता है कि आप सबको हकीकत को मान लेना चाहिए, इज्जत करनी चाहिए । हर प्रांत को अगर किसी ने साथ लिया है, “सबका साथ, सबका विकास, सबका विश्वास और सबका प्रयास” यह मोदी जी ही करके दिखा सकते हैं, क्योंकि मोदी जी के दिल में हिन्दुस्तान – भारत माता का मैप बसा हुआ है । ... (व्यवधान) भक्ति-भावना से आप इसको नहीं देख सकते, क्योंकि आपके पास नीति थी, नीयत नहीं थी । हमारे पास नीति है और नीयत भी है । ... (व्यवधान) नेता भी है, इसीलिए तो बोल रहा हूँ । ... (व्यवधान) पहली बार नार्थ-ईस्ट से मुझे पोर्ट, शिपिंग वाटरवेज जैसे बड़े मंत्रालय का दायित्व आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने मेरे कंधों पर सौंपा है । स्वतंत्रता के 75 सालों में आपने कभी नार्थ-ईस्ट के राज्यों को ऐसी इज्जत दी थी, नहीं दी थी । आपका दिल बड़ा नहीं है । आप कभी भी हमें जगह नहीं दे पाए ।... (व्यवधान) नरेन्द्र मोदी जी ने हमें वह जगह दी है, इसलिए नार्थ-ईस्ट उनके साथ है और हमेशा रहेगा । ‘एक भारत, श्रेष्ठ भारत’ यही हमारी मूल नीति है और देश सेवा का मूल मंत्र है ।... (व्यवधान)

Now, I come to ‘Reform to Transform’ and revision of the criteria for Right of First Refusal. हम लोगों ने कानून में भी काफी बदलाव किया है ताकि हमारी क्वालिटी परफार्मेंस बने और हम फैसीलिटीज डेवलप कर पाएं । आपने जो आंकड़े सुने, उनसे साफ जाहिर है कि पिछले सात साल की मेहनत का यह फल है और हर पोर्ट अच्छा परफोर्म कर रहा है । आपके कार्यकाल में अधिकतर पोर्ट घाटे में चल रहे थे और अब अधिकतर पोर्ट प्रोफिट में बन गए हैं । आत्मनिर्भर भारत का मोदी जी का सपना है । मोदी जी के कार्यकाल में कोचिन शिपयार्ड लिमिटेड ने कितना बड़ा काम किया है । आप लोगों को धन्यवाद देना चाहिए कि दुनिया का सबसे बड़ा लड़ाकू जहाज जिसका वेट 41 हजार मिट्रिक टन है, वह कोचीन, केरल में बना

है।... (व्यवधान) आप हमारी बात सुन लीजिए । एक और अच्छी खबर है । कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड ने पहली बार... (व्यवधान) Now, it is my time to speak. Please listen to me. ... (*Interruptions*) कोचीन शिपयार्ड लिमिटेड ने ड्रेजिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया के साथ एक एमओयू किया है । नीदरलैंड आईएचसी हालैंड रॉयल ईस्ट एशिया की टेक्नोलॉजी की सपोर्ट से देश में पहली बार 12 हजार क्यूबिक मीटर सक्शन होप्पर ड्रेजर बनाया जाएगा । हम जितना भी ड्रेजर खरीदते थे, विदेशों से खरीदते थे । पहली बार परम आदरणीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में यह मनोबल दिया है और आत्मनिर्भर भारत के तहत यह काम किया है । यह मामूली सफलता नहीं है । आप इन चीजों को उपलब्ध कीजिए ।

Please try to realise this fact. Now, the Cochin Shipyard Limited is getting orders from foreign countries also. This is the power of the Modi Government. This is the example of good governance and quality governance. This is the example of a performing Government.

Hon. Speaker, Sir, in case of seafarers and creating quality manpower, earlier, in 2014, there were 1,17,090 seafarers, but this number in 2021 has gone up to 2,05,787.

So, this is how the quality of manpower is being produced in the country for the global consumption and for the kind of global involvement. So, this is how the young generation is encouraged and also young generation is given a way to earn their livelihood with dignity and power and ability. This is how the Department is growing and also the Department is performing in the sector of inland waterways, in the sector of ports and in the sector of shipping. It is because of the reformation brought under the dynamic leadership of hon. Prime Minister. All this visible growth is happening and all this visible is being

well demonstrated through action and it is witnessed by the people of the country. एक गंभीर विषय के बारे में मैं आप लोगों को बताना चाहता हूँ । आप लोगों ने फिशरमेन के बारे में कहा है । आप लोगों को मालूम है कि परम् आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने 'प्राइम मिनिस्टर मत्स्य संपदा योजना' शुरू की है । इसमें 20 हजार करोड़ रुपये का प्रॉविजन रखा गया है । हमारे शिपिंग मंत्रालय और रुपाला जी ने एक साथ मिलकर अलग-अलग पोर्ट्स में हार्बर डेवलप करने का काम शुरू किया है ।

So far, under the project of Sagarmala, we have developed 31 fishing harbours on the coastlines. This is how, we are going to facilitate our fishermen. They are the dearest citizens of our country. We respect the fishermen and that is why, to provide deep sea fishing vessel, we are in consultation with the Cochin Shipyard Limited and asking them to please develop deep sea fishing vessels so that we can provide these kinds of vessels for our fishermen to help them for better fishing and also to improve their income and lead a life of quality, dignity and prestige. This is the commitment of the hon. Prime Minister to the fishermen in the country. This is how this particular Ministry is working.

Now, everyone is talking about the facility of infrastructure to be provided in their respective constituencies. As you know, the hon. Prime Minister has always been telling us that inland waterways and coastal waterways are the two key sectors where we should engage our youth by providing better vessel for passengers and developing cruise tourism and this is how, a large number of skilled youth can be engaged to earn their livelihood. This is the way, we got the directions. Accordingly, we are developing community jetties, multimodal

terminals on the bank of rivers as well as the on coastlines so that a large number of youth and also a large number of entrepreneurs can be accommodated in terms of economic generation.

Hon. Speaker, Sir, this is how Ministry of Ports, Shipping and Waterways is functioning and I am a new man in this particular sector and I seek your support and I seek your very meaningful suggestions without any prejudice and hatred. We are all in the same House. ... (*Interruptions*)

Rightly, he has pointed out that we are in same ship. We are in the same boat, brothers. We should behave like this. You are all lucky enough, the country is lucky enough to have a leader of the highest stature with honesty, quality, commitment, the captain of the ship, Narendra Modi Ji as our Prime Minister.

अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सभी लोगों से दरखास्त करता हूँ कि आप लोगों ने जो भी विषय रखे, उन सभी को ध्यान में लिया जाएगा । ऐसा नहीं है कि हमने अपने जवाब में उनका उल्लेख नहीं किया है । सभी विषयों को ध्यान में लिया जाएगा । After this session, we will have a separate sitting. From our Ministry, we will organize a separate sitting of the hon. Members of Parliament so that we can discuss every issue minutely.

For all your information, I am telling you that nowadays, no Ministry is singlehandedly operating their commitment to the people of the country. The hon. Prime Minister has given us a right way to put our efforts with better planning, that is, Prime Minister's Gati Shakti - National Master Plan for Multi-modal Connectivity.

यानी कि हम सब को इंटीग्रेटेड एप्रोच लेनी होगी । चाहे सागरमाला हो, अभी हमारे मंत्रालय से जो भी काम किया जा रहा है, हम प्रदेश सरकार को, प्राइवेट प्लेयर्स को और अलग-अलग स्टेक होल्डर्स को साथ में लेते हैं । माननीय प्रधानमंत्री जी ने कहा है कि सबको साथ लेकर चलो तब देश मजबूत होगा । पीएम गति शक्ति का मतलब यही है । It is an integrated approach. We have to work together. Sense of togetherness is the principle and spirit of Prime Minister's *Gati Shakti Yojana*. This should be realized by everyone कि इतना बड़ा उन्होंने हमें रास्ता दिखाया है और अगर हम इस रास्ते से चलें तो सब मंत्रालयों का, हम जब भी पोर्ट डेवलप करते हैं तो पोर्ट डेवलप करने के समय में हम हमेशा रोड कनेक्टिविटी, रेलवे कनेक्टिविटी, पेट्रोलियम की पाइप लाइन, वाटर सप्लाई की पाइप लाइन और पावर लाइन्स का ख्याल रखते हैं । The line Ministries and the Ministries concerned with infrastructure development have to integrate with each other so that we can develop better facilities for the people of our country to generate income and to compete with the rest of the world. This is our attitude towards growing more competitive which is being developed by our hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi ji. I am really thankful to all of you.

आने वाले दिनों के लिए आप भी तैयार हो जाइए, मेरा यही आप लोगों से आग्रह है । आप लोगों की जो भी महत्वपूर्ण बातें हैं, मैं इन चीजों को निश्चित रूप से आने वाले दिनों में ध्यान में रखूँगा । हमारा लक्ष्य यही है कि अभी ऑल टूगेदर, देश के अंदर 111 नेशनल वाटरवेज हैं । 111 नेशनल वाटरवेज में हमारी Techno economic feasibility report के मुताबिक जिन भी रिवर्स को हम लोगों ने फिजिबल पाया है, उसी हिसाब से उसे डेवलप करने में लगे हुए हैं । इसलिए मेरा आप लोगों से यही आग्रह है कि आप लोग धीरज रखिएगा और देश के अंदर और भी कोई पोर्टेंशियल, रिसोर्सफुल वॉटर बॉडी है, नदी है, उसको भी डेवलप करने के लिए हम प्रतिबद्ध हैं और रहेंगे ।

महोदय, आपके जरिये मैं एक बार फिर सभी आदरणीय सांसदगण को धन्यवाद देता हूँ ।

महोदय, क्या मैं अपनी बात समाप्त कर सकता हूँ?

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी, एक बार प्रेमचन्द्रन जी का जवाब देना ।

प्रेमचन्द्रन जी, अगर आप कुछ पूछना चाहते हैं तो पूछिएगा ।

श्री सर्वानन्द सोनोवाल : महोदय, मेरा सभी लोगों से यही आग्रह है कि जो डिमांड्स फॉर ग्रांट्स पेश की गई हैं, हाउस उनको समर्थन दे । यही मेरा सभी लोगों से अनुरोध है । धन्यवाद ।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Hon. Speaker, Sir, I thank the hon. Minister for his emotional reply. I fully agree with what he has said. I am the President of the Trade Union of Cochin Shipyard. I absolutely agree with the observation of the hon. Minister that Cochin Port is one of the models for the public sector undertakings to follow. It has been there for the last 25 years. The previous Governments also supported this Shipyard and this Government also is extending their support. The trade union culture of that establishment has to be appreciated and when we are privatising the ship-building industry, it has to be kept in mind that the public sector undertakings also are able to work at the international level. One example of that is the Cochin Shipyard. That aspect has to be appreciated. That is the point that I would like to highlight here.

माननीय अध्यक्ष : ओ.के., आपकी बात हो गई ।

मंत्री जी, आपको कुछ बोलना हो तो बोल दीजिए । अंत में एक वाक्य बोल दीजिए ।

श्री सर्वानन्द सोनोवाल : महोदय, माननीय प्रेमचन्द्रन जी से मैं यही कहना चाहता हूँ कि आपने जो भी आग्रह किया है, भविष्य में इस विषय को देखा जाएगा ।

माननीय अध्यक्ष : अगर सभा सहमत हो तो सभा की कार्रवाई सात बजे तक बढ़ाई जाती है ।

अनेक माननीय सदस्य : महोदय, ठीक है । हम सभी सहमत हैं ।

18.00 hrs

माननीय अध्यक्ष : पत्तन, पोत परिवहन एवं जलमार्ग मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांग पर माननीय सदस्य श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, श्री हनुमान बेनिवाल, श्रीमती अपरूपा पोद्दार और श्री अब्दुल खालेक द्वारा कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किए गए हैं । मैं अब सभी कटौती प्रस्तावों को सभा के सामने मतदान के लिए रखता हूँ ।

कटौती प्रस्ताव मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए ।

माननीय अध्यक्ष : अब मैं पत्तन, पोत परिवहन एवं जलमार्ग मंत्रालय से संबंधित अनुदान की मांग सभा के मतदान के लिए रखता हूँ ।

प्रश्न यह है:

“कि अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 2 में पत्तन, पोत परिवहन एवं जलमार्ग मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 78 के सामने दर्शाये गए मांग शीर्ष के संबंध में 31 मार्च, 2023 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी करने हेतु अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 3 में दर्शायी गयी राजस्व लेखा तथा पूंजी लेखा संबंधी राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

18.02hrs**UNION BUDGET (2022-23) DEMAND FOR GRANTS****Submission of Outstanding Demands for Grants to the Vote of the House****(GUILLOTINE)**

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, अनुदानों की बकाया मांगों के संबंध में अनेक कटौती प्रस्ताव परिचालित किए गए हैं । समयाभाव के कारण मैं सभी कटौती प्रस्तावों को प्रस्तुत किया हुआ मान रहा हूँ ।

माननीय सदस्यगण, जैसी कि परंपरा रही है, अब मैं सभी कटौती प्रस्तावों को एक साथ सभा के मतदान के लिए रखूंगा ।

CUT MOTIONS

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): I beg to move:

(DISAPPROVAL OF POLICY)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF AGRICULTURE AND FARMERS WELFARE (PAGE 1) BE REDUCED TO RE. 1.

Failure to formulate an effective policy to provide legislative backing to minimum support price. (1)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD DEPARTMENT OF AGRICULTURE AND FARMERS WELFARE (PAGE 1) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to formulate an effective policy for compensating farmers for their loss due to Covid-19 restrictions. (23)

Need to formulate an effective policy for promoting organic farming. (24)

Need to exempt farmers from paying interest on loan due to Covid-19 pandemic. (25)

- Need to formulate an effective policy for increasing the support price of paddy and coconut due to hike in cost of their production. (26)
- Need to formulate an effective policy for protecting the farmers from attack of wild animals. (27)
- Need to establish network marketing system for agricultural products. (28)
- Need to ensure regular supply of seeds, fertilizers and pesticides to farmers. (29)
- Need to provide sufficient funds for compensating farmers for the loss sustained due to flood in Kerala. (30)
- Need to write off farmers loan. (31)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD ATOMIC ENERGY (PAGE 9) BE REDUCED BY RS. 1.

Need to prohibit private sector from mining mineral sand containing radioactive metals.(1)

Need to formulate an effective policy for utilisation of radioactive metals for medical purpose. (2)

Need to formulate an effective policy for advancement of research and development in atomic sector. (3)

Need to expand and develop Indian Rare Earths Limited in Chavara, Kerala for proper utilisation of mineral sand containing radioactive metals and for the manufacture of value added products. (4)

Need to formulate an effective policy for utilization of nuclear energy for development of country. (5)

Need to formulate an effective policy for regulation of import and export of mineral sand containing radioactive metals. (6)

Need to formulate an effective policy for establishment of nuclear power stations. (7)

Need to provide sufficient funds for welfare of permanent workers, temporary workers and contract workers of Indian Rare Earths Limited, Chavara. (8)

Need to provide funds for disbursement of benefits due to the dependents of deceased employees of Indian Rare Earth,Limited, Chavara. (9)

Need to provide funds for strengthening the research and development of Indian Rare Earth Limited, Chavara. (10)

(TOKEN)

**THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY
OF AYUSH (PAGE 15) BE REDUCED BY RS. 100.**

Need for utilizing the traditional knowledge of Adivasi Medical practitioners. (11)

Need to formulate a policy for implementation of comprehensive treatment under AYUSH. (12)

Need to allocate funds for research and development of AYUSH.(13)

Need to develop and promote Ayurveda. (14)

Need to establish National Institute of Research and Development for prevention and control of lifestyle diseases in a holistic manner under AYUSH.(15)

Need for establishment of AYUSH Universities in all the States.(16)

Need for establishing more national level institutes under AYUSH throughout the country.(17)

Need to provide funds for establishing holistic treatment centers under AYUSH in all villages.(18)

Need to provide funds for establishing a regional institute of Ayurvedic Medicine at Kollam.(19)

Need to provide funds for establishment of Medical Colleges under AYUSH in all the Districts.(20)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD DEPARTMENT OF FISHERIES (PAGE 154) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to formulate an effective policy for the welfare of fisherfolk. (2)

Need to provide fuel subsidy to fisherfolk. (3)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD DEPARTMENT OF ANIMAL HUSBANDRY AND DAIRYING (PAGE 156) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to formulate an effective policy for the welfare of farmers engaged in dairying and poultry. (4)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF YOUTH AFFAIRS AND SPORTS (PAGE 354) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to generate employment opportunities for youth.(1)

Need to provide financial assistance for startup projects of youth.(2)

Need to formulate an effective policy to promote self-employment schemes for youth. (3)

Need for providing opportunity to youths for artistic activities.(4)

Need to formulate an effective policy to protect youth from the menace of psychotropic substances.(5)

Need to make skill development part of curriculum.(6)

Need to improve physical training programmes for the youth.(7)

Need to provide funds for employment generation schemes.(8)

Need to provide funds for conducting National Integration programme across the country.(9)

Need to provide funds for expanding the activities of Nehru Yuva Kendras.(10)

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): I beg to move:

(TOKEN)

**THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD
DEPARTMENT OF AGRICULTURE AND
FARMERS WELFARE (PAGE 1) BE REDUCED
BY RS. 100.**

Need to sanction funds for development of paddy farming in Kuttanad. (2)

Need to allocate funds for protection of unique farming system of farming beneath sea level in Kuttanad.(3)

Need to allocate funds for preservation of unique and indigenous rice varieties and seeds.(4)

Need to formulate a policy for rejuvenating paddy farming.(5)

Need to provide compensation for agricultural losses due to water logging and floods to farmers of Kuttanad.(6)

(TOKEN)**THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY
OF AYUSH (PAGE 15) BE REDUCED BY RS. 100.**

Need to formulate a policy for comprehensive restructuring of Ayurveda, Yunani, Siddha and Homeopathy.(1)

Need to initiate global level marketing and concept promotion for AYUSH streams of treatment to make India the pivot destination for alternate and non-allopathic treatment.(2)

Need to allocate funds for establishing world class medical colleges for Ayurveda in Mavelikkara with advanced research facilities and global knowledge exchange agreements.(3)

Need to allocate funds for modernization of manufacturing technologies for Ayurveda medicines and medications.(4)

Need to provide funds for establishment of Yunani and Siddha research centres with treatment facility.(5)

Need to allocate funds for upgradation of Kurichi Homeo Medical College into a centre of excellence and advanced research.(6)

Need to allocate funds for enhancing research in Ayurveda and other streams of AYUSH.(7)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD DEPARTMENT OF FERTILISERS (PAGE 23) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to allocate targeted funds for revival of Fertilisers and Chemicals Travancore Limited (FACT) Kerala specifically for technology enhancement and capacity augmentation.(1)

Need to allocate more funds for payment of subsidy bills of farm nutrients.(2)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD DEPARTMENT OF PHARMACEUTICALS (PAGE 26) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to undertake an immediate plan of action for achieving self-sufficiency in manufacturing of Active Pharmaceutical Ingredient (APIs) and to reduce dependency on imports from China.(7)

(TOKEN)

**THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD
DEPARTMENT OF POSTS (PAGE 45) BE REDUCED
BY RS. 100.**

Need to allocate funds for renovation and modernization of post offices located in Kunnikkode in Kollam District, Edathua and Mannar in Alappuzha District in Mavelikkara constituency of Kerala. (1)

Need to allocate funds for improving value addition in postal services network and to generate employment.(2)

(TOKEN)

**THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD
DEPARTMENT OF CONSUMER AFFAIRS (PAGE
52) BE REDUCED BY RS. 100.**

Need to allocate sufficient funds for payment of paddy procurement price to farmers of Kerala. (1)

Need to allocate more funds for increasing quantity of ration supply of pulses, wheat, rice, millets distribution under the Public Distribution System. (2)

(TOKEN)**THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY
OF CULTURE (PAGE 66) BE REDUCED BY RS. 100.**

Need to promote Kathkali by allocating sufficient funds for upgradation of Kottarakkara Thampuran Memorial Museum of Classical Arts, Kottarakkara, Kerala.(1)

Need to provide a special package for promotion of various art forms including Kutiyattam, Kathakali, Kerala Natanam, Kalamezhuthu, Sarpam thullal, Theyyam, Velakali, Kambara nritham, Gaddika, Kadar nrutham, Chattu paattu, Mudiyyattam, Theyyam, Padayani, Mudiyyettu, Thiruvathirakkali, Margam Kali and Arabanamuttu.(2)

Need to allocate funds for establishment of a museum in honour of revolutionary leader and emancipator Mahathma Ayyankali.(3)

(TOKEN)

**THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD
DEFENCE SERVICES (REVENUE) (PAGE 73) BE
REDUCED BY RS. 100.**

Need to allocate more funds for research and development and manufacture of weapons including state-of-the-art rifles, drones, artillery systems and missile systems in the country.(1)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD DEFENCE PENSIONS (PAGE 79) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to allocate adequate funds for meeting the expenditure on increasing defence pensions as committed under the 'One Rank One Pension' scheme. (2)

Need to ensure proper implementation of welfare measures for ex-service men.(3)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD DEPARTMENT OF HEALTH AND FAMILY WELFARE (PAGE 162) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to allocate funds for establishment of AIIMS in Kerala. (1)

Need to take measures to ensure welfare of nurses especially those working in the private sector and provide them salary at par with their counterparts in Government hospitals and healthcare institutions.(2)

Need to ban the system of service bonds and forcible retaining of original certificates of nurses in nursing institutions and hospitals.(3)

Need to provide funds for establishment of dialysis and MRI/CT scan centers in remote villages and inaccessible areas of the country.(4)

Need to provide funds for stationing adequate number of state-of-the-art ambulance services in all districts of the country.(5)

Need to allocate funds for establishing air ambulance services in remote areas to facilitate express access to advance and emergency healthcare for patients.(6)

Need to allocate funds for establishment of inland floating health clinics as well as mobile floating diagnostic labs in Kuttanad.(7)

Need to allocate funds for establishment of free Covid Care Centers for the poor and disadvantaged.(8)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD DEPARTMENT OF WATER RESOURCES, RIVER DEVELOPMENT AND GANGA REJUVENATION (PAGE 220) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to allocate targeted funds for rejuvenation of Kuttanad backwaters system including Pamba-Achankovil, Varattar, Puthanpalliyaar, Kuttamperur river and Pozhiyur river.(1)

Need to allocate funds to launch a mission mode project on the lines of Namami Gange for conservation of Sasthamkotta lake, a designated wetland of international importance under the Ramsar Convention.(2)

Need to provide funds for strengthening and constructing of outer bunds of paddy polders in Kuttanad region to prevent water logging and bund breach.(3)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD DEPARTMENT OF SOCIAL JUSTICE AND EMPOWERMENT (PAGE 316) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to allocate more funds for welfare of senior citizens.(1)

Need to provide funds for establishing residential facilities for unmarried elderly women.(2)

Need to apportion funds for provision of free treatments, palliative care and diagnostic services for elderly.(3)

Need to provide advanced prosthetics including bionic limbs and auditory and ophthalmic accessories and assistive technologies at subsidized rates. (4)

Need to devise a national strategy to dissuade children and youth from narcotic and psychotropic substances.(5)

Need to allocate funds to create a national Divyang Jan Investment Promotion and Credit Board to provide credit support to Divyang Jan desirous of starting their own small and medium businesses.(6)

Need to formulate a policy to prevent intentional dissemination of racist and casteist slurs and ill-intended and nefarious depiction of differently abled, vulnerable and backward classes and disadvantaged groups in media. (7)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF TOURISM (PAGE 340) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to provide funds for promoting backwater tourism in Kuttanad region.(1)

Need to promote inland water tourism and backwater tourism of Kerala at international forums as a niche component.(2)

Need to establish tourist police service along with trained civil volunteers to ensure safety of tourists, specially women tourists.(3)

Need to include Chakkulath Kavu, Chengannur Sree Mahadeva Temple, Kottarakkara Ganapathy Temple, Ambalappuzha Shree Krishna Swami temple, Oachira Parabrahma temple, St. Feronia Church, Parumala Church, birthplace of Saint Kuriakose Elias Chavara and 950-year-old Changanacherry Pazhayapalli under

the PRASAD scheme to promote spiritual tourism in Kerala. (4)

श्री विनायक भाउराव राऊत (रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग): मैं प्रस्ताव करता हूँ कि:

(TOKEN)

कि कृषि, सहकारिता और किसान कल्याण मंत्रालय शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ-1) को कम करके 1 रुपया किया जाए।

किसानों के कृषि ऋण और बकाया माफ किए जाने की आवश्यकता। (7)

कृषि उपज के न्यूनतम समर्थन मूल्य को संवैधानिक दर्जा प्रदान करने के लिए एक ठोस नीति बनाए जाने की आवश्यकता। (8)

महाराष्ट्र में लागू प्रधान मंत्री फसल बीमा योजना के कार्यान्वयन में मनमानी और कथित भ्रष्ट प्रथाओं को रोके जाने की आवश्यकता। (9)

महाराष्ट्र में 'आयुष्मान भारत योजना' की लाभार्थियों तक पहुंच सुलभ बनाए जाने की आवश्यकता। (10)

महाराष्ट्र के कोंकण-विदर्भ-मराठवाड़ा के किसानों के खाते में बीज, उर्वरक, ट्रैक्टर और कृषि उपकरणों की खरीद पर सब्सिडी का प्रत्यक्ष लाभ उपलब्ध कराने के लिए कोई उचित उपाय किए जाने की आवश्यकता। (11)

महाराष्ट्र में विशेष रूप से कोंकण-विदर्भ-मराठवाड़ा क्षेत्र के किसानों के लिए कीटनाशकों की कीमतों को कम किए जाने की आवश्यकता। (12)

रत्नागिरी और सिंधुदुर्ग जिलों में बढ़ती प्राकृतिक आपदाओं और सूखे जैसी स्थिति से निपटने के लिए एक ठोस नीति तैयार किए जाने

की आवश्यकता । (13)

कृषि क्षेत्र की दयनीय स्थिति को कम करने के लिए प्रभावी उपाय किए जाने की आवश्यकता । (14)

हाल ही में महाराष्ट्र के रत्नागिरी और सिंधुदुर्ग जिलों में बेमौसम मूसलाधार बारिश से फसलों को हुए नुकसान का मुआवजा दिलाए जाने की आवश्यकता । (15)

फसल बीमा योजनाओं का लाभ किसानों तक पहुंचे, यह सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता । (16)

(TOKEN)

कि उर्वरक विभाग शीर्ष के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 23) में 100 रुपये कम किए जाए ।

महाराष्ट्र के किसानों को वहनीय दरों पर उर्वरक प्रदान किए जाने की आवश्यकता । (3)

(TOKEN)

कि दूरसंचार विभाग शीर्ष के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 47) में 100 रुपये कम किए जाएं ।

देश के ग्रामीण क्षेत्रों में विशेष रूप से रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग जिले में प्राथमिकता के आधार पर संचार सुविधाओं को शहरी क्षेत्रों में सुविधाओं के समान किए जाने की आवश्यकता । (3)

रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग जिलों में बीएसएनएल नेटवर्क में सुधार हेतु ठोस उपाय किए जाने की आवश्यकता । (4)

महाराष्ट्र के ग्रामीण क्षेत्रों में दूरसंचार सुविधाओं में सुधार किए जाने की आवश्यकता । (5)

(TOKEN)

कि आर्थिक कार्य विभाग शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 115) में 100 रूपए कम किए जाएं।

महाराष्ट्र सहित विभिन्न राज्यों को लंबित जीएसटी राजस्व का भुगतान यथाशीघ्र किए जाने की आवश्यकता। (1)

देश में निरंतर बढ़ती मुद्रास्फीति को रोकने के लिए ठोस नीति सूत्रबद्ध किए जाने की आवश्यकता। (2)

देश की आर्थिक दशा में सुधार के लिए प्रभावी उपाय किए जाने की आवश्यकता। (3)

देश में अंतरराष्ट्रीय कंपनियों द्वारा इलेक्ट्रिक वाहनों के विनिर्माण का संवर्धन करने के लिए आयात कर में कटौती करने के लिए नीति सूत्रबद्ध किए जाने की आवश्यकता। (4)

(TOKEN)

कि मत्स्यपालन विभाग शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 154) में 100 रूपये कम किए जाएं।

रत्नागिरी और सिंधुदुर्ग जिलों के तटीय क्षेत्रों में मछुआरों की दयनीय दशा में सुधार के लिए योजना निरूपित किए जाने की आवश्यकता। (1)

(TOKEN)

कि स्वास्थ्य और परिवार कल्याण विभाग शीर्ष के अंतर्गत (पृष्ठ 162) में 100 रूपए कम किए जाएं।

सिंधुदुर्ग जिले में स्वीकृत शासकीय मेडिकल कॉलेज के कार्य में तेजी लाए जाने की आवश्यकता। (9)

रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग में लड़कियों के लिए एक सरकारी फार्मसी डिग्री कॉलेज स्थापित किए जाने की आवश्यकता। (10)

रत्नागिरी और सिंधुदुर्ग के सुदूर क्षेत्रों की ग्रामीण महिलाओं हेतु उप-स्वास्थ्य केंद्रों में प्रसूति सुविधाएं प्रदान किए जाने की आवश्यकता। (11)

महाराष्ट्र राज्य सहित देश के विभिन्न अस्पतालों में डॉक्टरों और अधिकारियों की कथित लापरवाही के कारण मातृ मृत्यु दर को रोके जाने की आवश्यकता। (12)

महाराष्ट्र राज्य सहित देश के विभिन्न राज्यों के सरकारी अस्पतालों में डॉक्टरों के रिक्त पदों को भरने और पर्याप्त उपकरण उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता। (13)

(TOKEN)

कि श्रम और रोजगार मंत्रालय शीर्ष के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 230) में 100 रुपये कम किए जाएं।

महाराष्ट्र सहित देश में कोविड-19 और आर्थिक मंदी के कारण बेरोजगार हुए करोड़ों युवाओं को रोजगार के अवसर प्रदान करने के लिए नीति बनाए जाने की आवश्यकता। (1)

बेरोजगारों को रोजगार उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता। (2)

देश में बाल मजदूरी की समस्या पर लगाम लगाने के लिए कड़े कदम उठाने की आवश्यकता। (3)

(TOKEN)

कि सामाजिक न्याय और अधिकारिता विभाग शीर्ष के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 316) में 100 रुपये कम किए जाएं।

देश में जाति के आधार पर जनगणना कराने और जनगणना के आंकड़ों के संग्रह में सटीकता लाने के लिए एक ठोस नीति बनाने की आवश्यकता। (8)

कोंकण सहित महाराष्ट्र राज्य के अनुसूचित जातियों, अनुसूचित जनजातियों और अन्य पिछड़ा वर्ग के छात्रों के विकास के लिए एक ठोस नीति/योजना तैयार करने की आवश्यकता। (9)

महाराष्ट्र सहित देश में अपने बच्चों द्वारा परित्यक्त वृद्ध नागरिकों के लिए एक नीति बनाने की आवश्यकता। (10)

(TOKEN)

कि पर्यटन मंत्रालय के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 340) में 100 रुपये कम किए जाएं।

रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग जिलों सहित पूरे कोंकण क्षेत्र में पर्यटन को बढ़ावा देने की आवश्यकता। (5)

महाराष्ट्र राज्य सहित देश में पर्यटन योजनाओं में व्याप्त कथित भ्रष्टाचार और अनियमितताओं को रोकने के लिए प्रभावी कदम उठाने की आवश्यकता। (6)

पर्यटन के विकास के लिए राज्य सरकारों को पर्याप्त धनराशि आवंटित करने की आवश्यकता। (7)

रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग जिलों में स्थित ऐतिहासिक और सांस्कृतिक स्थलों के अनुरक्षण और मरम्मत के लिए निधियां आवंटित करने की आवश्यकता। (8)

रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग जिलों में लंबित पर्यटन की स्वीकृत परियोजनाओं को समय पर पूरा करने के लिए ठोस नीति बनाने की

आवश्यकता। (9)

प्रधानमंत्री स्वदेश दर्शन योजना के तहत रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग जिलों में पर्यटन क्षेत्र को विकसित करने और बढ़ावा देने के लिए नीति बनाने की आवश्यकता। (10)

SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAGH): I beg to move:

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD DEPARTMENT OF AGRICULTURE AND FARMERS WELFARE (PAGE 1) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to prevent farmer suicides and take steps to increase farm income and grant farm loan waiver.(17)

Need to provide timely settlement of crop insurance under the Pradhan Mantri Fasal Bima Yojana.(18)

Need to allocate funds for promotion of organic farming in West Bengal. (19)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD DEPARTMENT OF HEALTH AND FAMILY WELFARE (PAGE 162) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to report correct figures of deaths due to Corona in the country and specially deaths due to lack of oxygen supply. (14)

Need to increase remuneration for ASHA workers and regularize their services.(15)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD DEPARTMENT OF HEALTH RESEARCH (PAGE 172) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to have genome sequencing labs in every district of the country to ensure management of any pandemic in the future.(27)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF LABOUR AND EMPLOYMENT (PAGE 230) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to contain rising unemployment in the country.(28)

PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM): I beg to move

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD DEPARTMENT OF AGRICULTURE AND FARMERS

WELFARE (PAGE 1) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to ensure proper income to farmers of the country. (20)

Need to prevent farmers from committing suicide. (21)

Need to protect the farmers produce from natural calamities.(22)

(TOKEN)**THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF AYUSH (PAGE 15) BE REDUCED BY RS. 100.**

Need to establish new National level institutes under AYUSH. (8)

Need to formulate an effective policy for utilizing the traditional knowledge of Adivasi Medical Practitioners.(9)

Need to formulate an effective policy for implementation of holistic treatment under AYUSH.(10)

(TOKEN)**THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD DEPARTMENT OF FERTILISERS (PAGE 23) BE REDUCED BY RS. 100.**

Need to ensure availability of enough essential fertilisers for farmers. (4)

Need to ensure timely distribution of fertilisers to farmers of the country.(5)

Need to create awareness among the farmers about the proper usage of fertilisers.(6)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF COAL (PAGE 33) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to ensure transparency in auction of coal blocks. (1)

Need to ensure availability of enough coal stock for power plants in the country. (2)

Need to take adequate measures to avoid frequent coalmine mishaps in the country.(3)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD DEPARTMENT OF TELECOMMUNICATIONS (PAGE 47) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to protect interests of lakhs of employees of BSNL.(6)

Need to protect lakhs of crores of assets of BSNL. (7)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD DEPARTMENT OF FOOD AND PUBLIC DISTRIBUTION (PAGE 55) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to provide ration cards to the lakhs of migrant labourers of the country. (3)

Need to ensure statutory rationing to the people of the country. (4)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF COOPERATION (PAGE 60) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to raise confidence of rural depositors in Primary Cooperative Societies.(1)

Need to give autonomy to the Primary Cooperative institutes and State Cooperative Banks. (2)

Need to ensure sustainable growth of cooperative sector. (3)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF CORPORATE AFFAIRS (PAGE 63) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to check alleged un-ethical business practices by corporate sector.(1)

Need to monitor the utilization of Corporate Social Responsibility funds.(2)

Need to enhance monitoring of corporate business practices.(3)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF CULTURE (PAGE 66) BE REDUCED BY RS. 100.

Need for preservation and protection of ancestral heritage. (4)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF HOME AFFAIRS (PAGE 177) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to take up awareness campaigns among youth and children to preserve communal harmony in the country. (1)

SHRIMATI PRATIMA MONDAL (JAYNAGAR): I beg to move:

(TOKEN)

**THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD
DEPARTMENT OF AGRICULTURE AND FARMERS
WELFARE (PAGE 1) BE REDUCED BY RS. 100.**

Need to formulate an effective policy for farmers of drought prone areas. (32)

Need to provide financial package for the farmers of drought and flood prone areas. (33)

Need to provide adequate storage facilities for crops.(34)

Need to formulate an effective policy for revival of ailing tea plantation sector. (35)

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर): मैं प्रस्ताव करता हूँ कि:

(TOKEN)

**कि कृषि, सहकारिता और किसान कल्याण मंत्रालय शीर्ष के
अंतर्गत मांग (पृष्ठ-1) में 100 रुपये कम किया जाए।**

न्यूनतम समर्थन मूल्य की गारंटी के लिए कानून बनाए जाने की आवश्यकता। (36)

न्यूनतम समर्थन मूल्य पर किसानों को पूरी उपज की खरीद के लिए नीति बनाए जाने की आवश्यकता। (37)

राजस्थान में न्यूनतम समर्थन मूल्य पर बाजरे की खरीद सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता । (38)

प्रधानमंत्री फसल बीमा योजना के अंतर्गत वास्तविक दावों से इनकार किए जाने के कारण उत्पन्न स्थिति से निपटने की आवश्यकता । (39)

राजस्थान की विशिष्ट फसलों जैसे चौल और मोठ को न्यूनतम समर्थन मूल्य के दायरे में शामिल किए जाने की आवश्यकता । (40)

(TOKEN)

कि खाद्य और सार्वजनिक वितरण विभाग शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ-55) में 100 रुपये कम किए जाएं ।

नागौर सहित राजस्थान में खाद्यान्नों और अन्य कृषि उत्पादों के भण्डारण के लिए और अधिक शीतागार स्वीकृत करने की आवश्यकता । (5)

राजस्थान में राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा अधिनियम के अंतर्गत ज़रूरतमन्द लोगों को भोजन उपलब्ध कराये जाने की आवश्यकता । (6)

राजस्थान सहित पूरे देश में विभिन्न वेयर हाउसों में खाद्यान्न की क्षति के लिए उत्तरदायी कार्मिकों की जिम्मेदारी को तय किए जाने की आवश्यकता । (7)

(TOKEN)

कि संस्कृति मंत्रालय शीर्ष के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 66) में 100 रुपये कम किए जाएं ।

सांस्कृतिक विरासत के संरक्षण के लिए राजस्थान को वित्तीय सहायता प्रदान किए जाने की आवश्यकता । (5)

नागौर के खदनाल गांव में लोक देवता तेजाजी महाराज के जन्म स्थान को राष्ट्रीय स्मारक घोषित किए जाने की आवश्यकता । (6)
नागौर-सीकर-जोधपुर-चूरु-अजमेर के धार्मिक स्थलों को पर्यटन सर्किट के रूप में विकसित किए जाने की आवश्यकता । (7)

(TOKEN)

कि पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 103) में 100 रुपए कम किए जाएं।

शहरों में विशेष रूप से राजस्थान में बढ़ते हुए प्रदूषण को नियंत्रित करने के लिए नीति बनाए जाने की आवश्यकता । (1)

जहाजों, पर्यटक क्रूज आदि के कारण समुद्री जल के प्रदूषण को रोकने के लिए एक प्रभावी नीति तैयार किए जाने की आवश्यकता। (2)

राजस्थान के नागौर जिले में कथित रूप से गलत तथ्यों के आधार पर कुछ सीमेंट संयंत्र द्वारा प्राप्त पर्यावरण मंजूरी की जांच किए जाने की आवश्यकता । (3)

राजस्थान के भीलवाड़ा जिले में एक आरा कंपनी द्वारा पर्यावरण मंजूरी के उल्लंघन की जांच किए जाने की आवश्यकता । (4)

राजस्थान के वन क्षेत्रों को संरक्षित किए जाने की आवश्यकता । (5)

राजस्थान के चुरू जिले में स्थित ताल छप्पर काला हिरण अभयारण्य का संरक्षण किए जाने की आवश्यकता । (6)

अरावली पर्वत श्रृंखला को संरक्षित किए जाने की आवश्यकता । (7)

(TOKEN)

कि विदेश मंत्रालय शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 112) में 100 रुपए कम किए जाएं।

भारतीय नागरिकों के शवों के शीघ्र परिवहन के लिए विदेशों में भारतीय दूतावासों को अधिदेश जारी किए जाने की आवश्यकता।

(2)

भारतीय नागरिकों के शवों के निःशुल्क परिवहन के लिए नीति बनाए जाने की आवश्यकता। (3)

खाड़ी देशों में काम करने वाले भारतीय मजदूरों की सामाजिक सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए नीति बनाए जाने की आवश्यकता। (4)

खाड़ी देशों में काम कर रहे भारतीय मजदूरों का शोषण रोकने के लिए उनसे बातचीत शुरू किए जाने की आवश्यकता। (5)

विदेश मंत्रालय में नए पद सृजित कर रोजगार सृजित किए जाने की आवश्यकता। (6)

विदेशों में मजदूरों के अवैध दुर्व्यापार में शामिल एजेंटों के खिलाफ सख्त कानूनी कार्रवाई किए जाने की आवश्यकता। (7)

यूक्रेन में फंसे शेष भारतीयों को वापस लाने में तेजी लाए जाने की आवश्यकता। (8)

(TOKEN)

**कि पशुपालन और डेयरी विभाग शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 156)
में 100 रूपए कम किए जाएं।**

राजस्थान में केंद्रीय पशु चिकित्सा आरटी-पीसीआर प्रयोगशाला
स्थापित किए जाने की आवश्यकता। (5)

डेयरी विकास योजनाओं के अंतर्गत किसानों को अनुदान बढ़ाए जाने
की आवश्यकता। (6)

राजस्थान के नागौर में राष्ट्रीय स्तर का पशुपालन अनुसंधान केंद्र
स्थापित किए जाने की आवश्यकता। (7)

डेयरी विकास से संबंधित परियोजनाओं की प्रभावी समीक्षा किए
जाने की आवश्यकता। (8)

विश्व प्रसिद्ध नागौरी सांडों के संरक्षण के लिए योजना बनाए जाने की
आवश्यकता। (9)

(TOKEN)

कि स्वास्थ्य और परिवार कल्याण विभाग शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 162) में 100 रूपए कम किए जाएं ।

विश्व स्वास्थ्य संगठन की सिफारिशों के अनुसार जनसंख्या घनत्व को ध्यान में रखते हुए अति विशिष्ट डाक्टरों की संख्या को बढ़ाए जाने की आवश्यकता ।(17)

राजस्थान सहित भारत के मेडिकल कॉलेजों में एमबीबीएस और पोस्ट ग्रेजुएट सीटों को बढ़ाए जाने की आवश्यकता । (18)

आयात करने के लिए और मसकुलर एट्रोफी और डिस्ट्रोफी के लिए निःशुल्क इंजेक्शन प्रदान किए जाने की आवश्यकता । (19)

अपनी स्थापना के बाद से एम्स, जोधपुर में संविदा के आधार पर या एजेंसियों के माध्यम से की गई भर्तियों में कथित अनियमितताओं की जांच कराये जाने की आवश्यकता । (20)

एम्स, जोधपुर में पार्किंग और सुरक्षा सुविधाओं का प्रबंधन करने वाली एजेंसियों को किए गए भुगतान की जांच कराये जाने की आवश्यकता । (21)

देश की स्वास्थ्य सेवाओं को बढ़ावा देने के लिए बैकलॉग रिक्तियों को भरे जाने हेतु राज्यों को अधिदेशित किए जाने की आवश्यकता । (22)

कैंसर और हृदय से संबंधित बीमारियों के निःशुल्क उपचार के लिए नीति बनाए जाने की आवश्यकता । (23)

राजस्थान के नागौर में एक राष्ट्रीय स्तर का नर्सिंग प्रशिक्षण केंद्र स्थापित किए जाने की आवश्यकता । (24)

राजस्थान के नागौर में आपातकालीन चिकित्सा सेवाओं में प्रशिक्षण प्रदान करने के लिए एक कौशल विकास केंद्र स्थापित किए जाने की आवश्यकता । (25)

राजस्थान ड्रग्स एंड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड (आरडीपीएल) को बहाल किए जाने की आवश्यकता । (26)

(TOKEN)

कि आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 209) में 100 रुपए कम किए जाएं ।

राजस्थान के शहरी क्षेत्रों में अनधिकृत कॉलोनियों के निवासियों को पक्के मकान उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता । (1)

राजस्थान के शहरी क्षेत्रों में पथ विक्रेता (आजीविका का संरक्षण और पथ विक्रय का विनियमन) अधिनियम की प्रभावी निगरानी और प्रवर्तन किए जाने की आवश्यकता । (2)

राजस्थान में स्मार्ट सिटीज मिशन के अंतर्गत किए गए कार्यों की गुणवत्ता की निगरानी किए जाने की आवश्यकता । (3)

अमृत योजना के तहत विशेष रूप से नागौर में किए गए कार्यों की गुणवत्ता की जांच किए जाने की आवश्यकता । (4)

संसद सदस्य की सिफारिश पर नगरों के सौन्दर्गीकरण तथा किए गए अन्य विकास कार्यों के सम्बन्ध में नीति बनाए जाने की आवश्यकता । (5)

नागौर संसदीय निर्वाचन क्षेत्र के शहरी क्षेत्रों के विकास के लिए धनराशि आवंटित किए जाने की आवश्यकता । (6)

प्रधानमंत्री आवास योजना-शहरी के अंतर्गत राजस्थान में छोटे हुए पात्र व्यक्तियों को आवास उपलब्ध कराए जाने की आवश्यकता । (7)
देश के शहरी केंद्रों में सीवेज उपचार संयंत्र उपलब्ध कराने के लिए एक भावी नीति तैयार किए जाने की आवश्यकता । (8)

(TOKEN)

कि पंचायती राज मंत्रालय शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 259) में 100 रुपए कम किए जाएं ।

राजस्थान के नागौर में राष्ट्रीय स्तर के पंचायती राज अनुसंधान संस्थान को स्थापित किए जाने की आवश्यकता । (1)

(TOKEN)

कि कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय शीर्ष के अंतर्गत मांग (पृष्ठ 262) में 100 रुपए कम किए जाएं ।

2004 के बाद भर्ती हुए कर्मचारियों को पुरानी पेंशन योजना का लाभ दिए जाने की आवश्यकता । (1)

(TOKEN)

कि ग्रामीण विकास मंत्रालय शीर्ष के अन्तर्गत मांग (पृष्ठ 299) में 100 रूपये कम किए जाएं ।

प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत छोटे गाँवों (धानी) को सडकों से जोड़े जाने की आवश्यकता । (1)

राजस्थान को मनरेगा के अंतर्गत अधिक धनराशि प्रदान किए जाने की आवश्यकता । (2)

राजस्थान को मनरेगा के अंतर्गत बजटीय सहायता का समय पर वितरण सुनिश्चित किए जाने की आवश्यकता । (3)

SHRI BENNY BEHANAN (CHALAKUDY): I beg to move:

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD ATOMIC ENERGY (PAGE 9) BE REDUCED BY RS. 1.

Need to formulate an effective policy for advancement of research and development in atomic sector.(14)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF AYUSH (PAGE 15) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to provide funds for establishing laboratories of international standard for ensuring the quality of AYUSH medicines(21)

Need to provide funds for establishing Medical Colleges under AYUSH in all districts. (22)

⌘ Need to provide funds for establishing National Institute of Research and Development under AYUSH for treatment of life style diseases.(23)

⌘ Need for establishing more National Level Institutes under AYUSH in every state of the country.(24)

⌘ Need to formulate an effective policy for developing Ayurveda.(25)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD DEPARTMENT OF RURAL DEVELOPMENT (PAGE 299) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to provide funds for constructing more roads in village areas under the Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana.(26)

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY OF YOUTH AFFAIRS AND SPORTS (PAGE 354) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to allocate funds for providing nutritious food to the athletes. (11)

Need to allocate funds for establishing sports schools in all villages in the country.(12)

Need to provide funds for promoting arts and sports clubs.(13)

Need to provide funds for establishing a sports university in Kerala. (14)

Need to formulate an effective policy for implementing skill development as part of curriculum.(15)

Need to formulate an effective policy for improvement of physical training programmes for youth. (16)

ADV. A.M. ARIFF (ALAPPUZHA): I beg to move:

(TOKEN)

**THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY
OF AYUSH (PAGE 15) BE REDUCED BY RS. 100.**

Need to establish AYUSH national importance centres
in Kerala.(26)

Need to provide adequate funds for the establishment
of more AYUSH centres in Alappuzha
constituency.(27)

SHRIMATI NUSRAT JAHAN (BASIRHAT): I beg to move:

(TOKEN)

**THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD
DEPARTMENT OF SCHOOL EDUCATION AND
LITERACY (PAGE 87) BE REDUCED BY RS. 100.**

Need to open Kendriya Vidyalaya in Basirhat, West
Bengal. (1)

(TOKEN)

**THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD MINISTRY
OF TOURISM (PAGE 340) BE REDUCED BY RS.
100.**

Need to develop facilities at tourist places located in Basirhat, West Bengal. (11)

SHRI M. K. RAGHAVAN (KOZHIKODE): I beg to move:

(TOKEN)

THAT THE DEMAND UNDER THE HEAD DEPARTMENT OF HEALTH AND FAMILY WELFARE (PAGE 162) BE REDUCED BY RS. 100.

Need to allocate more funds for All India Institute of Medical Sciences at Kozhikode. (16)

माननीय अध्यक्ष : अब मैं सभी अनुदानों की बकाया मांगों के संबंध में प्रस्तुत किए हुए माने गए सभी कटौती प्रस्तावों को सभा के सामने मतदान के लिए रखता हूँ।

कटौती प्रस्ताव मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

माननीय अध्यक्ष : अब सभा में निम्नलिखित मंत्रालयों/विभागों से संबंधित अनुदानों की बकाया मांगों को मतदान के लिए रखता हूँ:

प्रश्न यह है:

“कि अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 2 में निम्नलिखित मंत्रालयों/विभागों से संबंधित मांग संख्याओं के सामने दर्शाये गए मांग शीर्षों के संबंध में 31 मार्च, 2023 को समाप्त होने वाले वर्ष में संदाय के दौरान होने वाले खर्चों की अदायगी हेतु अनुदानों की मांगों की सूची के स्तम्भ 3 में दर्शायी गयी राजस्व लेखा तथा पूंजी

लेखा संबंधी राशियों से अनधिक संबंधित राशियां भारत की संचित निधि में से राष्ट्रपति को दी जाएं-

- (1) कृषि और कृषक कल्याण मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 1 और 2,
- (2) परमाणु ऊर्जा विभाग से संबंधित मांग संख्या 3,
- (3) आयुष मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 4,
- (4) रसायन और उर्वरक मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 5 से 7,
- (5) कोयला मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 9,
- (6) संचार मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 12 और 13,
- (7) उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 14 और 15,
- (8) सहकारिता मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 16,
- (9) कारपोरेट कार्य मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 17,
- (10) संस्कृति मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 18,
- (11) रक्षा मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 19 से 22,
- (12) पूर्वोत्तर क्षेत्र विकास मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 23,
- (13) पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 24;
- (14) शिक्षा मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 25 और 26;
- (15) इलैक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 27;
- (16) पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 28;
- (17) विदेश मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 29;
- (18) वित्त मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 30 से 38, 41 और 42;
- (19) मत्स्यपालन, पशुपालन और डेयरी मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 43 और 44;
- (20) खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 45;

- (21) स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 46 और 47;
- (22) भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 48;
- (23) गृह मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 49 से 59;
- (24) आवास और शहरी कार्य मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 60;
- (25) सूचना तथा प्रसारण मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 61;
- (26) जल शक्ति मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 62 और 63;
- (27) श्रम और रोजगार मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 64;
- (28) विधि और न्याय मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 65 और 66;
- (29) सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यम मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 68;
- (30) खान मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 69;
- (31) अल्पसंख्यक कार्य मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 70;
- (32) नवीन तथा नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 71;
- (33) पंचायती राज मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 72;
- (34) संसदीय कार्य मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 73;
- (35) कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 74;
- (36) पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 76;
- (37) योजना मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 77;
- (38) विद्युत मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 79;
- (39) लोक सभा से संबंधित मांग संख्या 81;
- (40) राज्य सभा से संबंधित मांग संख्या 82;
- (41) उप-राष्ट्रपति का सचिवालय से संबंधित मांग संख्या 83;
- (42) ग्रामीण विकास मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 87 और 88;
- (43) विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 89 से 91;

- (44) कौशल विकास और उद्यमशीलता मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 92;
- (45) सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 93 और 94;
- (46) अंतरिक्ष विभाग से संबंधित मांग संख्या 95;
- (47) सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 96;
- (48) इस्पात मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 97;
- (49) वस्त्र मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 98;
- (50) पर्यटन मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 99;
- (51) जनजातीय कार्य मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 100;
- (52) महिला और बाल विकास मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 101; और
- (53) युवा कार्यक्रम और खेल मंत्रालय से संबंधित मांग संख्या 102;

960

लोक सभा LOK SABHA

सदन की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत की जाने वाली वर्ष 2022-2023 के बजट (सामान्य) के अनुदानों की मांगों की सूची
 (.....) के लिए कार्य सूची के अनुसार
 List of Demands for Grants - Budget (General) for 2022-2023 to be submitted to the vote of the House Lok Sabha
 (Vide List of Business for))

1	2 मांग संख्या और शीर्षक No. and Title of the Demand of Demands	3 सदन की स्वीकृति के लिए प्रस्तुत की जाने वाली अनुदानों की मांगों की राशि Amount of Demand for Grant to be submitted to the Vote of the House of	
		प्रजस्व Revenue ₹	मूजी Capital ₹
	कृषि, एवं कृषक कल्याण मंत्रालय Ministry of Agriculture and Farmers Welfare		
1	कृषि, एवं कृषक कल्याण विभाग Department of Agriculture and Farmers Welfare	123960,75,00,000	39,25,00,000
2	कृषि अनुसंधान तथा शिक्षा विभाग Department of Agricultural Research and Education	8513,62,00,000	...
	परमाणु ऊर्जा विभाग Department of Atomic Energy		
3	परमाणु ऊर्जा Atomic Energy	16517,81,00,000	15825,08,00,000
	आयुष मंत्रालय Ministry of Ayush		
4	आयुष मंत्रालय Ministry of Ayush	3050,00,00,000	...
	रसायन और उर्वरक मंत्रालय Ministry of Chemicals and Fertilisers		
5	रसायन और पेट्रो रसायन विभाग Department of Chemicals and Petrochemicals	207,67,00,000	1,33,00,000
6	उर्वरक विभाग Department of Fertilisers	109242,18,00,000	5,00,000
7	भेषज विभाग Department of Pharmaceuticals	2238,85,00,000	5,30,00,000
	नागर विमानन मंत्रालय Ministry of Civil Aviation		
8	नागर विमानन मंत्रालय Ministry of Civil Aviation	10590,54,00,000	76,46,00,000
	कोयला मंत्रालय Ministry of Coal		
9	कोयला मंत्रालय Ministry of Coal	393,24,00,000	...
	वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय Ministry of Commerce and Industry		
10	वाणिज्य विभाग Department of Commerce	5672,50,00,000	400,00,00,000
11	उद्योग और आंतरिक व्यापार संवर्धन विभाग Department for Promotion of Industry and Internal Trade	7048,00,00,000	1300,00,00,000
	संचार मंत्रालय Ministry of Communications		
12	डाक विभाग Department of Posts	35506,47,00,000	888,62,00,000
13	दूरसंचार विभाग Department of Telecommunications	32436,38,00,000	63111,42,00,000
	उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय Ministry of Consumer Affairs, Food and Public Distribution		
14	उपभोक्ता मामले विभाग Department of Consumer Affairs	1742,53,00,000	19,85,00,000
15	खाद्य और सार्वजनिक वितरण विभाग Department of Food and Public Distribution	213929,91,00,000	12029,67,00,000
	सहकारिता मंत्रालय Ministry of Cooperation		
16	सहकारिता मंत्रालय Ministry of Cooperation	889,00,00,000	11,00,00,000
	कारपोरेट कार्य मंत्रालय Ministry of Corporate Affairs		
17	कारपोरेट कार्य मंत्रालय Ministry of Corporate Affairs	712,52,00,000	40,50,00,000
	संस्कृति मंत्रालय Ministry of Culture		
18	संस्कृति मंत्रालय Ministry of Culture	2920,89,00,000	88,16,00,000
	रक्षा मंत्रालय Ministry of Defence		
19	रक्षा मंत्रालय (सिविल) Ministry of Defence (Civil)	32049,29,00,000	11589,99,00,000
20	रक्षा सेवा (राजस्व) Defence Services (Revenue)	239645,67,00,000	...
21	रक्षा सेवाओं पर पूंजीगत परिलय Capital Outlay on Defence Services	...	152280,34,00,000
22	रक्षा पेंशन Defence Pensions	119688,23,00,000	...
	पूर्वोत्तर क्षेत्र विकास मंत्रालय Ministry of Development of North Eastern Region		
23	पूर्वोत्तर क्षेत्र विकास मंत्रालय Ministry of Development of North Eastern Region	2140,04,00,000	670,96,00,000
	पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय Ministry of Earth Sciences		
24	पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय Ministry of Earth Sciences	2207,94,00,000	450,00,00,000
	शिक्षा मंत्रालय Ministry of Education		
25	विद्यालयी शिक्षा और साक्षरता विभाग Department of School Education and Literacy	111549,37,00,000	...
26	उच्चतर शिक्षा विभाग Department of Higher Education	55060,34,00,000	18,01,00,000
	इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय Ministry of Electronics and Information Technology		
27	इलेक्ट्रॉनिक्स और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय Ministry of Electronics and Information Technology	13911,99,00,000	388,01,00,000
	पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय Ministry of Environment, Forests and Climate Change		
28	पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय Ministry of Environment, Forests and Climate Change	3170,00,00,000	115,00,00,000
	विदेश मंत्रालय Ministry of External Affairs		
29	विदेश मंत्रालय Ministry of External Affairs	15838,74,00,000	1416,23,00,000

1	2	3	
		ग्रजस्व Revenue ₹	मूँजी Capital ₹
	Ministry of Finance		
30	आर्थिक कार्य विभाग	6736,88,00,000	13189,92,00,000
31	व्यय विभाग	476,88,00,000	1,00,000
32	वित्तीय सेवा विभाग	1102,71,00,000	6072,06,00,000
33	लोक उद्यम विभाग	30,00,00,000	...
34	निवेश और लोक परिसंपत्ति प्रबंधन विभाग (डीआईपीएम)	290,42,00,000	...
35	राजस्व विभाग	227548,22,00,000	4,30,00,000
36	प्रत्यक्ष कर	8866,80,00,000	442,00,00,000
37	अप्रत्यक्ष कर	39739,17,00,000	1400,00,00,000
38	भारतीय लेखा परीक्षा और लेखा विभाग	5723,49,00,000	24,00,00,000
41	पेंशन	66440,81,00,000	...
42	राज्यों को अंतरण	43132,00,00,000	100000,01,00,000
	Ministry of Fisheries, Animal Husbandry and Dairying		
43	मत्स्यपालन विभाग	2093,90,00,000	24,57,00,000
44	पशुपालन और डेयरी कार्य विभाग	4232,80,00,000	56,04,00,000
	Ministry of Food Processing Industries		
45	खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय	2941,99,00,000	...
	Ministry of Health and Family Welfare		
46	स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण विभाग	107825,41,00,000	5632,57,00,000
47	स्वास्थ्य अनुसंधान विभाग	3200,65,00,000	...
	Ministry of Heavy Industries		
48	भारी उद्योग विभाग	3213,79,00,000	92,21,00,000
	Ministry of Home Affairs		
49	गृह मंत्रालय	7384,59,00,000	236,38,00,000
50	मंत्रिमंडल	1202,22,00,000	508,82,00,000
51	पुलिस	108498,01,00,000	10521,98,00,000
52	अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह	5176,42,00,000	587,22,00,000
53	चंडीगढ़	4807,05,00,000	538,33,00,000
54	दादरा और नगर हवेली तथा दमन एवं दीव	2906,00,00,000	875,10,00,000
55	लद्दाख	2553,29,00,000	3404,71,00,000
56	लक्षद्वीप	1199,60,00,000	221,90,00,000
57	दिल्ली को अंतरण	1168,00,00,000	...
58	जम्मू और कश्मीर को अंतरण	35581,44,00,000	...
59	पुडुचेरी को अंतरण	1729,78,00,000	1,00,000
	Ministry of Housing and Urban Affairs		
60	आवास और शहरी कार्य मंत्रालय	49268,75,00,000	27303,00,00,000
	Ministry of Information and Broadcasting		
61	सूचना तथा प्रसारण मंत्रालय	3955,12,00,000	25,65,00,000
	Ministry of Jal Shakti		
62	जल संसाधन, नदी विकास और गंगा संरक्षण विभाग	18608,17,00,000	438,83,00,000
63	पेयजल एवं स्वच्छता विभाग	134413,12,00,000	...
	Ministry of Labour and Employment		
64	श्रम और रोजगार मंत्रालय	16846,37,00,000	47,31,00,000
	Ministry of Law and Justice		
65	विधि और न्याय	1978,48,00,000	1615,00,00,000
66	निर्वाचन आयोग	253,00,00,000	7,00,00,000
	Ministry of Micro, Small and Medium Enterprises		
68	सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यम मंत्रालय	20916,00,00,000	506,00,00,000
	Ministry of Mines		
69	खान मंत्रालय	1546,79,00,000	61,21,00,000
	Ministry of Minority Affairs		
70	अल्पसंख्यक कार्य मंत्रालय	4861,50,00,000	159,00,00,000
	Ministry of New and Renewable Energy		
71	नवीन तथा नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय	6888,94,00,000	11,74,00,000
	Ministry of Panchayati Raj		
72	पंचायती राज मंत्रालय	868,57,00,000	...
	Ministry of Parliamentary Affairs		
73	संसदीय कार्य मंत्रालय	66,40,00,000	...

962

3

2

3

		Revenue ₹	Capital ₹
कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय	Ministry of Personnel, Public Grievances and Pensions		
74 कार्मिक, लोक शिकायत एवं पेंशन मंत्रालय	74 Ministry of Personnel, Public Grievances and Pensions	2087,65,00,000	213,30,00,000
पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय	Ministry of Petroleum and Natural Gas		
76 पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय	76 Ministry of Petroleum and Natural Gas	8339,86,00,000	600,00,00,000
योजना मंत्रालय	Ministry of Planning		
77 योजना मंत्रालय	77 Ministry of Planning	310,67,00,000	10,75,00,000
पत्तन, पोत परिवहन एवं जलमार्ग मंत्रालय	Ministry of Ports, Shipping and Waterways		
78 पत्तन, पोत परिवहन एवं जलमार्ग मंत्रालय	78 Ministry of Ports, Shipping and Waterways	1495,19,00,000	749,31,00,000
विद्युत मंत्रालय	Ministry of Power		
79 विद्युत मंत्रालय	79 Ministry of Power	18421,11,00,000	13,11,00,000
राष्ट्रपति, संसद, संघ लोक सेवा आयोग और उपराष्ट्रपति का सचिवालय	The President, Parliament, Union Public Service Commission and the Secretariat of the Vice President		
81 लोक सभा	81 Lok Sabha	799,00,00,000	...
82 राज्य सभा	82 Rajya Sabha	429,75,00,000	...
83 उप-राष्ट्रपति का सचिवालय	83 Secretariat of the Vice-President	8,64,00,000	...
रेल मंत्रालय	Ministry of Railways		
85 रेल मंत्रालय	85 Ministry of Railways	303064,14,00,000	329089,70,00,000
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय	Ministry of Road Transport and Highways		
86 सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय	86 Ministry of Road Transport and Highways	22584,19,00,000	369171,14,00,000
ग्रामीण विकास मंत्रालय	Ministry of Rural Development		
87 ग्रामीण विकास विभाग	87 Department of Rural Development	247944,29,00,000	...
88 भूमि संसाधन विभाग	88 Department of Land Resources	2259,34,00,000	...
विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय	Ministry of Science and Technology		
89 विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग	89 Department of Science and Technology	5919,48,00,000	82,70,00,000
90 जैव प्रौद्योगिकी विभाग	90 Department of Biotechnology	2581,00,00,000	...
91 वैज्ञानिक और औद्योगिक अनुसंधान विभाग	91 Department of Scientific and Industrial Research	5623,96,00,000	12,50,00,000
कौशल विकास और उद्यमशीलता मंत्रालय	Ministry of Skill Development and Entrepreneurship		
92 कौशल विकास और उद्यमशीलता मंत्रालय	92 Ministry of Skill Development and Entrepreneurship	2847,54,00,000	151,46,00,000
सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय	Ministry of Social Justice and Empowerment		
93 सामाजिक न्याय और अधिकारिता विभाग	93 Department of Social Justice and Empowerment	11687,51,00,000	235,00,00,000
94 दिव्यांगजन सशक्तिकरण विभाग	94 Department of Empowerment of Persons with Disabilities	1212,41,00,000	1,00,000
अंतरिक्ष विभाग	Department of Space		
95 अंतरिक्ष विभाग	95 Department of Space	6233,80,00,000	7465,20,00,000
सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय	Ministry of Statistics and Programme Implementation		
96 सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय	96 Ministry of Statistics and Programme Implementation	5378,08,00,000	20,00,00,000
इस्पात मंत्रालय	Ministry of Steel		
97 इस्पात मंत्रालय	97 Ministry of Steel	47,00,00,000	...
कपड़ा मंत्रालय	Ministry of Textiles		
98 वस्त्र मंत्रालय	98 Ministry of Textiles	12357,11,00,000	25,03,00,000
पर्यटन मंत्रालय	Ministry of Tourism		
99 पर्यटन मंत्रालय	99 Ministry of Tourism	2405,27,00,000	...
जनजातीय कार्य मंत्रालय	Ministry of Tribal Affairs		
100 जनजातीय कार्य मंत्रालय	100 Ministry of Tribal Affairs	3781,57,00,000	50,00,00,000
महिला और बाल विकास मंत्रालय	Ministry of Women and Child Development		
101 महिला और बाल विकास मंत्रालय	101 Ministry of Women and Child Development	25670,28,00,000	2,00,00,000
युवा कार्यक्रम और खेल मंत्रालय	Ministry of Youth Affairs and Sports		
102 युवा कार्यक्रम और खेल मंत्रालय	102 Ministry of Youth Affairs and Sports	3057,28,00,000	5,32,00,000
जोड़ / कुल	TOTAL REVENUE / CAPITAL	2823654,12,00,000	1142668,64,00,000

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

18.09 hrs

APPROPRIATION BILL, 2022*

माननीय अध्यक्ष: आइटम नंबर – 23, माननीय वित्त मंत्री जी ।

THE MINISTER OF FINANCE AND MINISTER OF CORPORATE AFFAIRS

(SHRIMATI NIRMALA SITHARAMAN): Sir, I beg to move for leave to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2022-23.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है:

“कि वित्तीय वर्ष 2022-23 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति प्रदान की जाए ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

SHRIMATI NIRMALA SITHARAMAN: Sir, I introduce** the Bill.

माननीय अध्यक्ष: आइटम नंबर - 24, माननीय वित्त मंत्री जी ।

SHRIMATI NIRMALA SITHARAMAN: Sir, I beg to move:

“That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2022-23, be taken into consideration.”

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part-II, Section 2, dated 24.03.2022.

** Introduced with the recommendation of the President.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है:

“कि वित्तीय वर्ष 2022-23 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष: अब सभा विधेयक पर खंडवार विचार करेगी।

प्रश्न यह है :

‘कि खंड 2 से 4 विधेयक का अंग बने।’

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 से 4 विधेयक में जोड़ दिये गये।

अनुसूची विधेयक में जोड़ दी गई।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिये गये।

SHRIMATI NIRMALA SITHARAMAN: Sir, I beg to move:

“That the Bill be passed.”

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न यह है :

‘कि विधेयक पारित किया जाए।’

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

माननीय अध्यक्ष: शून्य काल की जो लिस्टेड सूची है, वह ली जाएगी।

DR. BEESETTI VENKATA SATYAVATHI (ANAKAPALLE): Mr. Speaker, Sir, the Anakapalle jaggery market has been in existence since the 18th Century. The Anakapalle jaggery market is the second largest market in India. Anakapalle jaggery is known for its unique taste, aroma, and hygiene. Anakapalle jaggery is pure and precisely processed. It has high nutrition value and long shelf life. So, getting a Geographical Indication (GI) tag to Anakapalle jaggery would add credibility to jaggery and improve the livelihood opportunities to all those who depend on it. Moreover, GI tag would help increase the jaggery market in India and increase the quantum of jaggery export from Anakapalle. The GI tag for the jaggery will generate demand for the produce. Hence, through you, I request the Ministry of Commerce and Industry to take steps towards issuing a Geographical Indication (GI) tag for Anakapalle jaggery and help promote and market the product on a global scale. ... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्यगण, प्लीज बैठिए।

... (*व्यवधान*)

डॉ. ढालसिंह बिसेन (बालाघाट): माननीय अध्यक्ष महोदय, जैसा कि आप जानते हैं कि भारत एक कृषि प्रधान देश है और इस देश में एक बहुत बड़ी आबादी कृषक परिवार की है, परन्तु हमारा दुर्भाग्य है कि ग्रामीण क्षेत्रों में कृषि के लिए जितनी शिक्षा होनी चाहिए, वह नहीं होने के कारण बच्चों को कृषि शिक्षा में बहुत दिक्कतें आ रही हैं।

18.14 hrs**(Shri Rajendra Agrawal_in the Chair)**

ग्रामीण क्षेत्र में संचालित सभी शासकीय हायर सेकण्डरी स्कूलों में कृषि संकाय प्रारम्भ किया जाना चाहिए, ताकि ग्रामीण क्षेत्र के छात्र-छात्राओं को कृषि आधारित शिक्षा की प्रारंभिक जानकारी मिल जाए, जिससे जो छात्र कृषि की पढ़ाई नहीं कर पाते हैं, उनके लिए यह लाभदायक होगा और उन छात्रों के लिए भी लाभप्रद होगा, जो कृषि की उच्च शिक्षा ग्रहण करने के लिए आगे पढ़ना चाहते हैं।

इसके साथ ही आपसे आग्रह है कि प्रत्येक जिले में कृषि महाविद्यालय स्थापित किए जाने चाहिए, ताकि जो युवक कृषि की उच्च शिक्षा ग्रहण करने में अपनी रुचि रखते हैं और वे कृषि की उच्च शिक्षा के लिए बाहर नहीं जा सकते हैं, वे छात्र अपने जिले में ही कृषि विषय पर शिक्षा प्राप्त कर सकें। साथ ही प्रत्येक जिले में कृषि महाविद्यालय स्थापित होने से युवक-युवती कृषि संबंधी अच्छी शिक्षा लेकर आधुनिक खेती करके स्वयं और देश को खाद्यान, फल, तिलहन आदि फसलों को लेकर आत्मनिर्भर बनाने में सहयोगी होंगे।

महोदय, इसी परिप्रेक्ष्य में आपसे आग्रह है कि मैं अपने संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत गृह जिला सिवनी में नवीन कृषि महाविद्यालय स्थापित किए जाने के लिए शासन से अनुरोध करता हूँ।

SHRI UTTAM KUMAR REDDY (NALGONDA): Mr. Chairman, Sir, on behalf of the paddy farmers of Telangana, I wish to bring a matter of urgent public importance to the notice of the Government of India.

Right now, about the rabi paddy crop in Telangana State, 35 lakh acres of paddy is coming up for harvest. The harvest has begun. But very unfortunately, there is chaos, confusion, and incompetence between both the Central and State Governments. Both the Central and State Governments are

trying to escape the responsibility of procurement of paddy of this rabi crop in Telangana State.

Sir, both the Governments are blaming each other. Today, the Union Minister, Shri Piyush Goyal gave a statement that they are willing to procure raw rice. In the rabi crop in Telangana, about paddy, what is viable is only the parboiled rice. I would appeal to the Government of India to buy both raw rice and parboiled rice. Also, the Government of India and the Government of Telangana should explore the possibilities of export of rice, and this present stalemate should be resolved. The paddy farmers of Telangana are in crisis. The Government of India should step in and procure both raw rice and parboiled rice immediately. Thank you.

श्री एस. एस. अहलुवालिया (बर्धमान-दुर्गापुर): सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सदन में एक विशेष बात रखना चाहता हूँ । जैन मुनि आचार्य महाश्रमण जी ने 9 नवंबर, 2014 को लालकिले से अहिंसा यात्रा शुरू की । वह पैदल ही चलते हैं । उनके साथ करीब 100-150 जैन मुनि साथ चलते हैं । जैसा कि आप जानते हैं कि जैन मुनि गाड़ियों और जहाजों पर नहीं चढ़ते हैं । वे पैदल चलकर यात्रा करते हैं । उन्होंने 18,000 किलोमीटर की यात्रा की । वह बांग्लादेश गए, नेपाल गए और म्यांमार तक गए । मुझे भी उनका सानिध्य प्राप्त हुआ, जब वह दार्जिलिंग जिले में घुसे तो मैं भी करीब लाखों कदम उनके साथ चला । अपने पिछले लोक सभा क्षेत्र में मैंने 24 फरवरी से पहली मार्च और फिर 27 जनवरी से 12 फरवरी तक यात्रा की । वह एक ऐसी यात्रा है, जो हिंसा के खिलाफ अहिंसा का प्रचार करते हुए, नशामुक्ति समाज और सौहार्द बढ़ाने के लिए तथा कर्म ही तुम्हारी पूजा है, इस चीज को सामने रख कर उन्होंने यह प्रचार-प्रसार किया । हमें गर्व महसूस तब होता है, जब वह नेपाल में गए तो नेपाल सरकार ने उनके नाम का एक डाक टिकट

जारी किया । अब 18,000 किलोमीटर की यात्रा कंप्लीट करके 27 मार्च, 2022 को इसका समापन है ।

महोदय, मेरी आपके माध्यम से सरकार से यह माँग है कि अहिंसा यात्रा के नाम पर किसी बड़ी सड़क मार्ग का नाम रखा जाए, जिन रास्तों से वह गुजरे । इसके साथ ही एक डाक टिकट इस अहिंसा यात्रा के नाम पर जारी हो, जिससे पूरे समाज को पता लग सके कि अहिंसा यात्रा और नशामुक्ति समाज के लिए जैन मुनि आचार्य महाश्रमण जी ने इतने लोगों के साथ जुड़ कर यह काम किया है ।

श्री आर. के. सिंह पटेल (बांदा): महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र बांदा, चित्रकूट, बुंदेलखंड के एनएच-35 के बारे में कुछ कहना चाहूंगा । यह मार्ग झांसी से बांदा, चित्रकूट, प्रयागराज, मिर्जापुर और बनारस तक जाता है । चित्रकूट हमारा प्रमुख धार्मिक स्थल है, जो भगवान राम की तपोस्थली है, वहां से यह मार्ग गुजरता है । इसके बीच में अतर्रा एक नगरपालिका टाउन एरिया और बांदा आते हैं । इनमें बायपास बनाने के लिए मैंने मांग की है ।

माननीय सभापति महोदय, जो बुंदेलखंड एक्सप्रेस-वे है, यह भी इसी मार्ग में चित्रकूट के पहले जुड़ता है । जहां से बुंदेलखंड एक्सप्रेस-वे जुड़ता है, वहां से इसको प्रारम्भ करके, जो राम वन गमन मार्ग अयोध्या से चित्रकूट है, उसको क्रॉस करके कर्वी, बूढ़ा, राजापुर को क्रॉस करके, प्रयागराज की तरफ जाने वाले मार्ग पर अगर बायपास चित्रकूट में बना दिया जाए और इसी तरह अतर्रा में बायपास बना दिया जाए, तो मैं समझता हूँ कि चित्रकूट आने वाले जो भी धार्मिक पर्यटक हैं, उनको सुगमता होगी । वहां दुर्घटनायें हो रही हैं । चित्रकूट में जाम की स्थिति रहती है, इससे यह खत्म हो जाएगी ।

मैं आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करना चाहता हूँ कि एनएच-35 जो यहां से गुजरता है, उसका चित्रकूट और अतर्रा में बायपास बनाने की कृपा करें । धन्यवाद ।

SHRI PRADYUT BORDOLOI (NAWGONG): Sir, we are aware that there is a huge mismatch between healthcare demand and supply, especially, paucity of qualified medical professionals which has been dogging this country for a very long time.

The issue of fake doctors is a countrywide phenomenon. But I just wanted to mention the World Health Organisation Report of 2016 where more than half of the doctors in India practising allopathy lack medical qualification. It is almost 57 per cent of the doctors. According to a 2018 Sample Registration System Report, 20 per cent of all deaths during treatment in India had a fake doctor's involvement. This problem is also very acute in the State of Assam and in other North-Eastern States, especially, in tea plantation areas. In tea plantation areas, there is paucity of qualified doctors which is really phenomenal. As per the WHO Report, in six out of 30 districts, with lowest density, Secondary School-pass allopathic doctors are there, particularly, in the State of Assam itself. So, you could understand that this is the pattern. The Government must address the issue of low supply of qualified doctors in the North-Eastern States.

I am giving you a few suggestions. I hope, the Ministry concerned and the Government of India will take note of it by improving incentives for doctors to work in these areas, especially in the tea plantation areas of Assam. I request the Government to meet this challenge by urgently ensuring a standardized recruitment process for doctors in tea gardens and by timely filling up of posts of Medical Inspector of plantations to ensure proper

oversight. There is a post of Medical Inspector. They are supposed to supervise all these things. There are a lot of vacancies. At both the state and national level, it is imperative for the Government to track fake doctors and devise preventive measures against this menace that poses great risk to individual and public health in general.

Thank you.

श्री जसबीर सिंह गिल (खडूर साहिब): सर, मैं यहां आज एक बहुत महत्वपूर्ण मुद्दे पर बात करना चाहता हूं। यह मुद्दा एक स्टेट का नहीं है। यह मुद्दा पंजाब, हरियाणा, दिल्ली और सभी जगह का है। मेरे कुछ मित्र जो दक्षिण भारत से आते हैं, मैंने उनसे भी बात की थी, यह मुद्दा वहां का भी है।

यह मुद्दा रन अवे ब्राइड्स का है। आजकल जो लड़कियां आईईएलटीएस क्लियर कर लेती हैं, उनका रिश्ता कर दिया जाता है, एंगेजमेंट कर दी जाती है, शादी कर दी जाती है। लड़के वाले फॉरेन यूनिवर्सिटीज की फीस देकर लड़की को भेजते हैं, वह अपनी एजुकेशन कम्प्लीट करती है। उसके बाद उसको पीआर मिल जाती है। जब पीआर मिल जाती है तब वे लड़कों को अपने पास नहीं बुलातीं, स्पॉन्सर नहीं करतीं, जिससे बड़े घर टूटे हैं।

अभी हाल ही में पंजाब में ऐसे तीन लड़कों ने सुसाइड किया, जिनकी पत्नियां उन्हें यहां उन्हें छोड़ गईं। इसका समाज में बहुत बड़ा लॉस होता है, लॉफ ऑफ फेस, लॉफ ऑफ रेप्यूटेशन, जिसे बहुत कम लोग सह पाते हैं।

अगर लड़कियां कुछ ऐसा करती हैं तो उनके लिए कानून में प्रावधान किया गया है, उनको सजा दी जाती है। मेरी आपके माध्यम से सरकार से गुजारिश राशि है कि कृपा करके इसके ऊपर भी एक कानून लाया जाए। इन लड़कों का साइकोलॉजिकल शोषण होता है, इससे समाज में गिरावट होती है। धन्यवाद।

SHRI SURESH PUJARI (BARGARH): Sir, the State of Odisha is very rich in mines and minerals. In addition to that, Odisha has a huge potential for human resource development. But in spite of that, the state has many underdeveloped areas, particularly the western part of Odisha.

Sir, in very close proximity to the world famous Hirakud Dam, the first Engineering College of Odisha was established in the name of University College of Engineering, Burla in the year 1956. Since 2009, it has been a State Unitary Technical University named as Veer Surendra Sai University of Technology. It has UGC recognition too. The present student strength of this University is more than 5000. The top rankers of the State prefer this University for their technical education. It offers 11 UG courses, 34 PG courses and 16 Ph.D. Programmes. It has produced about 30,000 alumni who are serving the nation and abroad in a responsible way since its inception. The Institute is within the vicinity of the industrial belt, mines, and other institutes of higher learning like Sambalpur University, Medical College, IIM, IIT, NIT and Agricultural University. It is well connected with road, rail, and air. The airport is also near this institute.

Sir, my submission is this. It has scope to become a Multi-disciplinary Engineering Research University (MERU), as mandated in the National Education Policy 2020. Many a time, we have approached the appropriate authority for upgrading this institution to CFTI. The Government of Odisha has also recommended for the same.

Through you, Sir, I would request the Union Minister for Education to consider upgrading VSSUT Burla to CFTI in line with Central Institute of Technology (CIT), Kokrajhar, Assam so that it acts as a catalyst for the socio-economic and overall development of the seventeen under-developed districts of the western part of Odisha.

Thank you.

डॉ. आलोक कुमार सुमन (गोपालगंज): सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से इस सदन का ध्यान बिहार को मिले चार ग्रीनफील्ड्स की तरफ आकृष्ट कराना चाहता हूँ । भारतमाला फेज-2 के तहत एक्सप्रेस-वे दिया गया । भारतमाला फेज-2 के अंतर्गत 6 लेन गोरखपुर-सिलीगुड़ी ग्रीनफील्ड एक्सप्रेस-वे के लिए 29 हजार करोड़ रुपये दिए गए हैं, जिसकी बिहार में कुल लंबाई 416 किलोमीटर है । उसी प्रकार 19 हजार करोड़ रुपये बनारस-कोलकाता ग्रीनफील्ड एक्सप्रेस-वे के लिए तथा 20 हजार करोड़ रुपये रक्सौल-हल्दिया ग्रीनफील्ड एक्सप्रेस-वे के लिए आबंटन किए गए हैं ।

पटना-आरा-सासाराम ग्रीन फील्ड एक्सप्रेस वे के लिए 361 करोड़ रुपये का आबंटन किया गया है ताकि एक्सप्रेस-वे के निर्माण से बिहार की अर्थव्यवस्था मजबूत हो और व्यापार तथा रोजगार में वृद्धि हो ।

मैं आपके माध्यम से सड़क, परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि बिहार से गुजरने वाले एक्सप्रेस-वे पर काम तेजी से शुरू करने के लिए आबंटित राशि को यथाशीघ्र रिलीज किया जाए ताकि काम जल्दी शुरू हो सके ।

SHRI TEJASVI SURYA (BANGALORE SOUTH): Sir, I represent the city of Bengaluru which is one of the fastest growing economic engines in the country. The Bengaluru Airport is located on the Bengaluru-Hyderabad Highway, at a place called, Devanahalli, which is almost 40-50 kilometres distance from the centre of the city. For people of Bengaluru South, commuting and reaching the airport is almost a two-hour or a three-hour exercise. Also, this airport is one of the busiest airports in the country.

Before the COVID pandemic, the airport serviced more than three crore passengers in just one year. In a way, it is the gateway to the South of India, and the number of international flights is also increasing every day. My request to the hon. Minister for Civil Aviation is to start another terminal of the Bengaluru International Airport by re-operationalising the already existing airport infrastructure at the HAL Airport facility, and also, perhaps, consider opening another terminal in the south of the city, like at Bidadi, Anekal or in this part, which will create another economic centre in the city.

Currently, the policy to open a new airport is that the distance between two airports must be more than 120 kilometres. This policy, however, does not consider the density of the traffic in an airport. Under the hon. Prime Minister's leadership, more than 66 airports have been opened in the country in the last few years. Even the most common man is today affording air travel.

On behalf of the people of Bengaluru South and people of Bengaluru, I request the hon. Minister for Civil Aviation to make necessary changes to this policy to re-start the HAL Airport or create a new terminal at Bidadi or Anekal.

Thank you.

श्री सुनील कुमार (वाल्मीकि नगर): माननीय सभापति जी, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान भारत-नेपाल सड़क सीमा परियोजना की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ।

महोदय, वर्ष 2010 में तत्कालीन केंद्र सरकार ने भारत-नेपाल सड़क सीमा परियोजना के अंतर्गत 1377 किलोमीटर रोड की स्वीकृति प्रदान की थी, जिसके तहत 552.9 किलोमीटर रोड का निर्माण बिहार राज्य में होना था।

मेरे संसदीय क्षेत्र वाल्मीकि नगर भारत-नेपाल सीमा पर स्थित है। यहां इस परियोजना का कार्य बहुत धीमी गति से हो रहा है। भू-अर्जन का सुचारू रूप से भुगतान न होना विलंब का मुख्य कारण है। इस सड़क के निर्माण से दोनों देशों के बीच व्यापार तथा आपसी भाईचारे को बढ़ावा मिलेगा। 11 वर्ष बीत जाने के पश्चात भी यह परियोजना पूर्ण नहीं हो पाई है।

अतः मैं सदन के माध्यम से मांग करता हूँ कि इंडो-नेपाल सड़क का निर्माण जनहित में यथाशीघ्र कराया जाए।

KUMARI RAMYA HARIDAS (ALATHUR): Sir, I would like to point out here a hot issue that is going on in my constituency. The National Highway No. 544, Mannuthy-Vadakkancheri stretch, has a new toll plaza at Panniyankara, and the company concerned began to collect the toll since March.

It is really unjust that the company is collecting a high toll and it does not permit even the local people, who depend on this road for their daily routine, and the hospital cases, to pass without toll. The rate fixed for the buses of private and school institutions is very high, compared to the adjacent toll plazas. So, the private and school buses have left plying their service along this road. The Palakkad District Collector had summoned an emergency

meeting to discuss this issue, and I myself participated in that meeting but the company officials were not ready to solve the existing problems. So, the meeting was a futile exercise.

Sir, I pointed out in the meeting the words of Shri Nitin Gadkari, the hon. Minister of Road Transport and Highways that there will not be another toll plaza within a distance of 60 kilometres on a highway. But the company officials were not ready to accept this saying that this is not applicable to this highway.

Sir, there is another toll plaza at Paliyekkara within 35 kilometres on the same highway. Moreover, the National Highways Authority of India and the company did not complete the service road, and just opened the tunnel at Kuthiran. The company today started their toll collection again challenging the public. It creates turmoil and people are on strike there.

I, therefore, humbly request the Government and the hon. Minister of Transport and Highways to interfere in this matter and resolve grievances of the people.

श्री छेदी पासवान (सासाराम): सभापति महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र, सासाराम को 'धान का कटोरा' के रूप में जाना जाता है । धान की उपज तथा चावल की बहुलता एवं इस क्षेत्र के जिला रोहतास, कैमूर के साथ साथ जिला बक्सर, तीनों जिले के किसानों एवं जनता की सुविधा को ध्यान में रखते हुए वर्ष 2017 में अथक प्रयास से भारतीय खाद्य निगम का मंडल कार्यालय सासाराम में स्थापित किया गया था ।

सभापति महोदय, सासाराम मंडल कार्यालय को बक्सर में स्थानांतरित करने का कोई औचित्य नहीं है । मैं आपको बताना चाहूंगा कि विभाग के इस निर्णय से रोहतास एवं कैमूर का बाहुल्य इलाका इसके लाभ से वंचित रह जाएगा तथा सरकार को भी काफी आर्थिक क्षति का बोझ उठाना पड़ेगा । बक्सर में पहले से ही 25,000 एम.टी. का एफ.सी.आई. का गोदाम अवस्थित है । इसके अलावा, बक्सर जिला के प्रमुख मुख्यालय इटाढ़ी में साइलो गोदाम का निर्माण किया जा रहा है । इसके बावजूद भी मंडल कार्यालय सासाराम को बक्सर में स्थानांतरित करना रोहतास एवं कैमूर के साथ घोर अन्याय प्रतीत होता है ।

अतः मेरा सदन के माध्यम से विशेष अनुरोध है कि भारतीय खाद्य निगम का मंडल कार्यालय, सासाराम को यथावत रहने दिया जाए । बहुत-बहुत धन्यवाद ।

श्री कृष्णपालसिंह यादव (गुना): सभापति महोदय, आपने मुझे शून्य काल में बोलने का अवसर दिया इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद । मेरे लोक सभा क्षेत्र गुना के अशोक नगर जिले में राजघाट बाँध मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा संचालित इंटर स्टेट बाँध है । इस बाँध की आधारशीला वर्ष 1971 में रखी गई थी और इसका निर्माण वर्ष 1975 में प्रारम्भ होकर वर्ष 2006 में पूरा हो गया था । यह परियोजना विधिवत रूप से संचालित हो रही है । यह बाँध उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश की सीमा पर स्थित बेतवा नदी पर 375 करोड़ रुपये की लागत से बनाई गई थी । इसकी ऊंचाई 43.9 मीटर है । इस बाँध का कैचमेंट एरिया 17,000 स्क्वॉयर किलोमीटर है। इस बांध से उत्तर प्रदेश एवं मध्य प्रदेश की 90,000 एकड़ क्षेत्र की सिंचाई होती है । वर्तमान में इस बाँध से मध्य प्रदेश सरकार द्वारा लिफ्ट इरीगेशन प्रोजेक्ट के साथ-साथ भारत सरकार द्वारा संचालित 'जल जीवन मिशन' के अंतर्गत हर घर नल से जल पहुंचाने की परियोजना भी स्वीकृत हुई है । इस बांध से मध्य प्रदेश के पानी की आपूर्ति की जाती है । इसके साथ-साथ इस बांध से 15 मेगावाट बिजली का भी उत्पादन होता है । लेकिन, उस राजघाट बाँध का आज तक लोकार्पण नहीं हुआ है । इसके समीप ग्रेनाइट और पत्थर की खदानों को स्वीकृति प्रदान की गई है, जिसमें

ब्लास्ट टेक्नोलॉजी का प्रयोग होता है । उसके कारण उस बांध को निरंतर क्षति पहुंचने की आशंका बनी रहती है ।

मेरा आपके माध्यम से सरकार से और जल शक्ति मंत्रालय से निवेदन है की इस परियोजना का जल्द से जल्द विधिवत तरीके से लोकार्पण किया जाए, ताकि इस परियोजना का लाभ बुंदेलखंड और उस क्षेत्र की जनता को मिल सके ।

मेरी मांग है कि इस बांध का नाम वीरांगना लक्ष्मी बाई परियोजना रखा जाए । यह एक राष्ट्रीय धरोहर है और इसके विकास और निरंतर रख-रखाव से दोनों प्रदेश के हर वर्ग को लाभ मिलेगा । चंदेरी पर्यटन नगरी भी इसके समीप स्थित है । इससे पर्यटन को भी बढ़ावा मिलेगा और मेरे क्षेत्र की जनता को रोजगार भी उपलब्ध होगा । धन्यवाद ।

श्रीमती शारदा अनिल पटेल (महेसाणा) : सभापति महोदय, माननीय प्रधानमंत्री मोदी साहब के नेतृत्व में जो चहुंमुखी विकास देश में हो रहा है, उसमें देश के पर्यटन स्थलों और क्षेत्रों पर भी गंभीरता से ध्यान दिया जा रहा है । 'स्वदेश दर्शन योजना' के अंतर्गत बौद्ध और विरासत परिपथ का निर्माण पर्यटन विकास में नए आयाम जोड़ रहा है ।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र में महेसाणा में जहां लोक आस्था से जुड़ा बेचराजी धाम है, इसके अलावा महेसाणा का मोढेरा लगभग 900 साल पुराने सूर्य मंदिर के लिए बहुत प्रसिद्ध है। यहां स्थित तारंगा, मोढेरा, पाटन, संखेश्वर और महुडी जैन मंदिरों के लिए लोकप्रिय है । जिले का ऐतिहासिक नगर वडनगर हाटकेश्वर महादेव मंदिर के लिए चर्चित है । थोल वन्यजीव अभ्यारण्य अहमदाबाद से 40 किलोमीटर दूर स्थित अन्य प्रमुख दर्शनीय स्थल हैं । जीव-जंतुओं और वनस्पतियों की विविध प्रजातियां यहां देखी जा सकती हैं ।

महोदय, मैं माननीय पर्यटन मंत्री जी से आग्रह करती हूं कि महेसाणा में विरासत परिपथ बनाया जाए, जिससे यहां के पर्यटन को और भी अधिक बढ़ावा मिल सके ।

SHRI V.K. SREEKANDAN (PALAKKAD): Hon. Chairperson, Sir, the recently made increase in the prices of cooking gas, petrol and diesel has made the lives of the people miserable and made these products unaffordable and beyond their reach. The price of the cooking gas has attained a historic level.

The prices of these commodities were untouched for the last four and a half months keeping in view the just concluded Assembly elections. People are struggling to make both ends meet.

The continued price increase of these petroleum products is an act of injustice towards poor people. Therefore, it is urged that the anti-people and anti-poor steps of the Government should be stopped, and the increased prices of cooking gas and fuels should be withdrawn urgently.

Thank you.

SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAGH): Sir, I thank you for giving me the opportunity to speak in the 'Zero Hour',

Sir, approximately 2.2 million people in West Bengal, and 95 per cent of the total population of the adjoining States, are directly associated with beedi-making industry.

A 65-bedded Tarapur Central Labour Hospital in Jangipur was set up by the Union Ministry of Labour in 2000. It was inaugurated by the former President, Shri Pranab Mukherjee. It was built on 40 acres of land. There was a 50-bed Gynaecology and Paediatric Unit with seven doctors. There were operation theatre, laboratory, various machineries and other things. Later in 2003, 15 more beds were added.

Beedi workers and their family members were able to avail treatment free of cost in this hospital against their identity cards issued by the Ministry of Labour. Day by day the condition of the hospital deteriorated and now only two doctors are left. Beedi workers and other people who were availing treatment in this particular hospital are not able to get a good treatment over there. Due to this reason, they have to go to the State hospitals which are far away from this place. There is a sub-divisional hospital which is 30 kilometres away from Jangipur. There is also Malda Medical Hospital which is 40 kilometres away. So, they have to travel a very long distance.

HON. CHAIRPERSON : You make your request.

SHRIMATI APARUPA PODDAR: So, I urge, through you, the Ministry to grant funds for the revival of the ESI Hospital and to upgrade it to a super speciality hospital for the benefit of the beedi workers who have been making a contribution to the rural economy of West Bengal.

Thank you.

श्रीमती रीती पाठक (सीधी): सभापति महोदय धन्यवाद । मेरा आपके माध्यम से माननीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री, आदरणीय नितिन गडकरी जी से निवेदन है और मैं उनके समक्ष अपना विषय पहुंचाना चाहती हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र सीधी की वर्षों से लंबित सड़क परियोजना सीधी-सिंगरौली सड़क, जो राष्ट्रीय राजमार्ग 39 कहलाती है, उसके कार्य में माननीय मंत्री जी ने विशेष रुचि ली थी और उनका बहुत ज्यादा एफर्ट रहा था । यह अभी तीव्रता से प्रारम्भ हो चुकी है, उसके लिए मैं आपके माध्यम से उनका धन्यवाद ज्ञापित करना चाहती हूँ । मैं धन्यवाद के साथ आग्रह भी करना चाहती हूँ कि सिंगरौली जिला औद्योगिक ईकाई वाला जिला है । यहां पर लगातार भारी वाहनों का आवागमन बना रहता है । अत्यधिक आवागमन होने के कारण रीवा-रांची रोड है, जो एनएच 39 ही कहलाता है, इसका फोर लेन होना पर्याप्त नहीं है । इसलिए मेरा आपके माध्यम से आग्रह है कि यदि इस बजट में रीवा-रांची रोड को सिक्स लेन के निर्माण हेतु सम्मिलित कर लिया जाता है तो मेरे पिछड़े संसदीय क्षेत्र सीधी के विकास की दिशा में यह कदम मील का पत्थर साबित होगा ।

सभापति महोदय, मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अंत में इतना ही अनुरोध है कि रीवा-रांची राष्ट्रीय राजमार्ग की स्वीकृति अगर सिक्स लेन हेतु प्रदान कर दी जाती है तो इस राजमार्ग के वृद्धिकरण से ना केवल मेरे संसदीय क्षेत्र, अपितु तीन राज्यों के विभिन्न संसदीय क्षेत्रों के विकास को भी गति मिलेगी ।

श्री मुकेश राजपूत (फर्रुखाबाद): माननीय सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सड़क परिवहन मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ । सड़क परिवहन मंत्रालय की अनुदान मांगों की चर्चा के समय सभी सांसदों ने एक स्वर से माननीय मंत्री जी की कार्यशैली का आभार व्यक्त किया था । इसलिए मैं आप के माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि माननीय मंत्री जी ने वर्ष 2017 में यूपी स्टेट हाईवे 29 को नेशनल हाईवे 730सी में परिवर्तित किया था । इसके बाद 2018 में इसकी डीपीआर भी बन गई थी । परंतु आज तक नेशनल हाईवे 730सी का निर्माण

कार्य आरंभ नहीं हुआ है । यह नेशनल हाईवे बहुत ही जीर्ण-क्षीर्ण स्थिति में है । हमारे लोकसभा क्षेत्र के अंतर्गत आने वाली यह सड़क गहरे गड्ढों में तबदील हो गई है, जिसके कारण आए दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं । अतः मेरा आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध है कि राष्ट्रीय राजमार्ग 730सी को अविलंब बनवाने की कृपा करें तथा साथ में मेरा एक सुझाव माननीय मंत्री जी से यह भी है कि ग्वालियर से भिंड, इटावा, बेवर तक एनएच 90 को एवं बेवर, फतेहगढ़, टनकपुर तक एन एच 730सी को जोड़कर एक सामरिक महत्व के इस नेशनल हाईवे को एक एक्सप्रेसवे के रूप में बनवाने का कष्ट करें । जिससे भारतवर्ष की बड़ी-बड़ी सैनिक छावनियां एक ही मार्ग पर होंगी, जिससे कि हम चाइना बॉर्डर तक आसानी से पहुंच सकेंगे तथा भारत को दक्षिण भारत से उत्तरी भारत तक जोड़ने का एक नया एक्सप्रेस वे भी मिल जाएगा । यह एक्सप्रेसवे लगभग 400 किलोमीटर लंबा होगा ।

श्री राहुल कस्वां (चुरू): सभापति महोदय, धन्यवाद । मैं आपके मार्फत् मेरे लोक सभा क्षेत्र और राजस्थान के युवाओं की एक बहुत बड़ी चिंता है, जिसके बारे में मैं यहां पर मुद्दा उठाना चाहता हूँ । बीते दो सालों में कोरोना काल के कारण आर्मी की भर्ती राजस्थान में नहीं हुई है । मेरा लोक सभा क्षेत्र शेखावटी बैल्ट का हिस्सा है, जिसमें बहुत से हमारे युवा साथी देश की सेना में कार्य करते हैं और देश के लिए जान देने का काम भी करते हैं । लोक सभा क्षेत्र चुरू, गंगानगर, हनुमानगढ़, जालौर तथा सिरोही सभी ऐसे जिले हैं, जहां पर पिछले दो सालों से भर्ती नहीं हुई है ।

सभापति महोदय, मेरा आपसे यह कहना है कि पिछले दो सालों से भर्ती नहीं होने के कारण उनकी एज भी ओवर हो रही है ।

मेरा आपके माध्यम से निवेदन है कि जिन बच्चों की एज का फर्क आया, उनको रिलैक्सेशन देनी चाहिए । साथ ही, जो एक अनिश्चितता है कि भर्ती कब होगी, क्योंकि युवाओं का समय बीतता जा रहा है, दो साल हो गए हैं और आने वाले समय में भी सरकार कम से कम दो साल या चार साल का गैप दे, क्योंकि बच्चे ट्रेनिंग करते हैं, तैयारी करते हैं और क्लैरिटी नहीं हो

पाती है । आज भी क्लैरिटी नहीं हो पा रही है । दो साल से पूरे राजस्थान में आर्मी की भर्ती बन्द पड़ी हुई है । उन बच्चों को भर्ती होने का अब एक मौका सरकार दे । यही मेरा आपके माध्यम से निवेदन है ।

माननीय सभापति : अब मैं सूची से बाहर के नाम ले रहा हूं, कृपया एक मिनट में अपनी बात रखें, जिससे अधिकतम माननीय सांसदों को अवसर मिल सके ।

श्री सुखबीर सिंह जौनापुरिया (टोंक-सवाई माधोपुर): सभापति महोदय, मैं अपने लोक सभा क्षेत्र की बात करूं या पूरे प्रदेश की बात करूं, आज जिस गरीब आदमी को पीएम आवास योजना का लाभ नहीं मिल पा रहा है, उसका मैं यहां आपके माध्यम से जिक्र करना चाहता हूं। लगभग 30 से 40 प्रतिशत लोग राजस्थान की ढाणियों में बसते हैं और जो लोग ढाणियों में बसते हैं, वे या तो सवाई चक की जमीन में बसे हुए हैं, या फिर चरागाह की जमीन में बसे हुए हैं, लेकिन उनके पास जमीन का पट्टा नहीं है । पट्टा देने की पावर - सवाई चक जमीन के बारे में कलेक्टर को है और चरागाह की जमीन के बारे में प्रदेश सरकार को है । कांग्रेस सरकार में आज तक न तो सवाई चक जमीन में किसी कलेक्टर ने पट्टा दिया और न ही चरागाह की कोई फाइल प्रदेश सरकार को भेजी गई । इसलिए आज वहां 30 से 40 प्रतिशत लोग बिना पीएम आवास के कच्चे मकानों में रह रहे हैं । प्रदेश सरकार ने एक कार्यक्रम चलाया था – प्रशासन गांव के संग, लेकिन उसमें सिर्फ जो लोग आबादी में बसे हुए थे और पक्के मकान थे, उनको ही पट्टे दिए गए, न कि किसी गरीब आदमी को पट्टा मिला ।

आपके माध्यम से मेरा निवेदन है कि माननीय प्रधानमंत्री जी का जो सपना है कि गरीब आदमी को मकान मिलना चाहिए, उसके लिए दोबारा इसका सर्वे किया जाए और वंचित लोगों को पक्के मकान दिलाए जाएं ।

DR. T. SUMATHY (A) THAMIZHACHI THANGAPANDIAN (CHENNAI SOUTH): Sir, thank you very much for allowing me to raise an important issue here. Marriage is a crucial institution in the society reinforcing several societal structures, not all of which are based on equality. Several models of marriages have been adopted by communities since time immemorial. But way back, 50 years ago, the most revolutionary iconic leader of self-respect movement, Thanthai Periyar has advocated self-respect marriages as against the Hindu marriages which were solemnized by a priest in the Sanskrit language because it is an alternative providing a feminist dialogue giving equality between men and women. Marriage is made in heaven, they say, but Periyar insisted that marriages should be decided both by a man and a woman which is enshrined as a Fundamental Right in the Constitution. Tamil Nadu is the first Government to make it a legalized one and the credit goes to our founder leader Perarignar Anna. I request the Union Government to legalize self-respect marriages throughout the country.

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): अधिष्ठाता महोदय, मैं आपके माध्यम से 'काला नमक चावल', जो भगवान गौतम बुद्ध के कार्यकाल में प्रसाद के रूप में भगवान गौतम बुद्ध दिया करते थे । आज उस 'काला नमक चावल' की मांग न केवल उत्तर प्रदेश और देश में है, बल्कि उसकी मांग अब सिंगापुर, नेपाल आदि देशों में है, यहां तक कि अमेज़न ने उसे अपने डिपार्टमेंटल स्टोर में भी ले लिया है । आज इस चावल में न्यूट्रिशन वैल्यू बासमती चावल से ज्यादा है और पानी भी कम लगता है । इससे किसानों की आय दोगुनी हो सकती है, क्योंकि इसकी कीमत बासमती से भी

ज्यादा है । इस चावल में महक है और न्यूट्रिशन वैल्यू ज्यादा है। पिछले साल इसका 30 टन एक्सपोर्ट सिंगापुर को हुआ था, इसी तरह इस साल भी 30 टन चावल निर्यात हुआ है । नेपाल में भी गया और डिपार्टमेंटल स्टोर पर भी गया । आज इसके उत्तर प्रदेश सरकार ने 'वन डिस्ट्रिक्ट वन प्रोडक्ट' में लिया है ।

मैं आपके माध्यम से भारत सरकार के वाणिज्य मंत्रालय और कृषि मंत्रालय से कहना चाहता हूं कि जो इस 'काला नमक चावल' की पैदावार नेपाल की तलहटी में, सिद्धार्थ नगर, बलरामपुर, श्रावस्ती, बहराइच आदि जिलों में होती है, इसके लिए एग्री सपोर्ट ज़ोन बनाने का निर्णय भारत सरकार ले और इसे बढ़ावा दिया जाना चाहिए, जिससे किसानों को लाभ मिल सके ।

श्री प्रसून बनर्जी (हावड़ा): चेयरमैन साहब, धन्यवाद । मैं दो मिनट में अपनी बात कहूंगा । मैं आपके माध्यम से स्पोर्ट्स मिनिस्टर से कुछ कहना चाहता हूं । मैं स्पोर्ट्समेन को रिप्रजेंट करता हूं, इसलिए मैं अपने लिए नहीं, इंडिया के सभी स्पोर्ट्समेन को सपोर्ट करने के लिए बोलूंगा । उन लोगों को सपोर्ट मिलता है । वे लोग गरीब हैं ।

सर, फर्स्ट पॉइंट यह है कि जो खिलाड़ी ओलम्पिक गए थे, उन सबको गवर्नमेंट से पेंशन देते हैं । पेंशन इतनी कम थी कि एक हजार रुपये या दो हजार रुपये में खाना भी नहीं मिलता है । हमारी रिक्वेस्ट है कि करीब बीस हजार रुपये दे दीजिए और जरूरत पड़े तो एमपीज का पैसा लेकर दे दीजिए । उनको उन पैसे से खाना भी नहीं मिलता है । ओलम्पियंस लोग इतनी तकलीफ में हैं । ओलम्पियन लोगों के पास खाने के लिए भी पैसा नहीं है । मिनिस्टर साहब आप कुछ कीजिए ।

सर, दूसरी बात यह है कि पूरे भारत में स्पोर्ट्स में अर्जुन अवार्ड मिले । उन लोगों को ट्रेन का पास मिलता था । उनको हसबैंड और वाइफ का पास मिलता था, वह बंद हो गया है । सभी पुराने प्लेयर्स बहुत गरीब हैं । हमारी आपसे विनती है कि आप हमारे लिए नहीं, उनके लिए जरूर कुछ कीजिए ।

श्री सी.पी. जोशी (चित्तौड़गढ़) : सभापति महोदय, धन्यवाद । मैं आपसे विषय परिवर्तन की भी अनुमति चाहूंगा । राजस्थान में जिस प्रकार से महिलाओं और बच्चों पर अत्याचार हो रहा है, उसी प्रकार से धर्म को कुचलने का भी काम राजस्थान की सरकार कर रही है । मेरे चित्तौड़गढ़ जिले में एक शिव जी और हनुमान जी का मन्दिर तोड़ा गया, सालासर में राम दरबार का गेट द्वाड़ तोड़ा गया। भीलवाड़ा जिले में देवनारायण मन्दिर है, जिनको गौ पूजक के रूप में माना जाता है ।

सभापति महोदय, मेरी आपसे विनती है कि भीलवाड़ा जिले में देवनारायण मन्दिर है, वहां तुष्टिकरण की नीति के कारण द्वाड़ नहीं खोले जा रहे हैं और वहां की सरकार तुष्टिकरण की नीति अपना रही है । आपके माध्यम से मेरी सरकार से मांग है कि वहां धर्म को कुचलने वाली सरकार के खिलाफ कोई कार्रवाई करें और जिस प्रकार से वे द्वाड़ बंद है, उनको खोलने की अनुमति प्रदान करवाएं ।

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI (THOOTHUKKUDI): Thank you, Sir.

In 2014, Sanskrit was introduced in the Kendriya Vidyalaya school curriculum and it was made compulsory instead of being an optional subject. Now, regional languages are not taught in the Kendriya Vidyalaya schools. The rule says that when a minimum of 20 students opt for a language, temporary teachers will be appointed to teach regional language in the Kendriya Vidyalaya schools and there is no assessment also for it.

So, I would request the Government to ensure that regional languages are made compulsory and taught in the Kendriya Vidyalaya schools because the Government supports the Kendriya Vidyalaya schools. Thank you, Sir.

श्री संजय भाटिया (करनाल) : सभापति महोदय, धन्यवाद । मैं आपका ध्यान मेरे लोक सभा क्षेत्र करनाल का जो रेलवे स्टेशन है, उस ओर दिलाना चाहता हूं । मैं आपके माध्यम से माननीय रेल

मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि यह 130 साल पुराना स्टेशन है और इसको राष्ट्रीय धरोहर भी बनाया गया है, लेकिन सबसे बड़ा दुर्भाग्य यह है कि इसको जंक्शन नहीं बनाया गया है । वहां लगभग 125 ट्रेन्स चलती हैं । यह दिल्ली-चण्डीगढ़ का सबसे व्यस्त रेल मार्ग है, लेकिन आधी से ज्यादा ट्रेन्स यहां पर नहीं रुकती हैं । मैं आपके माध्यम से यह प्रार्थना करना चाहता हूँ कि इसको जंक्शन का दर्जा दिया जाए, ताकि यहां पर ट्रेनें रुक सकें ।

महोदय, इसी के साथ रेलवे से जुड़ा हुआ एक और बहुत इम्पोर्टेंट विषय है कि करनाल-यमुनानगर की एक लाइन पास हुई थी । उन्होंने बोला था कि यह तीन-चार सालों में बन जाएगी । उसमें कोई ऑब्जेक्शन लगाकर काम को डिले किया जा रहा है । मैं आपके माध्यम से प्रार्थना करूंगा कि उसकी जल्द शुरुआत की जाए ।

श्री मनीश तिवारी (आनंदपुर साहिब) : सभापति महोदय, धन्यवाद । जब भाखड़ा नांगल डैम का निर्माण हुआ था तो पंजाब एक सूबा हुआ करता था । उस डैम एक हिस्सा नंगल मेरे संसदीय क्षेत्र में पड़ता है और दूसरा अनुराग ठाकुर जी के संसदीय क्षेत्र में पड़ता है । जब 1967 में पंजाब का विभाजन हुआ तो पंजाब रीऑर्गेनाइजेशन एक्ट के तहत भाखड़ा व्यास मैनेजमेंट बोर्ड बनाया गया। इस कानून का सैक्शन 79(5) है, इस भाखड़ा व्यास मैनेजमेंट बोर्ड को चलाने का पैसा पंजाब, हरियाणा, राजस्थान और कुछ पैसा हिमाचल प्रदेश देता है । इस प्रोजेक्ट का सबसे ज्यादा फायदा आज भी पंजाब और हरियाणा को होता है । वर्ष 1967 से औपचारिकता रही है कि जो मैम्बर, पावर है, वह पंजाब से रहते हैं और मैम्बर, इरिगेशन हरियाणा से रहते हैं । अभी सरकार ने नए रूल्स नोटिफाई किए हैं । इन रूल्स में जो डीफैक्टो पॉजिशन है, उसको डी जूरे नहीं किया गया है । मैं आपके माध्यम से यह अनुरोध करना चाहता हूँ कि ये जो नए रूल्स नोटिफाई किए गए हैं, पंजाब से डिस्क्रिमिनेट करते हैं, इन रूल्स को वापस लिया जाना चाहिए और इन पर दोबारा पुनर्विचार करने की जरूरत है ।

19.00 hrs

* श्री अबू ताहेर खान (मुर्शिदाबाद): Thank you Honourable Chairman Sir, for the last 5 years the BADP Area Development Fund of the Central government is not being received. So for a long time, the roads are in very bad shape. My constituency Murshidabad lies in the border area adjoining Bangladesh. Approximately 120 Km long road is in extremely poor condition. It is not fit for use. The bridges which are there are also highly dilapidated. Through you Sir, I urge upon the concerned Minister of the department to ensure that the BADP Area Development Fund money may be utilised properly; for 5 years the amount has been lying idle. The condition of the roads are extremely pathetic. Thus the money should be sanctioned as early as possible to repair the 120 Km long road which passes through Jalangi, Raninagar, Bhagabangola, Karimpur, bordering areas of Nadia. Particularly the BSF personnels are facing great difficulties while using the road. Therefore I demand that the existing road may be repaired as early as possible and the proposals for newer roads may be sanctioned at the earliest.

Thank you Sir.

* English translation of the Speech originally delivered in Bengali.

**LIST OF MEMBERS WHO HAVE ASSOCIATED THEMSELVES WITH THE
ISSUES RAISED UNDER MATTERS OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE**

सदस्य, जिनके द्वारा अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय उठाये गये ।	सदस्य, जिन्होंने उठाए गए विषयों के साथ स्वयं को सम्बद्ध किया ।
Dr. Beesetti Venkata Satyavathi	Kumari Goddeti Madhavi Shrimati Chinta Anuradha Shri Bellana Chandra Sekhar Shri Kuruva Gorantla Madhav Shri Lavu Srikrishna Devarayalu Shrimati Vanga Geetha Viswanath
	Shri Devaji Patel Shri Rahul Kaswan Shri P. P. Chaudhary Shri Sudhakar Tukaram Shrangare Kunwar Pushpendra Singh Chandel
Shri Suresh Pujari Shri R.K. Singh Patel Shri Chhedi Paswan Shri Krishnapalsingh Yadav	Kunwar Pushpendra Singh Chandel
Shri Tejasvi Surya Shrimati Sharda Anil Patel	Shri P. P. Chaudhary Kunwar Pushpendra Singh Chandel
Shrimati Riti Pathak	Shri Malook Nagar Shri P. P. Chaudhary Kunwar Pushpendra Singh Chandel
Shri Rahul Kaswan	Shri Devaji Patel Dr. Manoj Rajoria Shri Malook Nagar Shri P. P. Chaudhary Kunwar Pushpendra Singh Chandel
Shrimati Aparupa Poddar	Shri Malook Nagar
Shri Sukhbir Singh Jaunapuria	Shri Devaji Patel

	Dr. Manoj Rajoria Shri Malook Nagar Shri Rahul Kaswan Shri P. P. Chaudhary Kunwar Pushpendra Singh Chandel
Shri C. P. Joshi	Dr. Manoj Rajoria Kunwar Pushpendra Singh Chandel
Shri Prasun Banerjee	Shri Malook Nagar Dr. DNV Senthilkumar S.
Shri Mukesh Rajput	Shri Malook Nagar Shri P. P. Chaudhary
Shri V. K. Sreekandan Shri Pradyut Bordoloi	Shri Dhanush M. Kumar Dr. DNV Senthilkumar S.
Shrimati Kanimozhi Karunanidhi	Shri Dhanush M. Kumar
Shri Jagdambika Pal	Shri Malook Nagar

माननीय सभापति : सभा की कार्यवाही, शुक्रवार, 25 मार्च, 2022 को प्रातः ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित की जाती है ।

19.02 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Friday, March 25, 2022/Chaitra 4, 1944 (Saka)

INTERNET

The Original Version of Lok Sabha proceedings is available on Parliament of India Website and Lok Sabha Website at the following addresses:

<http://www.parliamentofindia.nic.in>

<http://www.loksabha.nic.in>

LIVE TELECAST OF PROCEEDINGS OF LOK SABHA

Lok Sabha proceedings are being telecast live on Sansad T.V. Channel. Live telecast begins at 11 A.M. everyday the Lok Sabha sits, till the adjourn of the House.