

LOK SABHA

Friday August 5, 1983/Sravana 14, 1905
(Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[MR. SPEAKER in the Chair]

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

1982-83 के दौरान वायुदूत सेवा को हुआ
लाभ/हानि

182. श्री दया राम शाक्य : क्या पर्यटन और नागर विमानन मंत्री निम्नलिखित जानकारी दर्शाने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में वायुदूत सेवा को 1982-83 में कितना लाभ हुआ अथवा कितनी हानि हुई और सरकार ने इस बात को सुनिश्चित करने के लिये क्या कदम उठाये हैं कि इस सेवा को भविष्य में कोई घाटा न हो; और

(ख) घाटा होने के कारण क्या हैं ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF TOURISM AND CIVIL AVIATION (SHRI ASHOK GEHLOT) :
(a) and (b) A statement is laid on the table of the Sabha.

Statement

(a) During the year 1982-83 Vayudoot Limited incurred an estimated loss of Rs. 94 lakhs.

The following steps have been taken or are under consideration of Government to minimise the losses of Vayudoot :—

- (i) The fare structure of Vayudoot has been revised with effect from 15.7.1983.
- (ii) Selection of a suitable Light Transport Aircraft with better operational economy.
- (iii) Discontinuance of services on routes that were economically not viable or which did not generate adequate traffic.
- (iv) Reduction in the Route Navigation and Landing charges.
- (v) State Governments have also been requested, inter-alia, to consider exempting the aviation fuel uplifted by Vayudoot from the levy of Sales-Tax.

(b) The main reasons for the losses are :—

- (a) Traffic generation on most of the routes has not been commensurate with the available capacity.
- (b) The tariff on certain sectors has been advisedly kept low.
- (c) The high cost of fuel.

श्री दया राम शाक्य : श्रीमान्, मंत्री महोदय ने जो विवरण दिया है उससे प्रतीत होता है कि कोई विशेष व्यवस्था प्रबंध के लिए नहीं की गयी है जिससे हानि न हो। इस विवरण से तो कोई दिखाई नहीं देती है, सिवाय

इसके कि किराया बढ़ा दिया जाए। यह तो सरकार हमेशा ही करती है जब घाटा होता है तो किराये बढ़ाने की बात करती है। मैं यह जानना चाहूंगा कि कौन-कौन से ऐसे स्थान हैं जिन स्थानों पर वायुदूत सेवा आप निलम्बित या स्थगित करने जा रहे हैं और उन विशेष स्थानों पर घाटे का क्या अनुपात आया है ?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री खुर्शीद आलम खां) : मान्यवर, जैसा कि माननीय सदस्य ने कहा, यह सही नहीं है कि घाटे को पूरा करने के लिए किराया बढ़ा देते हैं। हमने कोशिश की है और उस कोशिश के नतीजे भी निकले हैं। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि 1982-83 में जहाँ हमें हर महीने 7.5 लाख का घाटा हो रहा था वहाँ हमने यह घाटा घटा कर तकरीबन 2 लाख रुपये महीना कर दिया है और मुझे आशा है कि जब हमारा साल खत्म होगा तो हम यह घाटा भी कम कर सकेंगे।

इस वक्त हम 8 रूट चला रहे हैं और इन पर 16 स्टेशनों को कनेक्ट कर रहे हैं। हमें इस वक्त कहीं भी फायदा नहीं हो रहा है जिससे कि हम कह सकें कि यह फायदे की जगह है। हमने यह सोचा हुआ है कि पहले हम इस संगठन को इस तरह से आरगेनाइज्ड कर दें कि हमें यह मालूम हो कि इन 8 रूटों पर यह सेवा अच्छे तरीके से चलने लगी है और घाटे के बजाए थोड़ा-बहुत मुनाफा करने लगी है तब हम आगे बढ़ने की सोचेंगे।

श्री दया राम शाक्य : मंत्री महोदय ने प्रमुख बात नहीं बताई है कि अमुक स्थान पर ऐसा होगा। जो लास के कारण है या घाटे के कारण हैं उनके बारे में उन्होंने बताया है कि—
“The traffic on certain sectors has been advisedly kept low”

सरकार ने इन स्थानों पर सुविधा देने के लिए इस सेवा को प्रारंभ किया है और हमेशा ही किसी भी सेवा का यह प्रयास रहता है कि जितनी कैपेसिटी किसी वायुयान की रहती है उस कैपेसिटी के मुताबिक सवारियां मिलती रहें ताकि घाटा न हो। यह प्रयास हर लाइंस पर रहता है, चाहे बड़े प्लेन हों, चाहे छोटे प्लेन हों ताकि उनमें घाटा न हो। वायुदूत सेवा को ऐसी सलाह दी गई है कि विमानों में कम सवारियों को ढोया जाए ? इसमें जो पेट्रोल या तेल का ज्यादा खर्चा होता है उसको कम करने का भी क्या सरकार प्रयास करेगी ?

मैं जानना चाहूंगा कि कम यात्रियों के लिए क्यों सलाह दी गई है और लास को पूरा करने के लिए सरकार तेल के खर्चे में कैसे कमी करेगी जबकि डिस्टेंस तो घटाया नहीं जा सकता ?

श्री खुर्शीद आलम खां : कई जगह लोड फैक्टर को हम पूरी तरह से नहीं ले जा सकते। कहीं पर हाइट ज्यादा होती है, कहीं रनवे की लैंग्थ पूरी नहीं होती। इसलिए इसमें कोई कुछ नहीं कर सकता।

श्री शिव कुमार सिंह ठाकुर : हानि के बारे में माननीय मंत्री जी ने बताया है। हानि के कारणों में फ्यूअल की कास्ट बहुत अधिक बढ़ाना भी बताया गया है। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि पिछले दिनों अखबारों में बार-बार यह खबर आ रही है कि हमारा देश तेल के मामले में आत्म निर्भर होता जा रहा है। इस कारण स्वाभाविक है कि तेल के मूल्यों में कमी आएगी। मैं जानना चाहता हूँ कि कितने कम मूल्य पर आपको तेल मिल पा रहा है ? मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि अजन्ता के लिए जलगांव जिले के लिए

बंबई से जलगांव या दिल्ली से जलगांव वायुदूत सेवा भाप शुरू करेंगे ?

श्री खुरशीद आलम खां : तैल की कीमतों का जहाँ तक ताल्लुक है, उसका उत्तर मैं नहीं दे सकता। मैं इतना बता सकता हूँ कि हमें जो तैल खरीदना पड़ रहा है वह पहले वाली कीमत पर ही खरीदना पड़ रहा है। जहाँ तक अजन्ता और दूसरी जगह का सवाल है, इस बारे में मैं पहले ही कह चुका हूँ कि जब तक हम पूरे तरीके से जाँच पड़ताल नहीं कर लेंगे तब तक इनको शुरू करना मुनासिब नहीं होगा।

SHRI NIREN GHOSH : When this Vayudoot was introduced, the pilots and airline employees objected to it that it would lead to duplication of officers, overheads and will result in losses to the Indian Airlines. I want to know whether that is a fact and also since the majority of the stations that are being connected by it are primarily in the North-East and perhaps one or two in the Eastern Region, the location of the headquarters in Delhi is also creating difficulties for the operation of Vayudoot. That is the opinion of the pilots and the air employees and if that is a fact I want to know whether the location of the headquarters of Vayudoot would be shifted to Calcutta in view of all these thing.

SHRI KHURSHEED ALAM KHAN : Sir, at the outset I would like to explain that this Vayudoot concept was basically for the North-Eastern region. I quite agree, and the idea was that the Vayudoot service should be provided for places which are difficult to approach whose accessibility is difficult and therefore the main services were started in the North-Eastern region. The location of the headquarters, whether it is in Delhi, or whether it is in Bombay or Calcutta, it does not make any difference. And particularly, we have located the Regional Office of the Vayudoot at Calcutta, and I think that should be adequate to meet the requirements of Calcutta.

MR. SPEAKER : SHRI B. V. DESAI,

Obtaining of F-16 from U. S. by Pakistan

+

* 183. SHRI B. V. DESAI :

SHRI R. L. BHATIA :

Will the Minister of DEFENCE be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Pakistan has asked a much larger number of U. S. F-16 deep strike-cum-interceptor aircrafts;

(b) whether it is also a fact that the Pakistan Air Force got as many as 100 F-16 as against 40 of which the announcement was made last year ;

(c) whether it is also a fact that the U. S. Air Force has placed an order for 142 AN/APG-66 Fire Control Radars with the aeronautic system division of the US manufacturers ;

(d) if so, whether this US order has placed for the Pakistani Air Force F-16s ;

(e) if so, whether according to this it shows that Pakistan may get 60 more F-16 planes ; and

(f) whether this sort of obtaining more F-16s from US would greatly imbalance the strength of Indian Air Force, the steps being taken by Government in this regard ?

THE MINISTER OF DEFENCE (SHRI R. VENKATARAMAN) : (a) to (e) Government have seen, from time to time press reports to get additional F-16 aircrafts from U.S.A.No authentic information in this regard is available. AN/APG-66 Fire Control Radars are standard fitment on F-16 aircraft; hence aircraft being delivered to Pakistan are expected to be fitted with this Radar.

(f) Government monitor all changes that are taking place in our security environment and takes appropriate steps to maintain full defence preparedness at all times.