

so, what are they and whether the production is going on satisfactorily?

THE MINISTER OF CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI P. C. SETHI): The production line includes penicillin, streptomycin, vials, tablets, capsules and other products and, in 1975-76, penicillin (bulk) and streptomycin (bulk). Recently we have tried to import technology from Japan. We have entered into an agreement. We have taken steps to increase the production of penicillin and streptomycin by obtaining improved strains from abroad. We hope, after some time, it will be able to increase the production considerably and it will be, more or less, at par with modern technology. We hope that the Company will be able to turn the corner after this.

SHRI Y. ESWARA REDDY: May I know whether this Company has submitted any plans for its expansion and diversification and, if so, what are its plans, the amount of investment necessary for them and to what extent the Government has accepted those plans to finance them and implement them?

SHRI P. C. SETHI: In the Draft Five Year Plan, a sum of Rs. 30 crores has been provided for expansion and diversification of production of this Company. They would be given this money. Now, as far as this is concerned, it would be utilised as per the details that I am giving: expansion of the capacity of penicillin plant involving an estimated capital outlay of Rs. 2.92 crores; expansion of the streptomycin plant at an estimated cost of Rs. 2.91 crores; expansion of the semi-synthetic penicillin plant at an estimated cost of 1.67 crores; establishment of an Erythromycin plant at an estimated cost of Rs. 4.15 crores; establishment of new formulations plant at an estimated cost of Rs. 1.46 crores.

The feasibility reports in regard to penicillin, streptomycin and Erythro-

mycin plants are being examined *vis-a-vis* the expansion of the ABP through a technical group

SHRI ANANTRAO PATIL: From the statement it is seen that the utilisation of capacity during 1974-75 in the case of Penicillin is 75, in the case of Streptomycin it is 78.7 and in the case of vials it is 72. For 1975-76 the respective figures are 77.4, 77.5 and 87. May I know from the Minister whether the utilisation of capacity upto 72 per cent in a sophisticated drug industry like HAL in the past few years can be considered to be highly satisfactory? What are the norms for this drug industry? And though the utilisation is only about 70 per cent, the Minister has stated that they are giving approval for the expansion of the project. May I know when this new project is likely to be started?

Secondly, is it a fact that HAL has turned the corner and is likely to break even during 1976-77.

SHRI P. C. SETHI: As a matter of fact the capacity utilisation is not satisfactory and we have made an on-the-spot enquiry and also got a report from the Company. They say that the shortfall is, firstly on account of power shortage, and secondly due to non-availability of raw materials such as Methanol and caustic soda. Now, however, caustic soda is abundantly available. They said that they also had paucity of funds but, according to us there was no paucity of funds: it is mainly due to non-availability of Methanol, power shortage and some labour trouble.

Railway Workshops utilising installed capacity

6753. SHRI ISHAQUE SAMBHALLI: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether all the workshops belonging to Railways are utilising fully their installed capacities;

(b) if so, the facts thereof; and

(c) what was the production of these workshops during 1974-75 and 1975-76?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI): (a) to (c). A statement is laid on the table of the Sabha.

Statement

(a) Capacity available in the Railway repair Workshops has been fully utilised.

(b) and (c):

(i) *Railway Repair Workshops*:—

Type of Rolling Stock	Capacity for over-haul/repairs	Total outturn of overhaul/repairs	
		1974-75	1975-76
Broad Gauge Steam Locomotives . . .	1675	1535	1712
Metre Gauge Steam Locomotives . . .	1454	1280	1383@
Broad Gauge and Metre Gauge Diesel Locomotives	102	103	125
Broad Gauge Coaching Stock in four-wheeler units	22000	18850	21446**}
Metre Gauge Coaching stock in four wheeler units	17254	15026	16637 }
Broad Gauge Wagons in four-wheeler units .	85613	74134	96649
Metre Gauge Wagons in four-wheeler units .	26063	24104	31364

@Because of more quantum of work due to heavier repairs the outturn has been slightly less but the repair capacity has been fully utilised.

**Because of extensive corrosion repairs on BG & MG coaches the outturn has been slightly less but the available capacity has been fully utilised.

(ii) *Railway Production Units*:

The position in regard to items (b) and (c) of Production Units is indicated as under:—

Production Units	Installed Capacity per year	Production during	
		1974-75	1975-76
Chittaranjan Locomotive Works.	66 Electric Locos + 50 Diesel Locos	46 Electric Locos + 34 Diesel Locos	54 Electric Locos + 28 Diesel Locos
Diesel Locomotive Works	120 Locos	85 Locos	110 Locos
Integral Coach Factory	750 Coaches	584 Shells 570 Furnished Coaches.	535 Shells 517 Furnished Coaches.

In addition, 132 coaches were repaired for heavy corrosion and POH repairs.

Chittaranjan Locomotive Works. The production of locomotives has been limited from 1975-76 onwards only because of constraint of funds. With a view to fully utilise the available capacity measures were taken by diversification, introducing production of additional electric traction motors and bogies, manufacture of steam loco components, overhaul of diesel locos and repairs of electric locomotives.

Diesel Locomotive Works. The production of locomotives at DLW from 1975-76 has been affected owing to constraint of funds. With a view to utilising the capacity fully at DLW vigorous diversification was undertaken and DLW supplied larger number of spare components to the Zonal Railways for maintenance of diesel locomotives. DLW also entered the export market.

Integral Coach Factory. The production at ICF is constrained only owing to shortage of funds. With a view to utilising the surplus capacity, efforts were made for diversification. Coaches from Railways were sent for corrosion repairs and overhaul.

श्री इसहाक सम्भली : स्पीकर साहब, मैंने इन स्टेटमेंट को पढ़ा है। मैं मालूम करना चाहता हूँ—इस स्टेटमेंट में सरकार ने कई जगह कहा है कि कई चीजों में पूरा यूटिलाइजेशन इस लिये नहीं हो सका कि पैसे की कमी रही। जहां यह बात सही है कि एमरजेन्सी के बाद सब से ज्यादा इम्प्रूवमेंट अगर किसी डिपार्टमेंट में देखने में आई है, तो वह रेलवे है, जिसके लिये रेलवे वर्कर्स और रेलवे मिनिस्ट्री दोनों मुबारकवाद के मुस्तहक हैं। लेकिन ऐसी हालत में जबकि हमारे बहुत से रेलवे आइटम्स एक्सपोर्ट भी होते हैं, दूसरे मुल्कों में उनकी डिमांड भी है, इनके अलावा हम नई आइटम्स को भी ढूंढते फिरते हैं, फिर भी साल का पूरा तरह से तैयार न होना, पैसे की कमी की वजह से तैयारी में कमी आना—यह सब मेरी सपना में नहीं आता है।

आप ने जो स्टेटमेंट दिया है, उसको देखने पर मालूम होता है—चितरंजन लोकोमोटिव वर्कर्स में जहां 1974-75 में 46 इलेक्ट्रिक लोकोज बने, 1975-76 में 54 बने, लेकिन डीजल में यह तादाद घट गई, 1974-75 में 34 बने थे, लेकिन पिछले साल 1975-76 में सिर्फ 28 ही बने। मैं इन गिरावट की वजह जानना चाहता हूँ ?

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : मैं एक बात साफ़ करना चाहता हूँ—इंस्टाल्ड कैपेसिटी प्लांट्स और मशीनरी के हिसाब से तय की जाती है, जितनी मशीनरी वहां लगी होती है उसके हिसाब से इंस्टाल्ड कैपेसिटी निकाली जाती है। प्रोडक्शन एक अलग चीज है। यह बात बिल्कुल सही है कि माली मुश्किलों की वजह से हम इतना रुपया नहीं दे सके कि वे अपनी कैपेसिटी का पूरा इस्तेमाल कर सकें। लेकिन एक बात हमने अपने स्टेटमेंट में साफ़ तौर से बाज़ा कर दी है कि जहां-जहां पर कैपेसिटी का पूरा इस्तेमाल नहीं हुआ है, वहां पर डाइवर्सिफिकेशन का काम हुआ है। जैसे चितरंजन लोकोमोटिव में काम पूरा नहीं हुआ, तो हम ने उन कैपेसिटी का इस्तेमाल स्पैयर-पार्ट्स और दूसरे कम्पोनेन्ट्स बनाने में किया . . .

अध्यक्ष महोदय : वह पूछ रहे हैं कि वहां पर डीजल कम बने—उसकी क्या वजह है ?

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : उसके लिये एलाटमेंट पूरी तरह से नहीं हुआ, फण्ड्स की कमी थी।

श्री इसहाक सम्भली : स्पीकर साहब, मैं फिर यह मालूम करना चाहता हूँ—जबकि हम एक्सपोर्ट के लिये नई-नई आइटम्स की तलाश कर रहे हैं, दूसरी तरफ़ रेलवे के कारखानों में सिर्फ इतना ही नहीं कि एक्सपोर्ट की आइटम्स की प्रोडक्शन में कमी हुई है,

बल्कि यहाँ तक हुआ है कि जो प्राइवेट कम्पनियाँ हैं, जैसे माड्रस इन्वीनिवर्सिटी वर्क्स और दूसरी कम्पनियाँ जो बैम्बई बनाती हैं, उनसे काफ़ी काम लिया गया। हमारी वर्कशाप में कैपेसिटी आइडल रही, हम उनकी कैपेसिटी को पूरी तरह से यूटिलाइज नहीं कर सके, जबकि बाह्य की कम्पनीयों को हमने काम दिया। क्या सरकार हम पर और करेगी—बाह्य की कम्पनियों को काम देने की इजाजत, रेलवे के अपने वर्कशाप में या एच०ई० सी० में या एच०ई० में जो कैपेसिटी आइडल पड़ी है उसका इन्तेमाल किया जाय। मैं जानना चाहता हूँ कि इसके बारे में सरकार की क्या पालिसी है ?

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : जहाँ तक कैपेसिटी यूटिलाइजेशन का ताल्लुक है, वह हम कर रहे हैं और इसी लिये एक्सपोर्ट मार्केट भी तलाश कर रहे हैं। पिमाल के तौर पर डी०एन०डब्ल्यू० ने 15 लोकोमोटिव्स का आर्डर तनजानिया से हासिल किया है। इस तरह उनकी आइडल कैपेसिटी का पूरा इन्तेमाल हो जायगा। इसी तरह से इन्टीग्रल कोच फैक्ट्री ने 9 कोचों का आर्डर फिलिपीन्स से और 64 कोचों का आर्डर ताइवान से लिया है। कुछ आर्डर बर्मा से हासिल हुआ है। इस तरह से आप देखेंगे कि एक्सपोर्ट मार्केट में मुख्तलिफ जगहों से आर्डर लेकर कैपेसिटी का इन्तेमाल किया जा रहा है।

SHRI THA KIRUTTINAN: While the other Workshop like the DLW, Varanasi, and Chittaranjan Locomotives have not utilised the full capacity and increased the production, the ICF, Madras, seems to have exceeded the target and increased the production; if it is so, I would like to know, since when and to what extent. And in view of the successful and efficient working of the ICF, may I know whether the Railway Ministry is considering bifurcating the workshop and shifting it to some other place in India?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI: Coming to the last question, there is no proposal as such to shift the ICF from Madras to any other place.

The installed capacity of the integral Coach Factory is 750 coaches, and we have been able to produce only about 517 furnished coaches plus 535 shells. It is a good performance and it has also created a dent in the foreign market. If more funds had been available, we could have done much better.

श्री भागवत झा आजाद : रेलवे के कुछ वर्कशापों को छोड़ कर अन्य वर्कशापों में स्थापित क्षमता का पूरा-पूरा उपयोग किये जाने पर प्रसन्नता व्यक्त करते हुए तथा यह भी जानते हुए कि इन्हीं वर्कशापों में आज से कुछ वर्ष पूर्व क्षमता से बहुत कम काम हुआ करता था, मैं यह जानना चाहता हूँ—क्या माननीय रेल मंत्री महोदय ने उन कारणों का पता लगाया है कि आज क्या जादू हो गया है, क्योंकि व्यक्ति वही है, सापान वही है, सप्ले वही है फिर बात क्या हुई जो उत्पादन में बढ़ि हुई है। अगर बात का पता लग गया हो तो क्या आप उसी आधार पर इस बात का प्रयत्न करेंगे, बल्कि ऐसे निर्देश देंगे कि रेलवे में न केवल आपातस्थिति में, बल्कि सामान्य स्थिति में भी काम उसी तरह से हो ?

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : इनमें कुछ तो स्पेयर रेल मंत्री जी का डकबाल भी है जो इन्त इनकी बदल गई है। हमारे आप जानते हैं—1974 में हर रोज ढूँढताले, हर रोज भरने, हर रोज तरह तरह की परेशानियाँ पैदा होती थी, बाहर के जो कारखाने थे, उनमें भी माल नहीं मिलता था। लेकिन अब डिस्टिग्लिश ग्रा जाने के बाद—वही लोग हैं, वही मशीनें हैं, जिनका इन्तेमाल हो रहा है और आप देख रहे हैं कि इसका बहुत अच्छा नतीजा निकल रहा है।