दूसरी बात--इन्होंने कहा कि ओ० एन०जी०सी० काम करने लायक है, तो अलग से आर्गेनिजेशन न बनाई जाय, इन को ही काम करने दिया जाय । इस में यह दिक्कत है कि फिर इन को एक अलग से डिपार्टमेंट का रूप देना होगा, या उन को खास ओटोनमी देनी पड़ेगी, वरना ये काम नहीं कर सकेंगे ।

DR. RANEN SEN: Out of the many recommendations made by the Malaviya Committee, there are two which are very important. One is that the ONGC is to be built on the model of the Atomic Energy Commission headed by the Prime Minister. The other is that the ONGC should be given the task of not only exploring but also drilling and extracting oil May I know what has happened to these two recommendations?

SHRI D. K. BOROOAH: As regards the appointment of the Prime Minister as chairman, that is under consideration. But even today, the main objective of the ONGC is to explore and drill.

DR. RANEN, SEN: Further rights were also recommended by the Malaviya Committee. Has that been accepted or not?

SHRI D K. BOROOAH: Yes. The emphasis is on both exploration and drilling, because if you go on drilling without exploring new fields, the fields will dry out.

सिंचाई के समय डीजल आयल उपलब्ध न होने के कारण किसानों को कठिनाई

*224. **श्री नाथूराम अहिरवार :**

क्या पैट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में बसों, ट्रकों आदि की अपेक्षा सिंचाई के डीजल इंजन चलाने के लिए डीजल की अधिक आवश्यकता होती है ,

(ख) क्या सिंचाई के समय डीजल उपलब्ध न होने के कारण किसानों को बहुत कठिनाई हो रही है ; और

(ग) भविष्य में इस कठिनाई को दूर करने के लिये सरकार कौनसी योजना पर विचार कर रही है तथा उक्त योजना कब तक लागू की जाएगी ?

THE MINISTER OF PETROLEUM AND CHEMICALS (SHRI D. K. BOROOAH): (a) There are two varieties of diesel oils. Light Diesel Oil (LDO) is for low speed motors and is predominantly used for irrigation pumps. It is not used (and cannot be used) for buses and trucks. High Speed Diesel Oil (HSDO) is for high speed motors and is used predominantly for buses, trucks etc. Its use for irrigation purposes is negligible, probably less than 10 per cent of its total consumption.

(b) There had been big spurt in demand of light diesel oil in the north-west region particularly in Gujarat, Rajasthan, Punjab and Haryana and I may add western U.P., due to the severe drought conditions in the last few months. This initially could not be met in full primarily due to the problems of logistics. However, the position improved from May onwards and since then adequate stocks of both High Speed Diesel Oil and Light Diesel Oil are available.

(c) Indigenous production of diesel oils is being maximised. Wherever possible imports are being made. A review is being made of storage facilities available in the areas of concentrated demand for the agriculturists and these will be augmented as necessary so that buffer stock is built up prior to the commencement of the busy season.

श्री नाथू राम अहिरवार : अभी मंत्री महोदय ने बतलाया है कि कई तरह के डीजल आयल होते है । लेकिन मैं मंत्री महोदय

की जानकारी के लिये बताना चाहता हूं—हमारे मध्य प्रदेश, विशेष कर बुन्देलखंड में, जहां नदी-नालों पर डीजल इंजिन लगा कर सिंचाई करते हैं, बिजली उपलब्ध नहीं है, वहां पिछले वर्ष काफी फसल इस लिये सूख गई कि डीजल-आयल नहीं मिला। बसों के लिये तो बराबर डीजल-आयल मिलता रहा, लेकिन आयल-इंजिनों के लिये नहीं मिला और फसल सूखती रही। लोग 20–20 मील दूर से आकर लाइनों में खड़े होते रहे, लेकिन 10 लिटर भी नहीं मिला। ऐसी सूरत में क्या सरकार कोई ऐसा प्रबन्ध करने जा रही है कि अगले वर्ष की रबी की फसल के लिये दिसम्बर से पहले हर जगह जहां डीजल की आवश्यकता है, स्टाक जमा कर दिया जाय, जिससे किसानों को अगली फसल के लिये दिक्कत न हो ?

श्री देवकान्त बरूआ : सदस्य महोदय ने जो कहा है कि मध्य प्रदेश में डीजल की कमी हुई थी—यह बात सही है सारे हिन्दुस्तान में डीजल की कमी हुई थी, बिजली की कमी के कारण ऐसा हुआ था। लेकिन मैंने जवाब में कहा था कि पंजाब, हरियाणा, वैस्टर्न यू०पी०, जहां हमारी ग्रेन-प्रोडक्शन ज्यादा होती है, वहां हम ने डीजल ज्यादा दिया था। जैसे पंजाब में मई महीने में 25 फीसदी ज्यादा दिया था, हरियाणा में 30 फीसदी ज्यादा दिया था, वैस्टर्न यू०पी० में 60 फीसदी ज्यादा दिया था। मध्य प्रदेश से मांग बहुत कम आई थी, लेकिन जो भी आई थी, मेरे ख्याल में वह दी गई थी। फिर भी यदि कम रही है तो आइन्दा इस को पूरा किया जायगा।

श्री नाथूराम अहिरवार : आप ने कहा है कि हम आगे के लिये कोशिश करेंगे। लेकिन क्या आप ऐसी व्यवस्था करने जा रहे हैं कि आप स्टेट गवर्नमेंट से मालूम करें कि किन किन डिस्ट्रिक्ट्स में डीजल इंजिन्ज दिये गये हैं तथा वहां की आवश्यकता क्या है, उस आवश्यकता के मुताबिक डीजल की व्यवस्था की जाय ? क्या इस के लिये आप कदम उठायेंगे ?

श्री बूटा सिंह : मंत्री महोदय ने सदन को बतलाया है कि दो प्रकार के डीजल किसान लोग इस्तेमाल करते हैं—एल०डी०ओ० तथा एच०एस०डी०ओ०। लेकिन इस बात में भी संदेह नहीं है कि पावर शार्टेज की वजह से किसानों को ज्यादातर एच०एस०डी०ओ० का इस्तेमाल करना पड़ा है, क्योंकि उन्होंने इंजिन न खरीद कर ट्रैक्टरों के साथ ट्यूब-वैल चला कर अपनी खेती को पानी दिया था। इस के साथ साथ क्या मंत्री महोदय यह जानते हैं कि डीजल के अभाव के कारण जो बनिये लोग हैं, जिन के पास डीजल की एजेन्सीज हैं उन्हों ने किसान के साथ, जब कि डीजल गांव में ब्लैक प्राइस में मिलता है, यह ज्यादती की कि जब किसान डीजल लेने गये तो उन्हें गैर जरूरी पार्ट्स दिये गये जिन की कि किसानों को कोई जरूरत नहीं थी। इस प्रकार किसानों को लूटा गया है। तो क्या सरकार कोई ऐसी पालिसी बनाने जा रही है गांवों में डीजल जो [illegible] बैरल्स में जाता है पट्रोल पम्प्स में नहीं जाता है, कि डीजल का वितरण कोआपरेटिव सोसाइटीज के जरिये या स्टेट गवर्नमेंट्स के जरिये किया जाय जिस से कि किसानों को लूट से बचाया जा सके ?

श्री देवकान्त बरूआ : पंजाब में यह शिकायत वहां की सरकार से आयी थी तो बातचीत कर के उसे सुधार लिया गया। उस के बाद पंजाब के चीफ मिनिस्टर और ऐग्रीकल्चर मिनिस्टर ने कहा कि पंजाब में ठीक ही चल रहा है। लेकिन आप ने जो कुछ कहा है, अभी तो डीजल की मांग नहीं है जब आगे मांग होगी तो देखा जायगा, लेकिन आप ने जो कहा है उस के बारे में आगे ध्यान रखा जायगा।

श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर : अध्यक्ष महोदय, आप को मालूम है कि तमाम देश में अनाज की बहुत कमी है इसलिये खेती में सिंचाई

के पानी की बहुत जरूरत है । अतः मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या किसानों को सरकार सबसिडाइज्ड रेट्स पर डीजल सप्लाई करने का विचार रखती है ?

श्री देवकान्त बरूआ : सबसिडाइज्ड रेट्स पर देने का कोई विचार नहीं है ।

श्री ओंकार लाल बेरवा : अध्यक्ष महोदय, मैं जानना चाहता हूं कि इस वक्त हमारे देश में कितनी डीजल की खपत है और कितना उपलब्ध कर पाते हैं, और कमी का कारण क्या है तथा उस कमी को कब तक पूरा कर सकेंगे ?

श्री देवकान्त बरूआ : एच० एस० डी० की पैदावार 5,093 हजार मीट्रिक टन है और 1,164 हजार टन एल० डी० ओ० पैदा होता है । बाहर से जो हम मंगाते हैं वह 3 लाख 42 हजार टन एच० एस० डी० और 3,085 टन एल० डी० ओ० मंगाते हैं । जहां तक कमी की बाबत पूछा गया तो एच० एस० डी० की 17,000 टन और एल० डी० ओ० की 28,000 टन की कमी होती है, जो कि कोई खास कमी नहीं है ।

श्री ओंकार लाल बेरवा : मैंने पूछा है कि कमी को पूरा कब तक कर सकेंगे ?

श्री देवकान्त बरूआ : बहुत मार्जिनल कमी है ।

श्री शंकर दयाल सिंह : मान्यवर, आप के माध्यम से मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि जो सूखाग्रस्त क्षेत्र हैं वहां डीजल की अधिक जरूरत है जिस से कुछ न कुछ खाद्यान्न वहां पर पैदा किया जा सके । जो डीजल देते हैं वह ट्रकों में ही अधिक खर्च होता है, पम्पिंग सेट्स पर नहीं खर्च होता है । तो क्या सरकार की ऐसी नीति है कि ट्रकों के लिये और पम्पिंग सेटों के लिये अलग अलग डीजल का आवंटन किया जाय ? और इस रूप में बिहार को आप कितना अतिरिक्त डीजल अलौट करने जा रहे हैं ?

अध्यक्ष महोदय : बिहार के बारे में इस में प्रश्न नहीं उठता । पम्पों के बारे में आप जवाब दें ।

श्री देवकान्त बरूआ : यह जो पम्प इस्तेमाल करते हैं यह ज्यादा एल०डी०ओ० इस्तेमाल करते हैं । डीजल करीब तीन परसेंट इस्तेमाल करते हैं और एल० डी० ओ० 40 परसेंट इस्तेमाल करते हैं । इसलिये एल० डी० ओ० की या डीजल जो मांग होगी वह कम नहीं होगी बशर्ते कि जहां बिजली है उस की सप्लाई पूरी रहे । जहां बिजली नहीं है उस जगह के लिये जितना डीजल और एल०-डी० ओ० चाहिये वह दिया जायगा, उस के लिये कमी नहीं है । लेकिन बिजली बन्द हो जायगी तो बिजली की कमी को पूरा करना और साथ साथ जहां सूखा है वहां के लिये डीजल देना जरा कठिन होगा । लेकिन इस दफा हम ने कोशिश की, पंजाब, हरियाणा और वेस्टर्न यू० पी० में बिजली यदि बन्द नहीं होती तो कमी नहीं होती ।

अध्यक्ष महोदय : मैं शुरू से नोट कर रहा हूं कि हर एक का जेंडर मैस्कुलिन ही चलाते हैं । गंदुम के बारे में और कमेटी के बारे में भी आप "करता है" कह रहे हैं । कभी करती है भी कहा करें ।

श्री अवधेशचन्द्र सिंह : क्या मंत्री जी को ऐसी शिकायतें मिली हैं कि डीजल में भारी मात्रा में मिलावट की जा रही है । इस के साथ कुछ अतिरिक्त पुर्जे और अतिरिक्त प्रकार का तेल लेने के लिये किसान को मजबूर किया जाता है ? अगर हां, तो उस के निराकरण के क्या उपाय हैं ?

श्री देवकान्त बरूआ : किरोसिन को डीजल में मिलाते हैं, ऐसी शिकायतें आयी हैं । लेकिन ऐसी शिकायत मेरे सामने नहीं आयी

है कि गांव के लोग डीजल खरीदने जाते हैं तो उन को दूसरी चीजे लेने के लिये मजबूर किया जाता है ।

Probe into delay in setting up of the Caprolactam plant of Gujarat State Fertilisers Company Limited

*225. SHRI P. M. MEHTA: Will the Minister of PETROLEUM AND CHEMICALS be pleased to state:

(a) whether Government have decided to have a top-level probe into the affairs of Caprolactam plant of Gujarat State Fertilizers Company Limited;

(b) whether at the time of issue of Letter of Intent, the Union Government had informed the Company that they would arrange foreign exchange facilities for the Company from the U.S. aid/credit but the management of Company had turned down the proposal; and

(c) whether the original estimate of expenditure for the project is likely to be increased?

THE MINISTER OF PETROLEUM AND CHEMICALS (SHRI D. K. BOROOAH): (a) No, Sir.

(b) In January 1967 Government had informed Gujarat State Fertilizer Company that the U S. Agency for International Development had indicated interest in their caprolactam project. The Government had also asked the Company to make a formal loan application. However, because of certain circumstances in which the company was operating, as well as because of the fact that they had received no offer from a U S. process licensor, they did not think it immediately feasible to avail of U.S. Aid funds.

(c) Yes, Sir.

SHRI P. M. MEHTA: I should like to know from the hon. Minister whether or not it is a fact that approximately two years after getting a letter of intent in the year 1968, the first contract was given to one foreign company in 1968 which failed and if so the reasons thereof? Is it a fact that the foreign suppliers are trying to exploit the situation for getting a higher price and if so, the reaction of the Government thereto?

SHRI D. K. BOROOAH: It is a company of which 49 per cent is owned by Gujarat Government and the rest by financial institutions and private persons. In 1967, the company issued bid specifications to major world plant suppliers After evaluation of these bids in July 1968, the company submitted firm proposals for collaboration with Inventa, a Swiss company and Hitachi. Invento was to supply the process and Hitachi were to be the prime contractors. The proposals were approved in February 1969 and the total project cost Rs. 19.72 crores. However, at that point of time, the yen credit was not available for financing this project. Attempts were made at the highest level to try and obtain the necessary foreign exchange. But this was not available Therefore, Gujarat State Fertiliser Company was advised of the position and told to review all the offers received by them to enable the Government to find foreign exchange for alternative offers. After the assessment was obtained from the company, it was found by the Government that the combination of French credit and ICICI loan may be feasible for financing the project. The company was informed of this in March 1970. The company then finalised their contract with Invento for the process licence and with Technip a French company for the design engineering. These revised proposals were approved by the Government in October, 1970.

SHRI P. M. MEHTA: Now it is nearly 3 years. It is admitted in reply to part (c) that the original estimate of