

[7 August, 2001]

RAJYA SABHA

की है उसको भी टेलीफोन मिल जायेगा। लेकिन इसका मतलब यह नहीं है कि हम छह महीने तक बेट करेंगे। जहां तक संभव होगा हम हर डिस्ट्रिक्ट में बेस स्टेशन लगवा रहे हैं और बहुत जगहों पर डब्ल्यू.एल.एल. टेक्नालॉजी के बेस स्टेशन लगवा भी दिए गए हैं। जहां-जहां ये शुरू होते जायेंगे, वहां-वहां हम करते जायेंगे। आपने जो मैक्सिमम टाइम मांगा है उसके संबंध में मैं कहता हूं कि नेक्स्ट छह महीने के अंदर कोई ऐसा इलाका नहीं रहेगा। जहां आपने टेलीफोन के लिए अनुशंसा की हो और हम उसको टेलीफोन न दे सकें।

SHRINILOTPAL BASU: Mr. Chairman, Sir, for the last few days, we were hearing about the Government's defence on other issues and finding fault with a particular business house based in Mumbai. But the Minister has referred to the tender finalisation about the WLL technology. Now, we are given to understand that very particular company has been given licence for operating telecom services in 16 circles, without a bid. Will the Minister be kind enough to give us the details about this matter?

MR. CHAIRMAN: As a matter of fact, this question is confined to Gujarat. Since the hon. Members wanted to know about the MPs' quota, I just allowed it.

SHRINILOTPAL BASU: Since he referred to it.....(*interruptions*)...

MR. CHAIRMAN: No, no. We go to the next question. I cannot refuse others. ...(*interruptions*)... This is opening the Pandora's box.

SHRINILOTPAL BASU: That is a problem, Sir. We understand it.

MR. CHAIRMAN: Question No. 222, Shri K.C. Kondaiah.

Air services from Hubli and Belgaum airports

*222. SHRI K.C. KONDAIAH: Will the Minister of CIVIL AVIATION be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Hubli and Belgaum airports are not being made functional;

(b) if so, whether there is any proposal to invite private air operators to introduce their services on Belgaum-Hubli-Bangalore-Chennai and Mumbai-Hubli-Bangalore-Chennai routes twice a week; and

(c) whether Indian Airlines is also considering to operate its services on these routes?

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION (SHRI SHARAD YADAV): (a) to (c) A Statement is laid on the Table of the Sabha.

Statement

(a) The Airports at Hubli and Belgaum are operational airports and are suitable for 50 seater class of aircraft operations.

(b) At present, no scheduled operator is operating any air service on Belgaum-Hubli-Bangalore-Chennai and Mumbai-Hubli-Bangalore-Chennai sectors. However, airlines are free to operate to any place of their choice depending upon commercial viabilities subject of course to compliance with the Route Dispersal Guidelines issued by the Government.

(c) No, Sir. Indian Airlines's existing DO-228 fleet is fully committed for operation of services to other places in the country.

SHRI K.C. KONDAIAH: Sir, there are two airports at Hubli and Belgaum, as they are the two big cities in Karnataka. Last week, in answer to a question, the Minister stated that the Indian Airlines was acquiring DO-228 fleet. He said that they will be made operational during September-October, and flights of these aircraft will be operated to Hubli and Belgaum. But, today, in part (c) of the answer to my question, the Minister has said that the Indian Airlines' existing DO-228 fleet is fully committed for operation of services to other places in the country. It means, Hubli and Belgaum have been deprived of it. I want to know from the Minister whether the Government is considering the introduction of flights to these cities.

श्री शरद यादव: सभापति महोदय, माननीय सदस्य ने पूछा है कि हुबली और बेलगांव दोनों आपरेशनल एयरपोर्ट्स हैं कि नहीं, तो वे पूरी तरह से आपरेशनल हैं। वहां सर्विजेज चलती रही है। हुबली और बेलगांव एयरपोर्ट पर इंडियन एयरलाइन्स 1989 तक फ्लाइट आपरेट करती थी, वायुदूत 1993 तक आपरेट करती थी। हुबली एयरपोर्ट पर एनईपीसी एयरलाइन 1995 तक आपरेट करती थी और गुजरात एयरवेज ने 1999 तक आपरेट किया है। इस प्रकार हर एक एयरलाइन ने उसको आपरेट किया है, लेकिन वे बंद हो गई हैं।

सभापति जी, जो माननीय सदस्य ने सवाल किया है यह जरूरी है कि देश में कई फीडर रूट्स हैं जिनको हमें कनेक्ट करना चाहिए। माननीय सदस्य ने जिन दो टाउन्स की बात की है वे बड़े टाउन्स हैं। इसी तरह से देश के बहुत से हिस्सों में बड़े-बड़े टाउन्स हैं जो कनेक्टड नहीं हैं। हमारे पास छोटे जहाजों की संख्या बहुत कम है, हमारे पास डोनियर सिर्फ दो ही हैं और वे बहुत महत्वपूर्ण जगह

[7 August, 2001]

RAJYA SABHA

पर इंगेज हैं। जो छोटे जहाज हैं करीब 20 सीट वाले उनकी संख्या बहुत कम हो गई है। वे पहले थे अब नहीं हैं। हमने अभी टर्बो प्रोप जो 50 सीटर जहाज हैं, उनको लेने की कोशिश की है, हमारी इंडियन एयरलाइन्स ने इनको लीज पर लेने का काम किया है। लेकिन वह एयर क्राफ्ट्स, वह छोटे जहाज जो हम ले रहे हैं, वह नॉर्थ ईस्ट के लिए ज्यादा ले रहे हैं क्योंकि वहां की कनैक्टिविटी बहुत कमजोर हो गयी है। निश्चित तौर पर नॉर्थ ईस्ट इस देश का बहुत सुदूर इलाका है, पहाड़ी इलाका है। यहां जो बेलगांव और हुबली का आपने जिक्र किया है, यहां किसी एक ने नहीं, कई एयर लाइन्स ने ऑपरेट किया है और निश्चित तौर पर जहां भी कर्मशियली वायबल होता है, वहां से कोई विदड़ा नहीं करता है। जो नेशनल एयरलाइन्स हैं, वह सोशल ऑब्लिगेशन पूरा करती थीं। हमने बहुत दूर तक और बहुत लंबे समय तक यहां सर्विस की है और आज भी दोनों एयरपोर्ट्स फंक्शनल हैं, हर तरह से वैल इक्विप्ड हैं। हमने वहां से स्टाफ नहीं हटया है। लेकिन जो आप कह रहे हैं, हम फिर से वहां सर्वे करा लेंगे जो छोटे जहाज आने वाले हैं और जो प्राइवेट ऑपरेटर्स हैं, उनसे भी बात करके अगर हो सकेगा तो आपकी समस्या का निदान करेंगे।

SHRI K.C. KONDAIAH: Sir, near Hubli, there is Bellary district. There is Hampi in this district. It is famous for the Vijayanagar Empire's ruins; it is a world heritage centre. Earlier, during 1983—89, Vayudoot was operating a service, connecting Bellary-Bangalore-Hyderabad. But, suddenly, the operations have been stopped. I would like to know whether the Government would consider resuming Vayudoot services to cater to the feeder routes.

Since Hampi has been declared a World Heritage Centre, a lot of tourists are attracted to this place. I had interaction with a number of tourists and they said that because of lack of air services, the tourists are not coming in a big way. I would like to know whether the Government is thinking of reviving Vayudoot services to cater to the small feeder routes.

श्री शरद यादव: सर, मैं तो पहले ही आपसे निवेदन कर चुका हूं कि वायुदूत तो ऐक्सिस्टेंस में नहीं है, वह तो मर्ज हो चुका है। वह हमारी इंडियन एयरलाइन्स में मर्ज हो चुका है। अब अलायंस एयरवेज है और इंडियन एयरलाइन्स है। वायुदूत तो हम पहले मर्ज कर चुके हैं। अब इस नाम का कोई इन्स्टीट्यूशन नहीं है। रहा सवाल यहां सर्विस शुरू करने का तो मैंने निवेदन किया है कि पहले कितनी ही एयर लाइन्स-गुजरात एयरवेज है, एन.ई.पी.सी. है, कई दूसरी एयरलाइन्स हैं, हमारा वायुदूत है, इंडियन एयरलाइन्स थी-ये सभी वहां कोशिश कर चुकी है और वहां वायबल नहीं है। माननीय सदस्यों को वहां आने जाने की असुविधा है लेकिन अगर कहीं कर्मशियली वायबिलिटी होगी तो आप यह जान लीजिए कि एविएशन में अब तो प्राइवेट एयरलाइन्स भी आ गयी हैं, जैट एयरवेज के पास टर्बो प्रोप है। उनसे भी हम निवेदन करेंगे वे इस बात को देखें कि वहां वायबल हो सकता है

या नहीं। हम भी इस बात की कोशिश करेंगे क्योंकि हमारे यहां 6 एयर क्राफ्ट्स छोटे जहाज आने वाले हैं, उसके बाद हम जो इस तरह के फीडर रूट्स हैं, उनके बारे में विचार कर सकते हैं। अभी तो हमारे पास जो फ्लीट का साइज़ है, वह इतना टाइट पोজीशन में है, इतना ऐंगेज है कि कहीं और इधर से उधर शिफ्ट करना मुश्किल है।... (व्यवधान)... वायुदूत तो है ही नहीं।

DR. RAJA RAMANNA: Mr. Chairman, Sir, the Minister did refer to the existence of Vayudoot. It collapsed because, probably, it took up too many sectors. But the spirit with which it was operated and the spirit with which it was planned was necessary for the country; because, very important places having important business connections or important locations of industry, have now been cut off and people have to travel eight hours or nine hours to reach there. Naturally, the business suffers. I would like to know from the hon. Minister whether he would come out with a plan on what he expects to do in various areas. If we had Vayudoot some five years ago, I do not see why now there can't be a plan where Allahabad is properly connected; Belgaum is connected; Hubli, the second biggest city in Karnataka, is connected. Today, there is no way of going to Hubli quickly. There is no plan that we know of, I shall be grateful if the Ministry comes out with a plan which can be discussed in this House or in the Committee of Parliament.

श्री शरद यादव: माननीय सदस्य ने जो सवाल उठाया है, वह निश्चित तौर पर बहुत महत्वपूर्ण सवाल है और मैं मानता हूँ कि देश में आज एविएशन के ऐक्सपैंशन की खास करके फीडर रूट्स पर बहुत जरूरत है और उस जरूरत के हिसाब से हमने प्लान भी किया है कि 6 एयरक्राफ्ट्स हम लीज़ पर ले रहे हैं हालांकि हमारा जो बोर्ड है, हमारे डिपार्टमेंट के फाइनेंशियल ऐडवाइजर कहते हैं कि यह वायबल नहीं है। उसको वायबल बनाने का सरकार पूरा प्रयास कर रही है। शैल्टर्स से लेकर, नैवीगेशन से लेकर, ग्राउंड हैंडलिंग से लेकर उनके चार्जिज कैसे कम किये जाएं, उनको कैसे वायबल बनाया जाए, इस पर विचार हो रहा है। नॉर्थ ईस्ट में भी हमारा प्लान है, 25 परसेंट तो अभी हम देते ही हैं और आगे भी हमारी कोशिश है जैसा आपने कहा उसका निश्चित तौर पर हम प्लान कर रहे हैं। लेकिन वह प्लान तभी सबसेसफल होगा जब हमारे पास जहाज उपलब्ध होंगे। चूंकि जहाज बहुत महंगी चीज है, कमर्शियल वाइबल नजर में रखते हुए बेलगांव और खासकर हुबली पर कई एयरलाइंस ने ट्राई किया है, इसी बात के सहारे कि बिजिनेस बहुत बढ़िया होगा, लेकिन वे एयरलाइंस नहीं चली। निश्चिततौर पर हमें यह भी देखना होता है कि हमारी एयरलाइंस या दूसरी प्राइवेट एयरलाइंस को कमर्शियल आमदनी होती है या नहीं होती है, जिस पर वे एयरलाइंस चलती हैं।

जहां तक प्लान सर्वे करने का सवाल है और जो सोशल सर्वे करने की बात कह रहे हैं, हम नेशनल एयरलाइंस से सोशल सर्विस करते हैं और जो हमारी क्षमता है, उनके अनुसार हम करते हैं।

[7 August, 2001]

RAJYA SABHA

दूसरा आपने फ्यूचर प्लान के बारे में पूछा है, हमारे पास फ्यूचर प्लान हैं लेकिन साधनों की सबसे बड़ी दिक्कत है। फ़ाइनेंस मिनिस्टर ने कहा था कि वे इंडियन एयरलाइंस को 225 करोड़ रुपए देंगे लेकिन अब हालत यह है कि वे नहीं दे रहे हैं तो हम क्या करें?... (व्यवधान) डॉ. रामण्णा प्लान की बात कर रहे हैं, हम वह प्लान कहां से बनाएं, जब साधन नहीं होंगे और पैसा नहीं होगा तो प्लान कैसे बन सकते हैं लेकिन.... (व्यवधान)

श्री दीपांकर मुखर्जी: उनको बुलाकर पुछवाइये ... (व्यवधान)

DR. RAJA RAMANNA: Sir, commercial viability should not be the only criterion. Industrial viability and other factors have to be taken into consideration. It is not simply that the Department of Civil Aviation has not to deal with all these things. We have to take into consideration the benefits which will be available to the country because of the movement of goods, urgent material and things like that. I think the Minister is taking a short-distanced view of the importance of connecting the entire country from everywhere.

SHRIMATI BIMBA RAIKAR: Sir, Hubli is a very big city and a very good business centre. It is in between Bombay and Bangalore; it is just in the middle of these two cities. It is not possible to have any airport at Belgaum and Hubli both, at least at Hubli there should be some arrangement because people from Belgaum have to travel to Bombay or Delhi throughout the night. Even from Bangalore, they have to travel a long distance. Sir, Goa is a place very near to Hubli. It is a very good tourist place. If you think of Hubli for having an airport, it would be of very much use to everybody.

श्री शरद यादव: सर, मैंने तो पहले ही निवेदन किया है कि बहुत सी एयरलाइंस हैं, गुजरात एयरवेज है, एनईपीसी है, वायुदूत है और इंडियन एयरलाइंस है, यह सब वहां चल चुकी हैं। माननीय सदस्या ने मुम्बई और हुबली के लिए कहा है तो हम उसका भी सर्वे कराएंगे। यदि सर्वे करने पर वाइबल हुआ जो निश्चिततौर पर करेंगे। रामण्णा साहब ने जो बात कही है, मैं उससे पूरी तरह से सहमत हूं जैसा मैंने पहले भी कहा है कि हम उस ओर प्रयास कर रहे हैं और छोटे टर्बो प्रोप जहाज ला रहे हैं। हम 70 परसेंट रूट्स पर लॉस में हैं और इसके बाद भी हम देश में सर्विस दे रहे हैं। वे निश्चिततौर पर सरकार की चिंता की बात कर रहे हैं तो हम चिंतित हैं और उसको एक्सपेंड करना चाहते हैं।

श्री नरेन्द्र मोहन: सर, इसी विषय पर आपकी अनुमति लेकर कहना चाहता हूं (व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Narendra Mohan. ... (Interruptions)... Is your question regarding Belgaum? ... (Interruptions)... Kanpur? ... (Interruptions)...

श्री नरेन्द्र मोहन: विगत सप्ताह इस चर्चा पर मंत्री जी ने अपने उत्तर में कहा था कि जो 60 विमान लीज पर आ रहे हैं उनको तमाम स्थानों पर चलाएंगे जिनमें कानपुर और हुबली की चर्चा भी आई थी। नए विमानों की सेवाएं प्रारंभ करने के संदर्भ में क्या वे आश्वासन अभी भी हैं या उनमें परिवर्तन हो गया है?

MR. CHAIRMAN: That question does not arise out of it. *...(Interruptions)...* It does not arise out of this. *...(Interruptions)...* We cannot expand the parameters. *...(Interruptions)...* Vedprakash Goyal *...(Interruptions)...* Is your question about Belgaum? *...(Interruptions)...*

SHRI VED PRAKASH P. GOYAL: Sir, have I to come from Belgaum to say that? *...(Interruptions)...* Sir, my question is related only to Belgaum.

What I am trying to say is: If the smaller aircraft have been discontinued, they can be resumed again. After all, it is not only a commercial proposition, but new places have also to be developed. These are the old business centres. Does the Government have any plan to do something to reactivate these centres? As part of it, there are small new companies with 30-seater aircraft. Does the hon. Minister know whether any offer has been received or can they be triggered off to start this business?

श्री शरद यादव: सभापति जी, मैं इसके बारे में पहले ही जवाब दे चुका हूँ। जो नये नॉन शेड्यूल्ड ऑपरेटर हैं और शेड्यूल्ड ऑपरेटर हैं, अगर वे अप्लाई करेंगे, कुछ लोगों ने तो कर भी रखा है, हम उन्हें अनुमति दे देंगे। वे बेलगांव जाना चाहते हैं या फोडर रूट पर जाना चाहते हैं, यद्यपि इससे खुशी की बात और नहीं हो सकती और हमें उन्हें परमिशन देने में एक दिन भी नहीं लगेगा।

MR. CHAIRMAN: Mr. Rahman Khan. Your supplementary should be about Belgaum.

SHRI K. RAHMAN KHAN: Yes, Sir. My supplementary is on Belgaum. I am from Karnataka. The private airlines were permitted on the specific condition that they should also take up non-viable sectors. It is one of the conditions that they should operate on some non-viable sectors, as a social obligation. Now, all the private airlines have taken up only the profitable sectors. The hon. Minister has said that even the private airlines have taken up only profitable sectors. The hon. Minister has said that even the private airlines are emphasising on commercial viability. If commercial viability is the only consideration, then no airline can operate its aircraft to the North-East or on some other sectors. Sir, now, the Jet Airways is operating on the Bangalore-Goa Sector. They can easily operate on

[7 August, 2001]

RAJYA SABHA

the Bangalore-Belgaum-Goa sector. I would like to know whether the hon. Minister would tell the Jet Airways, which is a private airliner, that the cities of Belgaum and Hubli are very important cities and they should operate on this sector, as an obligation without looking into the commercial viability. Will the Hon. Minister direct the private airlines, reminding them of their obligations?

श्री शरद यादव: सभापति महोदय, मैं पहले ही कह चुका हूँ कि यह कैटेगरी "दो" में है। हिन्दुस्तान के कुछ इलाकों, जैसे नॉर्थ-ईस्ट, लद्दाख पर दस प्रतिशत है, चाहे वह हमारी एयरलाइंस हो, नेशनल एयरलाइंस हो या प्राइवेट एयरलाइंस हो। इनके लिए कंप्लेशन है लेकिन बेलगांव और हुबली जैसे प्लेसेस इस में नहीं आते। रहा सवाल कमर्शियल वॉयबिलिटी का तो सत्तर प्रतिशत रूट पर इंडियन एयरलाइंस लॉस पर चलती है। इसके बावजूद भी हम चलाते हैं तो ऐसा नहीं है कि(व्यवधान)

श्री के. रहमान खान: हम प्राइवेट एयरलाइन्स की बात कर रहे हैं उनको भी तो डायरेक्शन दीजिए।

श्री शरद यादव: हमारे हाथ में केवल कैटेगरी "दो" के लिए डायरेक्शन्स हैं। जो डायरेक्शन उनको है उससे वे दस प्रतिशत वहां चलाते हैं। हम एयरलाइंस और इंडियन एयरलाइंस के लोग सत्तर प्रतिशत चलाते हैं।

श्री नीलोत्पल बसु: सवाल का जबाब नहीं आया।

श्री एस.एस. अहलुवालिया: सभापति जी, ब्रिटिश जमाने से बेलगांव आर्मी का कमांडो सेंटर रहा है और वहां आर्मी का बहुत बड़ा एयरपोर्ट भी है, जहां आपकी एयर बस तक उतर सकती है। इंडियन एयरलाइंस घाटे के नाम पर, क्योंकि बेलगांव बहुत कारण से पिछड़ा रह जाता है, कभी महाराष्ट्र उस पर अपना आधिपत्य जमाने की कोशिश करता है, कभी कर्नाटक के बीच झगड़ा होता है। यह बॉर्डर राज्य है और पिछड़ा रह जाता है।

SHRI H.K. JAVARE GOWDA: The question is about introduction of flights to their cities and not about the dispute between the two States ...(Interruptions)...

SHRI S.S. AHLUWALIA: No, no. I am not raising any dispute ...(Interruptions)... Rather, I am supporting you on this issue that it is being neglected.

श्री संघ प्रिय गौतम: बेलगांव की इम्पार्टेंस बता रहे हैं।

श्री एस.एस. अहलुवालिया: सभापति जी, इसलिए उस इलाके का बहुत महत्व है। वहां कर्नाटक की एजुकेशनल यूनिवर्सिटी, टेक्नीकल एजुकेशनल यूनिवर्सिटी, एजुकेशनल इंस्टीट्यूशन्स

भी बहुत हैं, क्लाइमेटिक कंडीशन भी अच्छी है, वहां साड़ी का भी बिजनेस सेंटर है, एल्युमिनियम की बहुत बड़ी इंडस्ट्री है, टेक्सटाइल मिल्स हैं, वहां बहुत डेवलपमेंट है, इसके साथ ही धारवाड़ और हुबली, बेलगांव के नजदीक हैं। यदि इंडियन एयरलाइंस वहां अपने जहाज चलाए और वहां के लोगों को पता चले कि ये रेगुलर चलेंगे तो यह आपके लिए प्रोफिटेबल होगा। आप पंद्रह दिन चलाते हैं फिर बंद कर देते हैं अगर आप छह महीने चलाएं तो आपके जहाज फुल बुक होंगे। आप वहां चलाकर तो देखिए। इंडियन एयरलाइंस अपने जहाज वहां क्यों नहीं चलाती?

श्री शरद यादव: महोदय, पांच एयरलाइंस ने वहां अपनी सेवाएं दी। ऐसा नहीं कि वहां कोशिश नहीं की। बेलगांव एक बहुत महत्वपूर्ण जगह है, मैं इससे असहमत नहीं हूँ। निश्चित तौर पर जो बड़े जहाज हैं वह वाइबल नहीं हो सकते हैं। छोटे जहाजों का जहां तक सवाल है, मैंने कहा कि लीज पर हम ले लेंगे और जब लीज पर आयेंगे तो बेलगांव जो एक महत्वपूर्ण जगह है, वहां के बारे में निश्चित तौर पर हम देखेंगे और उसकी वाइबिलिटी का फिर से सर्वे करा लेंगे। वाइबिलिटी में ऐसा है कि थोड़ा बहुत, 10, 15 और 20 का अंतर हो सकता है लेकिन वहां वहां पर पांच एयरलाइंस चली हैं और पांचों बंद हो गई हैं।

*223. [The Questioner (Dr. Alladi P. Rajkumar) was absent. For answer vide page 25.....*infra*.]

जल ग्रहण क्षेत्र

*224. श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन':†

श्री कपिल सिब्बल:

क्या जल संसाधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि देश की नदियों के जल को ध्यान में रखते हुए जल ग्रहण क्षेत्रों को तय किया गया है;

(ख) यदि हां, तो देश में कुल कितने जल ग्रहण क्षेत्रों को तय किया गया है;

(ग) प्रत्येक जल ग्रहण क्षेत्र के अंतर्गत भूमि और जल की मात्रा कितनी-कितनी है; और

(घ) प्रत्येक जल ग्रहण क्षेत्र में जल संचय की वर्तमान भंडारण क्षमता कितनी-कितनी है?

जल-संसाधन मंत्री (श्री अर्जुन चरण सेठी): (क) से (घ) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

† सभा में यह प्रश्न श्री राजीव रंजन सिंह 'ललन' द्वारा पूछा गया।