

eligibility criteria. Tomorrow, anyone can do it, right from the Minister up to a Chief Engineer. A Tender Committee or whatever recommendations come, a Chief Engineer will say, "I do not mind, change the specifications." This cannot be done. This is absolutely irregular. I want that the Parliament must be apprised of this. This discussion is not going to end here unless a suitable reply comes from the Government. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Next speaker is Mr. Jai Parkash Aggarwal. but before that, I would like to know whether the House agrees to allow Kumari Selja to make a Statement just now because she has to go to Lok Sabha. If the House so agrees, I will allow her.

SOME HON. MEMBERS: Yes, Sir. Agreed.

STATEMENTS BY MINISTERS

Status of Implementation of recommendations contained in Sixth and Eleventh Reports of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Urban Development

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF URBAN EMPLOYMENT AND POVERTY ALLEVIATION (KUMARI SELJA): Sir, I beg to lay a statement regarding the "Status of implementation of recommendations contained in the Sixth and Eleventh Report of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Urban Development."

SHORT DURATION DISCUSSION

Situation arising out of procedure followed by Government for restructuring of Delhi and Mumbai Airports and taking up of modernisation work of these two airports by the Airports Authority of India.—Contd.

श्री जय प्रकाश अग्रवाल (राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैंने अभी श्री दीपांकर मुखर्जी जी का भाषण सुना, जिसमें उन्होंने बहुत सारे मुद्दे उठाए। सर, आज की बढ़ती हुई दुनिया में हमारे दिल्ली और मुम्बई के एयरपोर्ट बहुत प्रेस्टीजियस एयरपोर्ट हैं और दोनों शहर बहुत प्रसिद्ध हैं। सारी दुनिया से यहां टूरिस्ट आते हैं और दोनों शहर बढ़ते हुए शहर हैं, जहां लाखों

आदमी हर साल आते हैं और वे एयरपोर्ट्स इस्तेमाल करते हैं, यहां बड़ी-बड़ी कम्पनियां हैं और इसके साथ ही साथ कई नई एयरलाइंस भी आ रही हैं। तो क्या यह माना जाए कि दुनिया के और एयरपोर्ट्स के मुकाबले हम आज भी 20-30 साल पीछे हैं? मुझे कई जगह जाने का मौका मिला। आज से 20 साल पहले फ्रैंकफुर्ट, हीथ्रो और स्काईपोर्ट एयरपोर्ट ऐसे थे, जिनका नाम लिया जाता था, लेकिन पिछले 10 साल में कई शानदार एयरपोर्ट आए हैं—क्वालालम्पुर एयरपोर्ट, बैंकाक एयरपोर्ट, सिंगापुर एयरपोर्ट, चीन का शंघाई एयरपोर्ट, बीजिंग एयरपोर्ट आदि। इसलिए आज जरूरत इस बात की है कि जो हमारे प्रेस्टीजियस एयरपोर्ट्स हैं, उनका माडर्नाइजेशन हो। ये भी इंटरनेशनल स्टैंडर्ड पर बड़े एअरपोर्ट्स माने जाएं और जब यहां कोई भी उतरे तो उसे यह न लगे कि मैं किसी नम्बर दो सिटी में आया हूं। दिल्ली कैपिटल है, मुम्बई महारी कॉमर्शियल कैपिटल है और दोनों का अपना एक स्टेटस है। इसलिए मैं यह समझता हूं कि आज की तारीख में माडर्नाइजेशन का जो यह फैसला लिया गया है, हो सकता है कि कुछ टेक्निकल बातें जो उन्होंने उठाई हैं और मंत्री जी उनका जवाब भी देंगे, लेकिन मुझे बड़ा ताज्जुब हुआ कि उन्होंने अपने पूरे भाषण में एक बार भी यह नहीं कहा कि यह माडर्नाइजेशन जरूरी है। कौन करे? बार-बार एएआई के बारे में उन्होंने कहा कि उसी के ऊपर पूरा दारोमदार रखा जाए, उसी से कराया जाए, वही करेंगे, उसी की टेक्निकल डिफिकल्टी है। अगर वह यह कहते कि नहीं, चाइना के दोनों एअरपोर्ट्स की तरह हिन्दुस्तान के दोनों एअरपोर्ट भी बहुत खूबसूरत होने चाहिए, तो मैं समझता हूं कि मुझे बहुत अच्छा लगता, लेकिन शायद उन्होंने उस तरफ उतना ध्यान नहीं दिया। आज अगर हम दुनिया में ताकत के रूप में उभरे हैं या उभर रहे हैं, तो हमें किसी से भी पीछे नहीं रहना चाहिए। हम किसी से कमजोर नहीं हैं। अगर प्राइवेटाइजेशन में किसी ज्वाइंट वेंचर कम्पनी के साथ कोई एग्रीमेंट होता है, तो इससे हिन्दुस्तान का नाम नीचे हो जाएगा, कमजोर हो जाएगा या हमने अपनी किसी एक एजेंसी को कमजोर कर दिया है, यह मानने के लिए मैं तैयार नहीं हूं। बहुत सारे प्रोसीजर्स हैं और उन प्रोसीजर्स के साथ अगर हम और भी तेजी से आगे बढ़ना चाहते हैं और इसके लिए अगर किसी दूसरी कम्पनी के थ्रू इन्वेस्टमेंट आता है तो उसमें कमजोरी कहां मानी जाएगी। कुछ टेक्निकल बातें, जो वह कह रहे थे, उनका जवाब दिया जा सकता है, लेकिन आज आगे बढ़ने के लिए, टूरिस्ट अट्रैक्शन के लिए, एअर ट्रैफिक बढ़ाने के लिए यह जरूरी है कि हम अपने दोनों एअरपोर्ट्स का माडर्नाइजेशन करें। इसके साथ-साथ दस बड़े एअरपोर्ट्स और भी हैं, उनका भी उसी स्तर पर विकास होना चाहिए, वहां पर भी उतनी ही सुविधाएं होनी चाहिए और जो वहां के एम्प्लॉइज़ हैं, उनको भी किसी तरह की कोई परेशानी न हो।

अभी कोई दो महीने पहले जिस समय माडर्नाइजेशन का सवाल आया था, तब किसी ने कोई ऑब्जेक्शन नहीं किया, सबसे पहले एअरपोर्ट एथॉरिटी ऑफ इंडिया के कुछ इम्प्लॉइज़ ने उसके खिलाफ डिमांडेशन किया। मैंने भी वह डिमांडेशन देखा था, तकरीबन 200 या 250 आदमी थे।

चूँकि कांग्रेस की जो इंटक है, वह हर जगह है और वहाँ पर भी है, लेकिन वे लोग उस स्ट्राइक में शामिल नहीं थे, उन्होंने उस स्ट्राइक का साथ नहीं दिया। लेकिन उस मॉडर्नाइज़ेशन को रोकने के लिए, जिस तरह की तकरीरों की गई और जिस तस्ह से भड़काने की कोशिश की गई कि रास्ते रोक देंगे और मॉडर्नाइज़ेशन नहीं होगा, इसे बंद करवा देंगे, यह देश के खिलाफ हो रहा है, सरकार को इससे बड़ा ज़बरदस्त नुकसान होने वाला है, एम्प्लॉइज़ को निकाल दिया जाएगा, मैं नहीं समझता कि जिस तरह के नारे वहाँ दिये गए या जिस तरह की बातें की गईं, वे बातें सही थीं। हम भी नहीं चाहते कि एम्प्लॉइज़ को किसी तरह का नुकसान हो, हम भी नहीं चाहते कि इम्प्लॉइज़ को बेघर कर दिया जाए। अगर कोई एग्रीमेंट हुआ है तो मैं चाहता हूँ कि मंत्री जी उसके बारे में डिटेल में बताएं कि किस तरह से उनको ऑब्जर्व किया जाएगा। 60% एम्प्लॉइज़ लिए जा रहे हैं, उनको नई कम्पनी में लेंगे, उसके बाद जो बच जाएंगे, उनको दूसरे एअरपोर्ट्स पर भेजा जाएगा, वहाँ पर उनका इस्तेमाल होगा। एअरपोर्ट एथॉरिटी ऑफ इंडिया के अन्य कामों को भी डिफाइन किया गया है, कस्टम, मैटेनेंस या जेएमसी के काम हैं, वे तो वहाँ होंगे ही। सूरत में भी किसी एम्प्लॉइ को नुकसान पहुंचाने की नीयत नहीं हो सकती।

मैं इसमें आपको यह भी याद दिलाना चाहता हूँ कि जब सीपीएम ने बहुत शोर मचाया, वहाँ धरने और प्रदर्शन भी हुए तो प्राइम मिनिस्टर ने इंटरवीन किया और उन्होंने यह एश्योरेंस भी दिया कि हम एम्प्लॉइज़ का नुकसान नहीं होने देंगे और किसी भी सूरत में एम्प्लॉइज़ का नुकसान नहीं होगा।

सर, मंत्री जी यहां मौजूद हैं और मैं उनसे यह जानना चाहता हूँ कि क्या इससे कोई फाइनेंशियल नुकसान होगा? यह जो नई कम्पनी बनेगी, क्या इससे हमें कोई फाइनेंशियल नुकसान होने वाला है या कुछ ऐसा होगा जिससे हमें जो फायदा होता था, वह फायदा अब नहीं होगा या जौ टेक्निकल या नॉन-टेक्निकल मज़दूर अथवा कर्मचारी वहाँ काम कर रहे हैं, वे बेरोज़गार हो जाएंगे, उनकी जॉब्स चली जाएगी, उन्हें जो पर्स वगैरह मिलते हैं, वे खत्म हो जाएंगे? मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि यह मॉडर्नाइज़ेशन होने के बाद जो ट्रेफिक बढ़ेगा, उसके साथ-साथ पैसेंजर ग्रोथ कितना बढ़ेगा? हम जितना पैसा उसमें लगा रहे हैं, उसका प्रोफिट हम एक्सपेक्ट कर रहे हैं, तो क्या जो पैसेंजर्स ग्रोथ के साथ उसको प्रॉफिट बढ़ेगा, कम होगा या उस कम्पनी को नुकसान होगा? मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि क्या इससे और कोई एम्प्लोयमेंट जेनरेट होगा, अगर आप यह समझते हैं कि ट्रेफिक बढ़ेगा, और एयर लाइंस आएंगी, मॉडर्नाइज़ेशन होगा, तो क्या और लोगों को भी एम्प्लोयमेंट मिलेगा? दूसरा, यह जो एयरपोर्ट है, आप इसकी परफार्मेंस, इसका स्टैंडर्ड कैसे जज करते हैं कि वहाँ पर सुविधा है या नहीं है, जो बाहर की एयर लाइंस आती हैं उनको पूरी फेसिलिटी मिलती है, तथा पैसेंजर्स फेसिलिटी कैसी हैं, तो इसको कौन जज करता है? कौन यह देखता है कि यह वर्ल्ड स्टैंडर्ड पर है या नहीं है और इसका और क्या दूसरा गुस्ता हो सकता है? मैं समझता हूँ

कि जो फैसेला लिया गया है, वह फैसेला सही है, सही दिशा में है। यह जरूर होना चाहिए, हम दुनिया में किसी से कमजोर नहीं हैं, हम किसी से कमजोर रहना भी नहीं चाहते, हम यह भी नहीं चाहते कि दूसरे एयरपोर्ट पर जाकर छोटे-छोटे देशों के एयरपोर्ट पर जाकर लोग कहें कि बहुत बढ़िया एयरपोर्ट बना है, इंटरनेशनल एयरपोर्ट बना है और हम छोटी टेक्नीकल बातों में आकर हम अपने को पीछे करें और कमजोर करें। मैं आशा करता हूँ कि हमने जो सवाल उठाए हैं, मंत्री जी उनका जवाब जरूर देंगे।

श्री शरद यादव (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, दीपांकर मुखर्जी जी ने जो बातें कही हैं, मैं उनको दोहराना नहीं चाहता। यह सवाल मेरे मन में इतना गंभीर है और इसलिए मैं इस डिबेट में हिस्सा लेने शाम के वक्त आया हूँ। इस देश में जो एयरपोर्ट आर्थोरिटी है, मैं मानता हूँ कि इस देश के पब्लिक सैक्टर जिनके हम नौ रत्न कहते हैं, उन नौ रत्नों में यह एयरपोर्ट आर्थोरिटी नम्बर एक पर आ सकती है। इसके पास 44 हजार एकड़ जमीन है। पिछले 50 वर्षों में इसने 126 एयरपोर्ट बनाए। जो इसकी काबिलियत पर सँवाल उठा रहे हैं, इसने बाहर देशों में जाकर भी एयरपोर्ट बनाए हैं। एयरपोर्ट आर्थोरिटी के पास तीन हजार करोड़ का रिजर्व है। दिल्ली की जो एयरपोर्ट आर्थोरिटी है जिसको मर्ज कर दिया गया जिसके बारे में अभी सवाल उठाया गया, जिनके जो सवाल हैं मैं उनसे सहमति व्यक्त करते हुए एक बात कहना चाहता हूँ कि यहां पांच हजार पचास एकड़ जमीन है और महाराष्ट्र के मुम्बई में एक हजार आठ सौ पचहत्तर एकड़ जमीन है। यह जिन लोगों को दी है उनका रिजर्व 380 करोड़ का है और एयरपोर्ट आर्थोरिटी के पास तीन हजार करोड़ का है। तो पैसे का सवाल जो इसमें कह रहे हैं, इसमें जो इक्विटी रखेंगे वह डेढ़ सौ करोड़ रखेंगे। दिल्ली एयरपोर्ट की एक एकड़ जमीन लगभग दो सौ करोड़ की है और मुम्बई की एयरपोर्ट आर्थोरिटी के पास जो जमीन है, वह एक एकड़ जमीन तीन सौ करोड़ की है। चौवालिस हजार करोड़ जमीन पूरे देश में है, जिसमें 82 हजार मजदूर काम करते हैं। इसमें टेक्नीकल स्टाफ छः हजार करोड़ है। अभी अग्रवाल जी कह रहे थे कि विश्व के और इन्होंने नाम क्या दिया है पूरे देश भर में चारों तरफ फैलाकर रखा है कि आधुनिक करेंगे, मॉडर्नाइज करेंगे, मॉडर्नाइज करेंगे और मॉडर्नाइज करने के पीछे प्राइवेटाइज करने का, प्राइवेट लोगों को देने का और मैं मानता हूँ कि कारपेट भूमाफिया इसके जरूर पीछे है, क्योंकि हम मंत्री रहे हैं। हमें मालूम है कि जमीन के लिए कौन-कौन लोग आते थे? यहां कोई है नहीं, इसलिए मैं उनका नाम नहीं लूंगा, लेकिन यदि बात बढ़ेगी, बात का बतंगड़ बनेगा, तो यह बात भी जरूर कभी खुलेगी। यह जो जमीन है, यह एयरपोर्ट का माडर्नाइजेशन नहीं है। अभी श्री जय प्रकाश अग्रवाल कह रहे थे कि दुनिया के जैसे एयरपोर्ट हैं, वैसे एयरपोर्ट हमारे यहां बनने चाहिए। मैं उनकी बात से सहमत हूँ कि आधुनिकीकरण होना चाहिए, माडर्नाइजेशन होना चाहिए, लेकिन किसके बल पर? इस देश में 70 फीसदी लोग, लगभग 32 करोड़ लोग, गरीबी रेखा के नीचे भूखे रह रहे लोग हैं। दुनिया में सबसे ज्यादा अंधे लोग यहां हैं, सबसे

ज्यादा कोढ़ी यहां पर हैं, सबसे ज्यादा भीख मांगने वाले यहां पर हैं, सबसे ज्यादा हिन्दुस्तान में विकलांग लोग हैं। दुनिया की आंख नहीं है, क्या उनमें बुद्धि और विवेक नहीं है कि वे नहीं जानते हैं कि यह देश कहां पर खड़ा हुआ है? इस देश को मजबूत करना है, इस देश को आगे खड़ा करना है, देश के समूचे लोगों की ताकत को बढ़ाने का काम करो। इस एयरपोर्ट को देखकर के लोग मान जायेंगे क्या? आप आजकल बड़ा भारी अभियान देश भर में इसके बारे में चलाये हुए हैं। अरे, आपकी आबादी सौ, डेढ़ सौ करोड़ है, तीसरे नम्बर की इकॉनामी है, तो 20-22 करोड़ लोग मालामाल हो गये, मजबूत हो गये हैं, कई तरह से मजबूत हुए हैं, इसमें मैं नहीं जाना चाहता हूं, यानी उनके मजबूत हो जाने से देश मजबूत हो जायेगा, क्या उनके मजबूत हो जाने से ऐसा हो जायेगा? देश में आपने दिल्ली ओर मुम्बई के एयरपोर्ट, मतलब बहुत बढ़िया, सब तरह से, चकाचक एयरपोर्ट कर दिये, तो क्या देश चकाचक हो जायेगा? और क्यों इस देश को दिखाने में शरमा रहे हो? कौन-सा टूरिस्ट आपके दिल्ली के एयरपोर्ट को देखने के लिए आ रहा है? वे ताजमहल को देखने के लिए आ रहे हैं। ताजमहल को बनाने में हजारों वर्ष पहले जिन लोगों की उंगलियों ने कमाल पैदा किया है, उनको पूछने का काम, उनको ऊपर उठाने का काम, उनको सुधारने का काम आप नहीं कर रहे हैं। वे खुजराहो को देखने के लिए आ रहे हैं। वे आपके मुम्बई के एयरपोर्ट को देखने के लिए नहीं आ रहे हैं, आपके आधुनिक चेहरे को देखने के लिए नहीं आ रहे हैं। वे कोणार्क के मंदिर को देखने के लिए आ रहे हैं, जो हमारे बाप-दादों के शानदार पुरखे थे, उन्होंने जिन मंदिरों को बनाया, उनकी उंगलियों का जो कमाल है, उसको देखने के लिए आ रहे हैं। ताजमहल जो सातवां आश्चर्य है, उसको देखने के लिए आ रहे हैं। बुश की पत्नी बिलख कर चली जाती है, वह कोई मनमोहन सिंह को देखकर खुश नहीं है, वैसे होती होगी, खुश हो रही होगी, आप पीठ थपथपा के बड़ा मजा मार रहे हैं। पूरा आधुनिक, माडर्नाइज, किस चीज का माडर्नाइजेशन कर रहे हैं? पूरे देश को माडर्नाइज करेंगे या *करेंगे? मैं खुद सिविल एविएशन मिनिस्टर रहा हूं, मैंने कहा- तुम कीचड़ में कमल उगाना चाहते हो, कैसा देश बनाना चाहते हो? यानी आप कमल उगाओगे, कमल उगाकर बताओगे कि बहुत बढ़िया एयरपोर्ट है।...(व्यवधान)

मौलाना अबैदुल्लाह खान आज़मी (मध्य प्रदेश): इंडिया शाइनिंग हो गया ...(व्यवधान)

श्री शरद यादव: हां, शाइनिंग हो गये जी, हम हट दिये गये। हम हट दिये गये, तो आपको इसलिए बैठाया कि आप ठीक से शाइनिंग करें। आप हमेशा इसी बात को चला देते हैं, हां हमने किया होगा, इसलिए हमको हट दिया। हम हट गये ना, हमको मतलब यानी हम किनारे डूब गये। हम तो पार हो जाते हैं, जो आपने माडर्नाइजेशन का सवाल उठाया है। फिर मजदूरों के बारे में बड़ा * मचाया गया, यह जो कम्युनिस्ट पार्टी के लोग हैं, इनका भी * है। ये पहुंच गये वहां एयरपोर्ट पर

*Expunged as ordered by the Chair.

और एयरपोर्ट पर पहुंचकर उनको लाल झंडा पकड़ा दिया। लोग समझ गये कि अरे मजदूरों को आंदोलन है, मजदूरों का आंदोलन है। मैं इस मिनिस्ट्री का मिनिस्टर रहा हूं। मुझे मालूम है कि एयरपोर्ट पर जो मजदूर काम करते हैं, वे इनके कभी बाजू में नहीं बैठे, वे न इनकी यूनियन में थे, देशभर में यह फैल गया कि मजदूर हड़ताल कर रहे हैं। ये पैसैजर्स को, ट्रेफिक को बहुत दिक्कत पहुंचा रहे हैं। अरे रेल बंद होती है, बस बंद होती है, पूरा शहर बंद होता है, तो क्या लोग दिक्कत में नहीं होते? ये मोटे-मोटे लोग यदि दिक्कत में हो गये, तो इन्होंने क्या कहा—यह एयरपोर्ट अथारिटी का पूरा मेमोरेण्डम है, इसमें एक शब्द नहीं, उन्होंने उसके बारे में कहा? उन्होंने कहा—एयरपोर्ट अथारिटी हर तरह से, क्या एयरपोर्ट अथारिटी रनवे नहीं बना सकती, क्या वह एयरपोर्ट नहीं बना सकती? कौन-सी चीज की तकनीक आपको चाहिए? आप किसको ला रहे हैं? आप जिन दोनों कंपनियों को ला रहे हैं, उनकी कितनी बड़ी औकात है? एयरपोर्ट अथारिटी की औकात के सामने वे कहीं कुछ नहीं हैं। वे भी बाजार से मालूम करेंगे और इस एयरपोर्ट अथारिटी ने 126 एयरपोर्ट बनाये हैं, इसको किसी तरह के आधुनिकीकरण के लिए कोई जॉब दे दीजिए और उन सारी चीजों के ऊपर मैं बोलता, लेकिन श्री दीपांकर मुखर्जी जी ने जिस प्रोसेस पर अपने सारे सवाल खड़े किये हैं, मैं उस पर नहीं जाना चाहता हूं। महोदय, मैं इतना कहना चाहता हूं कि ये एयरपोर्ट प्राइवेट नहीं किये जा रहे हैं, ये बेचे जा रहे हैं। हमारे जमाने में जरूर डिसइनवेस्टमेंट हुआ जिस पर हमारे देश की जनता ने नाराज़गी जाहिर की लेकिन प्रफुल्ल जी, आप इसे पूरी तरह से बेच रहे हैं। यह जो कारपोरेट भूमाफिया है और जिनके साथ तीसरे पेज पर बहुत खुश होकर, प्रसन्न होकर आप छपते हैं—आप रहने वाले गोंदिया के हैं किन्तु पेज-श्री में आजकल आप बहुत ज्यादा आते हैं।

नागर विमानन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री प्रफुल्ल पटेल): मैं आपका ही पड़ोसी हूं।

श्री शरद यादव: पड़ोसी हैं लेकिन पेज-श्री पर बहुत ज्यादा आते हैं, यानी पेज-श्री से आप बहुत ज्यादा प्रसन्न हैं। आपके साथ ये भी, जो पीछे बैठे हुए हैं। कुछ लोग चले गए हैं अमेरिका और यूरोप में, बस ही गए हैं, इनका सिर्फ तन यहां पर पड़ा हुआ है, सब वहां पर जाकर बस गए हैं।

श्री प्रफुल्ल पटेल: शरद जी, कम से कम आप पेज-श्री देखने तो लग गए।

श्री शरद यादव: देखने को तो हम दुनिया में सब चीज़ देखते हैं। यदि देखेंगे नहीं तो बोलेंगे कैसे? इतना जरूर कह दें कि अग्रवाल साहब ने बड़े एयरपोर्ट के दर्शन क्या गिनाए—हम ऐसे आदमी हैं जो 32 वर्ष से पार्लियामेंट में हैं। हम दुनिया में किसी मुल्क में नहीं गए। ऐसा नहीं है कि हम जाना नहीं चाहते हैं। मुझे लगता है कि मेरा देश ऐसा मजबूत नहीं है कि मैं दुनिया में हौंसले से चल सकूं। कोई दूसरों की राय हो सकती है लेकिन मैं कहीं नहीं गया। क्यों उनके एयरपोर्ट पर

बैठकर यहां आकर आप नाच रहे हो? यानी एयरपोर्ट अथॉरिटी जैसी, पिछले 52 वर्ष में ऐसी संस्था, जिसने एक पैसा आप से नहीं लिया, करोड़ों रुपए का डिविडेंड दिया, वह ऐसी संस्था है जिसका पूरे देश के ऊपर कोई बोझ नहीं है। अगर बोझ होगा तो क्या-क्या करेंगे ये लोग? मेरे जमाने में भी कोचीन का जो एयरपोर्ट है, ग्रीनफील्ड एयरपोर्ट, जिसका नाम Nedumbassery है, वहां के लोग आते हैं और कहते हैं कि साहब, हम मर गए, खप गए, हम घाटे में हैं। वहां एयरपोर्ट बना हुआ है जिस पर तकरीबन 700 करोड़ रुपया हमारा खर्च पड़ा है, उसको बंद कर दिया है। 70 करोड़ रुपया अभी वहां एटीसी का ... (व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): It is now running on profit. ... (Interruptions)... वह Nedumbassery एयरपोर्ट अभी प्रॉफिट में चल रहा है।

SHRI SHARAD YADAV: I am sorry, Sir, you have not heard me. वह प्रॉफिट में जरूर है लेकिन एयरपोर्ट अथॉरिटी के 70 करोड़ रुपए उस पर बाकी हैं और वे देते नहीं हैं। वह जो एयरपोर्ट बंद हो गया, जो आपके इलाके का है, कोचीन वाला, आप जरा उसको भी देखें कि उस पर देश का, एयरपोर्ट अथॉरिटी का पैसा खर्च हुआ या नहीं हुआ? कोई समझौता हुआ कि उन दोनों के बीच में रेवेन्यू का कैसे बंटवारा होगा? मैं अग्या था तौ मैंने कोशिश की थी कि रेवेन्यू बंटवारे का कैसे काम हो। वे मेरे पास आते थे तो कहते थे कि साहब, हमने बहुत अच्छा बनाया, हमने कहा कि तुम्हारा बहुत अच्छा बना हुआ है। अब वह प्रॉफिट में चल रहा है। प्रॉफिट में 11 है, मैं जानता हूँ जिनका नाम अभी बताया था, 11 एयरपोर्ट प्रॉफिट में हैं। आपकी बात सही है, कोचीन वाला भी है। लेकिन कोचीन उसके पहले से प्रॉफिट में था। उस कोचीन के बाजू में जो एयरपोर्ट बना है, वह हमारी कीमत पर, एयरपोर्ट अथॉरिटी की कीमत पर बना है। उसके सारे मजदूरों में से एक भी उन्होंने नहीं लिया। लगभग दो सौ मजदूर थे, सब जगह उनको ट्रांसफर किया गया है और 70 करोड़ रुपया उन पर बकाया है। अभी मॉडर्नाइज़ करने के लिए और कितना रुपया एयरपोर्ट अथॉरिटी का लगेगा? यानी "कापे करूँ सिंगार"—दूसरे का आंगन और डांस कर रहे हैं आप प्राइवेट वाले। किस बात के लिए? तुम्हें लेना था तो समझौता करके लेना चाहिए था—और पेज-थ्री पर दिखाई पड़ रहे हैं। आप यहां आकर चला रहे हैं, दो-तीन फीसदी लोग। कहां देश चला गया, कहां ये लोग उसे ले जा रहे हैं। अभी देवनहल्ली, बंगलौर का एयरपोर्ट प्रॉफिट में है। लेकिन प्रॉफिट उसका नहीं है। हैदराबाद का एयरपोर्ट प्रॉफिट में है। उस पर करीब तीन-चार सौ करोड़ रुपए शायद अभी-अभी लगाया है। 15 करोड़ रुपए उसका प्रॉफिट है। 75 करोड़ रुपए नॉन एरोनॉटिकल रेवेन्यू है। सौ करोड़ बंगलौर का है। 40 करोड़ प्रॉफिट में देते हैं। क्या होगा, जब देवनहल्ली बन जाएगा। एयरपोर्ट की ये तीन प्रॉफिट वाली एयरपोर्ट अथॉरिटी की जगहें हैं, वह प्राइवेट के हाथों में चली जाएंगी लेकिन उन्होंने कोई बात नहीं की, देवनहल्ली में ग्रीनफील्ड एयरपोर्ट बनाने के लिए। आपने कोचीन की बात नहीं की। आप बात कर रहे हैं—देवनहल्ली का मेरे जमाने में साइन हुआ था। मैं सारी चीज़ पर लगा था लेकिन बीच में हमें जाना पड़ा। सिर्फ

4.00 P.M.

हमारी राय के चलते। अब यह जो हैदराबाद वाला है, यह जाएगा और हैदराबाद में जो हमारी एयरपोर्ट अथॉरिटी है, देश का पैसा खर्च हुआ, कमाई का पैसा खर्च हुआ, उसका क्या होगा? फिर यह होगा कि ये तो बंद होंगे ही, यानी मुम्बई और दिल्ली का एयरपोर्ट, जैसा कि अभी दीपांकर ने बताया, इसी पार्लियामेंट में, आपका मकसद क्या था दोनों एयरपोर्ट अथॉरिटीज़ को merge करने का? 65 परसेंट रेवेन्यू आएगा, लेकिन कहां से? मुम्बई और दिल्ली से। जब ये प्रॉफिट वाले एयरपोर्ट आप modernisation के नाम पर प्राइवेट लोगों को दे देंगे, तो फिर एयरपोर्ट अथॉरिटी बिलकुल बेकाम हो जाएगी और फिर आप कहेंगे कि यह तो लाश हो गई, अब देश की जनता के ऊपर बोझ हो गई, उसे बेचो। नागपुर के एयरपोर्ट की ज़मीन बेचो, अहमदाबाद के एयरपोर्ट की ज़मीन बेचो, भोपाल के एयरपोर्ट की ज़मीन बेचो। वह प्राइम लैंड है, तो वह सब बेचने का काम चलेगा, क्योंकि कहेंगे कि यह लाश हो गई, अब बोझा हो गई देश पर! आहिस्ता-आहिस्ता कर दिया। आहिस्ता नहीं, यहां तो झटका मार दिया है। ये हलाल नहीं कर रहे हैं। मुम्बई और दिल्ली एयरपोर्ट को बेचने का मतलब है कि हलाल कर देना, मतलब झटका दे देना। यह हलाल नहीं है, झटका मारना है। 65 परसेंट रेवेन्यू आता है इन दोनों जगहों से। मुम्बई के एयरपोर्ट पर तो second run-way बन नहीं सकता है। आप आधुनिक एयरपोर्ट बना रहे हैं, वह तो नवी मुम्बई में बनना चाहिए। यदि आपको यह आने वाले समय के लिए लेना है, तो आपको वहां बनाना चाहिए। मुम्बई एयरपोर्ट की जो आमदनी है, जो देश की जनता है, एयरपोर्ट अथॉरिटी उसकी है। जिस तरह से हम सबसे कलैक्शन करते हैं, उसी तरह से एक कलैक्शन यहां से भी है। वहां second run-way नहीं बन सकता है। तब भी ये उसको इसलिए दे रहे हैं कि वहां मुम्बई में जो जगह है सांताक्रुज़, वह जगह इतनी कीमती है कि उसमें होटल वाले, दूसरे लोग आ जाएंगे। यहां 95 एकड़ ज़मीन जाएगी, आप समझते हो, क्या कमाल होने वाला है? इसके लिए यह प्राइम लैंड उनको दे रहे हैं, जिनकी न कोई हैसियत है, न चीज़ है, न बड़े बिजनेसमैन हैं। अच्छा, चाहे कोई बड़े भी हों, किसको दे रहे हैं, किसको नहीं दे रहे हैं, मैं साफ कहना चाहता हू कि एयरपोर्ट अथॉरिटी, जो इस देश के नौ रत्न हैं, उससे कम नहीं है। पचास साल से उसने हिन्दुस्तान की सेवा की है, 126 एयरपोर्ट बनाए हैं। ये आने वाली कंपनियां चैरिटी लिखने जा रही हैं। ये चैरिटी नहीं करेंगे, ये ज़रूर पेज थ्री के लोगों को सुविधा देंगे।...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Please conclude.

श्री शरद यादव: तो देश की जनता को सुख-सुविधा नहीं मिलने वाली है। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं मंत्री जी, यह बात यहीं नहीं उठेगी। जो देश भर में आपने modernisation का एक ...(समय की घंटी)... आप तैदु पत्ते से तेल नहीं निकाल पाएंगे।...(व्यवधान)...

श्री जय प्रकाश अग्रवाल: पालम को बंद करके सफदरजंग पर ले आए, आपके हिसाब से?

श्री शरद यादव: अरे आप बैठिए अग्रवाल जी। आप चांदनी चौक के रहने वाले, क्या कह रहे हो? वहां ठीक-ठाक सामान बेचो।

THE VICE CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Please conclude.

श्री शरद यादव: आप सामान बेचो, ठीक काम है। मैं आपसे कहना चाहता हूं कि तैदु पत्ते से तेल निकालने का काम आप करते हैं, लेकिन यहां देश भर में ...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (प्रो० पी० जे० कुरियन): शरद जी, आपने 16 मिनट ले लिए हैं।

श्री शरद यादव: तो उससे क्या हो गया?

उपसभाध्यक्ष (प्रो० पी० जे० कुरियन): कोई फायदा नहीं है।

श्री शरद यादव: मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं प्रफुल्ल जी, कि यह जो काम है, इसको तत्काल बंद कीजिए। यह काम आप ठीक नहीं कर रहे हैं, मैं सच बोल रहा हूं, ठीक बोल रहा हूं। आप आएंगे और चले जाएंगे, आप ट्रस्टी हैं। देश में इतने बरसों में लोगों ने इसे तैयार किया है और एयरपोर्ट अथॉरिटी हर तरह से कंपीटेंट अथॉरिटी है, यानी उसे बिल्डिंग बनाना, मकान बनाना... 2 बी दिल्ली का, 2 बी मुम्बई का, यह एक लैटर है, पत्र है, 97 से कितनी बार लिखा गया, लेकिन मेरे पास पूरी की पूरी लिस्ट है, हर सरकार ने उसको रोका है। हर सरकार ने उसके काम करने के लिए हाथ बांध दिए, पैर बांध दिए और कह रहे हैं कि यह अब ठीक काम नहीं कर रही! आप हाथ-पैर बांध कर तालाब में पटक रहे हो कि तैरो, तो कैसे तैरेंगे? आपने रोका और रोका है तो फिर आप उसके जिम्मे कर दीजिए। मैं कहता हूं कि श्रीधरन जैसा आदमी, जिसने अभी मेट्रो बनाई है, तीन हजार करोड़ रुपए हैं, बाज़ार से borrow भी करेंगे, तो कौन से, विश्व से एटॉमिक एनर्जी के लिए यूरैनियम लेना है क्या आपको? सिर्फ मकान बनाना है, सिर्फ रन-वे बनाना है। ... (समय की घंटी)... कौन सी चीज़ चाहिए आपको? इसलिए मेरी आपसे विनती है ... (समय की घंटी)... उपसभाध्यक्ष जी, आप पीछे पड़ गए, इसलिए मेरी आपसे विनती है कि आप ठीक से रुकिए, ठहरिए, आगे मत बढ़िए, यह ठीक नहीं होगा, ठीक बात नहीं है, देश की संपत्ति को इस तरह से नीलाम नहीं करना चाहिए, इसी के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करता हूं, धन्यवाद।

श्री तारिक अनवर (महाराष्ट्र): उपसभाध्यक्ष जी, जो कोई भी एयरपोर्ट होता है, वह उस देश का एक आईना होता है। जब भी कोई विदेशी हमारे देश का भ्रमण करने आता है तो सबसे पहले वह एयरपोर्ट पर उतरता है और पहली नजर में ही जो इम्प्रेशन उसके दिलो-दिमाग में बनता है, वही पूरे देश के बारे में एक नक़्शा बनता है। अभी एयरपोर्ट के बारे में माननीय सदस्य श्री दीपांकर मुखर्जी ने कहा है। उन्होंने इसके बारे में बहुत सी बातें कही हैं और बहुत से प्रश्न भी उठाए हैं। मैं समझता हूं कि उन्होंने ऐसा करके एक औपचारिकता निभाई है, क्योंकि वे एक मजदूर नेता हैं,

इसलिए उन्होंने यहां पर मजदूरों की पीड़ा को रखने की कोशिश की है। लेकिन वे भी इस बात से सहमत हैं कि एयरपोर्ट का नक्शा बदलना चाहिए। ... (व्यवधान)...

श्री शरद यादव: तारिक साहब, एक मिनट। यह इनका एक मांग-पत्र है, जो ये मजदूरों के बारे में बोल रहे थे। इसमें एक भी बात नहीं है, जो मजदूरों के बारे में लिखी हो। इन्होंने सिर्फ यह कहा है कि हम काम एयरपोर्ट अथॉरिटी के लोगों को देंगे। इन्होंने एक बात भी नौकरी के बारे में नहीं कही है, भाड़ में जाए नौकरी। मैं अभी भी कह रहा हूँ कि नौकरी दो या मत दो, निकाल दो सबको, लेकिन एयरपोर्ट अथॉरिटी को बचाओ। अगर आप कहें तो मैं यह सदन के टेबल पर भी रख सकता हूँ। ... (व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Tariqji, address the Chair please.

श्री तारिक अनवर: आज हमारे एयरपोर्ट की स्थिति किसी से छिपी हुई नहीं है। जब हम यह दावा करते हैं कि भारत का आर्थिक विकास हो रहा है, पूरी दुनिया में ग्लोबलाइजेशन हो रहा है। उस आर्थिक विकास में भारत की एक अहम भूमिका होनी चाहिए, जो हमारे देश का एक इन्फ्रास्ट्रक्चर है, उसका भी इम्प्रूवमेंट होना चाहिए, उसकी भी स्थिति बदलनी चाहिए। एयरपोर्ट इन्फ्रास्ट्रक्चर का एक महत्वपूर्ण हिस्सा है। अगर हम एयरपोर्ट को उस गति के साथ, विश्व के पैमाने पर, जिसका जिक्र अभी जय प्रकाश जी ने भी किया है, अगर हम उस स्तर पर नहीं लाएंगे तो जो हमारे देश में आर्थिक उन्नति हो रही है और जिसका हम लाभ उठाना चाहते हैं, वह पूरी तरह से पूरा नहीं हो सकता है। ... (व्यवधान) ... महोदय, सही मायनों में यह भारत की तस्वीर का मसला है और भारत की उस तस्वीर को कैसे सुधारा जाए, उसमें कैसे रंग भरा जाए, इसकी आवश्यकता है। जहां तक इसके मॉडर्नाइजेशन का सवाल है, इस बात से इनकार नहीं किया जा सकता कि कोई भी व्यक्ति इस बात का विरोध नहीं करता है कि एयरपोर्ट अथॉरिटी में वह क्षमता नहीं है। यहां सवाल क्षमता का नहीं है, सवाल साधनों का है कि हम किस तरह से साधन जुटाएं। हिन्दुस्तान में पहली बार यह एक्सपेरिमेंट हो रहा है, ऐसी बात नहीं है। दुनिया के कई देशों में इस तरह का एक्सपेरिमेंट हुआ है और वह कामयाब रहा है। उसका प्राइवेटाइजेशन करके, उसमें विदेशी निवेश करके, वहां के एयरपोर्ट्स का विकास हुआ है, उसकी उन्नति की गई है। मैं अपने वामपंथी भाइयों से कहूंगा कि वे चाइना को ही ले लें, चाइना के अंदर बेइजिंग के एयरपोर्ट को वर्ल्ड का लार्जैस्ट एयरपोर्ट बनाया गया है। उसी तरह से वे अपने अन्य तमाम एयरपोर्ट्स को भी सुधार रहे हैं। वे उनका सौन्दर्यकरण कर रहे हैं और उनमें फैसेलिटीज को बढ़ाने का काम कर रहे हैं, ताकि जो बाहर से लोग आते हैं, जो वहां निवेश करना चाहते हैं, पूंजी लगाना चाहते हैं, उनको सुविधा हो सके। मैं यह नहीं कहता कि सिर्फ यह विदेश के लोगों का मामला है, बल्कि हमारे यहां भी जब से यह UPA की नई सरकार आई है और इसके युवा मंत्री श्री प्रफुल्ल पटेल जी, सिविल एविएशन मंत्री बने हैं, तब से सिविल एविएशन मंत्रालय में काफी परिवर्तन आया है।

उसमें विकास की गति आई है और आज आप देख रहे हैं कि कई प्राइवेट एयरलाइंस आई हैं, जिनकी वजह से healthy competition हो रहा है और विमानों का भाड़ा कम होता जा रहा है। पहले एक समय था कि जो बड़े-बड़े उद्योगपति होते थे, बड़े-बड़े बिजनेसमैन होते थे, सिर्फ वही लोग हवाई-जहाज का दर्शन कर पाते थे, यात्रा कर पाते थे, लेकिन आज हमारी नयी नीति की वजह से एक लोअर मिडल क्लास का व्यक्ति, जो अब तक रेलगाड़ी में चलता था, वह भी अब हवाई-जहाज का लाभ उठाने की कोशिश कर रहा है। कहने का मतलब यह है कि हमें इन चीजों को isolation में नहीं देखना होगा, बल्कि इन चीजों को सामूहिक रूप में देखना होगा। जनता की सुविधाएं, देश के आर्थिक विकास में हम कैसे गति ला सकते हैं, इसके साथ-साथ वहां जो employees और technicians काम कर रहे हैं, ऐसा नहीं है कि इनके बारे में सरकार नहीं सोच रही है। जो भी agreement हुआ है, सरकार ने जो भी प्रावधान किए हैं, उनमें employees के interests को भी watch किया गया है। मैं उन details में जाना नहीं चाहता हूं। यदि आप विस्तार से उन details में जाएंगे, तो आपको पता लगेगा कि उसमें employees और technicians की job guarantee के बारे में सही तरह से प्रावधान किया गया है। कहीं भी ऐसा नहीं है कि यकायक उनको नौकरी से बर्खास्त कर दिया जाएगा, privatisation होगा और सब लोग बाहर हो जाएंगे, ऐसी बात नहीं है। अतः सरकार ने इस बात का ध्यान रखा है। हां, यह है कि मुंबई और दिल्ली में हम जो साधन जुटाने की कोशिश कर रहे हैं और जिसका जिक्र अभी श्री शरद यादव जी ने किया कि एयरपोर्ट एथॉरिटी के पास बहुत ज्यादा साधन हैं, तो उन साधनों का उपयोग हमें देश के दूसरे एयरपोर्टों को डेवलप करने में करना चाहिए, क्योंकि हमारा लक्ष्य सिर्फ यह नहीं है कि हम दिल्ली और मुंबई एयरपोर्ट का आधुनिकीकरण करें, सुंदरीकरण करें या उनमें सुविधाएं उपलब्ध कराएं, बल्कि हमारा टारगेट यह है कि हिंदुस्तान के अंदर जितने भी एयरपोर्ट हैं, उनका जो बुनियादी infrasturcture होना चाहिए, उनमें जो साधन मुहैया होने चाहिए, वे उन्हें मुहैया कराए जाएं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं यह कहूंगा कि जो बातें अभी कही गई हैं, मैं समझता हूं कि मंत्री जी उन तमाम बातों का विस्तार से जवाब देंगे। यह बात बिल्कुल स्पष्ट है कि सरकार की नीयत सिर्फ इतनी है कि भारत के आर्थिक विकास की जो गति है, उसमें हम और तेजी लाने की कोशिश करें और उसका एक साधन एयर सर्विसेज भी हैं, उनको कैसे इंप्रूव किया जाए, इस बात की कोशिश सरकार की ओर से की जा रही है। हमारे दीर्घांश जी ने जो बातें कही हैं, ठीक है, औपचारिक रूप से उन्होंने वे बातें रखी हैं, लेकिन सच्चाई यह है कि वे भी चाहते हैं कि देश में आर्थिक विकास हो। हम लोग जो सदन में मौजूद हैं, सभी लोग चाहते हैं कि देश का विकास हो, इसलिए सोचने का ढंग थोड़ा बदलने की आवश्यकता है, इससे ज्यादा कुछ नहीं। धन्यवाद।

श्री एस० एम० लालजन बाशा (आंध्र प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, आज जो यह डिस्कशन हो रहा है, अभी हमारे सीनियर लीडर और Civil Aviation के भूतपूर्व मंत्री श्री शरद यादव जी ने बहुत से बातें, बहुत अच्छे तरीके से हाउस को समझाई हैं। हमारे वर्तमान मंत्री श्री प्रफुल्ल पटेल जी, बहुत काबिल मंत्री हैं और उनके पास अच्छा आर्ट भी है। जब से पिछले 2 सालों से वे मंत्री बने हैं, जहां भी आप देखिए, Indian Airports तो State Transport के Bus Depots हो गए हैं। बहुत ही ट्रैफिक भी बढ़ गया, फ्लाइट्स सस्ते हो गए, तो लोगों को इससे बहुत ही खुशी भी होती है। जब हम लोग एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया के अन्दर जाते हैं, तो इंडियन एयरलाइंस में देखते हैं कि "50 साल की सर्विस", "50 साल आपके साथ", जब ये स्लोगंस हम लोग देखते हैं, तो हम सबको, हरेक हिन्दुस्तानी को खुशी होती है। ऐसी हालत में दिल्ली और मुम्बई का मॉडनाइजेशन जरूरी है, लेकिन यह जरूरी है, ऐसा बोल कर पूरा का पूरा इसे प्राइवेट लोगों को दे देना, यह कहाँ तक सही है? प्रफुल्ल जी, इसके बारे में आपको गौर से सोचना है। मैं आपको एक मिसाल देना चाहता हूं। कोचीन एयरपोर्ट को जब प्राइवेटाइज किया गया, तो दुबई के एक आदमी ने उसमें 300 करोड़ रुपया इन्वेस्ट किया था। जब उसने इन्वेस्ट किया, तो उसको सहूलियत के लिए, उसकी रिटर्न्स के लिए उसको इन लोगों ने क्या-क्या बोला है, तो उसने क्लेम किया कि मैंने 300 करोड़ रुपया लगाया, लेकिन मुझे इसका 25 परसेंट भी रिटर्न्स नहीं मिला है। आज हमारी हालत क्या है, वह उसने बम पिटारा किया। ऐसा करने के बाद एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया इसे कैसे जिन्दा करे, इसके लिए अलग-अलग जगहों से ट्रैफिक बढ़ा कर सब लोगों का टाइम वेस्ट कर दुनिया भर के फ्लाइट्स वाया कोचीन, वाया कोचीन करके, सब फ्लाइट्स को घुमा फिरा कर उसको फायदा पहुंचाने का काम किया है। यह एक मिसाल है, क्योंकि जब एक प्राइवेट आदमी, जिसने 300 करोड़ रुपया लगाया, उसकी हालत यह है, तो जब कोई 5,000 करोड़ रुपया लगाएगा तो उसमें कितने लोगों को कितनी तकलीफ होगी, हमें यह भी सोचना होगा। कोचीन का उदाहरण हमारे सामने गुजरा है। यह हकीकत है, आपको भी मालूम है। मैंने बहुत से लेटर्स भी आपको लिखे हैं। एयरपोर्ट में प्राइवेट एयरलाइंस के आने के बाद क्या हालत होती है, यह भी वहां कोई सुनने वाला नहीं है। आज मेरी आपसे यह गुजारिश है कि इसे ज्वाइंट वेंचर्स में कीजिए, क्योंकि हमारे पास पूंजी नहीं है, तो प्राइवेट वालों को इसमें लाना है। 50 साल का एक्सपीरिएंस होने के बावजूद ... (व्यवधान) ... अभी उनके हिसाब से जो पैसा बाहर वालों को लगाना है, ठीक है, अब आप उसे अच्छा समझते हैं, क्योंकि इन्होंने अभी बताया कि हिस्ट्री के अन्दर आप इसके ट्रस्टी हैं। लोफ्ट चाद रखेंगे कि आपके जमाने में, आपके पीरियड में, जब आप मंत्री थे, तो क्या हुआ है और क्या नहीं हुआ है। फिर हिस्ट्री आपको याद दिलाएगी। इसलिए आज किसी प्राइवेट आदमी के लिए नहीं सोचना है। हमारे देश के लिए, हमारे एयरपोर्ट्स के लिए 50 साल का जो एक्सपीरिएंस है, उस एक्सपीरिएंस को काउंट करते हुए ज्वाइंट वेंचर में लगाइए। हमारी एयरपोर्ट अथॉरिटी को और प्राइवेट को ज्वाइंट वेंचर में करिए। उनको भी इसमें इन्वाल्व

करना है। अभी तो पूरे स्काई राइट्स चले गए हैं। अभी आपने सब लोगों को पूरे स्काई राइट्स दे दिए। आज इस मॉडर्नाइजेशन के नाम पर फिर एक ऐसी हालत नहीं होनी चाहिए। इसलिए ज्वाइंट वेंचर्स में अच्छी तरक्की करने के लिए हमें कोशिश करनी चाहिए। बहुत-सी बातें तो हमारे शरद जी के टाइम में हुईं। इतने अच्छे डायरेक्ट फ्लाइट्स करने का काम, हाजिरों के लिए डायरेक्ट फ्लाइट्स करने का काम, जब हम लोग पीछे पड़े, तो इतना काम उनके पीरियड में भी हुआ है। आज लोगों को सहूलियत के लिए, हमारे इंडियन सिटिजंस के लिए हमें सोचना चाहिए। हरेक आदमी बोलते हैं कि हमारे पूरे देश को हम लोगों को आइने के जैसा बताना है। एयरपोर्ट देखने के बाद बाहर आने पर हमारी हकीकत क्या है, सब मालूम हो जाएगा। केवल एयरपोर्ट देख कर जब कोई बाहर आएगा, तो हमारे देश की क्या हालत है, उसे मालूम हो जाएगा। बाहर के जो टूरिस्ट्स आते हैं, यह उन सबको भी मालूम है। आज अपने लोगों के लिए, हमारे सिटिजंस के लिए जितनी भी सहूलियतें मिलनी हैं, उनको सहूलियतें मिलनी चाहिए। आज प्राइवेट एयरलाइंस के आने के बाद दो साल में रेट भी घट गया है। जैसा मैंने अभी बताया कि स्टेट ट्रांसपोर्ट के बस डिपो जैसा लोगों का पूरा हलचल वहां हरेक एयरपोर्ट में दिख रहा है। मैं फिर एक बार आप को गुजारिश करता हूं क्योंकि इस में प्रिंसाइजली जाने की जरूरत नहीं है। लोग इसे फिर हिस्ट्री में देखते रहेंगे, इसलिए ऐसी भूल नहीं होनी चाहिए। हमारे एयरपोर्ट अथॉरिटी के पास पैसा भी है, एक्सपीरिएंस भी है और उनको इनवॉल्व करना है। आप एक गवर्नमेंट के मिनिस्टर हैं, पूरा आप के हक में है, लेकिन उनको नाहक भी नहीं करना है। अगर उनको साथ में लेकर आप अच्छा काम करेंगे तो प्राइवेट डवलपमेंट के लिए जितना जरूरी है, आप कर सकते हैं।

आज हम दूसरे अच्छे एयरपोर्ट्स देखते हैं। दुबई एक छोटा सा कंट्री है, लेकिन आप दुबई का एयरपोर्ट देखेंगे तो तबीयत खुश हो जाती है क्योंकि वे गवर्नमेंट के सपोर्ट से करते हैं। आज गवर्नमेंट के पास बहुत पैसा है। आप ने एयरपोर्ट अथॉरिटी को अपनाया है, अगर एयरपोर्ट अथॉरिटी को काम दिया, तो वे बाहर वालों से भी अच्छा काम करेंगे क्योंकि जितना आटा होगा, उतनी ही रोटी बनेगी। गवर्नमेंट जितना आटा देगी, वे लोग उतनी ही रोटी सेकेंगे। अगर आटा देने का काम नहीं हो रहा है तो हम एयरपोर्ट अथॉरिटी को भी कुछ नहीं बोल सकते हैं। हम को एयरपोर्ट अथॉरिटी की 50 साल की सर्विसेस को अकाउंट में लेना है। उन्होंने लिखा है, "50 साल आप के साथ" जिसे पढ़कर तबियत खुश हो जाती है। इसलिए मैं एक बार फिर कहना चाहूंगा कि अपनापन होना चाहिए। आप यहां जितने भी काम करें या जॉइंट वेंचर में करें, अगर हरेक में साथ होगा तो उस में हमारी भी एक मजबूत पकड़ रहेगी। अगर पूरा उन के हाथ में छोड़ेंगे तो वह भी ठीक नहीं रहेगा। आज कोचीन की मिसाल आप के सामने है। उस ने 300 करोड़ रुपया लगाया, लेकिन उसे इतनी परेशानी हुई कि लास्ट में पूरे रूट्स का ट्राफिक चेंज करने का काम किया गया। आईदा ऐसी बात नहीं होनी चाहिए। हमारे सामने कोचीन का एक्जाप्ल है। जब 300

करोड़ वालों की हालत यह है तो हजारों करोड़ वालों की क्या हालत होगी? इसलिए यह प्रॉब्लम नहीं आनी चाहिए।

उपसभाध्यक्ष जी, चूंकि आप ने घंटी बजाकर समय की ओर इशारा किया है, इसलिए मैं एक बार फिर अपनी बात दोहराकर खत्म करूंगा। आप एक अच्छे दोस्त हैं, अच्छे मिनिस्टर हैं और दो साल में आप ने अच्छी तरक्की की है, मुझे आशा है कि आप तरक्की के साथ एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया को साथ लेकर चलने का काम करेंगे। इन्हीं चंद शब्दों के साथ मैं अपनी तकरीर खत्म करता हूं।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): There are five speakers left. I would request each one of them to be brief and not take more than five minutes each. Shri Lalit Suri.

SHRI LALIT SURI (Uttar Pradesh): Thank you, Sir, for giving me this opportunity to speak on two airports-Mumbai and Delhi. I must say that I am a great supporter of liberalization, modernization and disinvestment. Our country is moving forward and it is moving at a speed that we cannot afford to put a stop to it. We have to do everything possible to accelerate and give a push so that the country keeps on moving forward. I must say that with the present trend of tourism in this country, we are going at a speed with which we need a great deal of infrastructure support and the major infrastructure support needed in this country are the airports. I must say that our airports are in a mess. We have to move forward to make them the most modern airports in the world. How do we do that? The best way to do that is the way the Government is moving forward. They have to get the best people available, the best technicians, the best contractors, the best of operators to see to it that you are second to none in the world. Smaller countries, our neighbours—whether it is Thailand, whether it is Malaysia, whether it is Indonesia, whether it is China, or for that matter, even Dubai and Sri Lanka—have airports which put us to shame. That should not happen.

मौलाना ओबैदुल्लाह खान आज़मी: महोदय ...(व्यवधान)... को जो एयरपोर्ट है, वैसा एयरपोर्ट भी हमारे पास नहीं है।

SHRI LALIT SURI: How do we do that? The process of modernization started on 14th October, 2003, and, they decided that they must move forward to modernize the airports, especially, Delhi and Mumbai Airports. When the UPA Government came in June, they followed the same

principle and framed the rules and those rules were to put the things in motion and move forward.

I remember, in my first speech after the UPA Government took over, I congratulated my friend, Praful Patel, because I knew his vision. We had discussed this issue earlier and we knew what he had in his mind. It was very clear that he would move forward and make sure that two things to take place—the Open Sky Policy which we were lacking, and, the other, modernization of airports, not only these two airports but all the other airports in the country. Sir, Tourism is one sector that not only gives you revenue but also gives you maximum employment that the country needs badly. For every ten lakh of rupees spent on Tourism, you employ 80 people, and, that is bigger and almost double the size of what you get in IT. Tourism earns a meager amount of 5.5 US\$ billion for the country whereas our neighbour China gets 95 billion US\$. So what do we do? Unless we improve our airports, we will be nowhere.

Let me give you some statistics. In Mumbai, we are expecting 20 million people by 2010, 30 million by 2015, 54 million by 2025 and over 100 million by 2040. In Delhi, passengers are expected to exceed 17.5 million in 2010, 25 million by 2015 and 85 million by 2040, and, that is the reason we have to move forward. With respect to the revenue that the Government is earning right now, for the year 2004-05, this figure is roughly Rs. 325 crores. Sir, if I recollect correctly when they went in for the tenders, for the bids, they did not expect more than 20-25 per cent revenue sharing. What have they got in return? It is almost 46 per cent in Delhi and about 38 per cent in Mumbai. What does this mean? This means that the Government is going to make more money than they expected from these two airports. How did this happen? This happened because they moved forward; they moved forward to give the best of the airports for these two cities and to get the best of the people who can operate and do the job. Sir, in doing this, there are one or two things that must be kept in mind and these are very important for these two airports. One, you have to look after the interests of the labour. Now, if that is not done, there is going to be a serious problem with the private operators. I personally suggest and I would request the hon. Minister that before he hands over, the clarity on the labour issue should be dealt. If it is not done, and, if for any reason, the private operator cannot get along, cannot move with them, or, cannot accede to their demands, there will be a serious problem, that is what we don't want at a time like this.

Sir, another problem has arisen and the things are in the court, for whatever reasons. I don't know what is going to be the outcome of the case. Nobody can predict. We can not be sure that we are going to win. But, at the end of the day, we might lose. The perception, I am not saying that I believe, but the general perception is that when this was moving forward, there were certain things which we have changed midway, and that is the reason people have gone to court. I personally feel that I hope everything becomes absolutely favourable for the Government, because if that does not happen, we are going to be in deep, deep trouble, and that is what we do not know. I would like to ask the hon. Minister take this thing for a minutes, supposing the judgement goes against us, for whatever reason, do we have a fall-back plan to move forward or not? If we do not have, I think, we should have, because nothing is certain and we cannot predict the judgement. If we did predict the judgement, we would not have courts. So, my request is that, I still hope and pray that everything is fine. But, if it is not, there should be a fall-back position and a plan to move forward. That is all I have to say. Thank you, Sir.

SHRI ARJUN KUMAR SENGUPTA (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to speak on this occasion because a number of very major issues of principles have been raised. Unfortunately, Mr. Dipankar Mukherjee is not here. He was emotional, but he did raise some basic issues which we must discuss freely and frankly in this House. His issue about procedural problems, I don't want to talk about. I hope the Minister will take those points into account and do whatever is necessary. He is mentioning about what happened in 1972, 1975 and 1995. This also not relevant for me because things change, people change and the decisions also change. In fact, I was looking at the 2003 Budget discussion. I was trying to find out what was the position of my friends from the Left, from the CPM, at that time. I could not find anything in website. But, these are the issues which can be debated in a political forum. But three points that have been raised should be discussed sincerely. First of all, the Airports Authority is not privatized. The assumption that this particular decision is somehow weakening the Airports Authority of India is not quite correct. The Airports Authority has decided that two of its assets will be better managed and developed by giving it to a joint venture and in that joint venture they will have some share, 26 per cent, the rest would be contributed by private sector. It does not mean Airports Authority's giving

up its own function in this particular place. It is the Airports Authority's way of developing these two assets. Now, this, to my mind, is a basic principle of autonomy of public enterprises. I want to raise this because in the Common Minimum Programme, it has been categorically stated that we are trying to preserve the autonomy of the public enterprises and autonomy of the public enterprises is such that there are certain decisions that a public enterprise will take regarding its investment, regarding its formation of joint venture, regarding its operation with respect to different assets, which will not be discussed or considered by anybody other than the Board or the Authority, unless there is a misuse of money or waste of resources. This is a particular problem that has been raised and that should be discussed here. And, if there is any reason why you feel that the Airports Authority is not autonomous, then, we should talk about how to give it autonomy. But, we should not question the decision of the Airports Authority of how to manage its own assets. I am raising this issue because unless we consider that, the whole idea of the Government, and in the name of the Government, MPs, or anybody else, interfering in the day-to-day functioning of the public enterprises will never stop. A decision has to be taken in this regard very categorically. Now, is there any misuse of resources or loss of money? I looked at the numbers. Development and expansion of these two airports, these two assets, would cost Rs. 14,000 crore. And what arrangements have been made? That the Airports Authority will not spend any money; it is not obliged to spend any money for capital expenditure or revenue expenditure. The Joint Venture Companies will raise money, will operate this for a concession period—a long concession period. After the concession period, these two airports will come back to the Airports Authority. The Airports Authority is not giving them up. It is just that they are giving it to them for the concession period.

During the concession period, 45 per cent of the gross revenue in the case of Delhi and 37 per cent in the case of Mumbai will be taken away by the Airports Authority. Numbers are very important. If I have mistaken, I hope, Mr. Minister, you should be able to point out. This is in addition to whatever dividend the Airports Authority will get from the investment they make in the Joint Venture.

I don't think there is any possibility of charging that a misappropriation of finance or misuse of authority has taken place. I am not getting into the

procedural aspects, but about just this arrangement I would point out that this is one way the Airports Authority is building up its two assets.

Are the workers' interests fully protected? Shri Sharad Yadavji raised this point again and again. As I see from the papers, for the first three years, all the workers will remain in the Airports Authority. After that, 60 per cent of them will remain with the Joint Venture Company and 40 per cent, if they wish to stay, will remain with the Authority with the full pay and benefits. I don't see these are any evidence of workers' interests being sacrificed. I want to point this thing out because if we really are worried about the Airports Authority's decision, this should be based on what exactly are the things that they are doing, not on any kind of ideological or past arguments for the creation of this Authority.

Another fundamental question is: why should private sector be called in for this development effort of the Airports Authority? Now, having private sector involved in this does not mean that we are giving it away. It is one way of doing things. And the time has come for us to see what exactly is the role of the Private Sector. *vis-a-vis* the State Sector in all commercial activities. Public Sector resources are limited. It is not just financial resources. Public enterprises or public sector technological resources, managerial resources, whatever resources are there, are limited. This should not be thrown away. If a particular function can be done as well by a private sector, if not better, then there is no reasons why public enterprises or public sector should go into this operation.

I would submit, through you, to my friends here to discuss this. If it is possible to show that private companies can do as good a job, if not a better job, of managing, operating and investing in different airports, then the Airports Authority should do exactly that: allow them to do that and play the role of supervision and coordination. This is a way of public enterprises functioning in this new modern economy.

There was a time when all of us felt—I should not say all of us, those of us who talked about socialism—that the means of production should be owned by the public and, therefore, any increase in the public sector was considered to be a good thing. Those days are gone. We consider it necessary to establish at every point where public sector's functioning is important and is beneficial, private sector cannot do that. There are clearly defined areas where the benefits or social benefits are such that they cannot be captured by the market. There are some things where private enterprises will not do; where the total investment is so large that private enterprises will not go; These are the areas, like social sectors education,

health, etc., and also several large industries, infrastructure industries where private sector cannot come and where public enterprises should engage. I submit to you, Sir, there should be a discussion on this subject. We had not had the discussion on disinvestment and all this. (*Time-bell*) But there should be an occasion to go into this basic question: What exactly is the role that the public enterprises are supposed to play? Therefore, I would like to submit to you and to the Minister, please try if this experiment succeeds. I am quite certain that this experiment will succeed, if you take care of all procedural questions with the force I am talking about. Please generalize this. Come to Kolkata, the State I represent. Please see that the Kolkata airport is also developed in the same way. Come to other areas. Only then the Airports Authority should be able to coordinate, manage and supervise all the different airports that are being functioning. This is the way you can build the public initiative in the airport building. Thank you very much.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIAN): Thank you Mr. Sengupta. Now, Shri Manoj Bhattacharya.

SHRI MANOJ BHATTACHARYA (West Bengal): Mr. Vice-Chairman Sir, thank you very much. I stand there in support of this Short Duration Discussion, as raised by my friend, Shri Dipankar Mukherjee and in support of the points raised by Shri Dipankar Mukherjee. I should be absolutely clear. Sir, I have specific queries. I will not go into detailed discussion because Shri Dipankar Mukherjee has done it. I need not repeat those. Sir, nowadays, I am having a very bad experience. I must submit to you that traveling by air, particularly from Kolkata to Delhi, has become a horrendous experience for me and every time, I hear that either the aircraft is not being able to be put in the parking bay or the aircraft is not available, the aircraft is not there. Yesterday, I was traveling by IC-402. It was to take off from Kolkata at 8 p.m. I was informed that it would take off at 9. Then, when I left for the airport, I was informed over my mobile phone, in a very courteous manner, that it is going to take off at 9.45. When I reached the airport, I was informed that it would take off at 10. Then, after some fifteen minutes, I was informed that it would take off at 10.15. Then, ultimately, it took off—I am thankful to the Indian Airlines that it took off-at 10.35 and it could reach here at 12.30. However, Sir, this is a perennial problem. Why this problem is not being taken care of? Is it the problem of the runway? Or is it the problem of the aircrafts? Or

are there some other administrative problems that are, once again, being experienced by us? I am experiencing this for almost twenty years. I remember, in 1986-87, I remember exactly, when we used to experience this sort of situation, when another gentleman from Maharashtra was heading the Civil Aviation Ministry. I do not know whether there is some correlation between these two or not. But, unfortunately, the Minister must be mindful; otherwise, in this flagship company of ours, Indian Airlines, there is a tendency. And naturally, the private airlines are taking advantage of this. The primary problem is, as I hear from the people on airports, there is no aircraft; some 4-5 aircrafts have been grounded and the situation has become very bleak.

Now, Sir, when I come to this point that has been raised by Mr. Dipankar Mukherjee, I must say that it's a misconception in the House. Perhaps it has been told by Shri Dipankar Mukherjee or I shall reiterate that we are all for modernization of airports. We are not at all against the modernization of airports and we are also for the development of the airports across the board in the entire country. All 126 or 127 airports must be developed; infrastructure development and modernization must take place there. Sir, it is well known that these two airports, particularly the Mumbai and the Delhi airports, they earn the revenue for the Airports Authority of India. Now, let me understand what are the total assets of the Airport Authority of India. What are the total assets of the Airports Authority of India? When was it evaluated last time? What is the commercial value as per the market rate of the land that has been possessed by the Airports Authority of India? Mr. Minister, I am putting some pointed questions. You kindly remember that you have to answer these. My friend, Kapil Sibal, will not help you then. So, let us know, what is the exact valuation of the land that is being possessed by the Airports Authority of India as per the present market value. Whether it is the runway space. It is the problem of runways, as I hear. As a layman, I hear—and you will be in better position to tell us—there is a problem of runways. Now, in Delhi and Mumbai—about Santa Cruz, I have got the experience—there is not additional space to develop runways. When I went to Bangkok, I was told that there are 28 runways; I do not know whether it is correct or not. There are 28 runways. Can you develop in Delhi another three or four runways? There is a problem of the runways; that is why we waste our aviation fuel while taking rounds in the sky. They do not get space to land. Could you please

tell us whether additional runways would be put in place through this programme of modernisation or is it only for creating a market in the airport lounge? I have seen that in Bangkok there is a huge market. According to me, development of market by private parties at the airport cannot be modernized. There are many markets in all the cities. I do not require a market or luxurious duty-free Shops in the airport. Do the private parties modernize the airports like this? There were many votaries; a very erudite colleague of mine, Mr. Arjun Sengupta, was telling about the private parties. Shall I give an example, Sir? From the Delhi Airport to the city, from the International Airport to the city, the Delhi-Gurgaon Expressway is constructed by the G. S. Construction. As you know, a shabby condition is there. They are delaying the process of completing the project by not less than three years. My friend J. P. Aggarwal was talking about it. My friend Mr. Kapil Sibal is from Delhi; he is a very honourable Member of Parliament; he knows it very well how important it is. For D. S. Construction, there is not penalty clause, and D. S. Construction can protract the job for a very, very long time. Nobody can handle it, and this is the private organization. Mostly, the private parties handle the situation like this. Whether it is GVK or GMR, I do not have anything personal against them. Will you ensure that they will complete the job in time, as per the schedule, and as per the necessity of the Airports Authority of India? By securing 24 or 25 per cent of the venture, you do not secure that permission. Whether it is GVK or MGR, incidentally, GVK is also responsible for Bangalore. Bangalore Airport is being constructed by....(*Time Bell*) Sir, I am just concluding. Bangalore plus Mumbai-GBK; Hyderabad plus Delhi-GMR. So, private monopolies are created. However, I am not objecting; they are competent enough. But, in the process, I would urge upon the hon. Minister to go through the entire process and see to it that the purpose of the Airport modernization really takes place. Otherwise, our explanation for having a modern airport will be simply a daydream, it will be a futile exercise to discuss it over here, and I am sure, Sir that we will not interfere in the autonomy of the public sector undertakings. Neither are we talking in contravention of the NCMP, not is there any contravention. We want that the public sector undertakings must be strengthened further, but this is not the way to strengthen them further when the AAI was competent enough. DMRC could have done this wonderful job. In Delhi, DMRC has not been given a chance. Why is it that private parties in collaboration with foreign

companies... (*Time bell*)... Sir, I am concluding. Sir with these words, since the time is not in my favour, I am concluding. Thank you, Sir.

SHRI R. SHUNMUGASUNDARAM (Tamil Nadu): Sir, I thank you very much for giving me the opportunity to speak. Sir, I want to have a specific answer from the hon. Minister. Does privatization, in his view, mean development? On the contrary, the opposition to privatization by the hon. Member, Mr. Dipankar Mukharjee, is anti-development. I was thrilled when I read a book called "Asia Rising". It predicts that in the year 2005, the Asian giants, both China and India, will be super powers. And the book says that India has an edge because it has a vibrant democracy and an independent judiciary. China, it is reported, in the year 2003, received over 53 billion dollars as Foreign Direct Investment. On the contrary, India received only 4.3 per cent. China's growth rate is more than us; their literacy rate is more than us; their Internet user rate is more than us. They have 239 telephones per thousand, whereas in India it is only 46 or 49. When this kind of growth is projected in the case of China, what is happening to India? Why is the growth rate so low and poor, as far as India is concerned? Will privatization solve this problem? That is my question. The hon. Minister has to answer this.

Sir, I understand that there is not 100 per cent privatization in China also. There privatization is extensively happening only in the case of small firms. As per the book called "Privatisation in India-Challenging Economic Orthodoxy" by one Ram Mohan, there is not 100 per cent privatization in China. I don't know whether it is correct or not. I want to know from the hon. Minister whether privatization is just for competing with China. The Beijing and Shanghai Airports, which have been mentioned by many hon. Members, were modernized only after privatization. Why is this privatization? I can't forget the whopping cost of public administration, which was reported to be Rs. 1,53,000-Rs. 1,54,000 crores two years ago. It may be much more than that now. What is the reason? Is it the whopping cost of public administration?

Sir, the Minister, when the employees of the airports went on agitation, promised that there would not be any retrenchment. I am very happy about it.

Sir, will privatization of these two airports, Mumbai and Delhi, alone solve the problems in this country? I feel that decongestion of these

airports is possible only by developing the other airports, both metros and non-metros. There are ailing airports. They are crying for development. As per the Airports Authority of India Report of last year, Chennai Airport has recorded a high rate of growth, both in domestic and international traffic. As per the Report, there is an increase of 23.7 per cent in the passenger traffic. The domestic passenger traffic constitutes 29.2 per cent of that. The aircraft movement is 19.5 per cent. But the expansion of Chennai Airports is not taking place. There was an announcement that 500 acres of land were to be acquired with the help of the State Government. But in *The Hindu*, today, I saw a report that a massive agitation was going on because the acquisition would dislocate 25,000 human settlements or houses. I don't know whether that figure is correct. What is the Minister going to do with regard to this? Decongestion of Mumbai and Delhi can take place only by developing the airports like Chennai, Bangalore, Hyderabad and Kolkata. I understand that 90 per cent of the international travellers land in Mumbai out of sheer compulsion because they don't have proper connecting flights or direct flights to other cities in India. Is that true? I also understand that 30 per cent of the international tourists who visit this country visit southern part of India, particularly, Tamil Nadu. They don't have direct flights connecting Chennai. Madurai is nearer to Colombo and Singapore. Madurai has to be developed. It will decongest Chennai. Therefore, I appeal, through you, Sir, to the hon. Minister let him not focus on these two airports alone; let him not exhaust all his resources just on these two airports alone. Thank you.

SHRI JANARDHANA POOJARY (Karnataka): Mr. Vice-Chairman, Sir, we can see nobody from the Opposition side, particularly from the BJP. It has not happened for the first time. It is the second time when it is happening. They have been obstructing the proceedings of Parliament so many times. The whole country has been observing it. What type of interest are they taking in the proceedings of the House when such an important issue is being discussed?

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P. J. KURIAN): Shri Ram Nath Kovind has come.

SHRI JANARDHANA POOJARY: Sir, only one Member has just entered.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): At least, one has come.

THE MINISTER OF SCIENCE AND TECHNOLOGY AND MINISTER OF OCEAN DEVELOPMENT (SHRI KAPIL SIBAL): Sir, we want the Opposition to be both effective and participative. Therefore, we are a little concerned about this.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): But I cannot direct the Opposition to do so.

SHRI KAPIL SIBAL: I am not saying that. It is just a matter of record. It must show on the record how participative they have been because it has not happened for the first time.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Sir, this is also for the first time that when such an important debate is taking place, the major Opposition Party is not participating in the debate. This is what I was trying to explain when I said that this was their idea which has been mooted.

वाजपेयी का सपना आप साकार कर रहे हैं, उनको कुछ बोलना नहीं है, वे तो देख रहे हैं।

This Short Duration Discussion, which I have initiated, has nothing to do with the Opposition. The signal which is going is that here is one of the issues where Opposition and the Ruling party are on the same line.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Dipankarji, it is up to them whether to speak or not.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Since he has raised it, that is why I have pointed it out. It is a continuation of the policy which has been run by them.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): That is okay. But I am saying that it is up to them whether to speak or not.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: These are rare occasions where on an important issue the Opposition does not participate. Demarcation is very clear and I am happy. That is why I wanted to bring a voteable motion here. Then this whole thing would have been clear. (*Interruptions*).

I wanted to bring a voteable motion here. When I brought it, an assurance was given. Had it been a voteable motion, this would have been clear in number. I would like this side and that side to vote together against this motion, in spite of our opposition. That purpose has been served.

SHRI JANARDHANA POOJARY: Sir, here I object to his assumption. Whatever we have to say, we are saying, our party is saying. But our objection is, there is nobody from the Opposition. This is a constructive Opposition we are seeing today! Let him not link it. He may be having grievances. Sir, we are presenting our case. He has also presented his case. Now it is for the nation to see. But don't blackmail us by saying that the entire thing is going out of the way. (*Interruptions*).

श्री एस०एम०लालजन बाशा: यह इन लोगों की मिलीभगत है ... (व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): That is all.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Sir, I am so happy. He has a very clear mind. I was trying to explain it because I found that there was no speaker from the Opposition side. That is the point which is very clear. (*Interruptions*).

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): I am not permitting it. (*Interruptions*).

श्री एस०एम०लालजन बाशा: यूपीए के पार्टनर होकर ये कौन सा* है ... (व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Please take your seat. (*Interruptions*).

श्री दीपांकर मुखर्जी: पार्टनर-वार्टन नहीं हैं, हम लोग सपोर्ट कर रहे हैं। *तो वहीं है, जैसे आप यहां बैठते थे ... (व्यवधान) हमारा* फैंक्ट है, *नहीं है, हमारा* यहां भी होता है, बाहर भी होता है। आप जहां भी बोलेंगे, वहीं होगा। जब आप लोग थे, तब भी हम लोग ... (व्यवधान)

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Please resume your seat. (*Interruptions*).

श्री शरद यादव: सर, एनडीए की तरफ से हम बोले हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Dipankarji, you can, of course, observe that many of them are absent. But you cannot draw an inference from that and make a statement here. So, that is not correct.

* Expunged as ordered by the Chair.

5.00 P.M.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Sir, it is not a question of inference. It is a fact.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): That is a fact. It is on record. But nothing more than that. Why they are absent or what is the reason for their absence, these are inferences. Don't go into that.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: These are not inferences. Sir, if you go through my speech, I have said that this whole proposal was initiated by them and they had brought that amendment Bill in 1994-95. *(Interruptions)*.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): No discussion. Your point is over.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Where is the inference? It is fact. It is their brainchild. It is Vajpayee's... *(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): You have made all your points. Please take your seat.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: There is no inference. It is a factual position.

कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सुरेश पचौरी): सर, मेरा एक अनुरोध है कि जो * शब्द है, वह अमसदीय शब्द है इसको सदन की कार्यवाही से विलोपित कर दिया जाए। जहां तक कांग्रेस का प्रश्न है, कांग्रेस के स्पीकर ने डिस्कशन में पार्टिसिपेट किया है इसलिए यह कहना सर्वथा अनुचित है कि कांग्रेस ने इस डिस्कशन में कोई दिलचस्पी नहीं ली।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): So, whatever words are unparliamentary, including the word, * will be expunged. Shri Abu Asim Azmi. Not present. Shri Abani Roy.

श्री अवनि राय (पश्चिमी बंगाल): उपसभाध्यक्ष जी, बहुत बहस हुई है और एक सिविल एवनिशन मिनिस्टर जो पहले थे, उन्होंने सवाल रखे हैं और वर्तमान जो हैं, वे उसका जवाब देंगे, लेकिन सबसे अहम बात यह है कि बार-बार यह आवाज़ संसद के अंदर या बाहर उठाई जा रही है कि वामपंथी आधुनिकीकरण या modernisation के खिलाफ हैं। यह गलत संदेश सरकार की ओर से जा रहा है। उनकी पार्टियों की ओर से बार-बार इसको highlight किया जा रहा है, यह बात गलत है। We are not against modernisation, but we are against privatisation. We are against the sailing of the country to any other place. That is our main objective.

दूसरी बात जो है कि इस बारे में, इस प्रक्रिया और पद्धति के बारे में, मैंने कई चिट्ठियां लिखी हैं, इन चिट्ठियों के जवाब न इस मंत्रालय से हमें मिले और न ही प्रधानमंत्री से मिले हैं, यह बात

*Expunged as ordered by the Chair

तो दीपांकर जी भी जानते हैं और दूसरे सदस्य भी जानते हैं। सवाल यह है कि एयरपोर्ट अथॉरिटी ने क्या मांग की थी? एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया ने मांग की थी कि modernisation करने के लिए हमें इजाजत दी जाए, लेकिन हुआ क्या? सरकारी संस्था को नाक देकर इनको अपंग बनाने की जो कोशिश उन्होंने की है और कह रहे हैं कि हम इनकी नौकरी नहीं खा रहे हैं, जो कि उनका सवाल ही नहीं था। बार-बार यह कहा जा रहा है कि वामपंथी मजदूरों की भलाई के लिए बात करते हैं और इसीलिए यह मांग कर रहे हैं, यह गलत है। हमने आधुनिकीकरण के साथ-साथ और एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया ने भी आधुनिकीकरण की मांग की, लेकिन पिछले आठ साल में इनको कोई काम नहीं दिया गया। इसके लिए जो जिम्मेदार हैं, उसके लिए पिछली सरकार भी जिम्मेदार थी और यह सरकार भी जिम्मेदार है। इस सरकार में, उन्होंने तय कर लिया कि एन०डी०ए० सरकार जो नहीं कर पाई, वह हम करके दिखाएंगे कि हम कर सकते हैं या नहीं। बात जब हो रही थी शाइनिंग की, तो इसलिए शरद यादव जी ने कहा कि हां, हम शाइन तो कर नहीं पाए, इसलिए गिर गए, लेकिन उन्होंने "साइन" मतलब दस्तखत तो कर दिए प्राइवेटाइजेशन के, गिरने की इजाजत भी जनता उनको दे देगी। सवाल यह नहीं है। सवाल यह है कि हमारी जो संस्थाएं हैं, उनको हम कैसे दुर्बल कर रहे हैं? कहा जा रहा है, बहुत से सदस्यों ने, अर्जुन कुमार सेनगुप्त जी ने कहा कि हमारी आमदनी होगी। जहां हमारी सौ फीसदी आमदनी होती थी उसमें से चालीस परसेंट आएगी या पैतालीस परसेंट आएगी, इसके लिए जो बहुत बधाई दे रहे हैं हम उसकी निंदा करते हैं। बार-बार आधुनिकीकरण की बात कही जा रही है। मैं पूछता हूं कि मुम्बई एयरपोर्ट में आधुनिकीकरण की क्या आवश्यकता है? क्या बिल्डिंग की आवश्यकता है? क्या टॉयलेट्स की आवश्यकता है? कौन सी आवश्यकता है? हर जगह आज दिखाई दे रहा है कि जो भी लोग हवाई जहाज से जाते हैं, वे कहते हैं कि हवाई अड्डे पर हमें चालीस से पैतालीस मिनट और रहना पड़ता है और हमें वहां जगह नहीं मिलती है। वहां इनफ्रास्ट्रक्चर की जरूरत है। बार-बार जब हमारे देश के विकास की बात होती है। हमारे दोस्त चीन और यहां-वहां के, दूसरी जगहों के उदाहरण देते हैं। अरे भाई, वहां क्या खाते हैं, वहां क्या पढ़ रहे हैं, वहां क्या हो रहा है, उससे हमारा कोई मतलब नहीं है। हमारा मतलब इससे है कि हवाई जहाज से उतरने के बाद जगह ठीक है या नहीं। हवाई जहाज से उतरने से पहले, खिड़की से जो झुगियां दिखाई देती हैं, क्या उन झुगियों को परिवर्तित करोगे? क्या वह इनफ्रास्ट्रक्चर होगा? क्या वह वर्ल्ड क्लास होगा? इसकी सोच नहीं है। सोच वहां है कि हवाई अड्डे को अगर हम निजीकरण में दे दें और उनकी जेबें जो भरें, तो उसमें से हमें फायदा होगा, यह सोच गलत सोच है। सरकार ने एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया को खत्म करने की जो साजिश की है, भले ही उसमें कोई नौकरी जाए या न जाए, हमारी कोई जरूरत नहीं है, न उन्होंने मांग की है, और यह जो तीसरा किस्सा वे उठाकर लाए कि हम किसी की नौकरी नहीं खा रहे हैं, भारत के अंदर बहुत सी जगह निजीकरण हुआ है और निजीकरण में हम बहुत से वर्कर्स का उदाहरण दे सकते हैं कि उनको निजीकरण के बाद एक साल में ही VRS दे दी। उसमें कई हजार वर्कर्स को निकाल दिया। यह आपकी आवाज नहीं है। इस 'बालको' में क्या

आपने किया था, NDA सरकार ने क्या किया था। आज उसकी हालत क्या है? हमें नौकरी की गारंटी मत दीजिए। आप यह बात गलत कह रहे हैं। जो बात सही है, आप उसको पार्लियामेंट में छिपा रहे हैं। संसद के अंदर किसी बात को नहीं छिपाना चाहिए। हमारा क्या अधिकार होगा? एयरपोर्ट अथॉरिटी के पास कितनी परसेंटेज रहेगी, कितनी परसेंटेज प्राइवेट के पास होगा? हमारा कितना मुनाफा था और अब हमारा कितना मुनाफा जा रहा है, यह कहाँ से आएगा? इन्फ्रास्ट्रक्चर का मतलब क्या है? आप बड़ी-बड़ी बातें करते आ रहे हैं। असल में जगह नहीं है और जहाँ पर आपकी दृष्टि दूसरी तरफ है ... (समय की घंटी)... जहाँ से बार-बार कहा जा रहा है, यह दृष्टि लैंड पर है और वहाँ पर स्कैम है। अगर आप इस लैंड के स्कैम को रोक नहीं पाओगे, एयरपोर्ट के नाम पर .. (व्यवधान). जो साजिश कर रहे हैं। यह एक बात है और दूसरी बात यह है कि एयरपोर्ट अथॉरिटी आफ इंडिया को दुर्बल करना, अपंग करना, अगर इन दोनों साजिश को मंत्री जी आप खत्म नहीं करेंगे तो आप भी साइन करने के बावजूद प्राइवेटाइज हो जाएंगे। मंत्रिपरिषद् प्राइवेटाइज हो जाएगी। अगर प्राइवेट की इतनी ही चिन्ता है, मेरे ख्याल में संसद का भी अगर निजीकरण हो जाए, तो यह बहुत अच्छी बात होगी।

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Mr. Minister.

SHRI PRAFUL PATEL: Sir, it is a very interesting, informative and a very valuable discussion which has taken place today...

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: And my last speech!

SHRI PRAFUL PATEL: Maybe, unfortunately, for us, you will not be here. My friends, Shri Sitaram Yechury and others have not chosen to send you.

SHRI SITARAM YECHURY (West Bengal): It is on rotation basis.

SHRI PRAFUL PATEL: Anyway. We value your system and we respect that. But we will be losing a friend in Parliament, not outside. Of course, we will always be friends.

Sir, the entire discussion and the debate which has been going on for the last couple of hours has also been preceded by many a debate in the media, in various forums, in various interactions not only with my esteemed colleagues who are in Parliament but also with many others outside also.

Sir, the importance of air-travel has assumed different dimensions and proportions than what it ever was in the past. That does not mean to say that what is being spoken about aviation does not apply to other

sectors also. This is the phenomenon which we are seeing across our country, in sector after sector, where the fruits of development are now showing results; and the aspiration level of our people is also undergoing a sea-change. We have to match the expectations of our people in this changing scenario both in terms of our economic development and in terms of the integration of our economy from within and from outside. I feel that aviation has an importance which cannot be undermined in today's age.

Well, as far as the overall scope of aviation is concerned, the AAI has a very important role to play. There is no doubt about that. Many issues have been raised by many a Member, starting from my colleague, Shri Dipankar Mukherjee and respected Sharad Yadavji for whom I have great respect not only individually because of my old association from Argao, Gondia and Jabalpur where he used to come and give many ojasvi bhashans—

हमारे गोंदिया में आकर ओजस्वी भाषण दिया था। उनके युवा काल में राजनीति की जो शुरूआत थी, मैं उस वक्त की बात कर रहा हूँ। उस वक्त हम बच्चे थे, लेकिन फिर भी हमको उन दिनों का स्मरण है इसलिए we have great admiration for his debating skills—but also for his concern for the cause of the development of our people and the common man, as he tried to make a point here Sir, in terms of aviation, let us accept one thing, as my colleagues, Shri Lalit Suri, Shri Arjun Kumar Sengupta, Shri Dipankar Mukherjee and many others have also raised that issue, that there is a great deal of importance which we have to attach. Sir, in a country as big as India, both in terms of population and the geography of India, India is a country as big as a continent, we must not forget that the fruits of development must be equitable spread across the country. Today, even after so much has happened, in spite of Cochin having come up, in spite of Trivandrum was made the fifth international airport after the four major Metros, and in spite of the fact that we have now international flights going and even domestic flights operating in many airports across the country, it is a fact that even today, more than 50 per cent of all the traffic of aviation is centred around Mumbai and Delhi alone. And, that is not a very healthy phenomenon, if you look at the equitable distribution of the fruits of development of a great nation as of ours. And, that is why, I think the moot point which we must try to understand, Sir, here is that the effort in this direction is mainly to see

that the Airports Authority of India and the resources of the Airports Authority of India and the Government are put to the best use for equitable growth and this growth should be distributed all across the country. There is no dispute on the fact, there is no disagreement, Sir, in the minds of the Government; there is no confusion also that we are thinking in two different ways. As far as the Airports Authority of India is concerned, we respect that it is a premier institution.

आपने "नवरत्नों" की बात की, "नवरत्न" का दर्जा इसको नहीं मिला है, "मिनी नवरत्न" का दर्जा भी नहीं मिला है, लेकिन यह एक बहुत महत्वपूर्ण कंपनी है।

There is no doubt about it. It has a potential; It has a great future. I am also one of those people who feel that; yes, the Airports Authority of India Will be able to become even bigger organisation than what it is today. In the changing context of aviation where unlike many a sector, where there is a shrinkage of opportunity, I think, this is a sector where there is going to be expansion and explosive growth in the days and years to come. And that will in its own way lead to more economic development, lead to more opportunities for organisations like the Airports Authority of India, for our own airlines like Air India and Indian Airlines, for many...

श्री शरद यादव: मंत्री जी, क्या आप एक मिनट yield करेंगे।

श्री प्रफुल्ल पटेल: जी हां, बिल्कुल।

श्री शरद यादव: मैं आपसे यह निवेदन कर रहा हूँ कि देवनहल्ली, शमसाबाद, हैदराबाद और कोचीन, अब दिल्ली और मुंबई, इनका total revenue यदि आप लगाएंगे, तो एयरपोर्ट एथॉरिटी के पास क्या बचेगा, यह सवाल है। आज सबसे बड़ा सवाल यह है कि इनके निकल जाने के बाद क्या होगा? 58 सालों से, ये दो एयरपोर्ट ही revenue earn कर रहे हैं, इस बात को बहुत तेजी से आप नहीं बदल सकते। एयरपोर्ट एथॉरिटी की financial position आज sound है, वह कल कैसी बनी रहेगी, यह जरूर बताइए।

श्री प्रफुल्ल पटेल: मैं माननीय यादव जी से कहना चाहूंगा कि मैं अभी शुरूआत ही कर रहा था कि आपने यह प्रश्न उपस्थित किया, दीपांकर जी ने और दूसरे सदस्यों ने यह सवाल उठाया है। मैं बिल्कुल उसी बात पर आपको बताना चाहूंगा और संतुष्ट भी करने की कोशिश करूंगा। मैं निवेदन कर रहा था कि यह पूरा sector एक नयी तेजी और रफ्तार के साथ बढ़ रहा है और हम लोगों को इस बदलते हुए परिप्रेक्ष्य में जैसे अर्जुन कुमार सेनगुप्त जी ने कहा कि there is a

new dimension, We will have to respond to the new needs of a sector. We have seen it in the past, in many a sector, not only in aviation, wherever we have seen new approach being taken, we have seen in telecom, we have seen in power, we have seen in road, we are seeing in shipping; we are seeing in ports. All these sectors where the growth has come, we have seen that a new approach has to be taken. We could not get it fixed in the minds of the people that everything will be done by the Government. The moment we adopted openness, we have adopted a new approach, where public-private partnership became the order of the day, we have seen those sectors grow on a different trajectory. I respect what Dipankarji has said, what Nilotpaji in his various interactions has mentioned.

SHRI NILOTPAL BASU: Mr. Minister, will you yield for a moment? I am not understanding. If you look at the sequence of events, in 1995, when this new Airports Bill came to Parliament, the main objective in the Statement of Objects stated was why international and national airports were being combined. It was to see to it that the airports have more evenly distributed development to allow international airports to actually cross-subsidise the rest of the airports. 1995 was the height of reforms. Already things had started moving. At that time, you felt that it is imperative to combine both the airports so that the whole airport sector grows. Within three years, what happened suddenly that you have no other go but to privatise these two premier airports?

SHRI PRAFUL PATEL: Sir, Mr. Nilotpai Basu was not present when Mr. Dipankar Mukherjee raised identical points. What he has just brought up to my notice has already been mentioned in exact words also by Mr. Dipankar Mukherjee, that the Airport Authority of India Act was amended in 1995 and to make NAAI and IAAI, as it stood then, two different organisations were merged and brought into one entity, especially because the scenario was changing and few airports were making profits; the domestic airports were considered to be, at that time, loss-making airports, and, therefore, to cross-subsidise and to make the organisation viable and profitable, this change in legislation was brought about. That is exactly the point which was brought about.

You also mentioned about the blame game against the Airport Authority of India and all that. Sir, we are not into the blame game; this is a serious

discussion which is taking place. I am not trying to insinuate or trying to say anything about the capabilities of the Airport Authority of India; there is absolutely no confusion in my mind that the Airport Authority of India is a good organisation, a sound organisation. But the reasons for moving in this direction, what the Government has chosen are different, which I would like to make very clear.

You also mentioned about accountability of the Executive and the Empowered Group of Ministers being capable to take a decision or not, I think, I would disagree with you there. In the Government, everything is a collective responsibility, and it is the Executive responsibility. If the Cabinet has decided to entrust the responsibility of looking after the transaction of Mumbai and Delhi airports to an Empowered Group of Ministers-I think, my experience is that; but, Shivraji is here-I do not see any reason why the Cabinet cannot appoint an Empowered Group of Ministers... (*Interruptions*)

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: My letter to the Prime Minister is very clear. I do not know whether it is forwarded to you. I said, the Executive, whether it is the Cabinet or anybody, they are accountable to the Parliament. I do not think there is any difference in that. The Executive is accountable to the Parliament. We have pointed out that there are certain omissions and commissions, in our opinion, and the Prime Minister should have replied to me, but it has not been replied. I have put a question; The Empowered Group of Ministers has gone beyond its terms of reference by putting its own inputs so far as the eligibility criteria is concerned. That is the second part. My first part has not been answered yet. That is what the point is. It is not your decision. It is this Government's decision. What has been done today? In 1995 they have been integrated. But the merging has taken two years. In 1997, the Airport Authority of India was formed. In 1998, you cannot be held responsible. I do not know why you are taking the blame on yourself. In 1998, this Government took a decision that Delhi and Mumbai airports should be leased. How the 1997 decision match with this? I could have asked the earlier Government if it had been in power. But I do not know, if it is your Government which took a decision to integrate it. This Government has taken a decision of separating Delhi and Mumbai airports, and you want to take both the responsibilities on your shoulder!

SHRI PRAFUL PATEL: No, no; I have never said that. You mentioned that the Prime Minister did not choose to reply to you.....

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: That is on eligibility criteria. That was the first point for two Governments. Regarding eligibility criteria, I asked the Prime Minister, I also told here that so far as the Empowered group of Ministers is concerned, they had changed the eligibility criteria and it is not within the terms of reference. Some reply should have come. I have not got the reply. Wherefrom would I get the reply? From TV channels? It will be only in the Parliament.

SHRI PRAFUL PATEL: It is my responsibility as a Member of the Government when you are talking about what you have written to the Prime Minister and that you are not satisfied. I being the concerned Minister, I consider it my duty to at least respond to some issue which you have raised about my Prime Minister, and being in the Government it is my duty. Therefore, I just thought it would be appropriate to respond. Sir, the whole issue here is, as I said, the Government in its wisdom has taken a decision that the Mumbai and Delhi are not just the two gateways which need to be put to the maximum, I would say, use. The redistribution of traffic must take place across the country. No doubt, having said so, Mumbai's and Delhi's positions also cannot be undermined for the fact that looking around the scenario all across the world, also in our neighbourhood, aviation has a new dimension. Just to give answer to one or issues, which were raised, I think, by Mr. Manoj Bhattacharya and Mr. Abani Roy also, Sir, an airport is not just something, which is meant for people to come and go. An airport is also a transit hub. It is not just a destination airport. It has got its own economic dynamics which revolve around it. Unfortunately, in our country, in our aviation, we have ignored the concept of an aviation hub. Look at Singapore and Dubai, on two sides of our country, they have become the hubs for India, for our airports. Nobody is denying that an airport should be made like palaces. But the fact is that there is a new energy, which has to be brought in. The dynamics of running an airport are not simply of making a terminal for people to come and go. The entire Dubai and Singapore airports, the economics of the airports run only on the basis of transit traffic and 60 per cent of all this traffic in Singapore and Dubai is transit traffic. This is not destination or originating traffic. ...*(Interruptions)*... My friend, will you let me speak. ...*(Interruptions)*... I am just explaining something what he has mentioned. ...*(Interruptions)*... Let me complete. Why should I keep yielding? If there

is a substantive point, I will yield. ... (*Interruptions*)... I have no issues. ... (*Interruptions*)... I am explaining the rationale of what an airport in today's context is supposed to be. I will yield whenever I feel you are raising an issue and I will be happy to respond. ... (*Interruptions*)... I am not standing here in the way for you to make a point. ... (*Interruptions*)... I have never interrupted any of the speakers when they spoke. My point here is that the whole issue and the concept is, why can the Airports Authority not develop Mumbai and Delhi Airports? The issue here is, should the Airports Authority put all its investment, all its future receivables into development of Delhi and Mumbai alone. Or, should the Airports Authority equitably redistribute its resources and actually optimise by constructing airports across the length and breadth of the country? That is the issue. Yes, we can invest money here into Mumbai and Delhi and we can then say bye, bye to most of the airports in this country. That is not the objective. The objective here is that we want that other airports to develop, that is why as a first step, the Government has taken is to see that 35 non-metro airports are developed simultaneously within our limited timeframe. We are not talking open-handed, within three or four to be built up to international standards, to be made airports, which are of world class. That is the objective. Therefore, nobody is denying that that these airports cannot be made by the Airports Authority. The basic assumption which you are making is that we are against the Airports Authority and their competence to make airports, that is being questioned. I would like to refute that. On behalf of the Government and on my own behalf and, I would like to state that nobody is questioning the ability of the Airports Authority. The real issue here is, should the Airports Authority confine itself to Mumbai and Delhi or should the Airports Authority redistribute its assets, its money, and its expertise to developing another 35 airports of the country? ... (*Interruptions*)... That is moot issue that we are discussing. ... (*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Please. ... (*Interruptions*)...

SHRI NILOTPAL BASU: In response to the Standing Committee's direction to the Ministry, the Airports Authority constituted a high-powered committee to come with a report, which is available with the Ministry, it says. ... (*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Mr. Minister, are you yielding? ...*(Interruptions)*...

SHRI PRAFUL PATEL: No.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): He is not yielding. ...*(interruptions)*...

SHRI PRAFUL PATEL: I had not issue with them. ...*(Interruptions)*...

SHRI NILOTPAL BASU: As the Chairman of the Committee, it is my responsibility also to inform the Members of this House that the Government has reduced the technical criteria for one of the airports from 80 to 50, calling the bluff of this world-class airport building. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Nobody else. ...*(Interruptions)*... He is not yielding. ...*(Interruptions)*...

SHRI PRAFUL PATEL: The issue here, which we are talking about today that it is not only about the 35 airports which have to be made. The country has got another, as Mr. Sharad Yadavji pointed out, 126 airports which have been developed by the Airport Authority. All these 126 airports are not in the best of condition. These airports need to be made. Across State after State, I would find MPs after MPs trying to see that their airports in their respective areas are now developed. Aviation is no more an elitist concept. Aviation is no more a concept where only a few people choose to fly. It has become essentially a mode of travel as anything else, like the Railways or like the road transport. Aviation has also acquired a new dimension. Therefore, we have to respond. I have never questioned the ability of the Airports Authority as is being insinuated. But, the fact of the matter is, you say what will happen to the Airports Authority if Mumbai and Delhi our two most profitable airports, the jewels in our crown, are going into a joint venture. 'Privatisation' is the word they use; I use the word 'joint venture.'

However, that being so, if profitability is of any issue, I have got some figures. I would like to state it with authority here. The actual profit of the Airports Authority in the year 2004 and 2005 was, profit after tax, roughly about Rs. 325 crores. The Budget Estimates for the current year which is to end in a few days time—I cannot give you the exact figure right now

because it takes some time to collate—but the Budget Estimates of this year are Rs. 361 crores approximately. We have worked out the Budget Estimates of 2006-2007, which is the year ahead based on the bids which we have received from Bombay and Delhi and the Budget Estimates work out to Rs. 548 crores. So, in which way after the joint venture of Mumbai and Delhi airport is the financial health of Mumbai and Delhi going to be affected? This is the Budget Estimate which prevails. ...*(Interruptions)*...

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: This is absolutely because of the land. It is non-aeronautical. *(Interruptions)*.

SHRI PRAFUL PATEL: Let me respond to that.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: It is exactly the same. What is there in that?

SHRI PRAFUL PATEL: No, no, listen. Land is not the issue. *(Interruptions)*.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Land is the only issue.

SHRI PRAFUL PATEL: Will you please listen to me? My friend, it is based on revenue share.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): No, Dipankarji, you please listen to the Minister.

SHRI PRAFUL PATEL: In 2006 and 2007, the land in these airports is not going to be developed. Nothing is going to be developed in 2006 and 2007. This is purely based on revenue share and revenue share is based on what is the actual receivables. Revenue share is not something which is the figment of my or your imagination. Revenue share is actually what is going to come.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: What is that arithmetic, if nothing changes? If I am X now and someone else comes, it becomes X plus Y! How? What is the arithmetic? Can you explain? Someone is having X, some private player becomes Y and gives 46 per cent to X. How 46 per cent is equal to X? How? ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): No, no, first you listen to the Minister. Every time, don't get up like this. Mr. Dipankar, don't get

up like this every time. Please listen to the Minister. You had your say. Please allow the Minister to reply.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: No, these points have been debated. Let us come to land now. My first point, after the Parliamentary Committee's recommendation, how have we gone against that? That has not been replied. Who took that decision? That has not been replied. My second question is so far as eligibility criteria are concerned, who took the decision? It has not come. (*Interruptions*). He is evading the replies and giving generalised statements.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Please, Mr. Dipankar, I cannot tell you the way in which you should speak, likewise, I cannot tell the Minister how he should speak.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: No, no, he has to give a pointed reply. You cannot tell him but please ask him to give categorical replies to the questions...(*Interruptions*)...

SHRI NILOTPAL BASU: Sir, you have to protect us in terms of getting the replies to questions that have been raised.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): You made your point. You allow him to speak and in the end you speak if you have anything to say. Now listen to the reply.

SHRI PRAFUL PATEL: Sir, I have to complete. If in one line I have to answer all your questions, it is not humanly possible. He has raised issue after issue; I am coming to them one-by-one. This is also what Sharad Yadavji raised. आपने यह पूछा कि यह जमीन बेची जा रही है। एयरपोर्ट की जमीन की वजह से, जो भी कुछ उसका मूल्य बन रहा है, मैं आपसे इस मामले में बहुत नम्रतापूर्वक कहना चाहूंगा, जैसा आपने कहा कि दिल्ली में 5050 एकड़ जमीन है और मुंबई में 1875 एकड़ जो भी है, मैं इसके एक्जुअल नम्बर पर नहीं जा रहा हूँ, जो आपने कोट किया, दिल्ली में जो जमीन थी, उसमें से हमने आलरेडी तकरीबन 400 एकड़ जमीन, जो हमको लगता था कि भविष्य के डेवलपमेंट के हिसाब से भी ज्यादा है, वह उसमें से पहले निकाल ली गई। दूसरा मुंबई में तो जमीन का ऐसा है कि वहां कोई बहुत ज्यादा जमीन खाली नहीं है। फिर भी दोनों जगहों पर, ऐसी तो नहीं है कि उस जमीन पर कोई कुछ भी बना सकता है। वहां पर मुंबई में 5 per cent of total land use can be put for development and that also subject to the local laws and zoning regulations of the local authorities. दिल्ली में 5 प्रतिशत और मुंबई में 10 प्रतिशत, 1875, जो भी आपने कहा है, Again, subject

to local laws and zoning regulations. जो भी रेगुलेशन वहां पर हैं, उसके मुताबिक है। इसलिए ऐसा नहीं है कि इनको 5,000 एकड़ या 4,000 एकड़ जमीन मिल गई, तो उसमें जो चाहे वहां मनमानी से बना सकते हैं। इसमें उनको डेवलपमेंट प्लान देना होगा, उस डेवलपमेंट प्लान को आधार पर उनको वहां की लोकल अथोरिटी से भी परमिशन लेनी होगी। इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि यह कोई लैंड का सौदा नहीं है कि सिर्फ दे दी गई और मनमानी से कोई कुछ भी बना रहा हो।

श्री शरद यादव: आप अजीब तरह से सवाल का जवाब दे रहे हैं।...(व्यवधान)... सुनिए, दिल्ली में 550 एकड़ जमीन देंगे। वह तो ठीक है कि जो लोग डेवलपमेंट करते हैं, उनके लिए सभी तरह के लॉ लगते हैं। यह तो दिल्ली सरकार का नियम है कि 5 परसेंट से ज्यादा आप नहीं दे सकते हैं और इसलिए 5 परसेंट दे रहे हैं। सारे नियम हैं, लेकिन असली मुद्दा यह जमीन है, जिसकी इतनी ज्यादा कीमत है, एक एकड़ की कीमत यहां 150 करोड़ रुपये तक है।

श्री प्रफुल्ल पटेल: परन्तु, जो एअरपोर्ट की जमीन है, वह एअरपोर्ट की रहेगी...(व्यवधान)...

श्री शरद यादव: वह एअरपोर्ट के कॉमर्शियल यूज के लिए कभी एलाउ नहीं किया।...(व्यवधान)... उसमें कॉमर्शियल यूज के लिए कभी एलाउ नहीं किया गया, एअरपोर्ट ने पहले ऐसी कभी नहीं किया।

श्री प्रफुल्ल पटेल: शरद जी, आपने एक प्रश्न रखा था कि क्या यह जमीन खाली बिल्डरों को दी जा रही है या जमीन का एक्सप्लायटेशन होने वाला है? रनवे पर तो जो जगह लगती है या जो एअरपोर्टिक्स यूज के लिए जगह है, वह तो उसके लिए ही उपयोग होने वाली है।

श्री शरद यादव: नहीं, यह मैंने कहा कहा है?

श्री प्रफुल्ल पटेल: मैं आपके कह रहा हूं, इसलिए सारी जमीन तो उसको मिलाकर हो रही है। यह कोई 7000, 8000 एकड़ जो आपने कहा...(व्यवधान)...

श्री शरद यादव: मैंने तो साफ कहा है कि आप 253 एकड़ दे रहे हैं। मैंने यही कहा है।

श्री प्रफुल्ल पटेल: नहीं, आपने कहा था, इवेन दीपांकर जी ने कहा था, यह स्कैम है।...(व्यवधान)...

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Why did you not allow the AAI for the last so many years? Why are you allowing the private players? That is the question. It is a scam, because you did not allow the AAI to use the

land for the same commercial purpose for so many years. You just look at the way the AAI has been maligned. How all this has come about?

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Mr. Dipankar, you have made your point.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Today it must be known why the Government of the day, or, the Government before did not allow the AAI to use that land? All those people have connection. Why a private player should be allowed to come in? This is the question. Sir, no reply is coming from the Minister on this.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): You are only repeating it. You have also said that point earlier.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: But, Sir, reply is not coming.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): You have made your point...*(Interruptions)*... You are repeating again and again the same point. You have already said it. You made your point. Why are you repeating it?

SHRI NILOTPAL BASU: If we ask question, he has to reply. That is the essence of accountability of the Executive to Parliament.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Let him complete. Let him reply. Please allow him to complete.

SHRI PRAFUL PATEL: Sir, the issue here is not about any fundamental difference. Our friends are thinking that we are selling off. There is no selling off. It is on lease. And the land is going to a joint venture and the joint venture is leasing it out to a consortium which includes that AAI for a period of thirty years. This land is not being sold to anybody. Sir, this entire proposal...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Now, this is clear.

SHRI NILOTPAL BASU: It is not clear...*(Interruptions)*... Sir, you go through the Report of the Standing Committee. In Bangalore, the same joint venture partners have given land to GMR...*(Interruptions)*... Sir, he is not replying to that. He cannot reply. There is nothing to reply. There has to be some absolute reply from the hon. Minister.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Please take your seat.

SHRI NILOTPAL BASU: And, we cannot accept this kind of reply from the hon. Minister. So, in protest, we are walking out.

(At this stage, some Hon. Members left the Chamber)

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): The Minister has stated in this House that nothing is being sold. It should be taken on its face value.

SHRI PRAFUL PATEL: Sir, I would like Shri Sharadji also to understand this. He was in-charge of the same Ministry. Therefore, I have nothing to add more to his knowledge of the Ministry. But, there is no move which is going to amount to sale of assets, There is no move to privatise the AAI. In fact, the AAI is a growing organisation. सर, पिछली सरकार के समय में जो प्रक्रिया शुरू हुई थी, मैं किसी सरकार या पार्टी पर कोई दोषारोपण नहीं कर रहा हूँ, उसमें पहले यह तय हुआ था कि एयरपोर्ट्स के लिए ज्वाइंट वेंचर बुलाया जाएगा, इसमें 74 प्रतिशत फारेन इक्विटी भी आ सकती है और इन एयरपोर्ट्स के कर्मचारियों के लिए दो साल के बाद, उनके भविष्य की गारंटी का कोई प्रावधान नहीं था। इस सरकार के आने के बाद प्रधानमंत्री जी ने इस बारे में कहा कि NCMP को भी ध्यान में रखिए तथा कर्मचारियों तथा एयरपोर्ट अथॉरिटी का आर्थिक भविष्य भी ध्यान में रखिए और इन दोनों के बारे में सोचकर हमको निर्णय लेना है। इसी वजह से इसमें कर्मचारियों के मामले में भी विशेष ध्यान रखा गया और जितने भी कर्मचारी हैं, उनको पहले तीन साल कम्पलसरी डेपुटेशन पर इस ज्वाइंट वेंचर में भेजा जाएगा। ज्वाइंट वेंचर के दोनों पार्टनर्स ने गारंटी दी है कि 60 प्रतिशत ऐम्बॉर्शन हम इन कर्मचारियों का इस कम्पनी में करेंगे। हमारी कोशिश है कि इससे भी ज्यादा ऐम्बॉर्शन वे करें। तो किसी भी कर्मचारी को, एक भी कर्मचारी का भविष्य खतरे में नहीं है। लेकिन अगर कोई बात, जैसी हम चाहते हैं वैसी न हो पाई, तो एयरपोर्ट अथॉरिटी अन्य एयरपोर्ट्स पर उनको रोजगार देगी, जो उनकी एम्प्लॉयमेंट कंडीशंस हैं, वे कांटीन्यु रहेंगे और दूसरे एयरपोर्ट्स पर उनको काम मिलेगा। इसलिए मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि जिस प्रकार से एक संशय का निर्माण किया गया है कि एयरपोर्ट बेचे जा रहे हैं, इसके कर्मचारियों का भविष्य डूब जाएगा, एयरपोर्ट अथॉरिटी के आर्थिक हालात खराब हो जाएंगे, इन सारे प्रश्नों के बारे में मैं आपको आश्वस्त करना चाहूंगा कि सरकार ने निर्णय लेते समय इन सब बातों का ध्यान रखा है।

श्री जय प्रकाश अग्रवाल जी ने एक सवाल रखा कि इन एयरपोर्ट्स को ज्वाइंट वेंचर में देने के बाद इनके परफार्मेंस स्टैंडर्ड पर कौन नियंत्रण रखेगा कि ये एयरपोर्ट्स सही चलाए जा रहे हैं या नहीं और जिस उद्देश्य से ये ज्वाइंट वेंचर बनाए गए हैं, उन उद्देश्यों की पूर्ति हुई या नहीं? मैं आपसे कहना चाहूंगा कि उनके साथ जो हमारा एग्रीमेंट है, जो उनके साथ साइन किया गया है, उसमें फाइन्स के, पेनल्टीज़ के बहुत बड़े प्रावधान दिए गए हैं। उसमें काफी ध्यान रखा जाएगा और

किसी भी प्रकार से अगर किसी ने उन उद्देश्यों की पूर्ति नहीं की तो उसमें इतनी भारी पेनल्टी होगी कि उसको एक डिसइन्सेंटिव होगा from reducing those standards. इसके अलावा 'एयरपोर्ट इकोनॉमिक रेगुलेटरी अथॉरिटी' को भी बनाने का सरकार निर्णय ले चुकी है और यह निर्णय जल्दी ही कैबिनेट से होते हुए संसद के पटल पर आएगा और संसद इसके बारे में फैसला करेगी। 'AERA' के माध्यम से भी, जैसे अन्य विभागों टेलिकॉम और इलेक्ट्रिसिटी में रेगुलेटरी अथॉरिटी हैं, एयरपोर्ट्स के मामले में भी रेगुलेटरी के माध्यम से इन परफार्मेंस स्टैंडर्ड पर बराबर नियंत्रण रखा जाएगा, ताकि एयरपोर्ट्स में जो ज्वाइंट वेंचर्स हैं, उन्होंने जो वायदे किए हैं और जो उनको मेन्डेट दिया गया है, वे उससे पीछे न हटें।

मैं यहां यह भी कहना चाहूंगा श्री शरद यादव जी से कि आपने कहा है कि इक्विटी सिर्फ 150 करोड़ रुपए की होगी, इसमें इक्विटी 150 करोड़ की नहीं है। मैं इसमें थोड़ा संशोधन करना चाहूंगा कि 150 करोड़ तो सिर्फ, जैसे ही हम उनके साथ एंग्रीमेंट साइन करेंगे, एयरपोर्ट अथॉरिटी को उनको वन टाइम पेमेंट करना होगा। इक्विटी तो उसके पश्चात, जितना कैपिटल एक्सपेंडिचर होने जा रहा है, उसके आधार पर इक्विटी होगी और इक्विटी 150 करोड़ नहीं, बल्कि कहीं ज्यादा होगी। इसलिए आपने जो एक संशय रखा था कि 150 करोड़ की इक्विटी से इतने बड़े एयरपोर्ट का डेवलपमेंट इतनी बड़ी मात्रा में कैसे होगा। ... (व्यवधान) ...

श्री शरद यादव: 380 करोड़ तो रिजर्व ही है उनके पास।

श्री प्रफुल्ल पटेल: सर, मैं आपको यह कहना चाहूंगा कि इक्विटी तो उनको लाना होगी। अगर वे इक्विटी नहीं लाएंगे तो हम उनको परमिशन देंगे ही नहीं। यह तो ज्वाइंट वेंचर का एक मूल प्रिंसिपल है कि अगर वे इक्विटी नहीं लाएंगे तो हम उनको आगे बढ़ने की इजाजत ही नहीं देंगे। इसलिए इस बारे में आप आश्वस्त रहिए कि जब तक उतनी इक्विटी नहीं आएगी, जितनी मात्रा में वह प्रॉमिस की गई है, तो उनको आगे बढ़ने की इजाजत नहीं दी जाएगी और हमको भी उस ज्वाइंट वेंचर में आगे बढ़ने का कोई रस नहीं रहेगा। यह मैं आपसे कहना चाहूंगा। यहां पर और भी कई सवाल उठाए गए हैं। श्री मनोज भट्टाचार्य जी अब चले गए हैं, उन्होंने पूछा कि दिल्ली में क्या हम और रन-वे बना पाएंगे तो मैं उन्हें बताना चाहता हूं कि दिल्ली में एक से अधिक रन-वे बनेंगे, अब कितने रन-वे बनेंगे, यह मैं अभी नहीं बता सकता हूं, मुम्बई में भी... (व्यवधान)

श्री शरद यादव: हमने यह बात उठाई थी कि मुम्बई में सैकेंड रन-वे बन ही नहीं सकता ... (व्यवधान)

श्री प्रफुल्ल पटेल: नहीं, ऐसा नहीं है कि मुम्बई के अन्दर सैकेंड रन-वे नहीं बन सकता, लेकिन उसके लिए वहां की जो फेसिलिटीज हैं, उनका कुछ रीलोकेशन होगा ... (व्यवधान)

श्री शरद यादव: हम इस बात को जानते हैं, वहां सैकेंड रन-वे नहीं बन सकता है ... (व्यवधान)

श्री प्रफुल्ल पटेल: शरद जी, ऐसा है कि मैं यांत्रिक मामलों पर कोई टिप्पणी नहीं करना चाहूंगा, लेकिन इतना जरूर कहना चाहूंगा कि अभी डेवलपमेंट के लिए इनका जो मास्टर प्लान एप्रूव होगा, उस समय ही ये सारी बातें सामने आएंगी। लेकिन मैं आपको यह जरूर बताना चाहूंगा कि दिल्ली और मुम्बई की जो कैपैसिटी है, आज हर सदस्य के मन में यह एक चिन्ता है कि हवाई सेवाओं में काफी विलम्ब होता है। विशेषकर मुम्बई और दिल्ली के हवाई अड्डों पर आधा-आधा घंटा या एक-एक घंटा हवा में ही मंडराना पड़ता है क्योंकि ट्रैफिक कंजेशन है। इन सारी बातों को आगे जाकर हमें दुरुस्त करना होगा और बढ़ते हुए ट्रैफिक को भी ध्यान में रखना होगा। मैं आपकी जानकारी के लिए बताना चाहूंगा कि The January 2005 versus January 2006 domestic figures, Sir, were very startling even for me. If you look at the month of January 2005 and compare it with January 2006, the growth in domestic aviation was 39 per cent; almost 40 per cent. And if that kind of a growth is being witnessed, I am sure, we will have to look at investing in more and more airports.

You have rightly pointed out Mr. Shunmugasundaram that we need more airports. That is why I started off with the point that why only Mumbai and Delhi, we have to develop all the airports of our country. Today, my friends have just walked out, but in Cooch Behar, in Malda and at many other places airports are now the need of the economic development. And, I am not only talking of West Bengal. I am talking of every State, whether it is Tamil Nadu, Andhra Pradesh, Himachal Pradesh or Jammu and Kashmir. State after State are now looking for more airports, more air services because that is the need of aviation and that is the need of the people of the country.

I would like to submit, Sir, that many issues have been raised and many a fear has been expressed here, which I would like to put to rest. The Government is committed to world-class airports. We have never said that the Airports Authority is an organisation which cannot carry on the task of building good airports. But the question here is : Should the Airports Authority put all its eggs only in Mumbai and Delhi or should it equitably distribute the resources it has, the manpower it has and the technical expertise it has to other airports of the country? India as a country is growing. The aspirational level of our people is rising. Sir, even today the number of people who fly in a year is probably equivalent to the number of people who travel by train in one day. That cannot remain eternally the same situation for long. Even in your State, Mr. Vice-Chairman, Sir, you

have seen that the number of people who are wanting to fly both within the country and overseas is growing very fast. And keeping pace with these kinds of developments, keeping the aspirational level of the people in mind, I think, the Government has committed itself to something which is in the best interest of the country. And also going by the financial figures, which I have just quoted to you, and going by the financial health of the Airports Authority, I really do not see any reason why we should have any worry about the future of the Airports Authority. Both in terms of their financial health, and in terms of their employees and their future, I think, the decision taken by the Government will in the long run stand us in good stead. I would request all Members to appreciate that this is a step in the right direction, and we need to develop aviation for the economic prosperity of our country.

SHRI ARJUN KUMAR SENGUPTA: Hon. Minister, Sir, have you thought of developing the Calcutta Airport?

SHRI PRAFUL PATEL: Of course, I was just trying to make a reference to that. Not only Mumbai and Delhi, I said there are other airports. I am sure you will respect that after Mumbai and Delhi, Kolkata, Chennai, Hyderabad, Bangalore, Bhopal and many other airports are there. This is an issue that we have to address. Bangalore, Mangalore or Goa, all these airports are there. You keep naming city after city and all these cities are thirsty for development. They want connectivity. ...*(Interruptions)*...

श्री शरद यादव: वह कह रहे हैं कि जो उसकी असली रूह है, उसे तो आप चैरिटी में दे रहे हैं और अब दूसरे लोगों के लिए कलकत्ता का नाम ले रहे हैं, कौन खरीदेगा उसे? मैं कहता हूँ कि जो एअरपोर्ट-कम-प्रॉफिट वाले हैं, उन्हें बेचो, उनको ज्वाइंट वेंचर में दे दो, लेकिन इसकी रूह को निकाल करके आप कह रहे हैं कि इनको बना देंगे, उनको बना देंगे ...*(व्यवधान)*

श्री प्रफुल्ल पटेल: सर, यह तात्त्विक फर्क है आपके और....*(व्यवधान)*

श्री शरद यादव: नहीं, तात्त्विक नहीं है, सही है....*(व्यवधान)*

श्री प्रफुल्ल पटेल: आपके और इनके बीच में जो हमारे साथी थे, तात्त्विक फर्क है।

श्री शरद यादव: आप जो बहुत सिम्प्लीफाइ कर रहे हैं कि बड़ा ग्लोरियस है, हम सब को बना देंगे, कैसे बना देंगे आप? जहां चैरिटी है, वहां तो आप दे रहे हैं। जिससे आप बना रहे थे, जिससे आपकी फाइनेंसियल हैल्थ साउंड हुई है, उसको तो आप कहे रहे हैं ज्वाइंट वेंचर में चला

जाए और अब जो बाकी बचे हुए हैं, जो कंगाल हैं, कंगले एयरपोर्ट हैं जिन पर कुछ नहीं है... (व्यवधान) उनको करेंगे?... (व्यवधान)

श्री प्रफुल्ल पटेल: शरद जी, आपको आगे आने वाले दिनों में जिस तरह से एक समय था कि मुम्बई, दिल्ली में मुनाफा होता था, अब 11 हवाई अड्डों में मुनाफा होने लगा है। आगे... व्यवधान

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): No, no, Sharadji. You can't extend like this.

श्री शरद यादव: थोड़ा सा फिगर बतला दीजिए।... (व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Mr. Sharad Yadav, you can't extend it like this. ... (Interruptions)... You have asked so many questions. He is replying to every question. Now, let us conclude the discussion. (Interruptions)... Now, let us conclude the discussion.

SHRI PRAFUL PATEL: Mr. Vice-Chairman, Sir, I would, therefore, honourably... (Interruptions)...

SHRI ARJUN KUMAR SENGUPTA: Sir, I would like to put one question which he can answer very quickly. ... (Interruptions)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): No, no.

SHRI ARJUN KUMAR SENGUPTA: Just one point, Sir. ... (Interruptions)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Only one question, and nothing more.

SHRI ARJUN KUMAR SENGUPTA: The question is: Is there a possibility of allowing these joint ventures which are using Bombay and Delhi to cross-subsidise some of the other airports like... (Interruptions)...

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Now, please sit down.... (Interruptions)... No more questions.

SHRI PRAFUL PATEL: The possibility figures which I just mentioned and have read out will itself bear testimony in the years to come when the revenues of Mumbai, Delhi will increase even further, and; not to say of the dividends also from these two airports will, in future, make Airport Authority even more healthier and a profitable organisation. I would, Sir, therefore, urge our hon. Members to see reason and to support this initiative.

THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIAN): Thank you, Mr. Minister. Now, hon. Members, Half-an-Hour discussion, which has been listed in today's revised List of Business will be taken up tomorrow. Now, Shri Suresh Pachouri will make a Statement regarding the Status of implementation of recommendations contained in the First and fifth Reports of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Personnel, Public Grievances, Law and Justice.

STATEMENTS BY MINISTERS

Status of implementation of recommendations contained in the First and Fifth Reports of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Personnel, Public Grievances, Law and Justice

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PERSONNEL, PUBLIC GRIEVANCES AND PENSIONS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI SURESH PACHOURI): Sir, with your permission, I beg to lay a statement on the Status of implementation of recommendations contained in the First and Fifth Reports of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Personnel, Public Grievances, Law and Justice, on the Table of the House.

SPECIAL MENTIONS

Need to restore the halt at Manimau station on the Farrukhabad-Kannauj railway line

SHRI SHARAD ANANTRAO JOSHI (Maharashtra): Mr. Vice-Chairman, Sir, this Special Mention is intended to draw the attention of the Ministry of Railways to a massive agitation by the villagers of 60 villages around Manimau. Manimau was a halt station on the Farrukhabad-Kannauj meter gauge railway line, just ahead of the bridge on the river Ganga. After broadening of the line, the halt stations at Khudaganj, Kalyanpur, Chaubepur and also Manimau were abolished. However, after the intervention of a senior national leader, all these halt stations were