

**ORAL ANSWERS TO STARRED QUESTIONS
AND SUPPLEMENTARY QUESTIONS AND
ANSWERS THEREON**

GOVERNMENT OF INDIA
MINISTRY OF PLANNING

RAJYA SABHA
STARRED QUESTION NO. *136
TO BE ANSWERED ON 5.08.2024

VIKSIT BHARAT 2047

136 SHRI BRIJ LAL:

Will the Minister of PLANNING be pleased to state:

- (a) the policy steps taken in the infrastructure and connectivity sector to boost growth and development;
- (b) whether financial assistance has been provided to States for Viksit Bharat projects; and
- (c) if so, the details thereof?

ANSWER

MINISTER OF STATE (INDEPENDENT CHARGE) OF THE MINISTRY OF STATISTICS
AND PROGRAMME IMPLEMENTATION; MINISTER OF STATE (INDEPENDENT
CHARGE) OF THE MINISTRY OF PLANNING AND MINISTER OF STATE IN THE
MINISTRY OF CULTURE

(RAO INDERJIT SINGH)

(a) to (c): A Statement is laid on the Table of the House.

**STATEMENT REFERRED TO IN REPLY OF PART (a) TO (c) OF RAJYA SABHA
STARRED QUESTION NO. *136 FOR ANSWER ON 5.08.2024 REGARDING VIKSIT
BHARAT 2047**

Government firmly believes infrastructure and connectivity sector to be growth engines towards Viksit Bharat. Infrastructure development is an ongoing priority of the Government to boost growth and development.

Ministries are taking various policy steps to promote the infrastructure and connectivity sector in India. All these policies are aimed at expanding quality infrastructure with focus on inclusive geographies and empowering the users through digital and other initiatives. All the projects, programmes and schemes are aligned to the policy of ramping up infrastructure and connectivity. **PM GatiShakti National Master Plan (NMP)**, launched by the Hon'ble PM on 13th October, 2021, is a **transformative approach** for integrated planning of multimodal connectivity to various economic zones, using technology and innovation. Its comprehensive focus has improved multimodal connectivity infrastructure in economic zones. It aims to combine infrastructure schemes like Bharatmala, Sagarmala, and UDAN on a digital platform and reduce logistic costs, increase cargo handling capacity, and shorten turnaround times. PM GatiShakti's twin framework including an inter-ministerial institutional mechanism at the Centre and State levels, and a GIS-data-based decision support system for integrated planning in the logistics and infra sector, is aimed at building **Next Generation** Infrastructure that improves **Ease of Living** as well as **Ease of Doing Business**.

INR 111 lakh crore National Infrastructure Pipeline (NIP), launched 2019, has since expanded to over 9,288 projects across 34 sub-sectors and included both brownfield and greenfield infrastructure projects. National Monetisation Pipeline (NMP) announced August 2021, is based on the principle of 'asset creation through monetization'.

Many policy steps have been taken by the Government for promotion of infrastructure and connectivity sector. An indicative list of major policy, projects, programmes and schemes related to infrastructure and connectivity sector are placed at Annexure A.

Viksit Bharat, is not a project per se, but it is a vision document that is under preparation as growth trajectory for India by 2047. As Viksit Bharat is not a project, therefore, provision of financial assistance to states does not arise.

**ANNEXURE REFERRED TO IN REPLY TO PART (a) to (c) OF RAJYA SABHA
STARRED QUESTION *136 FOR ANSWER ON 5.08.2024 REGARDING VIKSIT
BHARAT 2047**

Policy Initiatives has taken by the ministries:

(i) Ministry of Road Transport and Highways:

The Ministry is primarily responsible for development and maintenance of National Highways (NHs). NH network in the country has increased from about 91,287 km in March, 2014 to about 1,46,145 km at present.

National Road Safety Policy: This policy aims to reduce road accidents, injuries, and fatalities by raising awareness, establishing a road safety information database, ensuring safer vehicles, and improving driver training and licensing.

Green Highways Policy: This policy focuses on the development of green corridors along national highways by planting trees and shrubs, which helps in environmental conservation and provides employment opportunities.

Vehicle Scrappage Policy: This policy encourages the scrapping of old, polluting vehicles to promote the use of newer, more efficient, and less polluting vehicles.

Electronic Toll Collection (ETC): This policy promotes the use of FASTag for electronic toll collection to reduce congestion and improve efficiency at toll plazas.

Road Transport and Safety Bill: This bill aims to provide a framework for safer, faster, cost-effective, and inclusive movement of passengers and freight in the country.

Setu Bharatam: Launched to ensure the construction of bridges for safe and seamless travel on national highways.

National Highways Development Project (NHDP): Continued expansion and improvement of the national highways network.

Highway Advisory Services: Implemented to provide real-time information to highway users on traffic conditions, weather updates, and other relevant information.

Logistics Efficiency Enhancement Program (LEEP): Aimed at improving the efficiency of freight movement across the country.

Integrated Road Accident Database (iRAD): to create a comprehensive database of road accidents to help in analyzing and formulating policies for road safety.

FASTAG: Made mandatory for all vehicles to ensure seamless toll collection and reduce waiting times at toll plazas.

National Highways Authority of India (NHAI) InvIT: Launched to monetize completed national highway projects and attract private investment.

Hybrid Annuity Model (HAM): Introduced for the development of highway projects, combining the benefits of both EPC (Engineering, Procurement, and Construction) and BOT (Build, Operate, Transfer) models.

Bharat Mala Pariyojana: An umbrella program for the development of highways, including economic corridors, inter-corridor and feeder routes, national corridor efficiency improvement, border and international connectivity roads, coastal and port connectivity roads, and expressways. The additional initiatives of the Ministry are:

- Promoting Contractor's Ecosystem by rationalising the projects and contract documents for EPC and PPT projects.
- Simplification of land acquisition notification through BhoomiRashi portal
- Project planning on PM Gatishakti principles through NMP portal with Comprehensive guidelines regarding procurement, preparation, review and approvals of DPRs and also mandated preparation of DPR
- Focus on development of High Speed Access controlled NHs for improving the logistics efficiency of the country. Also adopted a policy to improve all NHs to minimum Two Lane with paved shoulders standards except for ecologically sensitive Himalayan region where development plan is finalised considering the geological, environmental factors etc.
- Relaxations in contract provisions under "Atmanirbhar Bharat" to improve liquidity of funds.
- Revamped dispute resolution mechanism.
- Portal based project monitoring leading to early resolution of issues.
- Periodic reviews of projects at various levels
- Raising resources from innovative financing models like monetization
- Increased toll collection through Fastag
- Resolving the inherited stalled projects (stalled projects till 2013-14) by close monitoring at the highest levels and also by suitable policy interventions like one time fund infusion, substitution, termination & repackaging etc.
- Award for ropeways projects for connecting remote, religious and tourist places

- (ii) **Ministry of Railways:** As on 01.04.2024, across Indian Railways, 488 Railway Infrastructure projects (187 New Line, 40 Gauge Conversion and 261 Doubling) of total length 44,488 Km, costing approx. Rs.17.44 lakh crore are in planning/approval/construction stage, out of which, 12,045 Km length has been commissioned, an expenditure of approximately Rs. 12.92 lakh crore has been incurred upto March, 2024.

Steps taken by the Railways for effective and speedy implementation of rail projects (i) substantial increase in allocation of funds, (ii) delegation of powers at field level, (iii) close monitoring of progress of project at various levels (iv) regular follow up with State Governments and concerned authorities for expeditious land acquisition, forestry and Wildlife. Railways implement infrastructure projects

under the PM Gati Shakti Mission with corridor approach namely Energy, Mineral, and Cement (192 Projects), Port Connectivity Corridors (42 Projects), High Traffic Density Corridors (200 Projects). Indian Railways have prepared a National Rail Plan (NRP) for India – 2030. The Plan is to create a ‘future ready’ Railway system by 2030, which in turn would also cater to future growth in demand right up to 2050. This is a strategic initiative to promote growth and development in the country.

- (iii) **Ministry of Civil Aviation** To promote Air infrastructure, Ministry took many policy steps and the major one is **The National Civil Aviation Policy, 2016** which aims to establish an integrated eco-system which will lead to significant growth of civil aviation sector, which in turn would promote tourism, increase employment and lead to a balanced regional growth.

Regional Connectivity Scheme (UDAN), 2016. UDAN scheme was launched in 2016 with the objective of enhancing remote and regional connectivity through expansion of aviation infrastructure in the country. The scheme envisages revival / upgradation of unserved & underserved airports on its identification through valid bid & award to the SAO (Selected Airline Operator) to operate the route connecting the identified airport. Based on their assessment of demand on particular routes, interested airlines submit their proposals at the time of bidding under UDAN. An airport which is included in the awarded routes of UDAN and requires upgradation/development for commencement of UDAN operations, is developed under the 'Revival of unserved and underserved airports' scheme. As of now, 85 RCS airports, including 2 water aerodromes & 13 heliports have been operationalized under the UDAN scheme and more than 142 lakhs passengers benefited from the UDAN flights.

Policy on Airport Infrastructure, 2015 The objectives of the policy are to provide a boost to international trade and tourism; to augment airport capacity for handling an increasing volume of air traffic to enhance airport facilities ; to ensure total safety and security of aircraft operations; to provide multi-modal linkages; to foster the development of a strong airport infrastructure and to lay special emphasis on the development of infrastructure for remote and inaccessible areas, especially the North East, the hilly and island regions.

Upgradation/ Modernisation of airports is a continuous process and is undertaken by Airports Authority of India (AAI) and other Airport Operators from time to time depending on the availability of land, commercial viability, socio-economic considerations, traffic demand / willingness of airlines to operate to/from such airports.

AAI and other Airport Operators have targeted capital outlay of approximately Rs. 90000 crore in Airport Sector for a period from FY-2019-20 to FY-2024-25. Till FY 2023-24, more than 72000 crore capex has been incurred by various airport developers across the country for development of new airports and expansion/upgradation of existing airports.

Recent Expansion work completed at PPP & AAI airports include construction/upgradation/expansion of Terminal Buildings at Delhi, Hyderabad, Bangalore, Lucknow, Chennai, Kanpur, Port Blair, Tezu, Surat, Trichy, Bhuvaneshwar, Dehradun, Kolhapur, Gwalior, Jabalpur, Aligarh, Azamgarh, Chitrakoot, Moradabad, Shravasti, Adampur etc. In addition airport at Ayodhya has also been developed and operationalized.

With the concerted efforts from all the stakeholders, the total number of operational airports in the country has increased to 157 with capacity to handle more than 530 Millions Passengers Per Annum (MPPA).

- (iv) **Ports, Shipping & Waterways:** To promote Port Connectivity in India Ministry of Ports, Shipping and Waterways has taken holistic approach through Sagarmala programme, as part of the program, a National Perspective Plan (NPP) for the comprehensive development of India's coastline and maritime sector. Sagarmala Program aims to reduce logistics cost for EXIM and domestic trade with minimal infrastructure investment and to promote port-led development in the country through harnessing India's 7,500 km long coastline, 14,500 km of potentially navigable waterways and strategic location on key international maritime trade routes. The vision of Sagarmala is to reduce logistics cost with minimal infrastructure investment, thereby improving the overall efficiency of the economy and increasing competitiveness of exports. The projects under Sagarmala Programme are categorized into five pillars – port modernization, port connectivity, port-led industrialization, coastal community development and coastal shipping & inland water transport.

Under the budget head of Sagarmala, 130 projects worth Rs. 9,600 crores have been sanctioned with funding support of Rs. 3,700 crores. Out of total 130 projects sanctioned under Sagarmala, 62 projects worth Rs. 4,000 cores have been completed and 52 projects worth Rs. 5,200 crores have been awarded and are under implementation. Remaining projects are under development stages. These projects are focusing on various critical aspects of maritime sector such as capacity enhancement at Indian ports, improving connectivity infrastructure, RO-RO, and tourism jetties along with urban water transportation, fishing harbor and skill development of coastal community. Major projects which have been completed in 2023-24 includes Bunker Berth at Bharathi Dock in Chennai Port, Breakwater in North and South side of entrance channel & Capital Dredging at Cuddalore Port,

Capital Dredging for Puducherry Port, Ro-Pax Facility at Hazira, 12 m wide concrete road connecting berth 5 6 7 8 & 9 to new entry / exit road at Mormugao Port, and improvement of road connectivity to facilitate trade and port users at Kolkata Dock, Phase-2.

Based on consultation with Major Ports and state maritime boards, 107 last mile road and rail connectivity infrastructure gaps have been identified and included in the Comprehensive Port Connectivity Plan (CPCP) prepared by Department for Promotion of Industry and Internal Trade (DPIIT) in September 2022. State Multimodal Committees have been formed which has representatives from Major Ports, State Maritime Boards, Ministry of Road Transport and Highways / National Highway Authority of India, and Ministry of Railways to review the projects periodically.

The Major Port Authorities Act, 2021, has granted major ports increased autonomy and introduced market-based tariffs for public private partnership (PPP) operators. Formulation of Model Concession Agreement, 2021 have led to improvements in infrastructure, efficiency, and service quality through private participation at major ports across India.

भारत सरकार
योजना मंत्रालय

राज्य सभा
तारांकित प्रश्न संख्या *136
दिनांक 05.08.2024 को उत्तर देने के लिए

विकसित भारत 2047

***136. श्री बृज लाल:**

क्या योजना मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) अवसंरचना और संपर्क क्षेत्र में वृद्धि और विकास को बढ़ावा देने के लिए क्या नीतिगत कदम उठाए गए हैं;
- (ख) क्या विकसित भारत परियोजनाओं के लिए राज्यों को वित्तीय सहायता प्रदान की गई है; और
- (ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

उत्तर

राज्य मंत्री (स्वतंत्र प्रभार) सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय;
राज्य मंत्री (स्वतंत्र प्रभार) योजना मंत्रालय एवं
राज्यमंत्री, संस्कृति मंत्रालय

(राव इंद्रजीत सिंह)

(क) से (ग): विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विकसित भारत 2047 के संबंध में दिनांक 05.08.2024 को पूछे गए राज्य सभा तारांकित प्रश्न संख्या *136 के भाग (क) से (ग) के उत्तर में संदर्भित विवरण।

सरकार का मानना है कि बुनियादी ढांचे और कनेक्टिविटी क्षेत्र विकसित भारत के लिए विकास इंजन हैं। वृद्धि और विकास को बढ़ावा देने के लिए बुनियादी ढांचे का विकास सरकार की सतत प्राथमिकता है।

भारत में बुनियादी ढांचे और कनेक्टिविटी क्षेत्र को बढ़ावा देने के लिए मंत्रालय विभिन्न नीतिगत कदम उठा रहे हैं। इन सभी नीतियों का उद्देश्य समावेशी भौगोलिक क्षेत्रों पर ध्यान केंद्रित करते हुए गुणवत्तापूर्ण बुनियादी ढांचे का विस्तार करना तथा डिजिटल और अन्य पहलों के माध्यम से उपयोगकर्ताओं को सशक्त बनाना है। सभी परियोजनाएं, कार्यक्रम और योजनाएं बुनियादी ढांचे और कनेक्टिविटी के संवर्धन की नीति से जुड़ी हैं। 13 अक्टूबर, 2021 को माननीय प्रधान मंत्री द्वारा शुभारंभ किया गया पीएम गतिशक्ति राष्ट्रीय मास्टर प्लान (एनएमपी), प्रौद्योगिकी और नवाचार का उपयोग करके विभिन्न आर्थिक क्षेत्रों में मल्टीमॉडल कनेक्टिविटी की एकीकृत योजना के लिए एक परिवर्तनकारी दृष्टिकोण है। इसके व्यापक फोकस ने आर्थिक क्षेत्रों में मल्टीमॉडल कनेक्टिविटी बुनियादी ढांचे में सुधार किया है। इसका उद्देश्य भारतमाला, सागरमाला और उड़ान जैसी बुनियादी ढांचा योजनाओं को एक डिजिटल प्लेटफॉर्म पर जोड़ना और लॉजिस्टिक लागत को कम करना, कार्गो हैंडलिंग क्षमता को बढ़ाना और टर्नअराउंड समय को कम करना है। केंद्र और राज्य स्तर पर एक अंतर-मंत्रालयी संस्थागत तंत्र और लॉजिस्टिक्स और इन्फ्रा सेक्टर में एकीकृत योजना के लिए जीआईएस-डेटा-आधारित निर्णय समर्थन प्रणाली सहित पीएम गतिशक्ति के दोहरे रूपरेखा का उद्देश्य अगली पीढ़ी के बुनियादी ढांचे का निर्माण करना है जो जीवन को आसान बनाने के साथ - साथ व्यापार को सुकर बनता है।

वर्ष 2019 में लॉन्च की गई 111 लाख करोड़ रुपये की राष्ट्रीय अवसंरचना पाइपलाइन (एनआईपी) तब से 34 उप-क्षेत्रों में 9,288 से अधिक परियोजनाओं तक विस्तारित हो गई है और इसमें ब्राउनफील्ड और ग्रीनफील्ड बुनियादी ढांचा परियोजनाएं शामिल हैं। अगस्त 2021 में, घोषित राष्ट्रीय मुद्रीकरण पाइपलाइन (एनएमपी) 'मुद्रीकरण के माध्यम से परिसंपत्ति निर्माण' के सिद्धांत पर आधारित है।

बुनियादी ढांचे और कनेक्टिविटी क्षेत्र को बढ़ावा देने के लिए सरकार द्वारा कई नीतिगत कदम उठाए गए हैं। बुनियादी ढांचे और कनेक्टिविटी क्षेत्र से संबंधित प्रमुख नीति, परियोजनाओं, कार्यक्रमों और योजनाओं की एक सांकेतिक सूची अनुलग्नक क में दर्शायी गई है।

विकसित भारत, अपने आप में एक परियोजना नहीं है, बल्कि यह एक विज्ञान दस्तावेज़ है जिसे 2047 तक भारत के विकास पथ के रूप में तैयार किया जा रहा है। चूंकि विकसित भारत एक परियोजना नहीं है, इसलिए, राज्यों को वित्तीय सहायता प्रदान करने के प्रावधान की गुंजाइश नहीं है।

विकसित भारत 2047 के संबंध में दिनांक 05.08.2024 को पूछे गए राज्य सभा तारांकित प्रश्न संख्या *136 के भाग (क) से (ग) के उत्तर में संदर्भित विवरण।

मंत्रालयों द्वारा निम्नलिखित नीतिगत पहल की गई हैं:

(i) सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय:

यह मंत्रालय मुख्य रूप से राष्ट्रीय राजमार्गों (एनएच) के विकास और रखरखाव के लिए जिम्मेदार है। देश में एनएच नेटवर्क मार्च, 2014 के लगभग 91,287 किमी से बढ़कर वर्तमान में लगभग 1,46,145 किमी हो गया है।

राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा नीति: इस नीति का उद्देश्य जागरूकता बढ़ाकर, सड़क सुरक्षा सूचना डेटाबेस स्थापित करके, सुरक्षित वाहनों को सुनिश्चित करते हुए और चालक प्रशिक्षण तथा लाइसेंसिंग में सुधार करके सड़क दुर्घटनाओं, चोटों और मृत्यु को कम करना है।

हरित राजमार्ग नीति: यह नीति राष्ट्रीय राजमार्गों के किनारे पेड़ और झाड़ियाँ लगाकर हरित गलियारों के विकास पर ध्यान केंद्रित करती है, जो पर्यावरण संरक्षण में मदद करती है और रोजगार के अवसर प्रदान करती है।

वाहन परिमार्जन नीति: यह नीति नए, अधिक सक्षम और कम प्रदूषण फैलाने वाले वाहनों के उपयोग को बढ़ावा देने के लिए पुराने, प्रदूषण फैलाने वाले वाहनों को स्कैप करने को प्रोत्साहित करती है।

इलेक्ट्रॉनिक टोल संग्रह (ईटीसी): यह नीति टोल प्लाजा पर भीड़भाड़ को कम करने और दक्षता में सुधार करने के लिए इलेक्ट्रॉनिक टोल संग्रह के लिए फास्टैग के उपयोग को बढ़ावा देती है।

सड़क परिवहन और सुरक्षा विधेयक: इस विधेयक का उद्देश्य देश में यात्रियों और माल ढुलाई की सुरक्षित, तेज, लागत प्रभावी और समावेशी आवाजाही के लिए एक रूपरेखा प्रदान करना है।

सेतु भारतम: राष्ट्रीय राजमार्गों पर सुरक्षित और निर्बाध यात्रा के लिए पुलों का निर्माण सुनिश्चित करने के लिए लॉन्च किया गया।

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना (एनएचडीपी): राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क का निरंतर विस्तार और सुधार करना।

राजमार्ग परामर्शी सेवाएँ: राजमार्ग उपयोगकर्ताओं को यातायात की स्थिति, मौसम अपडेट और अन्य प्रासंगिक सूचना पर तत्क्षण जानकारी प्रदान करने के लिए कार्यान्वित की गई।

लॉजिस्टिक्स दक्षता संवर्धन कार्यक्रम (एलईडीपी): इसका उद्देश्य देश भर में माल ढुलाई की दक्षता में सुधार करना है।

एकीकृत सड़क दुर्घटना डेटाबेस (आईआरएडी): सड़क सुरक्षा के लिए नीतियों का विश्लेषण और निर्माण करने में मदद करने के लिए सड़क दुर्घटनाओं का एक व्यापक डेटाबेस बनाना।

फास्टैग: निर्बाध टोल संग्रह सुनिश्चित करने और टोल प्लाजा पर प्रतीक्षा समय को कम करने के लिए सभी वाहनों के लिए फास्टैग अनिवार्य कर दिया गया है।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचआई) आईएनवीआईटी: पूर्ण राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के मुद्रीकरण और निजी निवेश को आकृष्ट करने के लिए लॉन्च किया गया।

हाइब्रिड वार्षिकी मॉडल (एचएएम): ईपीसी (अभियांत्रिकी, खरीद और निर्माण) और बीओटी (निर्माण, संचालन, स्थानांतरण) मॉडल दोनों के लाभों को मिलाकर, राजमार्ग परियोजनाओं के विकास के लिए प्रस्तुत किया गया।

भारत माला परियोजना: आर्थिक कॉरिडोरों, अंतर-कॉरिडोर और फीडर मार्गों, राष्ट्रीय कॉरिडोर दक्षता में सुधार, सीमा और अंतर्राष्ट्रीय कनेक्टिविटी सड़कें, तटीय और बंदरगाह कनेक्टिविटी सड़कें और एक्सप्रेसवे सहित राजमार्गों के विकास के लिए एक अम्ब्रेला कार्यक्रम। मंत्रालय की अतिरिक्त पहल निम्नानुसार हैं:

- ईपीसी और पीपीटी परियोजनाओं के लिए परियोजनाओं और अनुबंध से संबंधित दस्तावेजों को तर्कसंगत बनाकर संविदाकार के इकोसिस्टम को बढ़ावा देना।
- भूमिराशि पोर्टल के माध्यम से भूमि अधिग्रहण अधिसूचना का सरलीकरण।
- डीपीआर की खरीद, तैयारी, समीक्षा और अनुमोदन के संबंध में व्यापक दिशानिर्देशों के साथ एनएमपी पोर्टल के माध्यम से पीएम गतिशक्ति सिद्धांतों पर परियोजना की योजना बनाना और डीपीआर की तैयारी को भी अनिवार्य करना।
- देश की लॉजिस्टिक दक्षता में सुधार के लिए हाई स्पीड एक्सेस नियंत्रित एनएच के विकास पर ध्यान केंद्रित करना। पारिस्थितिक रूप से सुक्ष्म हिमालयी क्षेत्र को छोड़कर, जहां भूवैज्ञानिक, पर्यावरणीय कारकों आदि को ध्यान में रखते हुए विकास योजना को अंतिम रूप दिया जाता है, सभी एनएच को पेव्ड शोल्डर मानकों के साथ न्यूनतम दो लेन में सुधारने की नीति भी अपनाई गई है।
- चल निधि में सुधार के लिए “आत्मनिर्भर भारत” के तहत अनुबंध प्रावधानों में छूट।
- विवाद समाधान तंत्र को नया रूप दिया गया।
- पोर्टल आधारित परियोजना अनुवीक्षण से मुद्दों का शीघ्र समाधान हो रहा है।
- विभिन्न स्तरों पर परियोजनाओं की यथासमय समीक्षा।
- मुद्रीकरण जैसे नवीन वित्तपोषण मॉडल से संसाधन जुटाना।
- फास्टैग के जरिए टोल संग्रह में बढ़ोतरी।
- लम्बे समय से रुकी हुई परियोजनाओं (2013-14 तक रुकी हुई परियोजनाएं) को उच्चतम स्तर पर कड़ी निगरानी और एकबारगी निधि निवेश, प्रतिस्थापन, समाप्ति और रीपैकेजिंग आदि जैसे उपयुक्त नीतिगत अंतःक्षेपों द्वारा समाधान करना।
- सुदूर, धार्मिक और पर्यटन स्थलों को जोड़ने वाली रोपवे परियोजनाओं के लिए पुरस्कार।

(ii) **रेल मंत्रालय:** 01.04.2024 की स्थिति के अनुसार, पूरे भारतीय रेलवे में, कुल 44,488 किलोमीटर लंबाई की 488 रेलवे अवसंरचना परियोजनाएं (187 नई लाइन, 40 गेज रूपांतरण और 261 दोहरीकरण), जिनकी लागत लगभग 17.44 लाख करोड़ रुपये है, योजना/अनुमोदन/निर्माण चरण में हैं, जिसमें से आरए. 12,045 किलोमीटर की लंबाई का कार्य अधिकृत है, जिसके तहत मार्च, 2024 तक लगभग 12.92 लाख करोड़ रु. की राशि खर्च हो चुकी है।

रेल परियोजनाओं के प्रभावी और त्वरित कार्यान्वयन के लिए **रेलवे द्वारा उठाए गए कदम** (i) धन के आबंटन में पर्याप्त वृद्धि, (ii) क्षेत्र स्तर पर शक्तियों का प्रत्यायोजन, (iii) विभिन्न स्तरों पर परियोजना की प्रगति की बारीकी से निगरानी (iv) शीघ्र भूमि अधिग्रहण, वानिकी और वन्य जीवन के लिए राज्य सरकारों और संबंधित अधिकारियों के साथ नियमित अनुवर्ती कार्रवाई। रेलवे पीएम गति शक्ति मिशन के तहत कॉरिडोर दृष्टिकोण के साथ बुनियादी ढांचा परियोजनाओं को लागू करता है, जैसे ऊर्जा, खनिज और सीमेंट (192 परियोजनाएं), पोर्ट कनेक्टिविटी कॉरिडोर (42 परियोजनाएं), उच्च यातायात घनत्व कॉरिडोर (200 परियोजनाएं)। भारतीय रेलवे ने भारत के लिए एक राष्ट्रीय रेल योजना (एनआरपी) - 2030 तैयार की है। योजना 2030 तक 'भविष्य के लिए तैयार' रेलवे प्रणाली बनाने की है, जो बदले में 2050 तक मांग में भविष्य में होने वाली वृद्धि को भी पूरा करेगी। यह देश में वृद्धि और विकास को बढ़ावा देने के लिए एक कार्यनीतिक पहल है।

- (iii) **नागर विमानन मंत्रालय** इस मंत्रालय ने हवाई संबंधी बुनियादी ढांचे को बढ़ावा देने के लिए कई नीतिगत कदम उठाए हैं और उनमें से प्रमुख राष्ट्रीय **नागरिक विमानन नीति 2016** है, जिसका उद्देश्य एक एकीकृत इको-सिस्टम स्थापित करना है जिससे नागरिक विमानन क्षेत्र में महत्वपूर्ण वृद्धि होगी, जिसके परिणामस्वरूप पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा, रोजगार में बढ़ोतरी होगी और संतुलित क्षेत्रीय विकास को बढ़ावा मिलेगा।

क्षेत्रीय कनेक्टिविटी योजना (उड़ान), 2016 उड़ान योजना देश में विमानन से संबंधित बुनियादी ढांचे के विस्तार के माध्यम से दूरस्थ और क्षेत्रीय कनेक्टिविटी को बढ़ाने के उद्देश्य से 2016 में शुरू की गई थी। इस योजना में चिन्हित किए गए हवाई अड्डे को जोड़ने वाले मार्ग को संचालित करने के लिए एसएओ (चयनित एयरलाइन ऑपरेटर) को वैध बोली और पुरस्कार के माध्यम से इसकी पहचान पर असेवित और अल्प सेवित हवाई अड्डों के पुनरुद्धार/उन्नयन की परिकल्पना की गई है। उड़ान के तहत विशेष मार्गों पर मांग के अपने आकलन के आधार पर, इच्छुक एयरलाइंस बोली के समय अपने प्रस्ताव प्रस्तुत करती हैं। एक हवाई अड्डा जो उड़ान के प्रदत्त मार्गों में शामिल है और उड़ान से संबंधित परिचालन शुरू करने के लिए उन्नयन/विकास की आवश्यकता है, उसे 'असेवित और अल्प सेवित हवाई अड्डों के पुनरुद्धार' योजना के तहत विकसित किया जाता है। अब तक, उड़ान योजना के तहत 2 वाटर एयरोड्रोम और 13 हेलीपोर्ट सहित 85 आरसीएस हवाई अड्डों का संचालन किया जा चुका है और 142 लाख से अधिक यात्रियों को उड़ान परियोजना के तहत उड़ानों से लाभ हुआ है।

विमानपत्तन अवसंरचना, 2015 पर नीति इस नीति का उद्देश्य अंतरराष्ट्रीय व्यापार और पर्यटन को बढ़ावा देना; हवाई अड्डे की सुविधाओं को बढ़ाने के लिए हवाई यातायात की बढ़ती मात्रा को संभालने हेतु हवाई अड्डे की क्षमता में वृद्धि करना; विमान संचालन की पूर्ण सुरक्षा और बचाव सुनिश्चित करना; बहु-मॉडल संपर्क प्रदान करना; एक मजबूत विमानपत्तन अवसंरचना के विकास को बढ़ावा देना

और दूरदराज तथा दुर्गम क्षेत्रों, विशेष रूप से उत्तरपूर्व, पहाड़ी और द्वीप क्षेत्रों के लिए अवसंरचना के विकास पर विशेष बल देना है।

हवाई अड्डों का उन्नयन/आधुनिकीकरण एक निरंतर प्रक्रिया है और भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) और अन्य विमानपत्तन ऑपरेटरों द्वारा समय-समय पर भूमि की उपलब्धता, वाणिज्यिक व्यवहार्यता, सामाजिक-आर्थिक विचारों, यातायात की मांग/ एयरलाइनों द्वारा ऐसे हवाई अड्डों तक/से संचालन की इच्छा के आधार पर किया जाता है।

एएआई और अन्य विमानपत्तन ऑपरेटरों ने वित्त वर्ष 2019-20 से वित्त वर्ष 2024-25 तक की अवधि के लिए विमानपत्तन क्षेत्र में लगभग 90,000 करोड़ रु. के पूंजीगत परिव्यय का लक्ष्य रखा है। वित्त वर्ष 2023-24 तक, नए हवाई अड्डों के विकास और मौजूदा हवाई अड्डों के विस्तार/उन्नयन के लिए देश भर के विभिन्न विमानपत्तन डेवलपर्स द्वारा 72000 करोड़ रुपये से अधिक का पूंजीगत व्यय किया गया है।

पीपीपी और एएआई हवाई अड्डों पर हाल ही में किए गए विस्तार कार्यों में दिल्ली, हैदराबाद, बेंगलूर, लखनऊ, चेन्नई, कानपुर, पोर्ट ब्लेयर, तेज़, सूरत, तिरुची, भुवनेश्वर, देहरादून, कोल्हापुर, ग्वालियर, जबलपुर, अलीगढ़, आजमगढ़, चित्रकूट, मुरादाबाद, श्रावस्ती, आदमपुर आदि में टर्मिनल भवनों का निर्माण/उन्नयन/विस्तार शामिल है। इसके अलावा अयोध्या के हवाई अड्डे को भी विकसित और संचालित किया गया है।

सभी हितधारकों के सम्मिलित प्रयासों से देश में संचालित हवाई अड्डों की कुल संख्या बढ़कर 157 हो गई हैं, जिनकी क्षमता 530 मिलियन यात्री प्रति वर्ष (एमपीपीए) से अधिक को संभालने की है।

- (iv) **पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग:** भारत में पोर्ट कनेक्टिविटी को बढ़ावा देने के लिए पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय ने सागरमाला कार्यक्रम के माध्यम से एक समग्र दृष्टिकोण अपनाया है। राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य योजना (एनपीपी) इस कार्यक्रम का एक भाग है जो भारत के तटरेखा और समुद्री क्षेत्र के समग्र विकास पर ध्यान केंद्रित करता है। सागरमाला कार्यक्रम का उद्देश्य न्यूनतम अवसंरचना निवेश के साथ एक्जिम और घरेलू व्यापार के लिए रसद लागत को कम करना और भारत की 7,500 किलोमीटर लंबी तटरेखा, 14,500 किलोमीटर संभावित नौगम्य जलमार्ग और प्रमुख अंतरराष्ट्रीय समुद्री व्यापार मार्गों पर रणनीतिक स्थान का उपयोग करके देश में बंदरगाह आधारित विकास को बढ़ावा देना है। सागरमाला का विज़न न्यूनतम अवसंरचना निवेश के साथ रसद लागत को कम करना है, जिससे अर्थव्यवस्था की समग्र दक्षता में सुधार हो और निर्यात की प्रतिस्पर्धा में वृद्धि हो। सागरमाला कार्यक्रम के तहत परियोजनाओं को पांच स्तंभों में वर्गीकृत किया गया है-बंदरगाह आधुनिकीकरण, पोर्ट कनेक्टिविटी, बंदरगाह आधारित औद्योगिकीकरण, तटीय समुदाय विकास और तटीय नौवहन और अंतर्देशीय जल परिवहन।

सागरमाला बजट शीर्ष के तहत 3,700 करोड़ रु. की वित्तीय सहायता के साथ 9600 करोड़ रु. मूल्य की 130 परियोजनाओं को मंजूरी दी गई है। सागरमाला के तहत मंजूरी प्राप्त कुल 130 परियोजनाओं

में से 4,000 करोड़ रु. मूल्य की 62 परियोजनाएं पूरी हो चुकी हैं और 5,200 करोड़ रु. मूल्य की 52 परियोजनाएं आबंटित हो चुकी हैं तथा कार्यान्वयाधीन हैं। शेष परियोजनाएं विकास के चरण में हैं। ये परियोजनाएं समुद्री क्षेत्र के विभिन्न महत्वपूर्ण पहलुओं पर ध्यान केंद्रित कर रही हैं जैसे कि भारतीय बंदरगाहों पर क्षमता वृद्धि, कनेक्टिविटी अवसंरचना में सुधार, आरओ-आरओ, और पर्यटन जेटी के साथ-साथ शहरी जल परिवहन, मछली पकड़ने के लिए बंदरगाह और तटीय समुदाय का कौशल विकास। वर्ष 2023-24 में पूरी की गई प्रमुख परियोजनाओं में चेन्नई बंदरगाह में भारती डॉक में बंकर बर्थ, कुड्डलोर पोर्ट में प्रवेश चैनल के उत्तर और दक्षिण भाग में तरंग-रोध (ब्रेकवाटर) का निर्माण और कैपिटल ड्रेजिंग, पुदुचेरी बंदरगाह के लिए कैपिटल ड्रेजिंग, हजीरा में रो-पैक्स सुविधा, मोर्मुगाव बंदरगाह पर नए प्रवेश/निकास मार्ग को बर्थ 5 6 7 8 और 9 को जोड़ने वाली 12 मीटर चौड़ी कंक्रीट सड़क, और कोलकाता डॉक, फेस-2 में व्यापार और बंदरगाह उपयोगकर्ताओं की सुविधा के लिए सड़क संपर्क में सुधार शामिल हैं।

प्रमुख बंदरगाहों और राज्य समुद्री बोर्डों के साथ परामर्श के आधार पर, सितंबर 2022 में उद्योग संवर्धन और आंतरिक व्यापार विभाग (डीपीआईआईटी) द्वारा तैयार की गई व्यापक पोर्ट कनेक्टिविटी योजना (सीपीसीपी) में 107 अंतिम मील सड़क और रेल कनेक्टिविटी अवसंरचना की कमियों की पहचान की गई है और उन्हें शामिल किया गया है। राज्य बहुआयामी समितियों का गठन किया गया है जिसमें समय-समय पर परियोजनाओं की समीक्षा करने के लिए प्रमुख बंदरगाहों, राज्य समुद्री बोर्डों, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय/भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और रेल मंत्रालय के प्रतिनिधि शामिल हैं।

प्रमुख बंदरगाह प्राधिकरण अधिनियम, 2021 ने प्रमुख बंदरगाहों के स्वायत्तता को बढ़ा दिया है और सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) ऑपरेटरों के लिए बाजार आधारित शुल्क की शुरुआत की है। मॉडल रियायत समझौता, 2021 के निर्माण से पूरे भारत के प्रमुख बंदरगाहों में निजी भागीदारी के माध्यम से अवसंरचना, दक्षता और सेवा की गुणवत्ता में सुधार हुआ है।

श्री बृज लाल: सर, विकसित भारत परियोजना के अंतर्गत राज्यों को प्रदान की जाने वाली आर्थिक सहायता के निर्धारित मापदंड क्या हैं?

श्री सभापति: माननीय मंत्री जी।

राव इन्द्रजीत सिंह: सभापति महोदय, माननीय सदस्य ने सवाल दो भागों में पूछा है। एक तो कनेक्टिविटी और इन्फ्रास्ट्रक्चर सेक्टर के अंतर्गत भारत सरकार ने क्या किया है और दूसरा कि विकसित भारत प्रोजेक्ट्स के तहत प्रांतों को कितना फाइनैशियल असिस्टेंस मुहैया कराया गया है। सर, इसके पहले भाग का जवाब मैं पहले देना चाहूंगा। भारत सरकार की तरफ से एक मास्टर प्लान तैयार किया गया है, जिसका नाम गति शक्ति है। उस गति शक्ति के तहत चार वर्टिकल्स हैं, जिसके अंदर एक आता airways का, दूसरा आता है waterways का, तीसरा आता है highways का और चौथा आता है railways का। सर, जो पहला है airways का, जिसमें उड़ान के नाम से कनेक्टिविटी की जानी जाती है, उसमें 2014 में कुल मिलाकर 74 एयरपोर्ट्स भारतवर्ष के अंदर हुआ करते थे और 2024 में 10 साल बाद, यह बढ़कर 157 एयरपोर्ट्स आज के दिन हमारे देश में हैं, जिसमें 85 ऐसे हैं, जो कि Regional Connectivity Scheme के तहत हैं, दो aerodromes पानी के ऊपर भी हैं। इसके अलावा 13-14 के करीब helipads हैं।

सर, दूसरी बात ports से संबंधित है। पोर्ट्स में सागरमाला के तहत तरक्की को साधा जाता है, कुल मिलाकर 130 प्रोजेक्ट्स भारत सरकार ने तजवीज़ किए हैं और इनके लिए 9,600 करोड़ रुपया सैंक्शन किया गया है। हमारी साढ़े सात हजार किलोमीटर की कोस्टलाइन है, 14,500 किलोमीटर navigable waterways हैं। इस सबके ऊपर कनेक्टिविटी के तहत यह पैसा तजवीज़ किया गया है।

तीसरा, सर, मैं highways की चर्चा करना चाहता हूं। 2014 के अंदर highways कुल मिलाकर देश के अंदर 91,287 किलोमीटर हुआ करते थे, जो बढ़कर 2024 के अंदर 1 लाख, 46 हजार, 145 किलोमीटर बन गए हैं, यानी कि 10 साल के अंदर 54 हजार किलोमीटर के करीब भारत सरकार की तरफ से highways बना दिए गए हैं।

सर, railways के अंदर corridor project एप्रोच अपनाया है माननीय मंत्री जी ने और इनके महकमे ने और इसके अंदर mineral corridors की संख्या 192 है और high-density corridors की संख्या 200 के करीब है और port connectivity corridor की संख्या 42 है। इस प्रकार से कुल मिलाकर अपनी कनेक्टिविटी और इन्फ्रास्ट्रक्चर के तहत भारत सरकार ने काम किए हैं।

इसके अलावा माननीय सदस्य ने पूछा है कि विकसित भारत के तहत प्रदेशों को कितना पैसा मुहैया कराया गया है। इसके विषय में मैं यह बताना चाहता हूं कि विकसित भारत एक योजना नहीं है, बल्कि एक ऐसा पेपर है, जो आगे की 24-25 साल की देश की तरक्की को साधता है। सर, यह एक विज़न डोक्युमेंट है। जब हम विकसित भारत के विज़न डोक्युमेंट की बात करते हैं, तो मैं एक विज़न डोक्युमेंट आपकी अनुमति से पढ़ना चाहता हूं, जो कि हमारे देश को विकसित बनाने में मैं समझता हूं कि योगदान देगी। सर, मैं यह पढ़ना चाहता हूँ। "I have travelled across the length and breadth of India and I have not seen one person who

is a beggar, who is a thief. Such wealth I have seen in this country, such high moral values, people of such calibre that I do not think that we would ever conquer this country unless we break the very backbone of this nation, which is her spiritual and cultural heritage. And, therefore, I propose that we replace her old and ancient educational system, her culture, for if the Indians think that foreign and English is good and greater than their own, they will lose their self-esteem, their native culture, and they will become what we want them to be, a truly dominated nation."
...(Interruptions)...

MR. CHAIRMAN: Hon. Minister, if relevant, lay it on the Table of the House.
...(Interruptions)...

राव इन्द्रजीत सिंह: सर, मैं यह पढ़ नहीं रहा हूँ।...(व्यवधान)... मैं पढ़ चुका हूँ।...(व्यवधान)... अब मैं विकसित भारत का जवाब तो दूँगा।...(व्यवधान)...

MR. CHAIRMAN: Go ahead. ...(Interruptions)...

राव इन्द्रजीत सिंह: सर, मैं विकसित भारत का जवाब तो दे दूँ, जो उनका दूसरा क्वेश्चन है।
...(व्यवधान)...

MR. CHAIRMAN: Go ahead, please. ...(Interruptions)...

राव इन्द्रजीत सिंह: सर, ये जवाब ही नहीं देने दे रहे हैं, इन्हें संभालिए।...(व्यवधान)...

MR. CHAIRMAN: Hon. Minister, please go ahead. ...(Interruptions)...

राव इन्द्रजीत सिंह: सर, मैं इस लिटरेसी के बारे में कहना चाहता हूँ, विकसित भारत बनाने की योजना के बारे में कहना चाहता हूँ। जब सन 1947 में भारत आजाद हुआ था, उस टाइम पर यहाँ 12 परसेंट लिटरेसी रेट थी और आज के दिन 77 फीसदी लिटरेसी रेट है। 1,168 यूनिवर्सिटीज़ हैं, 45,000 कॉलेजेज़ हैं और 1,200 stand-alone institutions हैं। भारत विकसित देश बनने के तौर पर अग्रसर है, क्योंकि जब यह देश आजाद हुआ था, तब यहाँ पर लाइफ एक्सपेक्टेन्सी केवल 32 साल हुआ करती थी और आज के दिन यह 71 साल होने लगी है।...(व्यवधान)...

MR. CHAIRMAN: Sitting in the chair, you are intervening. ...(Interruptions)...

राव इन्द्रजीत सिंह: सर, यह विकसित भारत का जो हमारा विज़न है......(व्यवधान)...

MR. CHAIRMAN: Hon. Minister, take your seat. ...(*Interruptions*)...

राव इन्द्रजीत सिंह: मैं बैठ जाऊँ क्या? ...(*व्यवधान*)...

MR. CHAIRMAN: Hon Members, if you have heard the question, the first supplementary of Shri Birj Lal, the answer is relevant. I am understanding every word of it. ...(*Interruptions*)... The first supplementary is very focused by Shri Birj Lal and let the hon. Minister conclude. ...(*Interruptions*)...

राव इन्द्रजीत सिंह: सर, मैं माननीय सदस्य को दूसरी बात यह समझाना चाह रहा था, यह विकसित भारत ऐसा डॉक्यूमेंट है, जो विज्ञान डॉक्यूमेंट है। यह प्रोजेक्ट नहीं है। प्रोजेक्ट्स के अंदर पैसा मुहैया कराया जाता है, लेकिन विज्ञान डॉक्यूमेंट के तहत नहीं कराया जाता है। फिर भी माननीय सदस्य चाहते हैं, तो जो हमारी भारत सरकार की तरफ से यूपी के लिए पैसा तजवीज़ हुआ है, उसे मैं बताने के लिए तैयार हूँ। सर, मैं बता देता हूँ। सर, भारत सरकार ने यूपी के लिए जो पैसा वितरित किया है, उसके भी पाँच वर्टिकल्स हैं। एक है - शेयर इन सेंट्रल टैक्सोज़। दूसरा - ग्रांट्स ऑफ़ फाइनैस कमीशन। तीसरा - सेंट्रली स्पॉन्सर्ड स्कीम्स। चौथा - सेंट्रल सेक्टर स्कीम्स और पाँचवां है - scheme for special assistance as loans to States for capital expenditure. 2021-22 में 2,59,158 करोड़ रुपये यूपी को दिए गए थे। 2022-23 में इन्हें 29 लाख कर दिया गया, मतलब 2,99,647 करोड़ रुपये दिए गए और 2022-23 में उन्हें कुल सेंट्रल ट्रांसफर 3,45,003 करोड़ रुपया है।

MR. CHAIRMAN: Second supplementary - Shri Brij Lal.

श्री बृज लाल: सभापति महोदय, मैं जो सवाल पूछना चाहता था कि विकसित भारत परियोजना के अंतर्गत उत्तर प्रदेश को तीन वर्षों में कितनी वित्तीय सहायता प्रदान की गई है, इसके संबंध में मैं समझता हूँ कि माननीय मंत्री जी ने उसका जवाब दे दिया है।

MR. CHAIRMAN: So, are you satisfied?

SHRI BRIJ LAL: Yes, Sir, I am satisfied.

MR. CHAIRMAN: Supplementary no.3 - Shri Vivek K. Tankha.

SHRI VIVEK K. TANKHA: Sir, one part of the Annexure talks about Electronic Toll Collection, which is now for an unlimited period. I know for fact that there is a law on toll which says that toll is a compensatory imposition. मतलब आप टोल तब तक कलेक्ट करेंगे, जब तक आपका road's cost plus profit gets recovered, but this is not happening

in India. All tolls continue indefinitely, which is not in public interest. It is, basically, *
on the public. Does NHAI plan to review this unlimited toll collection policy which is
against the public interest?

RAOINDERJIT SINGH: Sir, this question might better have been addressed to the
Road Transport and Highways Ministry. Nevertheless, I would like to suggest that all
tolls are given for a specific period. If there is any toll which, as he says, has been
given over that period and still continuing, we will have it looked into.

MR. CHAIRMAN: Vivekji, I think you should be satisfied. If you will name one toll
where your good thought has been violated and the statute has been ignored, the
Minister has assured that he will look into it. And, the Minister is known to act fast,
and he responded while, primarily, it concerned the NHAI. So, you must appreciate.

SHRI VIVEK K. TANKHA: Sir, I appreciate. I only put a question based on the
Annexure.

MR. CHAIRMAN: Good enough. Now, Prof. Manoj Kumar Jha. On your birthday, I
am sure you will seek something very important.

PROF. MANOJ KUMAR JHA: Thank you, Sir. First, I would congratulate the Minister
for clarifying that Viksit Bharat is not a project but a kind of commitment for the
growth trajectory till 2047. Having said that, through you, Sir, I would like to ask the
hon. Minister: In the recent Budgetary allocation in Bihar, what is the quantum, as
compared to what was going on in Bharatmala as well as regarding the Ministry of
Road Transport and Highways, and what is new component in that? Thank you, Sir.

RAOINDERJIT SINGH: Sir, I don't have all the answers regarding all the States.
There are so many States and Union Territories. If he asks me a specific question
next time around on Bihar, I will give it to him. But, I must, nevertheless, assure the
House, through you, Sir, if I can be given the permission, that India, becoming a
developed nation, has a vision document. I want to reiterate that this is not a project.
I want to refer to Prof. Magnus Andersson, who is a Professor Emeritus at the
University of Groningen in Netherlands. This Professor has published a paper OECD
Publications, called 'The World Economy'. In this publication, he has chalked out the

* Expunged as ordered by the Chair.

economies of the various countries from 0 AD to 1998, and this is what he has to say about India in that particular publication. It says that in 0 AD, India had 39.2 per cent of world's economy. Our share in the world economy was 39 per cent. In 600 AD, it became 22.6 per cent. In 1700, it was 24.4 per cent. In 1947, when India was finally freed from the yoke of British empire, it was only left with 4 per cent. So, India, historically, had been a developed country, a developed nation. This vision for 2047 is not something that cannot be achieved, and we need the co-operation of all sectors of all the people of this country, and, I think, this is achievable by 2047.

MR. CHAIRMAN: Hon. Minister, as a birthday gesture for Prof. Manoj Kumar Jha, please send his question or inquiry to the Minister concerned and the Minister concerned will be good enough to respond directly to the hon. Member. Fifth supplementary, Ms. Dola Sen.

MS. DOLA SEN: Thank you, Chairman Sir. हमने विकसित भारत प्रोजेक्ट के बारे में इलेक्शन के टाइम में Model Code of Conduct को defy करते हुए अपने मोबाइल पर बहुत बार मेसेज आते हुए देखा। कोई बात नहीं।

अभी इधर Treasury Benches की तरफ से हमको अक्सर सुनाई दे रहा है कि ये लोग जब पावर में थे, तब तक, यानी 2014 तक कुछ काम नहीं हुआ और 2014 से आगे Treasury Benches की तरफ से विकसित भारत की ओर हम आगे बढ़ रहे हैं। कोई प्रॉब्लम नहीं है।

We just want to know, through you, Sir, from the Minister and from the Union Government कि अगर ऐसा है, तो Farm Bills, जिसे बाद में revoke करना पड़ा, उसको कौन लाया? हमारे प्रधान मंत्री जी। ये स्वामीनाथन आयोग की रिपोर्ट के बारे में बार-बार refer करते हैं, तो उसको लागू करने से इनको किसने मना किया? इसको लागू करके Minimum Support Price किसान को दे दिया जाए, तब बात खत्म होगी। इसके लिए दोष देने में क्या फायदा है, आप इसको implement करिए। करके दिखाइये। सर, हमें लगता है कि विकसित भारत Projects में the natural farming, organic farming, agriculture and agro-based industry, the relationship between Union and State Government is very important. I want to know, what is the serious planning or central policy of natural farming, organic farming or overall agriculture or agro-based industry like jute, tea, cotton industries under Viksit Bharat project, especially how long the relationship between the States and the Union Government will remain quasi-federal, Sir, through you, I want to know this from them.

RAO INDERJIT SINGH: Sir, the question pertains to connectivity and infrastructure under Viksit Bharat project. I have already clarified it. This is a question that might better be put to the Minister of Agriculture.

MR. CHAIRMAN: There is a good occasion for the Agriculture Minister to respond today. He will be responding to the debate today at 1 p.m.

MR. CHAIRMAN: Question No. 137.