

SHRI K.C. RAMAMURTHY: Yes, Sir, from the Lok Sabha.

MR. CHAIRMAN: Yes, all Bengalurians, please.

SHRI K.C. RAMAMURTHY: Mr. Chairman, Sir, the hon. Minister is aware of the continuous....

MR. CHAIRMAN: Yes, Ramamurthyji from Lok Sabha.

SHRI K.C. RAMAMURTHY: Sir, I am in Lok Sabha.

MR. CHAIRMAN: By the time metro moved, the time is over. Now, Question Hour is over.

[Answers to Starred and Unstarred Questions (Both in English and Hindi) are available as Part-I to this Debate, published electronically on the Rajya Sabha website under the link <https://rajyasabha.nic.in/Debates/OfficialDebatesDateWise>]

GOVERNMENT BILL

The Major Port Authorities Bill, 2020

MR. CHAIRMAN: Now, we are going to the Major Port Authorities Bill, 2020. Please adhere to the time, and meanwhile, I will discuss whether there is a possibility of extension of time for the Budget Discussion and all. Now, the Minister, Shri Mansukh Mandaviya, to move a motion.

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF PORTS, SHIPPING AND WATERWAYS; AND THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI MANSUKH MANDAVIYA): Sir, I move:

“That the Bill to provide for regulation, operation and planning of Major Ports in India and to vest the administration, control and management of such ports upon

the Boards of Major Port Authorities and for matters connected therewith or incidental thereto, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.”

MR. CHAIRMAN: Right. Motion moved.

SHRI JAIRAM RAMESH (Karnataka): Sir, how long is... (*Interruptions*)...

MR. CHAIRMAN: I am just coming to it. Now, the first speaker is Shri Shaktisinh Gohil. Before we go to him, I would like to tell that the BAC has allotted two hours for this Bill. So, keep that in mind and try to complete, even early, so that you get time for the Budget also. Meanwhile, we will discuss with the Minister of Parliamentary Affairs about the suggestion that has been made. Now, Shri Shaktisinh Gohil, you have got nineteen... ...(*Interruptions*)...

SHRI JAIRAM RAMESH: Sir, what about the suggestion to go beyond 2'o clock?

MR. CHAIRMAN: You have not heard me. I have said that I have to discuss it.

श्री शक्तिसिंह गोहिल (गुजरात): सभापति महोदय..(व्यवधान)..

श्री सभापति : शक्तिसिंह गोहिल जी, माननीय मंत्री जी बोलना चाहते हैं।

SHRI MANSUKH MANDAVIYA: Sir, I would like to explain.

MR. CHAIRMAN: Yes, please explain. Let him make a brief statement and, then, Shri Gohil.

श्री मनसुख मांडविया: सभापति जी, मैं "The Major Port Authorities Bill, 2020" इसलिए लेकर आया हूँ, क्योंकि पोर्ट सेक्टर एक ऐसा सेक्टर है - वैसे सभी सेक्टरों में समय-समय पर बदलाव करना आवश्यक होता है, इसीलिए पोर्ट सेक्टर और पोर्ट को रेग्युलेट करने के लिए 1908 में अंग्रेज़ गवर्नमेंट ने एक पोर्ट एक्ट कोलकाता में लागू किया था। उसके बाद धीरे-धीरे, समय बीतने के साथ, आज़ादी के बाद 1963 में पोर्ट ट्रस्ट एक्ट का implementation हुआ था। जब पोर्ट ट्रस्ट एक्ट का implementation हुआ, तब देश में केवल मेजर पोर्ट्स ही थे, अन्य पोर्ट्स थे ही नहीं, मतलब सर्विस बेस्ड पोर्ट्स थे। ऐसी स्थिति में उस वक्त जो बिल था और पोर्ट ट्रस्ट एक्ट था, उसमें 1963 के बाद यह लगा कि बदलते समय में वर्तमान समय की स्थिति के साथ उसका कैसे comparison करें?

महोदय, एक प्रश्न था कि दुनिया में पोर्ट सेक्टर में जो प्रैक्टिस है, उस प्रैक्टिस का इंडिया में implementation कैसे करें? इंडिया में जो पोर्ट्स हैं, वे माइनर पोर्ट्स हैं और मेजर पोर्ट्स हैं। आज इनके बीच में भी competition हो रहा है। Competition को compete करने के लिए हम मेजर पोर्ट्स को कैसे सक्षम बनाएं? इन सभी स्थितियों को देखते हुए यह भी प्रश्न था कि digital technology का कैसे maximum से maximum use करें और Ease of Doing Business कैसे बढ़ाएं? आज जब प्राइवेट पोर्ट के सामने मेजर पोर्ट को compete करना है, तब ऐसी स्थिति में मेजर पोर्ट के पास जो लोकल अथॉरिटी है या जो लोकल पोर्ट एडमिनिस्ट्रेशन है, उसको कैसे सशक्त करें, जिससे वह अपने decisions स्वयं ले सके और other ports के साथ competition करके अपने business को बनाए रख सके। इन सभी उद्देश्यों को सिद्ध करने के लिए मैं यह "The Major Port Authorities Bill, 2020" लेकर आया हूँ।

The question was proposed.

श्री सभापति : मंत्री जी आपका धन्यवाद, आपने संक्षिप्त में बताया, इस हिसाब से यह उद्देश्यपूर्ण है। पहले वक्ता श्री शक्तिसिंह गोहिल हैं, उनके बाद श्री सुरेश प्रभु और फिर श्री सुखेन्दु शेखर राय बोलेंगे। कृपया सभी लोग टाइम को ध्यान में रखकर अपनी बात कहें।

श्री शक्तिसिंह गोहिल: माननीय सभापति महोदय, जब भी कोई कानून बनता है, तो उसका effect far-reaching होता है। कभी हाउस में बोल दिया, कोई क्वेश्चन ऑवर हो गया, इन सब से उसका इतना impact नहीं पड़ता, जितना कानून का पड़ता है। मैं यह जरूर कहना चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जी जिस बिल को लेकर आए हैं, उसकी drafting में, बिल को तैयार करने में जो कमजोरियाँ रह गई हैं, मैं उन्हें आपके ज़रिये माननीय मंत्री जी और इस गृह के सामने रखना चाहता हूँ।

(उपसभापति महोदय पीठासीन हुए)

मुझे लगता है कि एयरपोर्ट अथॉरिटी विधेयक की तैयारी करते वक्त या तो जो draft तैयार करने में गम्भीरता होनी चाहिए, जो seriousness, जो thinking होनी चाहिए, जो तैयारियाँ होनी चाहिए, उनमें काफी कमजोरियाँ रही हैं, या फिर हम जान-बूझ कर कुछ ऐसा करना चाहते हैं, जिससे नाम तो हम दे देंगे कि compete करना है, पर compete नहीं करना है, compromise करना है, किसी न किसी को दे देना है। क्या इसके लिए हमने यह कमजोरी छोड़ी है? जिस तरह से सारे एयरपोर्ट्स के लिए एक दोस्त का नाम चल रहा है, क्या हम ये पोर्ट्स भी किसी एक दोस्त के नाम पर करने के लिए, मेहनत करके इसे लेकर तो नहीं आए हैं? पहले एयरपोर्ट्स दोस्त के नाम हो गए, अब सारे बंदरगाह, 12 बंदरगाह हैं, उन्हें भी दोस्त के नाम करने के लिए तो इसे लेकर नहीं आए हैं?

उपसभापति महोदय, मैं आपके ज़रिए draft में जो कमियाँ हैं, पहले उन्हें सामने रखना चाहता हूँ। इसके Clause 3 में इन्होंने कहा है कि एक बोर्ड बनेगा, जिस बोर्ड में 13 सदस्य होंगे।

Out of these 13 members, seven members are private members. आप 13 में से 7 private members रखते हैं और फिर कहते हैं कि हम निजीकरण नहीं कर रहे हैं। आपकी बात पर विश्वास कहाँ से आएगा! आपने बोर्ड के मेम्बर्स निजीकरण के लिए रखे। आपने प्रावधान किया, पर कहीं पर भी उसकी qualification, उसकी expertise, उसका experience, यह नहीं रखा। इससे होगा यह कि 14 में से 7, मतलब more than 50 per cent are private members and no proper qualification. फिर उन्हें रखने की qualification क्या होगी? "Yes, boss", "Yes, Minister" करने वाले लोग वहाँ आ जाएँगे। अगर आपको private से compete करना है, तो आपके पोर्ट्स में experts को लाने के लिए आपके कानून में प्रावधान होना चाहिए। आपने कानून में वह प्रावधान नहीं रखा है।

माननीय उपसभापति महोदय, चेयरमैन और वाइस-चेयरमैन, जिनके पास पूरा अधिकार होगा, जो इस बोर्ड को चलाएँगे, पूरी सत्ता जिनमें निहित हो रही है, उनका चयन कौन करेगा? उनका चयन करने के लिए आपने कहा है कि एक ऐसी Selection Committee होगी, जो आपको चेयरमैन और वाइस-चेयरमैन का suggestion देगी। अब इन महत्व की दो जगहों को select करने वाली जो Selection Committee है, उसका constitution ही unclear है। आपकी Selection Committee के constitution में कहीं पर भी clarity नहीं है कि वह कमिटी कैसी होगी।

माननीय उपसभापति महोदय, इसमें जो representation दिया गया है, वह proper नहीं है। ये जो 12 major ports हैं, अगर इन major ports के हाथ-पाँव और आत्मा कोई है, तो वे वहाँ मजदूरी करने वाले, वहाँ काम करने वाले कामगार हैं। आपने उनको proper representation नहीं दिया है। आपने कहा है कि वहाँ पर जो employees हैं, उनके दो लोग रहेंगे, जबकि आप business community के कितने लोग रख रहे हैं! Why this disproportionate representation? माननीय उपसभापति महोदय, जिन्होंने ये 12 बंदरगाह खड़े किए हैं, उन कामगारों की आवाज़ बुलन्द रखना, मुझे लगता है कि बहुत जरूरी था। यहां इस बोर्ड के जो मेम्बर्स होंगे, उनके लिए सरकार ने इसमें एक क्लॉज डाली है, 'The restriction period for those who are on the Board.' इस क्लॉज के अनुसार, बोर्ड के मेम्बर का कार्यकाल खत्म होने के बाद वह फिर से employee बन कर न आ सके, इसके लिए restriction रखी गयी है, लेकिन कितने समय को restriction रखी गयी है? Just for one year. इसमें सिर्फ एक साल की restriction रखा गया है, यानी आज अगर मैं बोर्ड का मेम्बर हूँ.... ये तो साहब, बड़े-बड़े मगरमच्छ हैं। किसी को कुछ फायदा करवा दिया और एक साल के बाद जिसको मैंने फायदा करवाया है, उसी कम्पनी का मैं बड़ा मैनेजर बन गया और ज़िन्दगी भर वहाँ मज़े करता रहूँगा। क्या यह एक साल की restriction आपको ठीक लगती है?

माननीय उपसभापति महोदय, दूसरा, port related use and non-port related use में एक clarity होनी चाहिए। मैंने पूरा बिल देखा है, लेकिन port related use and non-port related use में कोई clarity नहीं है। हमने ये जो 12 महा-बंदरगाह खड़े किए हैं, 12 major ports खड़े किए हैं, ये किसी एक सरकार की मिल्कियत नहीं हैं, ये इस देश की प्रॉपर्टी हैं, national property हैं। इनको संभालना हम सब की जिम्मेवारी है। सरकारें आएंगी, सरकारें जाएंगी, दोस्तों को फायदा होगा या नहीं होगा, यह मत सोचिए। हमें इस देश की सम्पदा को संभाल कर रखना है, इसकी

चिन्ता हमें करनी होगी। जब कोई कानून ऐसा आए, तो उस कानून में आप इतनी खिड़कियां रख दोगे, जहां से बड़े-बड़े लोग आकर आपको थोड़ा-बहुत फायदा तो दे देंगे, लेकिन आपका बंदरगाह, कल आपका नहीं रहेगा। आज जब हम एयरपोर्ट जाते हैं, तो पहले जहां इस देश की या इस शहर की महान हस्तियों का नाम रहता था, वही एयरपोर्ट आज आपके दोस्त के नाम हो गया है। इन 12 बंदरगाहों की हालत भी इसी तरह की हो जाएगी। अगर हम इस कानून को ठीक से लाना चाहते हैं, तो इसके ड्राफ्ट को आपको ठीक करना होगा, इसलिए आप इस बिल को Standing Committee को भेजिए। पहले भी यह बिल Standing Committee में गया था, लेकिन Standing Committee से वापस आने से पहले ही लोक सभा भंग हो गई थी, इसलिए उस Standing Committee की जो recommendations थीं, वे आपने नहीं मानी हैं। आप यह मत समझिए कि मुझे यह बात पता नहीं थी कि पहले भी यह Standing Committee में गया था। मैं सोच-समझ कर बोलता हूं। उसके lapse होने के बाद अब जब आप यह बिल लेकर आए हैं, तो क्या यह आपकी जिम्मेवारी नहीं थी? माननीय उपसभापति महोदय, इन्होंने बैठे-बैठे comment किया था, तो मैंने थोड़ा सा डायरेक्ट जवाब दिया है।

महोदय, आपके माध्यम से मैं यह कहना चाहता हूं कि उसी Standing Committee ने आपको कुछ सिफारिशें भी की थीं। उन्हीं सिफारिशों में Standing Committee ने यह भी कहा था कि port related use and non-port related use, इनको ठीक से define किया जाए। क्या आपकी जिम्मेवारी नहीं है कि उसकी रिकमंडेशंस को आप सुनते? Standing Committee ने कहा कि आप इसमें एक क्लॉज रखते हैं, but, your Objects and Reasons and one Clause in the Bill travelling totally in a different direction. एक तरफ आप कहते हैं कि हम स्वायत्तता दे रहे हैं, लेकिन फिर इसी कानून में आप एक क्लॉज रखते हैं कि सरकार आपको डायरेक्शन देगी!

माननीय उपसभापति महोदय, गुजरात का एक मॉडल पहले था, वह महात्मा गाँधी जी वाला मॉडल था। वह मॉडल बहुत अच्छा रहा और पूरी दुनिया ने उस मॉडल को एडॉप्ट किया। लेकिन 2002 के बाद भी एक गुजरात मॉडल आया है, यह उसी मॉडल की एक कॉपी है। इसमें क्या होता है कि अलग से कुछ कर दो, एक क्लॉज में सरकार के पास पावर रख दो, Comptroller and Auditory General की limitations कर दो और फिर मनमानी करते रहो। अगर कल को कुछ होता है, तो कह दो कि मैंने कहाँ किया था, यह तो उस बोर्ड ने किया था, उसको तो मैंने स्वायत्त बना दिया था, ये अधिकार तो उसके थे। ये उसी मॉडल को आज यहां implement करने जा रहे हैं, इसी बात में मेरा विरोध है। उपसभापति महोदय, माननीय मंत्री जी मेरे राज्य के हैं, मेरे डिस्ट्रिक्ट के भी हैं। मैं उनकी ज्यादा तारीफ नहीं करूंगा, क्योंकि यदि मैं तारीफ करूंगा तो उधर से उनका पत्ता कट जाएगा। वहां यहां जैसा नहीं है कि इंटरनल डेमोक्रेसी है, कोई तारीफ भी कर दे तो भी उसका वही सम्मान और खुशी होती है, वैसा नहीं है। इसलिए मैं मनसुख भाई जी की ज्यादा तारीफ नहीं करूंगा। वे मेरे अच्छे दोस्त हैं, मेरे उनके साथ पारिवारिक रिश्ते रहे हैं। ..(व्यवधान)...

श्री उपसभापति: आप इधर देखकर बात कीजिए।

श्री शक्तिसिंह गोहिल: माननीय उपसभापति महोदय का चेहरा इतना शालीन है, मैं उन्हीं को देखकर बात करता हूँ, परन्तु जब कोई रोक-टोक होती है तो मैं भी एक ह्यूमन बीइंग हूँ, उधर ध्यान तो जाएगा। मैं आपके ज़रिये माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि आप यदि विकास की बात करते हो, आप अगर डेवलपमेन्ट की बात करते हो तो एशिया का सबसे बड़ा शिप ब्रेकिंग यार्ड गुजरात के भावनगर डिस्ट्रिक्ट, अलंग में पड़ता है। हालांकि माननीय मंत्री जी ध्यान दे रहे हैं, परन्तु मैं कहता हूँ कि आप वहां थोड़ी पावर, अपना गुजरात कनेक्शन जो यूज करना है, वह यूज करके कहिये कि अलंग शिप ब्रेकिंग यार्ड को अगर आपको डेवलप करना है तो आप जो कानून 2019 में लेकर आए हैं, आज तक उसका इम्प्लिमेंटेशन नहीं हुआ है, आप इसे कर दीजिए। बाहर से रीरोलिंग के लिए जो स्क्रेप आता है, उसके ऊपर ज्यूटी जीरो कर दें और दूसरी ओर जो अलंग में जाता है, जिसे तोड़ने में मजदूर को मजदूरी मिलती है, जहां से ट्रांसपोर्टर को काम मिलता है, छोटे-मोटे बहुत लोग वहां से जुड़े हुए हैं - सिर्फ शिप ब्रेकिंग का सवाल नहीं है, बहुत लोगों को वहां से रोजी मिलती है - उसके ऊपर आपने अढ़ाई परसेन्ट कस्टम ज्यूटी रखी है, तो जीरो और अढ़ाई दोनों के बीच में कॉम्पिटिशन कैसे रहेगा? अगर आपने इम्पोर्टेड स्क्रेप पर कस्टम ज्यूटी जीरो की है तो शिप ब्रेकिंग में शिप के ऊपर भी कस्टम ज्यूटी आपको जीरो करनी होगी।

आप कहते हैं कि बोर्ड बनाने से बहुत फायदा हो जाएगा, कॉम्पिटिशन आ जाएगा। मैं आपके ज़रिये माननीय मंत्री जी को कहना चाहता हूँ कि वही अलंग शिप ब्रेकिंग यार्ड आज एक बोर्ड के अंडर है। उसके साथ काम करने वाले लोगों से आप जाकर पूछिये कि इस बोर्ड से आप कितने खुश हो - इसके बजाय सरकार से पाला होता तो ज्यादा अच्छा होता - ऐसा वहां के लोग कहेंगे।

उपसभापति जी, जिन 12 बंदरगाहों की हम बात कर रहे हैं, हमारा दुनिया का 16वें नम्बर का बड़ा देश है, जिसके पास बहुत बड़ा समुद्र तट है। परन्तु इसके साथ-साथ हमें यह समझना होगा कि जब हम इस तरह के कानून लाकर कि जहां मेरे जैसे नहीं बल्कि एक्सपर्ट लोगों को भी दहशत है कि यह कानून सिर्फ दोस्तों को बंदरगाह में बैकडोर एन्ट्री के लिए है और आज के आपके 12 मेजर पोर्ट्स कल उन्हीं दोस्तों के नाम हो जाने की चिंता सबको हो रही है तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि देश का सबसे बड़ा समुद्र तट दुनिया के 16वें नम्बर के बड़े देश भारत में पड़ता है, परन्तु हमें यह भी नहीं भूलना चाहिए कि हमारे बॉर्डर पर पाकिस्तान भी पड़ता है। 1,607 किलोमीटर का समुद्र तट गुजरात का है, यहां पाकिस्तान से लगी हुई सीमा है। 12 बंदरगाहों में आने वाला कांडला पोर्ट भी इस कानून के ज़रिये इसी में आ जायेगा। यदि आप वहां ऐसा बोर्ड बना रहे हैं, जहां 14 में से 7 मेम्बर्स प्राइवेट मेम्बर्स हैं, जहां कानून में ही बहुत सारी क्षतियां रही हैं, जहां बहुत सीधे तरीके से दिखता है कि यह कल बैकडोर एन्ट्री करके प्राइवेटाइजेशन की ओर जाएगा तो दिक्कत क्या होगी? दुश्मन देश सामने है। आप 12 बड़े बंदरगाहों में से, जिनमें पाकिस्तान की सरहद वाला कांडला पोर्ट भी आता है, उसे आप कमजोर करेंगे, आप ऐसे कानून के ज़रिये उसे उन हाथों में दे देंगे, जो ताकतें देश की सुरक्षा की ज्यादा चिंता नहीं कर पायेंगी। आपका मेम्बर होगा, माइनॉरिटी मेम्बर बोर्ड में क्या करेगा? Decision will be taken by majority, and you will not be enjoying majority. आपका सुरक्षा का एक

रिप्रेजेंटेटिव, आपका रेलवे का एक रिप्रेजेंटेटिव, आपका स्टेट का एक रिप्रेजेंटेटिव, वे अकेले-अकेले क्या करेंगे? इतने सालों तक ये जो 12 बन्दरगाह हमारे हाथ में रहे हैं, इसका क्रेडिट अगर किसी को जाता है, तो ऐसे ही गृह में बैठने वाले, लोक सभा और राज्य सभा में बैठने वाले, हमारे से पहले बैठने वाले बहुत ही बुद्धिमान सांसदों को जाता है। उन्होंने जो कानून पारित किया था, वह आपको पुराना लगता है, आपको उसमें सेक्शंस ज्यादा लगते हैं, लेकिन अगर दोनों को साथ-साथ रख कर कोई भी आदमी पढ़ेगा तो उसे लगेगा कि आपके इस कानून के ड्राफ्ट से कहीं बेहतर कानून आज का मौजूदा कानून है। हाँ, शायद उसमें यह कमी जरूर दिखेगी कि उस कानून के तहत किसी दोस्त को कुछ दे देना आसान नहीं है। अगर उसी के लिए यह कानून ला रहे हैं, तो उसका तो कोई मतलब नहीं है।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि इस कानून को लाते वक्त अगर कम से कम माननीय मंत्री जी और सरकार - गुजरात में जहाँ पर सबसे बड़ा दरिया किनारा है, Comptroller and Auditor General ने उसका ऑडिट करते हुए एक exclusive report file की है, उसको भी अगर अच्छी मंशा के साथ देखा गया होता, माननीय उपसभापति महोदय, तो मुझे लगता है कि यह कानून कभी भी नहीं आता। The CAG is a Constitutional independent authority और उसने यह लिखा कि आपके जो बन्दरगाह हैं, उनके privatization की वजह से प्राइवेट पोर्ट की जेट्टियों पर आपकी सुरक्षा के जहाज, आपकी सुरक्षा की बोट्स वहीं से ट्रैवलिंग में जायेंगी, दुश्मन को पता चलेगा और इसीलिए इसकी भी चिन्ता होनी चाहिए।

महोदय, मैं आपके ज़रिए आखिर में मंत्री जी से गुजारिश करूँगा कि आप इसको फिर से ड्राफ्ट करने के लिए भेजिए। भले ही लोक सभा पहले भंग होने से कमेटी के पास जो कानून गया था, उसकी सिफारिशें आपने नहीं मानी हों, लेकिन आज आप उसको देख लीजिए, फिर से ड्राफ्ट ठीक कीजिए। Front door, back door, window, कहीं से भी प्राइवेट आदमी घुसे, इसकी बहुत सम्भावनाएँ हैं। आप उन खिड़कियों को बन्द कीजिए। किसी दोस्त के नाम पर बन्दरगाह न बन जाये, उसकी चिन्ता करते हुए अच्छे ड्राफ्ट के साथ आप आइए, तो हम भी उसका समर्थन करेंगे। हम सिर्फ विरोध करने के लिए यहाँ नहीं बैठे हैं। कांग्रेस पार्टी का इतिहास रहा है कि राष्ट्र के हित में कुछ होता है तो हम समर्थन भी देते हैं, धन्यवाद।

श्री सुरेश प्रभु (आंध्र प्रदेश): सर, मैं मंत्री जी को इसलिए धन्यवाद देना चाहता हूँ कि यह बिल सिर्फ एक कानून में परिवर्तित करने के लिए हमारे सामने नहीं है, लेकिन इसके ज़रिए देश की अर्थव्यवस्था में बढ़ोतरी लाने के लिए और उसे सक्षम बनाने के लिए भी इसकी बहुत बड़ी सहायता होगी। हम सब जानते हैं कि 7,600 किलोमीटर से ज्यादा हमारे पास देश की कोस्टलाइन है। इतनी बड़ी कोस्टलाइन होने के बावजूद भी दुर्भाग्य से - अभी 2 साल के बाद हमारे देश की स्वतंत्रता के 75 साल पूरे होंगे - लेकिन देश के बन्दरगाहों में जितना विकास होना चाहिए था, उतना नहीं हुआ। जैसा हमारे प्रधान मंत्री जी कहते हैं कि सिर्फ बन्दरगाहों का ही विकास नहीं होना चाहिए, port-led development होना चाहिए, यानी बन्दरगाहों का विकास तो होगा ही, लेकिन उसके कंधे पर बैठते हुए पूरे देश का विकास भी उसके सहारे हो सकता है, वह करने के

लिए बन्दरगाहों का विकास करना जरूरी है। इसीलिए यह बिल लाने के बाद आपने एक परिवर्तन करने के लिए जो एक प्रावधान किया है, उसके लिए मैं धन्यवाद देता हूँ।

वैसे तो मेरे मित्र शक्तिसिंह जी ने कहा कि वे मंत्री जी की तारीफ नहीं करेंगे, लेकिन मैं तारीफ करना चाहता हूँ। मैं आंकड़ों के द्वारा तारीफ करना चाहता हूँ। हमारे देश में पोर्ट के मामले में turnaround time की एक बहुत बड़ी समस्या थी। 2014-15 में जो turnaround time 96 घंटे था, पिछले साल वह 61 घंटे हो गया। जो per day ship output 12,458 टन था, वह बढ़ कर 16,433 टन तक आ गया। आपने e-port बनाने की एक नई पहल शुरू की है। इसके साथ ही आप इसके माध्यम से जो पूरे accounting standard को बदलने का प्रयास कर रहे हैं, इससे पूरी तरह से पारदर्शिता आएगी और देश की अर्थव्यवस्था में भी बढ़ोतरी होगी।

सर, यह हम सब जानते हैं कि पोर्ट की तरफ जो ध्यान देने की जरूरत थी, दुर्भाग्य से वह नहीं हुआ। हमारे देश में सबसे लंबी कोस्टलाइन गुजरात में है और हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी और माननीय मंत्री जी वहाँ से ही आते हैं, इसलिए स्वाभाविक तौर पर पोर्ट के ऊपर ध्यान दिया जा रहा है।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहता हूँ कि इस कानून में जो प्रावधान हैं, वे बहुत ही जरूरी प्रावधान हैं। इस बिल में जो प्रावधान हैं, वे अब कानून में परिवर्तित होंगे। बात यह है कि दिल्ली में एक भी पोर्ट नहीं है, लेकिन अगर port management को दिल्ली से डायरेक्शन दिया जाएगा कि गुजरात का पोर्ट, महाराष्ट्र का पोर्ट, तमिलनाडु का पोर्ट कैसे चले, तो कैसे होगा? इस बिल के माध्यम से उसमें autonomy देते हुए port management को पूरी तरह से professionalise किया जाएगा। इसका मतलब यह है कि मंत्री जी अपना अधिकार छोड़ते हुए port management को दे रहे हैं। इस तरह से जब autonomy आएगी, professionalism आएगा, तो स्वाभाविक है कि पोर्ट का विकास कैसे हो, वह port management के लोग तय करेंगे। इसमें इस तरह का भी प्रावधान है कि वे इसको कैसे manage करेंगे। इसमें nominate करने के लिए जो व्यवस्था की गई है, वह भी पूरी तरह से पारदर्शी है। इसलिए मैं यह मानता हूँ कि यूपीए सरकार ने corporatize करने के लिए 1999 से जिस काम की शुरुआत की थी, उसमें समय के साथ जो बदलाव की आवश्यकता थी, वह नहीं हुआ, लेकिन इसको करने के लिए आपने जो काम किया है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ।

इसके साथ ही tariff किस तरह से तय हो, Ease of Doing Business किस तरह से आए - अब ये सभी अधिकार port management को मिलेंगे। आप इसको इस तरह से समझिए कि पूरी तरह से केन्द्रित कारोबार को विकेन्द्रित करने का एक काम इस बिल के द्वारा होगा। यह एक public property है, इसलिए इसको अच्छी तरह से मैनेज करने के लिए एक व्यवस्था भी बनाई जा रही है। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को बहुत-बहुत बधाई देना चाहता हूँ।

माननीय मंत्री जी, आज हमें और कुछ कदम उठाने की आवश्यकता है। देश में कुछ ऐसे ports हैं, जो minor port कहलाते हैं। कुछ major ports हैं, जिनमें किस तरह से व्यवस्था की जाए, उसके लिए यह बिल है, लेकिन दुर्भाग्य से minor ports कभी major ports हुए ही नहीं। वैसे तो प्रकृति की ऐसी व्यवस्था होती है कि minor कभी न कभी major हो ही जाता है, लेकिन हमारे minor ports मेजर बने ही नहीं। मैं लोक सभा में जहाँ से चार बार चुन कर आया था, यानी कोंकण

की व्यवस्था आपको बताना चाहता हूँ। आज महाराष्ट्र में 720 किलोमीटर लंबी coastline है, लेकिन दुर्भाग्य से वहाँ पर बहुत सारे पोर्ट्स का विकास नहीं हुआ है। चूँकि minor ports की जिम्मेदारी राज्यों के कंधों पर है, यह सही है, लेकिन राज्य सरकारें जो काम नहीं कर सकती हैं, उनके लिए भी आप मदद कीजिए। उनकी सहायता करके minor ports का भी विकास कीजिए, ताकि पूरे देश में पोर्ट्स का विकास हो।

सर, अटल बिहारी वाजपेयी के समय में एक 'सागरमाला परियोजना' बनाई गई थी, मैं उस सरकार में था, मैंने भी उसमें कुछ योगदान दिया था। मैंने देखा था कि 'सागरमाला परियोजना' का concept यह था कि सिर्फ पोर्ट का ही विकास नहीं हो, बल्कि पोर्ट के साथ-साथ hinterland का भी विकास हो, जो आज मोदी जी ने कहा है port led development. मैं यह चाहता हूँ कि port led development के अंतर्गत minor ports भी आने चाहिए।

सर, मैं इस सदन में आंध्र प्रदेश राज्य को represent करता हूँ। 2014 में जो Andhra Pradesh Reorganisation Act पारित हुआ, उसमें यह लिखा है कि Dugarajapatnam Port को major port के तहत develop किया जाएगा। दुर्भाग्य से वह अभी तक नहीं हुआ है। उसकी वजह यह रही कि उसकी feasibility के ऊपर कुछ लोगों को संदेह था। उसकी feasibility लाने के लिए राज्य सरकार को एक प्रस्ताव भेजा गया है। शायद राज्य सरकार किसी और काम में बिज़ी रही होगी, इसलिए उसको इसके लिए समय नहीं मिल पाया होगा।

11.00 A.M.

लेकिन मैं मानता हूँ कि आंध्र प्रदेश के विकास के लिए एक मेजर पोर्ट का डेवलपमेंट होना बहुत जरूरी है। आंध्र प्रदेश जैसा राज्य, जो आज विभाजित होने के बाद सही मायने में कठिन समय से गुज़र रहा है, Port से उसके ऊपर बहुत बड़ा positive impact आएगा, वहाँ पर लोगों को employment मिलेगा और पोर्ट के कारण वहाँ पर कारोबार भी बढ़ेगा। वैसे देखा जाए तो कुछ समय से हमारे देश में अलग-अलग निजी कंपनियों ने भी पोर्ट डेवलप किए हैं, लेकिन उनका लाभ देश को ही हुआ। सर, हमारी अर्थव्यवस्था बढ़नी चाहिए, यह तो सभी का उद्देश्य होना चाहिए। हम पाँच-दस ट्रिलियन तक जरूर पहुँचेंगे, लेकिन कब पहुँचेंगे, यह इस बात पर निर्भर करता है कि हम विकास के लिए इन्फ्रास्ट्रक्चर में किस तरह से ग्रोथ करेंगे। इन्फ्रास्ट्रक्चर में ग्रोथ के लिए पोर्ट का एक अहम महत्व होगा। इसमें निजी क्षेत्र के लोगों ने भी जो योगदान दिया है, उसे भी याद रखना चाहिए।

सर, मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि आजकल मल्टीमॉडल ट्रांसपोर्ट एक रियेलिटी हो गई है। आप मल्टीमॉडल के बिना लॉजिस्टिक्स को नहीं चला सकते हैं। चाहे रेल हो, रोड्स हों, पोर्ट्स हों, सी पोर्ट्स हों, इन सभी को मिलकर काम करने की जरूरत है। मैं प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ, क्योंकि जब मैं देश का कॉमर्स मिनिस्टर था, उस समय पहली बार लॉजिस्टिक का एक डिपार्टमेंट तो नहीं, लॉजिस्टिक का एक डिविज़न बनाते हुए उसको कॉमर्स मिनिस्ट्री के साथ जोड़ दिया था। हम लोगों ने उस समय लॉजिस्टिक का एक प्लान भी बनाया था। मंत्री जी, मैं आपसे विनती करूँगा कि मल्टीमॉडल ट्रांसपोर्टेशन को भी पोर्ट डेवलपमेंट के साथ जोड़ दीजिए।

यदि पोर्ट डेवलपमेंट होगा -- क्योंकि पोर्ट को भी कार्गो चाहिए - अगर कार्गो नहीं आएगा, तो पोर्ट कैसे डेवलप होगा? Either imported cargo or exported cargo, जब यह पोर्ट में आएगा, तब ही पोर्ट का विकास होगा, लेकिन दोनों लाने के लिए जो feeding points हैं, वे आपके पास मल्टीमॉडल से ही आएंगे, तो मल्टीमॉडल ट्रांसपोर्ट डेवलप करने के लिए, मल्टीमॉडल हब बनाने के लिए हमें पोर्ट पर ज्यादा से ज्यादा ध्यान देने की जरूरत है। हमें इस बात का बहुत आनंद है कि आज अलग-अलग पोर्ट्स को डेवलप करने का काम भी चल रहा है। सर, आप देखिए कि कोलंबो हमसे ज्यादा दूर नहीं है, लेकिन वहाँ से सबसे ज्यादा trans-shipment होता है, हालांकि उन्हें उसके लोकेशन का एडवांटेज भी जरूर मिला है। यदि हम अपने east coast और west coast, दोनों पर मौजूद सभी पोर्ट्स का विकास करेंगे और जिस तरह से आपने बिल में लिखा है, उसी तरह से उसके मैनेजमेंट का एक मॉडल भी बनाएंगे, तो मैं मानता हूँ कि यह एक कारण बनेगा, जिसके तहत लोगों को नए रोजगार के अवसर मिलेंगे। आज हम हमारे इम्पोर्ट और एक्सपोर्ट को एक ट्रिलियन डॉलर से ऊपर भी ले जाना चाहते हैं, international trade को बढ़ोतरी देना चाहते हैं। जब हमारे देश की पूरे विश्व में सबसे ज्यादा जीडीपी थी, वह 22-23 प्रतिशत से भी ज्यादा थी, उस समय भी हमारा maritime trade, international trade बढ़ा था। Maritime trade की वजह से ही इंटरनेशनल ट्रेड बढ़ेगा और maritime trade बढ़ाने के लिए पोर्ट्स बढ़ाने की जरूरत है। आज के बिल के कारण हमें विकास की जो एक नई दिशा मिलेगी, उसके लिए मैं आपको और प्रधान मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ और यह उम्मीद रखता हूँ कि यह बिल सभी लोग एकमत से इसलिए पास करेंगे, क्योंकि मैं नहीं समझता हूँ कि विकास का विरोध करने के लिए कोई भी यहाँ सदन में रह सकता है। विकास करने के लिए पोर्ट का विकास करना जरूरी है और पोर्ट का विकास करने के लिए इस बिल की इसलिए जरूरत है, क्योंकि प्रोफेशनल तरीके से, मैनेजमेंट की तरफ से ही पोर्ट का विकास होगा। मैं इस बिल को पूरी तरह से समर्थन देता हूँ और इस बिल को लाने के लिए भी सरकार और मंत्री जी को दोबारा धन्यवाद देता हूँ, जय हिन्द।

SHRI SUKHENDU SEKHAR RAY (West Bengal): Sir, over the past few years, the Government has been vigorously pursuing disinvestment, corporatisation and privatisation of the Government Trusts, public sector undertakings including banks and insurance companies. The Bill seeks to replace the Major Port Trust of 1963 with Major Ports Authority as part of the so-called structural reform. By adopting this strategy, this Government has essentially become a seller's Government. It has adopted a policy of selling all public sector undertakings, public properties, whatever the nation is having even today. What they are following in this matter, in this Bill, is nothing but a retraction of the Singapore model. Singapore did the same thing. When there was hue and cry that there cannot be privatization of ports, it adopted a policy of so-called corporatization. Thereafter, it ultimately privatized its ports. So, corporatization is the first step. The next in the offing is privatization. This is an eyewash and Parliament is taken for a ride! As already mentioned by the hon.

Member from Congress Party, Shri Shaktisinh Gohil, there are some recommendations given by the Standing Committee. Although the earlier Bill lapsed, while drafting this Bill, the recommendations of the Standing Committee ought to have been considered by the Government and the same should have been reflected in the Bill. It has not been done. I am sorry to say that.

The interests of the State Governments where ports are situated have also been compromised. It is detrimental to the interests of the State Governments. How? I will give one example. Sir, in India, thousands of acres of land was handed over by the concerned State Governments for building ports and now the State Government authorities have no say in the matter of any change in land use or, for that matter, sale of land. There are so many provisions. I don't have time to go through the Bill, clause-by-clause. Otherwise, I would have established how the powers and interests of the State Governments have been compromised. Now, the State Governments have no say even if any construction, such as supermarkets, malls or anything, is done on those lands. Sir, States cannot do anything, because PPP model comes into effect through this Bill. What is PPP? I can explain it elaborately what has been done. But, there is no time. So, the State Government shall have no say on any change of land use and sale of such lands in future.

Sir, if you look at Clause 22, Sub-Clause (2) and the proviso thereto and Clause 22, Sub-Clause (3), we will find that the new port authority shall be 'स्वयंभू' or shall be a self-created authority to the exclusion of the State Government authorities. Sir, there is a Bengali proverb which says, 'परे धाने पोद्दारी'. So, land has been given by State Governments, like Gujarat, West Bengal, Tamil Nadu, Odisha and other States, but they are now earning one's bread by the sweat of others brow. Why that land should not be given back to the State Government concerned? Or, if land is sold out, then, on *pro rata* basis, the share of the sale proceeds must come into the kitty of State Governments. Sir, I will take one to two minutes more.

What was the recommendation made by the Parliamentary Standing Committee? I would like to quote a few lines with your kind permission. It says, 'Retaining Section 111 of the original Act in the new Bill may be intentional to use it at appropriate time by the Government and may endanger the very interest of major ports, particularly when the on-going policy of privatization is aggressively pursued by the Central Government.' This is the Report of 2017. I also wish to quote a few concluding lines. It says, 'There are some clauses which give the impression that the proposed Bill provides the Government more teeth to allow private players in the ports sector which may, in future, take full control over the port activities. The Committee

recommends that the Ministry, in the first instance, should remove fears of the stakeholders on the issue of privatization of ports and ensure that the administrative, managerial and financial control of ports will remain with the port management.' But, here, Sir, the PPP model will function.

Lastly, I quote what the hon. Finance Minister said in her Budget Speech in para 64 at page 13. It says, 'Major Ports will be moving from managing their operational services on their own to a model where a private partner will manage it for them.' Therefore, the apprehension of the Standing Committee is writ large in the Budget Speech of the hon. Finance Minister. Therefore, on behalf of AITC, I strongly oppose this Bill. Thank you.

SHRI SUBHASH CHANDRA SINGH (Odisha): Mr. Deputy Chairman, Sir, the purpose of the Major Port Authorities Bill, 2020 is decentralization, expansion, and competition. India is the sixteenth largest maritime country in the world. We have a coastline of about 7,517 kms. This accounts for about 70 per cent of our trading activities.

On behalf of the Biju Janata Dal, we support this Bill. But, I would like to say something about the Paradip Port Trust. We have completed sixty years. But, there is no infrastructure development. I would like the hon. Minister to kindly look into this aspect. Its profit is more than Rs. 700 crores per year. But, there is no Master Plan. Casual workers and the contractual workers are facing serious crisis. They do not have any regular employment. This is very unfortunate. There is a hospital in Paradip, which is managed by the Paradip Port Trust. There has been no development for about 30 years. Where has the profit gone? What about the workers' interest? All these points must be considered by the hon. Minister.

Then, there is no mention for what purpose the CSR Fund will be utilized. In the new Bill, there is a great confusion about the CSR Fund. It says, "Corporate Social Responsibility and development of infrastructure by Board authorities is being introduced". सर, 60 साल बीत गए, मैं पूछता हूँ कि सीएसआर फंड कहां गया? पारादीप पोर्ट को इतना प्रॉफिट हुआ है, लेकिन वहां infrastructure develop नहीं हुआ। आप वहां रोड़ज़, हॉस्पिटल्स, स्कूल्स, इन सबकी condition देखिए, infrastructure में CSR fund का कुछ भी उपयोग नहीं हो पाया है। पोर्ट डिपार्टमेंट क्या कर रहा था? Hon. Minister may look into this aspect also.

Then, it says that a major new berth and modernisation work will be taken up in Paradip for Rs. 3,500 crores. That was the plan and programme which had to be

completed by December. But, it was not completed till December. It is being lingered on further and further.

What were the views of the Standing Committee on the major ports? I quote, "The Committee would like the Ministry to exercise concern..." (*Interruptions*)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Your time is over. Subhash Chandraji, your time is over.

SHRI SUBHASH CHANDRA SINGH: While implementing the PPP model in the Ports, the healthy competition should have been ensured because private entities were monopolizing the market. ... (*Interruptions*)... The Paradip Port should be named in the name of Late Shri Biju Patnaik, who is a national figure. With these words, I support this Bill on behalf of the Biju Janata Dal.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Shri P. Wilson. You have three minutes.

SHRI P. WILSON (Tamil Nadu): Mr. Deputy Chairman, Sir, from the words 'Major Port Trust' in the new Bill, the word 'Trust' has been taken away. Probably, the Government wants to say, "Don't trust us in the port sector". This Bill has been brought, I am sorry to say, in Adani's interests in the port sector. India has been sold to the private corporates. Whatever assets had been created by the Congress Government are now being sold to the private sector.

There are three infirmities in the Bill. One, it reduces the State Government's say in the development of the ports. Two, the subject of List II, Entry 18, regarding colonization and Master Plan has been hijacked so far as Clause 25 of the Bill is concerned. The Bill says the Board's Master Plan will supersede the State's Master Plan. Therefore, the existing peaceful co-existence between the development and harmonious living has been taken away. Number three is Clause 56. This Clause speaks about an adjudicatory board. The adjudicatory board is going to perform the functions of a tariff authority for the major ports. Also, it is going to hear all other disputes. But its composition consists of one retired Judge of the Supreme court, one retired Secretary of the Government of India and one retired Chief Secretary of the State Government. These two members, namely, the Secretaries do not have the expertise at all. In the field of maritime and shipping, you need experts. You are going to take the functions of tariff authority for major ports. Therefore, technical persons have to be there in this Board. Only they can solve the disputes. Only they can understand the problems of the shipping industry. Then only, they can give the

verdict. Therefore, as far as the composition is concerned, I would only request the hon. Minister that apart from the Supreme Court Judge, the two other members be replaced with technical persons. As far as ports in Tamil Nadu are concerned, it has become like a bus stand. For every ten kilometers, we have another port. Why are these private ports developed in Tamil Nadu? I would only say that mushrooming of private ports....

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude.

SHRI P. WILSON: I am concluding, Sir. Now, there are three problems in Tamil Nadu. So far as Chennai is concerned, the Maduravoyal elevated corridor project is not completed yet. Why are you not completing the Maduravoyal elevated corridor project?

Number two, Chennai port is not developed as a hub port. It is still reduced because they wanted to sell even the Chennai port to the private sector.

Number three, they are not looking into the Sethusamudhram Shipping Canal Project. That is a very important project. Only when you bring up the Sethusamudhram Shipping Canal Project, Mr. Minister....

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you, Wilsonji.

SHRI P. WILSON: Yes, Sir. I am concluding. Give me only one minute. ...(*Interruptions*)..

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Already, your time is over.

SHRI P. WILSON: Sir, you intervened when it was the second minute. So, please allow me to conclude. ...(*Interruptions*)..

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please, your time is already over. ...(*Interruptions*). The time is limited. ...(*Interruptions*).. I am going to call the other Member.

SHRI P. WILSON: Please allow me to complete, Sir. ..(*Interruptions*).. Therefore, what is the fancy in allowing more number of private ports? And, it will become like a bus stand! The Adani Kattupalli Port expansion is affecting the flora and fauna and the local people are agitating. ...(*Interruptions*)..

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you. Now, Dr. Banda Prakash. ..(*Interruptions*).. Whatever you speak will go on record. ...(*Interruptions*)..

SHRI P. WILSON: Sir, please give be one minute. ...(*Interruptions*)..

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Wilson, you have already taken more time. Time is not in my hands. ...(*Interruptions*)..

SHRI P. WILSON: Sir, please give be one minute. ...(*Interruptions*)..

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, please. ...(*Interruptions*).. Dr. Banda Prakash. ..(*Interruptions*).. मेरे पास वह समय है, जो माननीय चेयरमैन साहब ने कहा था और आप सबने भी सहमति दी थी कि इसको साढ़े बारह बजे तक खत्म करना है। ...(**व्यवधान**)...I don't have time. Please, please. Sorry. ...(*Interruptions*).. Mr. Banda Prakash, please speak. ...(*Interruptions*).. Only what you speak will go on record. ...(*Interruptions*)..

SHRI P. WILSON: * ...(*Interruptions*)..

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Dr. Banda Prakash, please. ...(*Interruptions*).. आपकी बात ही रिकॉर्ड पर आ रही है, ...(**व्यवधान**)... आपकी बात आ रही है। ...(**व्यवधान**)...

SHRI P. WILSON: *

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Wilson, you have taken two more minutes; sorry. ...(*Interruptions*).. Nothing is going on record except what Mr. Banda Prakash is speaking.

DR. BANDA PRAKASH (Telangana): Mr. Deputy Chairman, Sir, the Major Port Authorities Bill, 2020, was introduced in Lok Sabha...(*Interruptions*).. It seeks to bring so many changes in the present Act relating to the Major Port Trusts. ...(*Interruptions*).. Particularly, we have to think about the basic responsibility of the Major Port Authorities, that is, projects are taken up through a concession contract by the Board. It is the PPP mode by which they want to operate the Major Port Trust. They are constituting an authority to operate each Board. The sub-clause 3(f), in

* Not recorded.

Chapter II says, “two Members representing the interests of the employees of the Major Port Authority;” It is not that there are only employees, workers are also there. There are so many workers working in the Port Trusts in the country. Without having representation of workers in the Authority, workers will not get justice for implementation of minimum wages, the ESI, the PF, etc. They are already violated by the Major Port Trusts in the country. Already, it has been reported a number of times and also raised in the House. Therefore, I request the hon. Minister that a representative of workers should be there on the Authority.

Secondly, the TMC Member also said that the hon. Finance Minister spoke about the activities of the Major Port Trusts. Major ports will be moving from managing their operational services on their own to a model where a private partner will manage it for them. Sir, we are constituting new boards to operate all their activities. Are they inefficient to operate it on their own? Are they again recommending for private sector people for this?

Sir, therefore, I request that the Government should not privatize this Port Trust. There is an apprehension. Already, the Government of India is putting on sale the Shipping Corporation of India which is running in profit. The way it is going towards privatization and selling of all the port trusts, I request the Government to withdraw that stand. Thank you, Sir.

SHRI AYODHYA RAMI REDDY (Andhra Pradesh): Sir, I rise to speak on the Major Port Authorities Bill which is a very welcome move; and from YSR Congress Party, we support this Bill.

As you are aware, more than 95 per cent of the country's trade by volume and 70 per cent by value moves through maritime transport. This is a very important sector, and this Bill, the 1963 Act Amendment and the new Bill that has come as the Major Port Authorities Bill, 2020, is a very welcoming move in terms of infrastructure that needs to be expanded. It tries to bring in a balance between the major ports and minor ports. Major ports to become more effective in facing competition, which today is in a very bad shape, and also there is the Government of India's proposal, the initiatives, to integrate that with Sagarmala. So, the entire integrated development around ports, I think, is a very, very welcoming move.

Sir, this Bill was introduced with the ideas of bringing in PPPs, which is again, from our point of view, on the core operational issues. It is going to be very supportive. The application of the Bill goes for all the major ports, and also there is an

Authority, the Board that is being introduced. This Authority's Board is going to support in taking up decisions at the local level.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude now. ...(*Interruptions*)... Please conclude.

SHRI AYODHYA RAMI REDDY: Then the composition of the Board is going to be fantastic. Fixing of rates is good. The CSR support is also at the local level which is going to help. There is also an adjudicatory board, and with all these things, we welcome this.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Your time is over. Please conclude.

SHRI AYODHYA RAMI REDDY: Only one minute, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, no; no one minute.

SHRI AYODHYA RAMI REDDY: Sir, as per the State Bifurcation Act, the Government of India is responsible to develop a major port in Andhra Pradesh. At Dugarajapatnam we have proposed it, and we would request you to take this forward and ...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude, now.

SHRI AYODHYA RAMI REDDY: Our Chief Minister, Shri Jaganmohan Reddy, is proposing to build four ports with Rs. 12,000 crore investment to increase the port-handling from 100 tonnes to 400 tonnes.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you. Your time is over.

SHRI AYODHYA RAMI REDDY: We request the Government of India's support in this regard. Thank you.

प्रो. राम गोपाल यादव (उत्तर प्रदेश) : श्रीमन्, माननीय मंत्री जी ने शुरू में ही कहा था कि समय और परिस्थितियों के साथ-साथ इन पोर्ट्स को डेवलप करने और उनमें improvement करने की जरूरत है। उन्होंने बिल्कुल ठीक कहा था, ऐसा करने की जरूरत है। किसी भी व्यक्ति की मंशा, उसकी या सरकार की कहिए, कार्य करने के तौर-तरीकों से समझी जा सकती है। अभी दो साल

पहले बनारस हवाई अड्डे को 800 करोड़ रुपये लगाकर बढ़िया renovate किया गया। अब उसकी बोली लगाई जा रही है कि वह कितने का बिकेगा। माननीय मंत्री जी स्टेट एक्सचेंजर से पैसा लगाकर इनको डेवलप करके तैयार कर रहे हैं कि कुछ नए ग्राहक मिलें और उनको बेच दिया जाए - मंशा तो यही है। Law is never away from common sense. कॉमन सेंस यह कहती है कि आपका जो काम करने का तरीका है, वह यही है। यह गवर्नमेंट सारी जनसंपदा को धीरे-धीरे बेचने का काम कर रही है। इनका काम करने का तरीका - ये कह रहे हैं कि हमारा मकान पुराना हो गया, मैं renovate कर रहा हूँ और renovate करने के बाद अपना पैसा लगाकर फिर बेच दूँगे। आप देखना, आज नहीं तो कल आप बेचेंगे जरूर, मेरी आशंका कभी गलत साबित नहीं होगी, लेकिन मेरा आपको एक सुझाव है कि बेचने से पहले इसकी संपत्ति का evaluation जरूर करना लेना। यह मत करना कि इन पोर्ट्स को, देश की संपत्ति को आप कौड़ी के मोल निजी हाथों में दे दें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस बिल का विरोध करता हूँ।

श्री राम चन्द्र प्रसाद सिंह (बिहार): उपसभापति महोदय, मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ और इस पर मेरे तीन सुझाव हैं। पोर्ट पर यह जो कमेटी बनाई जाएगी, उसमें एक-एक representative उस स्टेट का होना है, जहां ये मेजर पोर्ट्स हैं। मेरा अनुरोध होगा कि ऐसे स्टेट्स जो land-locked हैं, जिनका access पोर्ट पर नहीं है, इस बोर्ड में उनका भी representation होना चाहिए।

हमारा दूसरा प्रस्ताव यह है कि जो हमारे land-locked States हैं और हमारा जो पोर्ट है, यह एक्सपोर्ट और इम्पोर्ट का एक बहुत बड़ा hub होता है, हमारे जितने northern States हैं - बिहार है, यूपी है, झारखंड है, जितने भी ये स्टेट्स हैं, उनका अपना कोई पोर्ट नहीं है और आपको याद होगा कि बहुत सारे स्टेट्स, जहां मिनरल रिसोर्स नहीं थे, पावर प्लांट के लिए कोल नहीं था, वहां पर भी allot किए गए थे। मेरा अनुरोध है कि एक पॉलिसी बनाई जाए कि जो land-locked स्टेट्स हैं, जिनके अपने पोर्ट्स नहीं हैं, चूंकि इतना बड़ा हमारा कोस्टल एरिया है, उनको भी वहां पर अपना पोर्ट बनाने की व्यवस्था होनी चाहिए।

मेरा तीसरा सुझाव है कि Adjudicatory Board में जो रखा गया है कि एक मेम्बर सुप्रीम कोर्ट के रिटायर्ड जज या स्टेट के चीफ जस्टिस होंगे। हमारे बहुत सारे tribunals हैं, उनमें लोग नहीं मिल पाते हैं, तो मेरा अनुरोध है कि जहां आप सुप्रीम कोर्ट के जज को रख रहे हैं, स्टेट के चीफ जस्टिस को रख रहे हैं, अगर उसमें हाई कोर्ट के जज को भी रख देंगे, तो उपलब्धता ज्यादा रहेगी। इसी के साथ मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ।

SHRI ELAMARAM KAREEM (Kerala): Sir, first of all, I would like to register my strong opposition to this Bill. The proposed Major Port Authorities Bill, 2020 is nothing but an attempt to covert the ports into corporate entities. It would make them an easy target of acquisition by corporates or multi-national companies at throwaway prices, including its huge lands and other assets. This land is acquired by the State Governments and given to the Port Trusts.

Sir, with 'Port Trusts' becoming 'Port Authorities', the ports would be transformed into 'landlord' models, making it easier to outsource all the core activities of the ports. Assets would also be sold out. The Bill does not have any clear provisions for the protection of employees and retirees. It has provisions allowing persons, as per Government's wish, to become Authority Board members as union representatives, bypassing the recognized trade unions, which is very serious, and the Government should step back from such a move.

Sir, Clause 53 of the Bill makes it easy for the Port Authority to become a company and thereby allows complete privatization through an Executive Order, with excessive power vested in the Central Government through it. The proposed Bill is only an interim arrangement and would definitely lead to conversion of the Ports into Authorities at a later stage and ultimately, privatizing the organization. Clauses 33 and 53(i) and (ii) of the Bill have provisions for this. Since the Major Port Trust Act, 1963 is a unique enactment already in place, there is no justification in repealing this Act and introducing the Major Port Authorities Bill, 2020. Whereas it is inevitable to give more functional autonomy and financial power to the Port Trusts, suitable and appropriate amendments can be made in the relevant clauses of the MPT Act, 1963. But the Government carried on with this new Bill through which it can enable the privatisation easily. National safety and security would be under threat if the proposed Bill becomes an Act in the present form. The Parliamentary Standing Committee says, "The Committee notes that the Government intends to attract investors in the ports. However, the ports like Cochin, Visakhapatnam, Mumbai and Goa are handling defence cargo. If the private operators are given authority to handle such confidential cargo, there may be chances of leakage of the details to anti-national elements."

[THE VICE-CHAIRMAN(SHRIMATI VANDANA CHAVAN) *in the Chair.*]

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Hon. Member, you have to wind up.

SHRI ELAMARAM KAREEM: Yes. That is very serious. All the time, the ruling party is speaking about the national safety. But here, they are compromising with national safety. As all other legislations of this Government, this Bill is also an instrument to appease the corporates.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Kareemji, you will have to conclude, please.

SHRI ELAMARAM KAREEM: Yes, I am concluding. Privatisation of public assets is the sole aim of this Government. The Union Budget presented last week is also a move in this direction. In this Bill also, it is evident that the intention of the Government is for privatisation and selling of assets to corporate and multinational companies.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Kareemji, I am sorry; I will have to call the next Member now.

SHRI ELAMARAM KAREEM: So, I oppose this Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Thank you, Kareemji. इसके बाद प्रो. मनोज कुमार झा जी।

PROF. MANOJ KUMAR JHA (Bihar): Thank you very much, hon. Vice-Chairman, Madam. मिनिस्टर साहब का नाम बहुत अच्छा है, लेकिन वे सुख किसको पहुंचा रहे हैं, यह सब जानते हैं। Anyway. On a lighter note and not-so -lighter note, I wish to say, यह सरकार बहुत पारदर्शी सरकार है। इनके बिल को देखकर पता चल जाता है कि पीछे कौन है, तो यह अपने आप में एक अद्भुत कला है कि बिल पढ़ते ही पता चल जाए कि आगे लाभार्थी कौन होने वाले हैं, तो इससे बड़ी पारदर्शिता का उदाहरण तो मैं नहीं समझता। मुबारक हो।

SHRI JAIRAM RAMESH: From airport to port.

PROF. MANOJ KUMAR JHA: Yes, from airport to port. नहीं-नहीं, उससे और इंटरेस्टिंग चीज़ है, आप 1963 के ऐक्ट को आगे लेकर आए हैं, उसमें एक ही चीज़ निगल गए - उसका नाम है ट्रस्ट। भरोसा ही खत्म। Anyway. हम सबको भूलना नहीं चाहिए कि हिन्दुस्तान की गुलामी समुद्र के रास्ते से ही शुरू हुई थी और किसी को इस बात का मुग़लता नहीं रहे, जिसको मैं हमेशा कहता हूँ कि आप हमेशा के लिए हैं। एक विज्ञापन आता था - "हीरा है सदा के लिए।" Diamond is forever. No ideology, no political establishment here is forever. So, whenever you make legislation, look at the larger issue. Don't look at contemporary media channels. Look at the pages of history as to how you shall be recorded in the pages of history. Madam, this is my first observation or the first one-and-a-half observation.

Now, I come to constitution and composition of Board. My colleagues Shaktisinhji, Wilsonji and everybody have spoken about it. In fact, ironically what I find in all establishments is the same thing. Hon. Minister, why do you not look at the possibility of representatives of labour unions? I have been noticing for the last 15-20 years that the word 'labour' is so much demonized and denigrated as if they don't contribute. Their contribution is probably no less ...(*Interruptions*)... मैडम, बस एक-दो मिनट और समय दे दीजिए, बाकी तो जो इनको करना होगा, वह कर ही बैठेंगे।

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती वंदना चव्हाण): आप एक मिनट में समाप्त करिए।

PROF. MANOJ KUMAR JHA: Look at Clause 3 -- the representation in the Board. There is only one representation from the State out of 13 members probably. It also reduces the partnership of the State Government. ये आपके cooperative federalism or federal structure के प्रति सम्मान की मैं लगातार जो गाथा देख रहा हूं, उससे मुझे शंका उत्पन्न होती है। Clause 25 ...(*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Hon. Member, your allotted time is over. ...(*Interruptions*)...

PROF. MANOJ KUMAR JHA: Only 40 seconds. आप वहां पर बैठी हुई हैं, तो और सुकून है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Please wind up.

PROF. MANOJ KUMAR JHA: It has the capacity to supersede the Master Plan. Again, federal part! Clause 56, no experts are there. When you rely too much on bureaucrats, it happens. Why didn't you think of two separate statutory bodies separately for east and west coasts, hon. Minister, whose name sounds so good? Finally, in ten seconds, let's always look at the possibility of what you are going to achieve through this. Is it only individual gain at the cost of public good? Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Now, Dr. Fauzia Khan. You have two-and-a-half minutes.

डा. फौजिया खान (महाराष्ट्र) : धन्यवाद उपसभाध्यक्ष महोदया।

*"आदतन तुम ने कर दिए वादे,
आदतन हम ने एतबार किया।
हमने अकसर तुम्हारी राहों में रुककर
अपना ही इंतज़ार किया।"*

You promise; the nation believes. Madam, our ports act as a channel between our nation and the world. They are the gateways for land-to-land trading. This link from the hinterland to the sea is supposed to be one of the cheapest ways to enhance trade and economic activity. Under the new Bill, the Port Authority shall now have the power to fix tariffs which will act as reference tariffs for the purpose of bidding for the PPP projects. The PPP operators, on the other hand, will be free to fix tariffs as per the market conditions. The Bill should address the ratio for the profit or the revenue sharing on the tariffs fixed by the PPP operators so that continuous revenue benefit is assured to the Government as well.

Approval from the Central Government must be obtained when the Board decides to go in for a PPP contract, especially regarding what kind of PPP model is being considered.

An important issue, that is constantly being discussed, is the deliberate disintegration of the federal structure. A similar example lies in this Bill. The Board of each major Port had been earlier allowed to generate its own specific master plan for any development or infrastructure around its boundaries. However, it seems, as per sub-clauses (2) and (3) of Clause 22, Clause 25 and sub-clause (2) of Clause 26, it takes away the involvement of the State Government in the creation of the master plan. Considering the very little representation given to the States in the Board...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Hon. Member, you have to wind up, please.

DR. FAUZIA KHAN: Just give me a minute, Madam. From each House of Parliament, both from the Ruling party and the Opposition, Members should be included in the Board. There is a major speculation whether the intent of the Bill is to privatise. It would be advisable to talk to the stakeholders and address their concerns. This may also involve security risks, and security concerns in the PPP-

operated projects must be addressed. मैडम, एक पुराना गीत याद आ रहा है। I will conclude with that.

"यहाँ तो हर चीज बिकती है, कहो जी क्या-क्या खरीदोगे?"

देश टुकड़े-टुकड़े बिक रहा है। हवा बेच दी, जमीन बेच दी, तेल बेच दिया और अब समन्दर भी बेचने जा रहे हैं। Before I conclude, सरकार को सिर्फ एक बात ध्यान में रखनी चाहिए कि it takes a generation of tireless effort to build up assets, but it takes a moment to blow it up. We must really desist ourselves from this tendency. Thank you, Madam.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Now, Shri Kanakamedala Ravindra Kumar. You have two-and-a-half minutes.

SHRI KANAKAMEDALA RAVINDRA KUMAR (Andhra Pradesh): Madam, principally the Bill adopts certain approach, the first step is relating to the Board, representing the Centre and also the States, giving a greater autonomy to the Board to make master plans etc.. But the problem is that in implementation of the Bill, as mentioned in sub-clauses (2) and (3) of Clause 22, Clause 25 and sub-clause (2) of Clause 26, it literally takes away the involvement of the State Government. The Central Government and the Board can get absolute powers to deal with the development of the project. With regard to the Vishakapatnam Port, traffic share has been consistently declining, from 2014-15. No infrastructure has been developed. Private ports like Krishnapatnam and others have been taken over by Adanis and other companies. India's rank has declined from 35 to 44 in the year 2018 as per the Report of the World Bank Logistics Performance Index. Average output per day has also reduced from 16,500 to 16,100 tonnes. It is high time to develop the Visakhapatnam Port by creating infrastructure and allocating funds for the development of the port by giving train connectivity and further development of the Visakhapatnam airport.

Sir, there is another problem. The Visakhapatnam Port handles 75 per cent of India's dangerous chemicals cargo which includes Ammonium Nitrate etc. Sir, 40,000 tonnes of Ammonium Nitrate is waiting to enter into the port, which is 13 times of the quantity which exploded in Beirut. I have already made request that instead of developing private airports, the Central Government should give appropriate powers to the State Governments while considering the Sections 22, 23 and 25 and in the Adjudicating Board also, the State should be given priority. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Thank you hon. Member for concluding within the allotted time. Next speaker is Shri Anil Desai.

SHRI ANIL DESAI (Maharashtra): Madam, the Major Port Authorities Bill, 2020 has been brought to replace the Major Port Trusts Act, 1963. The Government claims that this legislation would be the biggest structural reform in the port sector which aims to align the major ports with global standards. Madam, let me mention the salient features of the Bill. The number of Board Members stand to reduce from earlier 17 - 19 to 11 - 14. It has been mentioned that there will be seven private members and there won't be any proper representation of the employees. Secondly, the Board is empowered to use the land, assets, property and funds as deemed fit for the port. The Board has been given full freedom to create a Master Plan independently unbound by the State or the local Government regulations. The Board is also empowered to make rules and regulations for development, operation and planning of the port smoothly. The Board can raise loans from the banks without prior approval except in cases where loan exceeds fifty per cent of the capital reserves of the port.

Madam, if we go by the salient features of this Bill, there is apprehension that the autonomy granted in the Bill will make the major port a private entity and corporate sector will play their way to the detriment of the overall health of the major ports which are national assets. Today, major ports are regulated under the laws which ensure employment to the youth of the country whereby major ports address the unemployment issue. By privatising the ports, the employment opportunities of OBCs, SCs and STs and even general category employees will be grossly affected. This fear has already caused discontent against the legislation amongst the employees of the port.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Please conclude.

SHRI ANIL DESAI: I am concluding. There is only one point more. Power given to the board to use land, assets, property and funds as deemed fit for the port may defeat the very purpose, if not checked by evolving a scrutiny mechanism through Government agency. Lastly, to create a Master Plan independently unbound by State or local Government regulations will certainly raise issues as the concerned major ports will become independent planning authority in the city where the municipal corporations exist. In case of Mumbai in my State, I am saying this. Mumbai

Corporation of the city provides all the basic amenities like water, electricity, roads and we should not forget that all the lands were given to the ports by the States. The obvious clash between these two authorities will create hurdles in the city's development. So, in my view, the Board should adhere to the rules and regulations of the State and local Government. I would urge upon the hon. Minister, through you, Madam, to consider my suggestions and make amendments in the Bill. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Thank you, Desai ji. Now, Shri Binoy Viswam.

SHRI BINOY VISWAM (Kerala): Madam, behind this Bill, there is an unseen hand and there is an unseen brain. That brain and that hand decide the fate of this Bill. I say, with great respect and love to the Minister; personally I love him very much. I should say that he is innocent and helpless. This Bill talks a lot about autonomy. Autonomy, in fact, is being hypothecated to Adani and company. The whole of India, all the ports, all the airports, all the property, land, everything is more and more given to one company, that is, Adani and company. In this way, our land will become a land of Adani and for that this Bill is intended. That is why we oppose this Bill. We can only oppose it. The States' rights are very badly affected by this Bill. The States give everything but now the States are mere spectators.

Now I come to the workers. You ask the workers of the BMS. In their hearts, they will feel annoyed by this Bill. They have given their blood, their sweat to the ports. I can tell you about the Kochi port. As of December, 2020, the Kochi Port marked 10.55 per cent growth. They have dealt with 2.30 billion tons of cargo load.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Viswam ji, you have to conclude please.

SHRI BINOY VISWAM: Those workers are also forgotten. So, I very strongly say that in this form a patriotic Indian can only oppose this Bill. I oppose it.

श्री नारायण दास गुप्ता (राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदया, आपने मुझे इस बिल पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं बताना चाहता हूँ कि पिछले कुछ समय से इस हाउस में हम देख रहे हैं कि जिस तरह से बिल लाए जाते हैं, वे किसी न किसी के स्वार्थ को ध्यान में रख कर लाए जाते हैं। अभी मेरे पूर्ववक्ता, माननीय

सदस्य ने कहा कि जो 'The Major Port Trusts Bill' था, उसी को अब 'The Major Port Authorities Bill' में कन्वर्ट कर दिया गया है। मैं जानना चाहता हूँ कि इसमें से 'Trusts' शब्द को क्यों हटा दिया गया? जो explanatory memorandum दिया गया, उसमें कहीं भी इसका जिक्र नहीं है कि यह शब्द क्यों हटाया गया है। जो मैं समझता हूँ, इसमें एक क्लॉज 5(1)(d) है, जिसको disqualification के लिए दिया गया है कि अगर यहां office of profit होगा, तो उसमें Board Members नहीं जा सकते हैं। हमारे पार्लियामेंट में, disqualification for Board के लिए office of profit पहले ही defined है, लेकिन Trust को उसमें exemption दे दी गई है। मेरे कहने का तात्पर्य यह है, उस बोर्ड में Member of Parliament भी सदस्य बन सकता है, लेकिन यहां 'Trust' शब्द को इसलिए हटाया गया है, ताकि उस exemption की वजह से कोई Member of Parliament उसका सदस्य नहीं बन जाए। मेरी रिक्वेस्ट है कि जब office of profit defined ही है, तो उसको exemption में डाला जाए और पार्लियामेंट के मेम्बर्स को भी बोर्ड का मेम्बर बनने का मौका दिया जाए।

इसमें क्लॉज 59-60 में एक प्रावधान दिया गया है कि Disputes Resolution Board बनाया जाएगा। इससे सम्बन्धित जितने court cases हैं, court में जाने के बजाय, उनको आप यहां फाइल कर सकते हैं। अगर उनके decision को आप नहीं मानते हैं, तो Supreme Court में जा सकते हैं। हालांकि यह बड़ा अच्छा प्रावधान है, लेकिन इसमें मैं थोड़ा संशोधन चाहूंगा। As per the original Act जो pending cases हैं, उन cases को भी इसमें लाने का प्रावधान किया जाए। साथ ही जितने cases दूसरे courts में pending हैं, वे भी यहां पर shift किए जाएं, ताकि उनका redressal बहुत शीघ्र हो सके।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Hon. Member, you will have to start concluding.

श्री नारायण दास गुप्ता : फाइनली मैं यह कहूंगा कि जिस मंशा से यह बिल लाया गया है, वह कुछ चिन्हित आदमियों को benefit देने के लिए लाया गया है। इस बिल का विरोध करते हुए मैं यह कहना चाहता हूँ कि हम इस बिल से सहमत नहीं हैं।

श्री रामजी (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदया, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। इसके साथ ही मैं अपनी पार्टी की मुखिया, माननीया बहन कुमारी मायावती जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ - जिन्होंने मुझे इस बिल पर बोलने के लिए अधिकृत किया है।

महोदया, इस बिल को लाने के पीछे जो aim बताया गया कि decentralisation of decision-making और दूसरा infusion of professionalism in governance of Major Ports. मैं समझता हूँ कि इस बिल को गलत ढंग से लाया गया है, इसका मकसद कुछ और है। इसमें अगर इन्होंने यह किया होता कि 'infusion of professionalism' की जगह 'infusion of businessmen

in the governance of Major Ports' तब तो बात बनती थी, लेकिन इन्होंने इस बात को रखा हुआ है।

मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि जिस तरह से यह बिल आज पास होने के बाद 90 दिनों के अन्दर बोर्ड का गठन करेगा और बोर्ड के गठन के बाद अध्यक्ष और उपाध्यक्ष बनाये जाएंगे। फिर उसमें अलग-अलग डिपार्टमेन्ट्स से कई सारे लोगों को मेम्बर बनाया जाएगा, लेकिन एक बात इसमें नहीं रखी गई है कि इन पोर्ट्स में लाखों एससी, एसटी के कर्मचारी हैं, उन एससी, एसटी कर्मचारियों का शोषण होता है, उनका मानसिक, आर्थिक और शारीरिक शोषण भी होता है। उनका कहीं सस्पेंशन होता है, कहीं सी.आर. खराब की जाती है, कहीं बेवजह ट्रांसफर होता है, लेकिन उनकी आवाज़ को उठाने और उनकी बात को रखने के लिए कोई ऐसा प्रावधान नहीं है।

मैं आपके माध्यम से सरकार से कहना चाहता हूँ कि ऐसे प्रावधानों की भी जरूरत है कि जहां एससी, एसटी के लोग भी अपनी आवाज़ को रख सकें। इसमें आपने जो एक प्वाइंट रखा हुआ है कि महापत्तन प्राधिकरण के कर्मचारियों के हित का प्रतिनिधित्व करने वाला प्रावधान हो। इस प्रावधान में मैं चाहता हूँ कि एससी, एसटी के मेम्बरान भी होने चाहिए। क्योंकि जिस तरह से आप पूरे देश में अर्थव्यवस्था के नाम पर हर चीज़ को बेच रहे हैं, वह अच्छी बात नहीं है। यदि घर में दो बेटे होते हैं और दोनों में से कोई एक ऐसा बेटा होता है, जो अपनी पूरी प्रॉपर्टी को बेचता रहता है और दूसरा बेटा ऐसा होता है, जो प्रॉपर्टी को कमाकर बनाता रहता है, तो हर घर में उस बेटे को तवज़ो मिलती है, जो कि प्रॉपर्टी को बनाता है न कि बेचता है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Hon. Member, please conclude.

श्री रामजी: महोदय, इसलिए मैं आपके माध्यम से चाहता हूँ कि आप इस सिस्टम में एससी, एसटी के हित का इनके इम्प्लाइज़ भी ध्यान रखें, क्योंकि पूरे देश में इनका शोषण होता है। इस बात का ध्यान रखा जाए, धन्यवाद।

SHRI G.K. VASAN (Tamil Nadu): Madam, the aim of this Bill is to give more autonomy and flexibility to the Major Ports in their operations. The most important part in this Bill, I would say, is the provision to abolish TAMP and empower the Port Authority to fix tariff. This is a good step in the right direction. At the same time, I would like to add a word of caution. In the world of cut-throat market competition, it should not be at the revenue cost of the Port itself. The Adjudicatory Board, which is proposed in the Bill, should be adequately empowered to protect the interests of the Port Authorities. I come from Tamil Nadu. We have the second largest coastline in the country and three Major Ports.

SHRI JAIRAM RAMESH: Madam, he had opposed the Bill when he was the Minister.

SHRI G.K. VASAN: I have spoken and written to the Minister regarding an important port, V.O. Chidambaranar Port, which has to be converted into the hub port for handling container cargo. The VOC Port is on the international shipping line with Colombo and Singapore. It has a lot of potential to attract business. Regarding Chennai Port, the Maduravoyal Elevated Corridor has to be seriously considered. Regarding Kamarajar Port, which is one of the fast developing ports in the country, I request the Minister of Shipping to give more development activities to the Kamarajar Port.

To conclude, Madam, overall this Bill gives powers to the Major Ports to manage their assets, to bring in investments and to function freely. I am sure capacity augmentation projects, modernisation projects and projects relating to mechanism undertaken by the Major Ports will lead to greater revenue to the Ports themselves and ultimately contribute to economic development of the country. Thank you, Madam, for giving me this opportunity to participate in the debate on the Major Port Authorities Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): I wish to tell the hon. Members that names for speaking on a particular legislation have to come at least half-an-hour before the discussion starts. Thambiduraiji, you have just given your name. The Chair has allowed you. However, next time, please keep this in mind that it must come before the debate starts. Now, Dr. M. Thambidurai.

DR. M. THAMBIDURAI (Tamil Nadu): Madam, I take note of your observation. I gave my name late. I am sorry for that.

The Bill aims to empower the major ports mentioned in the Bill including Chennai. My objection, first of all, is why this Bill is providing to reduce the number from 17-19 to 11-14. Generally, you increase the number and encourage members to participate more to get their opinions but here, the number is reduced. My other major objection is about federalism. The State Government has land rights but you are diluting that to use its land, property, assets and funds as it may deem fit for the benefit of the major ports and to create a master plan independent of any local or State Government regulation or whatever authority. We have a federal structure and you are taking away the power. The land is owned by the State Governments and they are providing other facilities. Without consulting the State Governments, if you

are doing that kind of a thing, it is against the federal setup. I am objecting to this point. This is what I want to say. Thank you very much.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Now, we have the last speaker. Shri Jugalsinh Mathurji Lokhandwala.

श्री जुगलसिंह माथुरजी लोखंडवाला (गुजरात): माननीया उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं the Major Port Authorities Bill, 2020 के सपोर्ट में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं माननीय प्रधान मंत्री जी को और माननीय मंत्री मनसुख मांडविया जी को यह विधेयक लाने के लिए बहुत-बहुत बधाई देता हूँ। भारत ऐसा 16वाँ देश है, जिसका समुद्री तट तकरीबन 7,517 किलोमीटर का है। जिस तरह से पुराने ज़माने में उसका development था और इस ज़माने में अभी हमारे समय में जो development हो रहा है, ...(व्यवधान)... हाँ, रमेश जी, मैं बोल रहा हूँ। ...(व्यवधान)... मैं बता रहा हूँ। आगे आ रहा हूँ। ...(व्यवधान)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI VANDANA CHAVAN): Please address the Chair.

SHRI JUGALSINH MATHURJI LOKHANDWALA: Sure. माननीय उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं यह कहना चाहता हूँ कि 1963 में जो कानून बनाये गये थे, उसमें 134 कानून थे, उनको घटा कर 76 कानून जो बनाये गये हैं, उनके साथ कई ऐसे प्रावधान दिये गये हैं, जो पोर्ट्स को व्यापार के लिए, प्रवासन के लिए, डेवलप करने के लिए हैं। वे ज्यादा से ज्यादा लोगों के काम में आयेंगे और उनकी जो re-income है, वह राज्य सरकार और केन्द्र सरकार को मिलने वाली है।

मेरे पहले के वक्ता बहुत अच्छी बात कह रहे थे। वे हमारे गुजरात से भी आते हैं और वरिष्ठ धाराशास्त्री भी हैं। उन्होंने गुजरात की बात की, उन्होंने पंडित दीनदयाल कांडला पोर्ट की बात बतायी, परन्तु उनसे एक और बात जोड़नी रह गयी कि करीब-करीब थोड़े साल पहले हमारे भावनगर से घोघा - जो घोघा का हमारा जेटी है, वहाँ से सूरत के हजीरा के लिए एक फैरी जो चालू हुई है, उससे कारगो, ट्रक लोडिंग, बस लोडिंग, कार लोडिंग, टू-व्हीलर्स लोडिंग करके एक क्षेत्र से दूसरे क्षेत्र को ज्वाइन करते हैं। जिस तरह माननीय प्रधान मंत्री जी ने अनावरण करके उसको चालू किया है, मुझे याद है कि 2012-13 में जब वे गुजरात के मुख्य मंत्री थे, उस टाइम उन्होंने उसका शिलान्यास किया था, परन्तु कानूनों की दिक्कतों की वजह से करीब-करीब 2017 में यह काम चालू हुआ था। उसके चालू होने के बाद रो-रो फैरी की उपलब्धता से कितना फायदा वहाँ के लोगों को, वहाँ की जनता को, वहाँ के प्रशासन को, कई लोगों को हुआ है, वह वह मेरे वरिष्ठ माननीय सदस्य, श्री शक्तिसिंह गोहिल जी को मालूम है, परन्तु उन्होंने नहीं बताया।

12.00 Noon

सड़क के माध्यम से भावनगर से सूरत की दूरी 380 से 400 किलोमीटर है, लेकिन आज रो-रो फैरी के माध्यम से समुद्री रास्ते से यह 80 से 90 किलोमीटर ही है। इस तरह से fuel भी बचता है और पर्यटक को भी इसका लाभ मिलता है। उसमें truck, bus, car और two-wheeler की भी loading होती है। इस तरह से इसमें समय भी बचता है। पहले वहाँ जाने में आठ से दस घंटे का समय लगता था और इतना ही समय आने में लगता था, लेकिन आज वहाँ जाने में सिर्फ चार घंटे का समय लगता है। अब अगर कोई व्यक्ति सुबह जाए, तो शाम तक वापस आ सकता है। आज वहाँ इस तरह की सुविधा हो गई है।

माननीय प्रधान मंत्री, नरेन्द्र मोदी जी और मनसुख मांडविया जी ने पोर्ट को डेवलप करने की बात को ध्यान में रखते हुए 12 पोर्ट्स को डेवलप करने के लिए ये जो प्रावधान किए हैं, इसके लिए मैं उनको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। इसमें मैंने यह भी देखा कि बाकी पोर्ट्स के डेवलपमेंट के लिए privatization की बात हो रही है, PPP की बात हो रही है। इसको लेकर हमारे काफी माननीय सदस्यों को आपत्ति है, लेकिन हमें पोर्ट को डेवलप करना है, उसको आगे ले जाना है, तो इसके लिए उसको स्वतंत्रता देनी होगी। अगर हम उसको स्वतंत्रता नहीं देंगे, उसको डेवलप नहीं करेंगे, तो वह आगे नहीं बढ़ पाएगा और हमारे देश की अर्थव्यवस्था में उसका योगदान नहीं बढ़ सकेगा। आज पोर्ट के माध्यम से 90 से 95 परसेंट business होता है और 70 से 75 परसेंट रेवेन्यू मिलता है। Privatization होने से वह उसका मालिक नहीं हो जाएगा, बल्कि इसमें केन्द्र और राज्य सरकार का ही मालिकाना हक रहेगा। जो अधिनियम लाए गए हैं, अगर उनको बारीकी से पढ़ा जाए, ध्यान से अध्ययन किया जाए, तो यह मालूम पड़ेगा कि इसमें इस तरह की व्यवस्था पोर्ट को डेवलप करने के लिए रखी गई है, न कि मालिकाना हक देने के लिए। हमारे जितने भी वरिष्ठ सांसद हैं, उनसे मैं यह निवेदन करूँगा कि वे इसको बारीकी से पढ़ें। यह बात ठीक है कि कमियाँ निकालनी चाहिए। चूँकि अलग-अलग पार्टियाँ हैं, इसलिए आपकी पार्टी की तरफ से आपको यह कहा होगा कि आप इसमें कमियाँ निकालिए, लेकिन जो अच्छी बात है और जो देश के हित में है, उसके बारे में भी बोलना चाहिए। मैं पुराने ज़माने की बात बताना चाहूँगा। यहाँ पर हमारे सौराष्ट्र के बहुत सारे सांसद हैं। पुराने ज़माने में गुजरात में लोथल नाम का एक पोर्ट था और यह विश्व का पुराना पोर्ट था। आज भी उसके अवशेष कई जगहों पर हैं। उस समय बाहर से जो शिप्स आते थे या भारत में जो शिप्स थे, उनमें किस तरह से loading की जाती थी, किस तरह से उनके माध्यम से माल की ढुलाई होती थी, किस तरह उनके माध्यम से मजदूरों को काम मिलता था, किस तरह से जहाज बनाए जाते थे, किस तरह से जहाजों की मरम्मत की जाती थी - यह सब उस बंदरगाह पर होता था। इसी तरह से सारे देश में पोर्ट चालू होने चाहिए। सारे देश में पोर्ट का डेवलपमेंट होना चाहिए। जिस तरह से भारत का डेवलपमेंट हो रहा है, जिस तरह से माननीय प्रधान मंत्री जी सोच रहे हैं कि भारत को जिस तरह से पुराने जमाने में सोने की चिड़िया कहा जाता था, उसी तरह से फिर से हमारे भारत का एक अलग स्थान बने। इसके लिए हर क्षेत्र के माध्यम से, चाहे वह रोड के माध्यम से हो, समुद्र के माध्यम से हो या हवाई मार्ग के माध्यम से हो, कुछ न कुछ डेवलपमेंट होना चाहिए।

मैं इससे भी पुराने ज़माने में ले जाना चाहता हूँ। मैंने एक किताब में पढ़ा था, जो चाणक्य जी ने लिखी थी। जहाजों का किस तरह से रख रखाव करना चाहिए, उसका कैप्टन, जिसको उस जमाने में नावाध्यक्ष कहते थे, वह कैसा होना चाहिए - इन सब बातों के बारे में उन्होंने लिखा था। हमारे भारतीयों को समुद्री मार्ग के बारे में जो ज्ञान था, जब वे समुद्री मार्ग से चलते थे, तो वे किस तरह से समुद्री मार्ग से पूरे world के अंदर व्यापार करने, धंधा करने के लिए जाते थे। और कई अलग-अलग जगहों पर अपने भारत की वस्तुएं, चाहे सिल्क हो, गरम मसाले हों, कॉफी हो, साथ ही डायमंड, ज्वेलरी इत्यादि वस्तुएं हों, वे दूसरे देशों में बेचने के लिए जाते थे। उस ज़माने में जो रोडमैप था, मेरे कहने का मतलब है कि उस ज़माने में वे समुद्री मार्ग का चयन कैसे करते थे? मैं आपको बताना चाहता हूँ कि इस संबंध में उस ज़माने की एक बहुत interesting बात चाणक्य जी की किताब में लिखी हुई है।

(उपसभापति महोदय पीठासीन हुए)

सर, उस समय जहाज के अंदर एक बड़ा सा बर्तन रहता था और उसमें किसी प्रकार का कोई तेल रखा जाता था। उसके अंदर एक magnetic fish भी रखी जाती थी और उसी से रास्ता मालूम पड़ता था कि वेस्ट, ईस्ट, नॉर्थ किस तरफ हैं। यह सब उस floating fish से मालूम पड़ता था। आज हमें टेक्नोलॉजी के माध्यम से, चाहे navigation हो या इसके अलावा काफी सारी साधनों के माध्यम से जानकारी मिलती है कि हमें कहाँ जाना है, किस तरफ जाना है, पर मैं आज से करीबन 2000-3000 साल पहले की बात कर रहा हूँ, उस ज़माने में हमारी एडवांस्ड टेक्नोलॉजी थी और उस टेक्नोलॉजी की वजह से हम लोग भारत के अंदर शिप्स का निर्माण भी करते थे, शिप्स की मरम्मत भी करते थे। इसके साथ-साथ, इस तरह के शिप्स भी बनाते थे, जो व्यापार के लिए भी काम आते थे और टूरिज्म और प्रवास के लिए भी काम आते थे। उस ज़माने में जब कई बार लड़ाई वगैरह होती थी, तब लड़ाई के लिए जो जहाज बनाया जाता था, उसका भी एक अलग ढांचा रहता था। उस ज़माने में हमारी इस तरह की टेक्नोलॉजी डेवलप हुई थी। मैं आपको बताना चाहता हूँ कि इस पोर्ट बिल के अंदर इन सब बातों का ध्यान रखा गया है। यह बिल माननीय मंत्री मनसुख मांडविया जी लाए हैं, इसके अधिनियमों में बहुत सारी ऐसी सुविधाएं रखी गई हैं, जिससे आने वाले वक्त में भारत को बहुत सारी सुविधाएं मिलने वाली हैं।

सर, मैं अपनी बात खत्म करने से पहले एक और बात बताता हूँ। यह मैंने एक और किताब में पढ़ा था, जिसमें Jews के एक राजा का जिक्र था। उस ज़माने में जब हमारे भारत के व्यापारी हमारी वस्तुएं बेचने के लिए जाते थे, तो वहाँ पर आभूषण, डायमंड वगैरह के साथ-साथ गरम मसाले हों, कॉफी हो, कई प्रकार की दवाइयाँ हों... सर, मैं एक मिनट में खत्म कर देता हूँ।

श्री उपसभापति : माननीय जुगलसिंह जी, आप जल्द खत्म करें। आपका समय खत्म हो रहा है।

श्री जुगलसिंह माथुरजी लोखंडवाला : सर, उस ज़माने में जो वस्तुएं बेचने जाते थे, यह बहुत interesting बात है, उन दूर के देशों के जो राजा-महाराजा वगैरह थे, वे व्यापारियों से हमारे

भारत का आज का राष्ट्रीय पक्षी मोर अपनी रानियों को तोहफे में देने के लिए मँगवाते थे। इससे हमारे उनके साथ संबंध बनते थे।

श्री उपसभापति : माननीय जुगलसिंह जी, खत्म करें। कृपया खत्म करें।

श्री जुगलसिंह माथुरजी लोखंडवाला : महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मनसुख मांडविया जी को बहुत-बहुत बधाई देता हूँ और आभार व्यक्त करता हूँ।

श्री मनसुख मांडविया: सर, आज सदन में The Major Port Authorities Bill, 2020 पर कुल मिलाकर 26 माननीय सदस्यों ने अपने विषय रखे। आदरणीय शक्तिसिंह गोहिल, सुरेश प्रभु जी, सुखेन्दु शेखर राय जी, सुभाष चन्द्र सिंह जी, पी. विल्सन जी, प्रकाश बांडा जी, राम गोपाल यादव जी, राम चन्द्र प्रसाद सिंह जी, इलामारम करीम जी, मनोज कुमार झा जी, डा. फौजिया खान जी, कनकमेदला रवींद्र कुमार जी, अनिल देसाई जी, बिनोय विस्वम जी, नारायण दास गुप्ता जी, सम्माननीय रामजी, एम. थंबीदुरई जी और हमारे पूर्व शिपिंग मिनिस्टर वासन जी और जुगलसिंह माथुरजी लोखंडवाला जी - इन सभी लोगों ने सदन में अपने विचार विस्तार से रखे हैं। माननीय डिप्टी चेयरमैन साहब, जिस तरह से हाउस में कई सम्माननीय सदस्यों ने अपने विषय रखते हुए - कोई भी देशभक्त होता, तो वह इस बिल का विरोध करता, इस बिल से देश लुट जाएगा, इस बिल से सारा पोर्ट सेक्टर खत्म हो जाएगा, इन पोर्ट्स में मज़दूरों का हित नहीं रहेगा - ऐसी कई टिप्पणियाँ की हैं, तो मेरी विनती है कि मुझे इसका विस्तार से रिप्लाय देने की opportunity मिले।

सर, मैं सदन को सबसे पहले यह बताना चाहता हूँ कि यह बिल किसी भी पोर्ट के privatization के लिए नहीं है, बल्कि प्राइवेट पोर्ट्स से competition कर, उनके सामने हमारे पोर्ट्स टिक सकें, उसके लिए यह बिल लाया गया है। इसमें पोर्ट की कोई भी चीज़ प्राइवेट सेक्टर को देने या बेचने की बात नहीं है। कई माननीय सदस्यों ने अपनी बात कहते हुए काफी philosophical बातें कीं। मेरे मन में था कि उस पर political comment कम करूँ, लेकिन मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या केरल गवर्नमेंट ने अपना पोर्ट डेवलप करने के लिए किसी प्राइवेट एंटीटी को नहीं दिया है, क्या तमिलनाडु ने नहीं दिया है, क्या आंध्र प्रदेश ने नहीं दिया है, क्या महाराष्ट्र ने नहीं दिया है? क्या ये सब नरेन्द्र मोदी के समय में हुआ है?

जब Major Port Trusts Act, 1963 आया था, तो उस वक्त service-based ports थे, प्राइवेट पोर्ट्स नहीं थे, जिसके कारण competition नहीं था। सन् 1995 से देश में PPP model का implementation हुआ, तब हमारी सरकार नहीं थी। फिर इसी PPP model पर कई पोर्ट्स में तथा कई सार्वजनिक सेक्टरों में PPP operators आए। अगर PPP operator और पोर्ट के बीच कोई dispute हो, तो उसे resolve करने के लिए कोई system create करना चाहिए या नहीं करना चाहिए? हम इस Port Authority Bill में ये प्रावधान लेकर आए हैं, ताकि पोर्ट्स स्वायत्त बनें, पोर्ट्स अपने decisions स्वयं ले सकें। यहाँ कई माननीय सदस्यों ने बताया कि 10-10 किलोमीटर पर पोर्ट्स बन गए हैं। मैं बताना चाहता हूँ कि जब एक private port ने अपना टैरिफ कम कर दिया और मेरा major port, जिसमें tariff ज्यादा है, अगर उसको उस private

port की comparison में अपना टैरिफ कम करना है, तो उसके लिए उसे मंत्री तक आना पड़ता है। वह मिनिस्टर तक न आए, वह वहीं स्वयं decision ले ले, टैरिफ कम करके उसके साथ competition करे और competition करके वह टिक पाए, उसके लिए हमने इस बिल में प्रावधान किया है। इसमें किसी जगह पर आसमान नहीं टूट पड़ा है। मैं इस पोर्ट बिल के माध्यम से ऐसा कोई प्रावधान लेकर नहीं आया हूँ।

माननीय डिप्टी चेयरमैन साहब, दो तरह की बात नहीं चलेगी। एक तरफ वे कहते हैं कि मज़दूर का कल्याण होना चाहिए और दूसरी तरफ वे सोचते हैं कि शायद वे ही मज़दूर के लिए कुछ करते रहते होंगे, किसी और ने कुछ किया ही नहीं होगा। जब हम मज़दूर की बात करते हैं, तो वर्ष 2014 से पहले क्या स्थिति थी? जब गडकरी जी मेरे सीनियर मंत्री हुआ करते थे और मैं जूनियर मंत्री था, उस वक्त कोलकाता से पोर्ट का एक labour union गडकरी जी से मिलने आया था, जिसके बाद वह मुझसे मिला। उस वक्त वे रिक्वेस्ट कर रहे थे कि हमारा पोर्ट बंद होने की संभावना है, आप पोर्ट को बचा लीजिए, उस पोर्ट को बंद मत कीजिए। वह पोर्ट किस मॉडल पर चलता था? ऐसी स्थिति क्यों आ गई थी? उस पोर्ट के 25,000 pensioners हैं, जिन्होंने उस पोर्ट को बनाने के लिए मेहनत की और उस पोर्ट में काम करके अपनी जिन्दगी व्यतीत की। वे बोल रहे थे कि हमें पेंशन नहीं मिलेगी, हमारे परिवार का क्या होगा? वहाँ के जो employees थे, वे यहाँ आकर हमें बता रहे थे कि पोर्ट बंद मत कीजिए। सर, हमने इसी PPP model से उसको redevelop करने की शुरुआत की।

सर, मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि जब एक साल पहले कोलकाता पोर्ट के 150 साल हुए और उस अवसर पर वहाँ सम्माननीय प्रधान मंत्री जी उपस्थित हुए थे, उस वक्त हमने सभी pensioners की liability खत्म कर दी। हमने LIC में पैसा जमा करवा दिया और पोर्ट के सभी employees तथा पेंशनर्स की liability सुनिश्चित कर दी। जो घाटे में चलने वाला कोलकाता पोर्ट था, श्यामाप्रसाद मुखर्जी पोर्ट था, आज वह पोर्ट profitable हो गया, यह सब reform के माध्यम से हो रहा है। क्या हमें हर सेक्टर में reform नहीं करने चाहिए? एक ओर कहते हैं कि डेवलपमेंट होना चाहिए, दूसरी ओर कोई भी डेवलपमेंट की बात आए, तो कहते हैं कि प्राइवेटाइजेशन हो रहा है। मुझे लगता है कि प्राइवेटाइजेशन और डेवलपमेंट के बीच में जो भेद है, उसको बिना समझे यहां कुछ भी बोल देना उचित नहीं है। वासन जी ने विस्तार से अपनी बात रखी, वे पूर्व में मंत्री रहे होंगे, उनको पता है कि पोर्ट को autonomy देनी चाहिए, उनको पता है कि पोर्ट के डेवलपमेंट का वही रास्ता होना चाहिए। वे मेरी पार्टी से नहीं हैं, लेकिन उन्होंने कहा कि यह होना चाहिए। इस तरह से जब देश के डेवलपमेंट के संदर्भ में विचार किया जाता है तो हमें comprehensive सोचने की आवश्यकता होती है। ठीक है, आपको कमेंट करना है तो आप कमेंट भी कीजिए, लेकिन माननीय शक्तिसिंह जी ने अपनी बात रखते हुए कहा कि उसमें 7 प्राइवेट मेम्बर्स होंगे।

महोदय, यह बिल वर्ष 1999 से चल रहा है, उसके बाद कई बार आया, कई बार गया, वर्ष 2016 में यह फिर से स्टैंडिंग कमेटी में गया और स्टैंडिंग कमेटी ने जो भी सिफारिशें की हैं, उनमें से ज्यादातर सिफारिशों को हमने मान लिया है। हमने पब्लिक कंसल्टेशन भी किया, स्टेकहोल्डर्स कंसल्टेशन भी किया है और ऐसे ही नहीं किया है, हम सब पोर्ट गए, कमेटी पोर्ट गई, वहां जाकर

लेबरर्स के साथ भी कंसल्टेशन किया। आज यहां बात हुई कि लेबर ट्रस्टी का क्या होगा? सर, पहले यह होता था कि लेबर ट्रस्टी के नाम से - हो सकता है वह 20 साल पहले लेबर रहा हो, आज वह बिजनेसमैन बन गया या कोई दूसरा काम करता हो, लेकिन वह लेबर ट्रस्टी के नाम से ट्रस्ट में आ जाता था, पोर्ट में आ जाता था और लेबरर्स के साथ उसका कुछ लेना-देना नहीं था। हमने इस बिल में यह प्रावधान रखा है कि जो लेबर आज continuous है, वही उसका मेम्बर बनेगा। उसके नाम से राजनीति करने वाले लोग नहीं आएंगे, यह भी हमने प्रबंध किया। शक्तिसिंह जी, आपने कहा कि उसमें एक्सपर्ट लोग भी होने चाहिए। मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि हम दो ऐसे मेम्बर्स लेना चाहते हैं, जो एक्सपर्ट हों, इस क्षेत्र में उनका कोई experience हो, उनका कोई contribution भी हो। हम ऐसे एक्सपर्ट लोगों को भी लाएंगे।

दूसरा यह कि स्टेट गवर्नमेंट का प्रतिनिधित्व कभी खत्म नहीं होगा। मोदी गवर्नमेंट federal structure को मानती है। सभी स्टेट गवर्नमेंट्स से एक डायरेक्टर उसमें रहेगा, जो डिपार्टमेंट्स उसमें संलग्न हैं, उनके भी मेम्बर्स उसमें रहेंगे।

महोदय, सबसे महत्वपूर्ण चीज यह है कि इस बिल में प्राइवेटाइजेशन का कुछ लेना-देना नहीं है। इस बिल में एक भी ऐसा शब्द नहीं है और अरुण जेटली जी ने भी कहा था कि पोर्ट का प्राइवेटाइजेशन नहीं होगा, नितिन गडकरी जी ने भी कहा था कि पोर्ट को हम प्राइवेट नहीं करेंगे और इस फ्लोर पर तीसरे Ports Shipping and Waterways के मिनिस्टर के रूप में मैं भी बोल रहा हूँ कि हम कभी पोर्ट का प्राइवेटाइजेशन नहीं करेंगे।

महोदय, तीसरा यह कि हम अपनी liability और responsibility को follow करते हैं। आज हमारा एक भी पोर्ट operational loss में नहीं है, 6 साल पहले 6 पोर्ट्स operational loss में चले गए थे। आज मेरे पास 75,000 पेंशनर्स की liability है। कोलकाता और हल्दिया उसके best example हैं। जब हम पीपीपी मॉडल पर आगे बढ़ते हैं तो कई बार बात होती है कि लेबरर्स का क्या होगा, उसमें काम करने वाले कामगारों का क्या होगा? सर, पोर्ट के लेबरर्स या पोर्ट के कामगार, भारत सरकार के कामगार हैं। यह हमारी liability है कि उनकी stability बनी रहे, उनको salary मिलती रहे और उनको pension भी मिलती रहे। हमने कई पीपीपी मॉडल पर काम किया, आप हमें बताइए कि एक भी लेबर को हमने छोड़ा हो या उनको सैलरी न दी हो, यह कभी नहीं हुआ। ऐसा नहीं होने देना है। हम पीपीपी मोड में जाकर इन्कम क्रिएट करके उनको सैलरी दे रहे हैं। कई ऐसे लेबरर्स हैं, जिनके पास आज एक भी काम नहीं है, एक-एक पोर्ट पर सौ-सौ, हजार-हजार लेबरर्स हैं, उनके पास काम नहीं है, लेकिन हमने एक भी लेबर को नहीं छोड़ा है। हमने उसकी liability पर कोई जिम्मेदारी नहीं आने दी है। यह भारत सरकार का commitment है, लेकिन new development नए तरीके से होना चाहिए। New development करके क्या हमें दुनिया के साथ competition नहीं करना है, क्या हमें Ease of Doing Business नहीं बढ़ाना है?

श्री उपसभापति : माननीय मंत्री जी, एक सेकंड, हम लोगों को साढ़े बारह बजे से बजट डिस्कशन आरंभ करना है, इसलिए आप अपना जवाब briefly दें, प्लीज।

श्री मनसुख मांडविया : सर, मैं इसलिए विशेष रूप में बता रहा हूँ कि दो बातें नहीं चलेंगी, labour की बात भी करना और यदि labour के हित की बात आती है, तो उसके खिलाफ बोलना, अपने स्टेट में privatization करना और भारत सरकार PPP mode से development की दिशा में आगे बढ़े, तो उसको किसी की मित्र सरकार बोल देना। माननीय नरेन्द्र मोदी देश की 130 करोड़ जनता के मित्र हैं, वे किसी एक व्यक्ति के मित्र नहीं हो सकते हैं। मैं पूछना चाहता हूँ कि उस ज़माने में कौन मित्र थे, जब पोर्ट लूटा जा रहा था? मैं फ्लोर पर किसी का नाम नहीं बोलना चाहता हूँ, लेकिन dredging चलती रहती थी, समुद्र कहां पर खोदा, किसको पता, लेकिन payment हो जाती थी। हमने इसमें पूरी जिम्मेदारी से काम करना शुरू किया है। मैं एक-एक विषय पर विस्तार से बोल सकता हूँ। यहां पर एक माननीय सदस्य ने अच्छा बताया है कि इसी समुद्र के रूट से देश को गुलाम करने वाले लोग आए थे। यह हिन्दुस्तान का ऐसा ही रूट है। हमारी यह maritime stream नई नहीं है, यह पांच हजार साल पुरानी है। Indus Civilization की सभ्यता के सबसे बड़े नगर Dholavira और Lothal, विश्व के पुराने शहर भी हिन्दुस्तान में हैं। यही हिन्दुस्तान है, हमारे East Coast से जैसे लोग आए थे, वैसे ही Pacific Island countries or Eastern countries में यही मगध साम्राज्य था, यही कौटिल्य साम्राज्य था, यही शैल्य साम्राज्य था, यही पांडियन साम्राज्य था, जिन्होंने दूर-सुदूर Indian Ocean में और Indian Ocean से बाहर जाकर अपनी सत्ता चलाई थी। यही हमारा गौरवशाली इतिहास है, जरा उसको भी याद करिए। आज़ादी के बाद maritime sector में हमारी शक्ति कभी कम नहीं थी। सर, maritime sector जिस तरह से उपेक्षित रहा है- यहां अंग्रेज़ लोग क्यों आए थे, उन्होंने कलकत्ता में पोर्ट क्यों बनाया? वह इसलिए बनाया कि उसको वहां Indian waterways मिलते थे - एक Ganga inland waterway मिलता था और दूसरा Brahmaputra inland waterway मिलता था। आज़ादी के बाद ये waterways नहीं रहे। आज हमने वाराणसी से एक हजार चार सौ किलोमीटर हल्दिया, हल्दिया से दो सौ किलोमीटर सुन्दरबन और सुन्दरबन से Yamuna River बंगलादेश में protocol route के माध्यम से 800 किलोमीटर और 980 किलोमीटर Assam में, कुल मिलाकर चार हजार किलोमीटर Indian waterways आज के दिन हमने develop कर दिया है, यह operational होने लगा है और आने वाले दिनों में उसका रिज़ल्ट आने वाला है। यही पोर्ट सेक्टर में भी किया है, पिछले 6 सालों में प्रॉफिट बढ़ाकर डबल कर दिया है। हमने प्रॉफिट बढ़ा दिया है, liability कम कर दी है, modernization के लिए 300 प्रोजेक्ट्स आज ongoing हैं। इन 300 प्रोजेक्ट्स के माध्यम से समुद्र तट का इस्तेमाल हम क्या RORO ROPAX के लिए नहीं कर सकते हैं? एक जगह से दूसरी जगह पर हमारा cargo transport हो और pollution कम हो, pollution का solution हो, उसके लिए RORO ROPAX ferry आने वाले दिनों में शुरू की जाएगी। हमने postal cargo को बढ़ाया है। जो पहले 50 मिलियन टन होता था, अब वह 78 मिलियन टन होने लगा है। हमने कई चीजों में ऐसा काम किया है।

महोदय, मैं अंत में आपको केवल इतना ही बताऊंगा, Ease of Doing Business में हम 2014 में 134 थे, आज हम 63 पर हैं- यह हमारा development है, यह हमारा result है। पहले 555 मिलियन टन cargo handling major port से होती थी। आज 704 मिलियन टन Cargo Indian major port से होता है, इसका draft develop करना आवश्यक है। इंडिया में

पहले draft नहीं था, capesize vessel इंडिया में नहीं आ सकता था, आज capesize vessel आया। पहले average draft 12 मीटर था, हमने उसको बढ़ाकर 14 मीटर कर दिया है। यह आगे और भी बढ़ रहा है। हमारा turnaround time 44 hours था, आज बढ़कर यह 36 hours हो चुका है। पहले average berth-day out 12,468 था, उसको 16,433 कर दिया है, cargo handling भी बढ़ गयी है, financial performance हमने डबल कर दी है।

श्री उपसभापति : कृपया समाप्त करें।

श्री मनसुख मांडविया : देश में cruise call बढ़ने लगी है, maritime sector बदल रहा है और इस बदले टाइम में मेरा सदन से आग्रह है कि माननीय सदस्य इस बिल का समर्थन करें और development में अपना सहयोग दें, धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

"That the Bill to provide for regulation, operation and planning of Major Ports in India and to vest the administration, control and management of such ports upon the Boards of Major Port Authorities and for matters connected therewith or incidental thereto, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill. In Clause 2, there is one Amendment (No.11) by the hon. Minister.

Clause 2 —Definition

SHRI MANSUKH MANDAVIYA: Sir, I move:

11. That at page 3, line 4, ***for*** the words "expression "notify"", the words "expression" notify" and "notified"" be ***substituted***.

The question was put and the motion was adopted.

Clause 2, as amended, was added to the Bill.

Clause 3 was added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In clause 4, there is one Amendment (No.9) by Shri Binoy Viswam. Are you moving it?

Clause 4 —Qualifications of Chairperson, Deputy Chairperson and Members of Board

SHRI BINOY VISWAM: Sir, I move:

9. That at page 4, *for* line 35 to 39, the following be *substituted*, namely:-

“(3) The Members referred to in clauses (f) of sub-section (1) of section 3 shall be elected from amongst the serving employees of the Board of Major Port Authority.”

The question was put and the motion was negatived.

Clause 4 was added to the Bill.

Clauses 5 to 8 were added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In Clause 9, there is one Amendment (No.10) by Shri Binoy Viswam. Are you moving it?

Clause 9- Removal from office of Chairperson, Deputy Chairperson and Members

SHRI BINOY VISWAM: Sir, I move:

10. That at page 6, lines 13 and 14 be *deleted*.

The question was put and the motion was negatived.

Clause 9 was added to the Bill.

Clauses 10 to 21 were added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In Clause 22, there is one Amendment (No. 3) by Shri Elamaram Kareem. Are you moving it?

Clause 22 — Usage of port assets by Board

SHRI ELAMARAM KAREEM: Sir, I move:

3. That at page 9, *after* line 21, the following be *inserted*, namely:-

“Provided further that no contract for acquisition or sale of immovable property or for the lease of such property for a term not exceeding forty years and for any purpose other than the purpose specified in this section for a term exceeding twenty

years shall be made unless it has been previously approved by the Central Government.”

The question was put and the motion was negatived.

Clause 22 was added to the Bill.

Clauses 23 to 32 were added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In clause 33, there are three Amendments; Amendments (Nos.4 to 6) by Shri Elamaram Kareem. Are you moving your Amendments?

Clause 33 —Power to raise loans and issue securities

SHRI ELAMARAM KAREEM: Sir, I move:

4. That at page 13, line 14, for the words “scheduled bank”, the words “nationalized bank” be **substituted**.
5. That at page 13, line 15, for the words “financial institution in any country outside India”, the words “financial institution within India” be **substituted**.
6. That at page 13, lines 20 to 28 be **deleted**.

The question was put and the motion was negatived.

Clause 33 was added to the Bill.

Clauses 34 to 41 were added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In Clause 42, there is one Amendment (No.7) by Shri Elamaram Kareem. Are you moving?

Clause 42 - General accounts of Board

SHRI ELAMARAM KAREEM: Sir, I move:

7. That at page 15, line 26, the words "or any Scheduled Bank" be **deleted**.

The question was put and the motion was negatived.

Clause 42 was added to the Bill.

Clauses 43 to 52 were added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In Clause 53, there is one Amendment (No.8) by Shri Elamaram Kareem. Are you moving?

Clause 53 - Power of Central Government to issue directions

SHRI ELAMARAM KAREEM: Sir, I move:

8. That at page 18, clause 53 be **deleted**.

The question was put and the motion was negatived.

Clause 53 was added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In Clause 54, there is one Amendment (No.12) by the Minister.

Clause 54 - Constitution of Adjudicatory Board

SHRI MANSUKH MANDAVIYA: Sir, I move:

12. That at page 19, line 24, **for** the words "shall be in Mumbai," the words "shall be at such a place as may be notified by the Central Government" be **substituted**.

The question was put and the motion was adopted.

Clause 54, as amended, was added to the Bill.

Clauses 55 to 76 were added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In Clause 1, there is one Amendment (No.2) by the Minister.

Clause 1 - Short title, commencement and application

SHRI MANSUKH MANDAVIYA: Sir, I move:

1. That at page 1, line 5, **for** the word "2020", the word "2021" be **substituted**.

The question was put and the motion was adopted.

Clause 1, as amended, was added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In the Enacting Formula, there is one Amendment (No.1) by the Minister.

Enacting Formula

SHRI MANSUKH MANDAVIYA: Sir, I move:

1. That at page 1, line 1, *for* the word "Seventy-first", the word "Seventy-second" be *substituted*.

The question was put and the motion was adopted.

The Enacting Formula, as amended, was added to the Bill.

The Title was added to the Bill.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the Minister to move that the Bill, as amended, be passed.

SHRI MANSUKH MANDAVIYA: Sir, I move:

"That the Bill, as amended, be passed."

...(Interruptions)...

SHRI ELAMARAM KAREEM: Sir, we want division. *...(Interruptions)...*

SHRI BINOY VISWAM: We have a right. *...(Interruptions)...*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: They have a right to demand. *...(Interruptions)...* Please sit down. प्लीज, आप अपनी-अपनी सीटों पर बैठे रहिए। Let the lobbies be cleared. *...(Interruptions)...*

SHRI JAIRAM RAMESH: Sir, the Members should sit in their allotted places. *...(Interruptions)....*

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS; AND THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI V. MURALEEDHARAN): In this Session all the Members have not been allocated seats individually. Seats have been allocated to the parties. So, nobody can be insisted to sit on their particular seat. Only parties have been allocated seats except the Leader of the House and the Prime Minister, the Prime Minister who is not a Member of the House. ...(*Interruptions*)...

श्री उपसभापति: कृपया अपनी-अपनी जगह पर बैठे रहिए।

SHRI V. MURALEEDHARAN: So, the Chamber of the Lok Sabha, the Galleries of the Rajya Sabha and this Chamber are all part of the House. So this may be considered.

SHRI TIRUCHI SIVA (Tamil Nadu): Sir, Members should sit in their respective seats, not anywhere else.

PROF. MANOJ KUMAR JHA: Sir, I have a very small observation. ...(*Interruptions*)... Democracy is not about numbers. ...(*Interruptions*)...

श्री उपसभापति: मनोज झा जी, आप बैठ जाइए। ...(*व्यवधान*)...

श्री नीरज शेखर (उत्तर प्रदेश): सर, ऐसे में डिविजन कैसे हो जाएगा? ...(*व्यवधान*)....

श्री उपसभापति: आप सबसे आग्रह है कि आप सब अपनी-अपनी सीटों पर बैठे रहिए। ...(*व्यवधान*)....

श्री नीरज शेखर: सर, लोक सभा में भी सदस्य बैठे हैं। ...(*व्यवधान*)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please sit down. ...(*Interruptions*).... कोई बात रिकॉर्ड पर नहीं जाएगी। ...(*व्यवधान*)... डिविजन के लिए lobbies must be cleared and the process should start. आप सभी अपनी-अपनी सीटों पर शांति से बैठे रहिए। ...(*व्यवधान*)... आप सभी वोटिंग प्रक्रिया के नियमों का पालन करिए। ...(*व्यवधान*)... कृपया, अपनी-अपनी सीटों पर बैठे रहिए। ...(*व्यवधान*)...

Now, as the Minister has already moved,

The question is:

"That the Bill, as amended, be passed."

The House divided.

श्री उपसभापति : माननीय सदस्यगण, कृपया आपस में बात न करें।...**(व्यवधान)**... प्लीज़...**(व्यवधान)**... The result of the Division is:

Ayes	:	84
Noes	:	44

Ayes : 84

Acharya, Shri Prasanna
 Alphons, Shri K.J.
 Amin, Shri Narhari
 Athawale, Shri Ramdas
 Baishya, Shri Birendra Prasad
 Bajpai, Dr. Ashok
 Balasubramoniyam, Shri S.R.
 Bansal, Shri Naresh
 Chandrasegharan, Shri N.
 Dubey, Shri Hardwar
 Fayaz, Mir Mohammad
 Gautam, Shri Dushyant
 Geeta alias Chandraprabha, Shrimati
 Gehlot, Shri Rajendra
 Gehlot, Shri Thaawarchand
 Gokulakrishnan, Shri N.
 Goswami, Ms. Indu Bala
 Goyal, Shri Piyush
 Islam, Shri Syed Zafar
 Jaishankar, Shri S.
 Jangra, Shri Ram Chander
 Javadekar, Shri Prakash
 Kadadi, Shri Iranna
 Kalita, Shri Bhubaneswar
 Kanakamedala Ravindra Kumar, Shri

Karad, Dr. Bhagwat
Kardam, Shrimati Kanta
Khan, Shri Muzibulla
Koragappa, Shri Narayana
Kumar, Shri Sujeet
Leishemba, Shri Maharaja Sanajaoba
Lokhandwala, Shri Jugalsinh Mathurji
Mahatme, Dr. Vikas
Mandaviya, Shri Mansukh
Manhas, Shri Shamsheer Singh
Mansingh, Dr. Sonal
Modi, Shri Sushil Kumar
Mohammedjan, Shri A.
Mohapatra, Dr. Raghunath
Muraleedharan, Shri V.
Nagar, Shri Surendra Singh
Navaneethakrishnan, Shri A.
Nirmala Sitharaman, Shrimati
Nishad, Shri Jaiprakash
Patnaik, Dr. Amar
Patra, Dr. Sasmit
Pilli, Shri Subhas Chandra Bose
Poddar, Shri Mahesh
Prabhu, Shri Suresh
Pradhan, Shri Dharmendra
Prakash, Shri Deepak
Puri, Shri Hardeep Singh
Rajbhar, Shri Sakaldeep
Ram Shakal, Shri
Ramamurthy, Shri K.C.
Rane, Shri Narayan
Rao, Shri G.V.L. Narasimha
Reddy, Shri Ayodhya Rami
Rupala, Shri Parshottam
Sahasrabuddhe, Dr. Vinay P.
Shekhar, Shri Neeraj

Shukla, Shri Shiv Pratap
Singh, Shri Ajay Pratap
Singh, Shri Ram Chandra Prasad
Singh, Shri Subhash Chandra
Sinha, Shri Rakesh
Soni, Shri Kailash
Subhash Chandra, Dr.
Suresh Gopi, Shri
Tasa, Shri Kamakhya Prasad
Tendulkar, Shri Vinay Dinu
Thakur, Shri Ram Nath
Thakur, Shri Vivek
Thambidurai, Dr. M.
Tomar, Shri Vijay Pal Singh
Trivedi, Dr. Sudhanshu
Vaishnaw, Shri Ashwini
Vasan, Shri G.K.
Vats (Retd.), Lt.Gen. (Dr.) D. P.
Vemireddy, Shri Prabhakar Reddy
Verma, Shri B.L.
Verma, Shri Ramkumar
Yadav, Shri Bhupender
Yadav, Shri Harnath Singh

Noes : 44

Abdul Wahab, Shri
Antony, Shri A.K.
Azad, Shri Ghulam Nabi
Bachchan, Shrimati Jaya
Baidya, Shrimati Jharna Das
Biswas, Shri Abir Ranjan
Chandrashekhar, Shri G.C.
Chavan, Shrimati Vandana
Chidambaram, Shri P.
Dangi, Shri Neeraj

Elango, Shri N.R.
Elangovan, Shri T.K.S.
Gohil, Shri Shaktisinh
Gujral, Shri Naresh
Gupta, Shri Narain Dass
Hanumanthaiah, Dr. L.
Haque, Shri Md. Nadimul
Hooda, Shri Deepender Singh
Jha, Prof. Manoj Kumar
Kareem, Shri Elamaram
Ketkar, Shri Kumar
Kharge, Shri Mallikarjun
Netam, Shrimati Phulo Devi
Nishad, Shri Vishambhar Prasad
Ramesh, Shri Jairam
Ranjan, Shri Bikash
Selvarasu, Shri Anthiyur P.
Sen, Dr. Santanu
Sen, Ms. Dola
Shanmugam, Shri M.
Sibal, Shri Kapil
Singh, Shri A. D.
Singh, Shri Akhilesh Prasad
Singh, Shri Digvijaya
Singh, Shri Sanjay
Siva, Shri Tiruchi
Tamta, Shri Pradeep
Venugopal, Shri K.C.
Verma, Shrimati Chhaya
Viswam, Shri Binoy
Wilson, Shri P.
Yadav, Ch. Sukhram Singh
Yadav, Prof. Ram Gopal
Yajnik, Dr. Amee

The motion was adopted.
