

Seventeenth Loksabha

an&gt;

Title: Discussion on the motion for consideration of the Major Port Authorities Bill, 2020 (Discussion Concluded and Bill Passed).

**माननीय अध्यक्ष :** आइटम नम्बर 23, महापत्तन प्राधिकरण विधेयक, 2020 - माननीय मंत्री जी ।

**THE MINISTER OF STATE OF THE**

**OF SHIPPING AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI MANSUKH L. MANDAVIYA):** Sir, I rise to 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, be taken into consideration.”

सर, मैं यह बिल इसलिए लेकर आया हूँ कि देश में हमारी मेरीटाइम हिस्ट्री बहुत पुरानी है। मेरीटाइम सेक्टर से ही दुनिया के साथ हम कनेक्ट रहते थे और विश्व में सबसे पुराना मेरीटाइम सेक्टर, सबसे पुराना एग्जाम्पल और सबूत है, तो वह गुजरात में लोथल है। लोथल में पांच हजार साल पुराना एक डॉक मिला है। पांच हजार साल पहले कितना सिस्टमैटिक और साइंटिफिक नेविगेशन सिस्टम होता था, उसका बेस्ट एग्जाम्पल लोथल में दिखाई देता है। उसके बाद समय-समय पर मगध साम्राज्य, पांडियन, चालुक्य आदि वेस्टर्न ईस्ट कोस्ट पर शासन करने वाले सभी सम्राटों के इतिहासों को देखें तो उनके समय में भी मेरीटाइम सेक्टर था, वे मेरीटाइम के विषय में ज्ञान रखते थे और स्पेसिफिक आइलैण्ड कंट्री तक उनकी पहुंच रहती थी।

उसके बाद जब देश में अंग्रेज आए और अंग्रेजों ने एक स्थिति निर्मित की। इंडिया में बेस्ट शिप बिल्डिंग होती थी। इंडिया में सभी पोर्ट्स से दुनिया के साथ कारोबार होता था। उसके भी कई एग्जाम्पल्स हैं। आप गुजरात में अहमदाबाद जाइए, वहां मस्कती मार्केट है। गल्फ ऑफ कैम्बे के मार्फत वह अफ्रीकन कंट्रीज और सभी के साथ सी ट्रांसपोर्टेशन से जुड़े हुए थे। आज ईस्ट अफ्रीका की किसी भी कंट्री में जाकर देखिए, वहां आपको कोई न कोई इंडियन, जिसका ओरिजिन इंडियन है, ऐसे लोग सी रूट के माध्यम से वहां पहुंचे थे।

**19.33 hrs***(Shri Rajendra Agrawal in the Chair)*

जब अंग्रेज आए तो अंग्रेजों ने देश में शिप बिल्डिंग पर प्रतिबंध लगा दिया, देश में सीफरर पर प्रतिबंध लगा दिया, देश में उनके वेसल्स पर कैप्टन अंग्रेज ही हो, ऐसा सुनिश्चित कर दिया। उसके बाद से हमारा मेरीटाइम पीछे हुआ और आजादी के बाद यह सेक्टर बहुत उपेक्षित रहा। इसके उपेक्षित रहने से आज के दिन देश में 204 पोर्ट्स हैं। उन 204 पोर्ट्स में 12 मेजर पोर्ट्स हैं। इनमें नॉन मेजर पोर्ट्स हैं और प्राइवेट पोर्ट्स भी हैं। पोर्ट सेक्टर में भी एक टाइम का कॉम्पटीशन आज के दिन दिखाई दे रहा है। बदलते समय के साथ पोर्ट सेक्टर को बदलना आवश्यक होता है। पोर्ट सेक्टर में जो रूल्स और रेगुलेशन या बिल, जिससे वे रेगुलेट होते हैं, ऐसी व्यवस्था अंग्रेजों के जमाने से चली आ रही है। ऐसी स्थिति थी कि 150-200 साल पुरानी कई व्यवस्थाओं से हमारा मेरीटाइम सेक्टर कंट्रोल होता था। समय के साथ बदलने के लिए, हमारे पोर्ट सेक्टर को वर्ल्ड के पोर्ट्स सेक्टर से कॉम्पटीशन करने के लिए और वर्ल्ड के पोर्ट्स से कॉम्पटीशन हमारे पोर्ट्स भी कर सकें, प्राइवेट पोर्ट्स और मेजर पोर्ट्स आपस में कॉम्पटीशन कर सकें, बेस्ट प्रैक्टिस कर सकें, उस उद्देश्य से पोर्ट सेक्टर में मेजर पोर्ट को स्वायत्तता देने के लिए, मेजर पोर्ट्स की एक्टिविटीज को स्मूथ करने के लिए, उसको कॉम्पिटेंट बनाने के लिए मैं मेजर पोर्ट अथॉरिटीज बिल, 2020 लेकर आया हूँ। मैं प्रस्ताव करता हूँ कि यह सदन इसके ऊपर विचार करे।

**माननीय अध्यक्ष :** प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

“कि भारत में महापत्तनों के विनियमन, प्रचालन और योजना के लिए तथा महापत्तन प्राधिकरणों के बोर्डों में ऐसे पत्तनों के प्रशासन, नियंत्रण और प्रबंधन को निहित करने तथा उससे संबद्ध या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।।”

**डॉ. भारतीबेन डी. श्याल (भावनगर):** सभापति महोदय, महापत्तन प्राधिकरण विधेयक, 2020 का समर्थन करने के लिए आज मैं सदन में बोल रही हूँ।

आदरणीय सभापति जी, हमारा देश द्वीपकल्प है, यानी हमारे देश के तीन तरफ समुद्र है और एक तरफ हिमालय पर्वत है। समुद्री तटों का सही तरीके से उपयोग हमारे पूर्वजों ने भी किया था। हमारे माननीय मंत्री जी ने अभी बताया कि पूर्व में भी, यानी हमारा इतिहास साक्षी है कि हमारे देश का कारोबार विदेशों के साथ उस टाइम पर भी समुद्र से होता था और उसी समय हमारा देश सोने की चिड़िया कहा जाता था। लेकिन जैसा कि बताया गया है कि हमारे देश पर विदेशी आक्रमण होते रहे, हम गुलामी की स्थिति में आ गए। इससे हमारे पोर्ट्स और समुद्री व्यापार पर बहुत ही गम्भीर असर पड़ा। धीरे-धीरे हमारे पोर्ट्स ध्वस्त होते गए। इस तरह से हमारा देश गुलामी की अवस्था में आ गया। फिर हमारा देश आजाद हुआ। हमारे पोर्ट्स और देश का इंफ्रास्ट्रक्चर गति करने लगा। हमारा डेवलपमेंट होने लगा। हमारे माननीय श्री नरेन्द्र मोदी साहब ने जब से देश की बागडोर सम्भाली तब से मुझे लगता है कि आफत को भी कैसे अवसर में बदलने की हम में ताकत है, वह सबको उन्होंने दिखाया है। मैं एक छोटा सा एजाम्पल देना चाहती हूँ कि हमारे गुजरात के कच्छ में दरिया के किनारे सॉल्ट की बंजर जमीन थी, उसका व्हाइट डेजर्ट नाम रखने के बारे में किसी ने भी सोचा नहीं होगा। आज वहां देश और दुनिया से टूरिस्ट आ रहे हैं। इससे हमारे कच्छ पर ही नहीं, हमारे गुजरात के डेवलपमेंट और इकॉनमी पर बहुत फर्क पड़ा है।

सर, मैं भावनगर, गुजरात से आती हूँ। हमारा भावनगर कोस्टल एरिया है। इतिहास साक्षी है कि हमारा घोघा बंदर से बहुत बड़ा कारोबार होता था। गुजराती में एक कहावत भी है- "लंका नी लाडी आने घोघा नो वर।" यानी कि हमारे समुद्री संबंध इतने अच्छे थे और वे कैसे चल रहे थे, वह हम इस कहावत से समझ सकते हैं। इसी घोघा बंदर से दहेज तक रो-रो फेरी और पेक्स सर्विस चालू हो गयी है। यह हमारे माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र भाई मोदी जी का विजन था। इससे हमारे भावनगर का ही नहीं बल्कि पूरे सौराष्ट्र का डेवलपमेंट हो रहा है। दूसरा, एशिया का सबसे बड़ा शिप ब्रेकिंग यार्ड, अलंग में है जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र में है। पूरे विश्व में से जहाज वहां ब्रेक करने के लिए आते हैं और पिछले सेशन में ही माननीय मंत्री जी हांगकांग कनवेंशन का एक बिल लेकर आए थे। हांगकांग कनवेंशन का बिल पास होने के बाद जो थोड़े बहुत जहाज हमारे यहां नहीं आ रहे थे, वे भी अब आने लगेंगे। आने वाले पांच सालों में अलंग का शिप ब्रेकिंग का व्यापार डबल हो जाएगा। अलंग शिप ब्रेकिंग यार्ड हमारे भावनगर की लाइफलाइन है। हमारे भावनगर में भी दो पोर्ट्स हैं, एक ओल्ड पोर्ट और एक न्यू पोर्ट भी है। हमारे महाराजा कृष्ण कुमार सिंह जी ने वहां लोक गेट बनाया था। भावनगर के डेवलपमेंट के लिए पोर्ट में भी उन्होंने बहुत सारे कार्य किए थे। माननीय मंत्री जी भावनगर के ही हैं। सदन के सामने एक बात मैं खुले दिल से रखना चाहती हूँ कि हमारे भावनगर के लोगों ने एक डिमांड रखी थी कि हमारे भावनगर के पोर्ट के लिए कुछ किया जाए, डेवलपमेंट किया जाए। वहां कार्गो तो हेंडल होता है, लेकिन कुछ डेवलपमेंट किया जाए। लेकिन हमारी कल्पना में भी नहीं था कि हमारे मंत्री जी, हमारी केन्द्र सरकार और हमारी गुजरात सरकार ने मिलकर देश का सबसे पहला सीएनजी पोर्ट दो हजार करोड़ रुपये में भावनगर में स्थापित करने के बारे में सोच लिया है और कुछ समय में ही वह शुरू होने वाला है। इससे हजारों की संख्या में हमारे भावनगर के लिए रोजगार बढ़ेगा और बहुत ज्यादा व्यापार भी यहां से होने वाला है।

सर, जब मुझे बोलने का मौका मिला है तो मैं सरकार के सामने कुछ डिमांड भी रखना चाहती हूँ कि हमारे भावनगर के पोर्ट में ड्रेजिंग की समस्या रहती है।

हमारे भावनगर का जो न्यू पोर्ट है, उनमें ड्रेजिंग की बहुत बड़ी समस्या रहती है, तो बार-बार उनकी ड्रेजिंग की जाए, जिससे हमारा वहां से जो ट्रांसपोर्टेशन होता है, वह अच्छे तरीके से हो सके। हमारे महाराजा ने जिस लॉक गेट का निर्माण किया था, अब उसका भी नवीनीकरण करने की बहुत जरूरत है। हमारे माननीय प्रधान मंत्री जी का ड्रीम प्रोजेक्ट जो घोघा-दहेज रो-रो फेरी सर्विस है, वह चालू तो है, लेकिन टेक्निकल प्रॉब्लम्स की वजह से वह कहीं-कहीं बंद भी हो जाती है।

मेरी दूसरी डिमांड यह है कि घोघा से सूरत के... (व्यवधान) लिए रो-रो फेरी सर्विस शुरू की जाए और घोघा से मुंबई के लिए भी एक रो-रो फेरी सर्विस शुरू की जाए। एक हमारा फिशरीज के लिए बहुत ही पुराना बंदरगाह है, जो सरतानपर बंदरगाह है। अगर हम उसका भी डेवलपमेंट कर सकें, तो फिशरीज के लिए बहुत ही अच्छा होगा। हमारे यहां ऐल्कौक ऐश्टाउन नामक एक कंपनी है। वहां छोटे-मोटे जहाज तो बनते थे, वहां नेवी के भी जहाज बनते थे, लेकिन किसी कारणवश वह अभी बंद हो गए हैं। मुझे लगता है कि भारत सरकार ने... (व्यवधान) हैंडओवर कर लिया है। लेकिन यह ऐल्कौक ऐश्टाउन भी फिर से कार्यरत हो सके।... (व्यवधान)

**माननीय सभापति :** माननीय सदस्य, कृपया संक्षेप में बोलिएगा, क्योंकि समय कम है।

...(व्यवधान)

**SHRI LAVU SRIKRISHNA DEVARAYALU (NARASARAOPET):** Sir, when we are discussing the Major Port Authorities Bill, 2020, we need to take into context the following points.

First, India's rank has declined from 35<sup>th</sup> to 44<sup>th</sup> in the 2018 report of the World Bank's Logistics Performance Index. India is way behind Singapore, China, Malaysia and UAE. In the other indices also, the average turnaround time across major ports in India has increased from 59 hours to 62 hours since last year.

Second, the average output per day has reduced from 16,500 tons to 16,100 tons. The third point we should look at is the budgeted Capital Outlay on ports and lighthouses for this year has declined by 75 per cent since last year from Rs. 535 crore to Rs. 135 crore.

I come from Andhra Pradesh where Visakhapatnam Port's traffic share among India's major ports has consistently declined from 2014-15. I understand that there is a need for improving the management of major ports. The provision of this Bill says that port authorities will don the role of landlords – a model widely followed globally wherein the publicly governed port authority acts as a regulatory body and a landlord while private companies carry out their cargo-handling activities.

Principally, the Bill adopts a three-step approach to achieve its objective. First step is through a Board representing the Centre, the States, Railways, Defence, Customs and independent members. Second step is by giving greater autonomy to this Board to make master plans. Third step is by creating transparency in the functioning of the ports through proper accounts which are audited by the C&AG.

The problem with the implementation of this Bill is related to clause 2 of Section 22; clause 3 of Section 22; and clause 2 of Section 25 and Section 26. Basically, it is literally taking away the involvement of the State Government with the Central Government wherein the Board can actually decide on development of the port's master plan and everything. It cannot create an island just by port itself unless we create some sort of a connection through Railways or electricity which has to come through the States. So, we have to take the States' interest also into consideration. Not only that, even the fishermen also need to be kept in mind because the inland waterways are also developed by the Ports Trust. So, the fishermen and the communities which are dependent on the inland waterways have to be taken into consideration. Just because they are not at the port, they are outside the port, we cannot say that they are not related to it. It has to be taken into consideration.

Regarding Visakhapatnam Port in Andhra Pradesh, the turnaround time has increased in the financial year 2019 because of the unavailability of the train rakes during peak season. We can request the Government to look into this and give the train rakes. Connectivity can be further enhanced by connecting ports to the inland waterways. A pilot project can be taken up by the Government in Visakhapatnam under the Sagarmala Project.

**19.44 hrs**

(Hon. Speaker *in the Chair*)

Another problem that Visakhapatnam Port faces is that it handles 75 per cent of India's dangerous chemical cargos including Ammonium Nitrate. Even as we are speaking, 40,000 tons of Ammonium Nitrate is waiting to enter the port which is 13 times the amount of what exploded in Beirut. I have already made the request with our MoS for Home Affairs, Mr. G. Kishan Reddy *Garu* and he has already promised to look into it.

I am confident that the Central Government will take note of our suggestion and undertake a positive review of the key performance indicators of the major port.

We as the YSR Congress Party repeat our support for this Bill. We hope that reformed management of the ports will also improve the infrastructure and operational efficiency by taking into consideration the local people and the fishermen communities.

Thank you very much.

**SHRI ANUBHAV MOHANTY (KENDRAPARA):** Sir, while supporting the Bill, I would like to make a request to the hon. Minister, through you. Just a few weeks ago the Union Government recognised the Paradip Port as number one Major Port of cargo handling. I request the hon. Minister to rename Paradip Port after Odisha's Biju Babu to honour his contribution to developing the Paradip Port.

Sir, it is well known that when Nehru ji refused to give funds to build the Paradip Port, Biju Babu said then, "To hell with the Indian Government! I will build the port with the State Government money or my own money". And he spent Rs.1.6 billion on it. Later Nehru ji sanctioned funds for the project, but it was Biju Babu's greatened vision that ensured Paradip Port becomes a reality.

The maritime growth story started by Biju Babu has been taken to new heights by current Odisha Chief Minister, hon. Shri Naveen Patnaik Sir, who has played a pivotal role in the port-led development of Odisha be it setting up Gopalpur port, Dhamra port, Subarnarekha port, or setting up a Maritime Board in the recent times.

Representations have been made to rename the Paradip Port earlier as well. I reiterate the same demand and request the Government, through you, to rename the port. It would also be a tribute to Odisha's glorious history of sea-fearing and maritime trade.

Sir, my hon. colleague from Biju Janata Dal, Bhartruhari Mahtab ji, gave an amendment on this and he will speak more on that. Thanking you once, I once again request the hon. Minister to consider our request. Thank you so much, Sir.

**श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा):** महोदय, आपने मुझे इस विधेयक की चर्चा पर भाग लेने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। सरकार द्वारा समुद्री परिवहन के विस्तार एवं उसे बढ़ावा देने के उद्देश्य से यह विधेयक सदन के समक्ष लाया गया है। इससे विश्व के अनेकों देशों के साथ भारत का व्यापार तथा वाणिज्य सुगम एवं सरल होगा। व्यवसायीकरण को बढ़ावा मिलेगा, प्रबंधन को सुदृढ़ किया जाएगा। इससे त्वरित और पारदर्शी निर्णय लेने की क्षमता बढ़ेगी और व्यापार जगत को इसका लाभ मिलेगा। इससे निष्पादन क्षमता में भी बढ़ोत्तरी होगी।

अध्यक्ष महोदय, किसी भी देश के आर्थिक और सामाजिक विकास में समुद्री परिवहन की प्रमुख विशेषता होती है और अधिकांश देश समुद्री मार्गों से जुड़े होते हैं। भारत का तो मूल्य के अनुसार करीब 70 प्रतिशत का व्यापार, यात्रा के अनुसार लगभग 95 प्रतिशत का व्यापार समुद्री मार्गों पर ही निर्भर है। इस क्षेत्र में हम लोग पिछड़ रहे हैं। यही कारण है कि यह विधेयक लाया गया है।

अध्यक्ष महोदय, यह कानून चेन्नई, कोचीन, जवाहरलाल नेहरू पत्तन, कांडला, कोलकत्ता, मुंबई, न्यू बेंगलुरु, मोरमुगांव, पाराद्वीप, वियोचिदंबरम और विशाखापत्तनम जैसे प्रमुख बंदरगाहों पर लागू होगा। संसदीय स्थायी समिति भी इस पर अपनी रिपोर्ट दे चुकी है। अतः कानून बनाने से देश की समुद्री परिवहन व्यवस्था में अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर बदलाव आएगा। कानून बनाने से प्रत्येक स्थानों पर महापत्तन प्राधिकरण बोर्ड बनेगा। स्वतंत्र सदस्यों का सुगठित बोर्ड सभी प्रकार के निर्णय एवं भविष्य की योजनाओं पर विचार करने के लिए त्वरित आदेश देगा। यह बोर्ड पीपीई मॉडल पर भी अपना निर्णय देगा। किसी भी प्रावधान का उल्लंघन करने वालों पर बोर्ड स्वयं जुर्माना लगाने का निर्णय लेगा, यह बोर्ड अपने उत्तरदायित्वों को पूरा करने के लिए पूर्णरूपेण स्वतंत्र भी होगा। यह भारत में व्यापार को सरल और सुगम बनाने में एक अहम भूमिका अदा करने वाला संस्थान होगा।

महोदय, इस कानून के बनने से महापत्तन न्यास अधिनियम सन् 1963 स्वतः निरस्त हो जाएगा। इस नए कानून के तहत एक पूर्ण स्वायत्त एवं स्वतंत्र महापत्तन प्राधिकरण बनने जा रहा है। महोदय, मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ। माननीय सदस्य ने पाराद्वीप के बारे में जो कहा है कि बीजू बाबू के नाम पर वह होना चाहिए, इसका भी मैं समर्थन करता हूँ।

**SHRI P. RAVEENDRANATH KUMAR (THENI):** Thank you, hon. Speaker, Sir, for giving me the opportunity to speak on this important Bill.

I am a representative from Tamil Nadu and I am a witness to the growth the State has received from the Chennai port. Being a hub port for containers, cars, cargo, the port's container traffic has crossed one million TEUs and is ranked 86<sup>th</sup> in the world. With plans to expand its capacity to 140 million tonnes per annum and having direct connectivity to more than 50 ports in the world, it is a major source of trade.

Sir, the major focus of this Bill is modernization, minimum Government and maximum governance, which will lead to boosting of trade. The Bill seeks to ensure greater efficiency by freeing up ports from as much red-tapism as possible while ensuring sufficient accountability by delegating to the port authority full power to enter into contracts, planning and development, and fixing of the tariff.

Sir, finally, I suggest the Government to make some new provisions for the autonomy, transparency, and efficiency for all 205 notified minor and intermediate ports in our country.

With this, I support this Bill. Thank you, Sir.

**\*श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश (सूरत):** माननीय अध्यक्ष जी, मैं पोत परिवहन मंत्री श्री मनसुख भाई द्वारा लाए गए बिल का समर्थन करती हूँ। इस विधेयक का उद्देश्य भारत में महापत्तनों के प्रशासन, नियंत्रण और प्रबंधन का नवीनीकृत करने के लिए महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 को प्रस्थापित करना है। माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र भाई के नेतृत्व में देश की लगातार बढ़ती व्यापार आवश्यकताओं को पूरा करने में 12 महापत्तन और लगभग 200 गैर महापत्तन कार्यरत हैं। वर्ष 1920 के दौरान इन पत्तनों की क्षमता 2398 एमटीपीए थी। यह विभिन्न पत्तनों में नई बर्थों और टर्मिनलों के निर्माण, युक्तिसंगत उपयोग, पत्तन चैनलों में बड़े जलयानों को आकर्षित करने के लिए कर बढ़ाने हेतु कैपिटल ड्रेजिंग जैसी विभिन्न अवसंरचना परियोजनाओं के कारण सम्भव हो सका।

सूरत व्यापार के लिए बड़ा इंडस्ट्रियल हब है। सभी राज्यों और अन्य देशों से यहां व्यापार हो रहा है। सूरत का इतिहास पुराना है। गुजराती में कहावत है। वैसे तो आप दो दिन से गुजराती में बोलने की इजाजत दे रहे हैं। पोत को वहां बंदर कहते हैं। (84 पोतों पर बिजनेस होता था और जिनसे बिजनेस होता था, उनके फ्लैग वहां पर लगे हुए थे।)

पुराने किले में यह सब इतिहास उपलब्ध है, जहां पुर्तगाल की कोठी भी है, अंग्रेजों ने भी शासन किया था, मुगलसराय भी है। यहां तेजा ना मरी मसाला सच्चे मोतियों का व्यापार होता था सूरत के वाडिया बंधु उस जमाने में शिप बनाते थे, जिसे खरीदने के लिए देश-विदेश से लोग आते थे। शिवाजी महाराज की नौसेना भी यहां तैनात रहती थी। ऐसा पुराने बंदरगाह की वजह से सूरत बड़ा व्यापार क्षेत्र बना।

आज भी सूरत के पास हजीरा में बड़ी इंडस्ट्रियल बेल्ट है। ऐसे शहर में एस्सार, अढानी के प्रावइंट पोर्ट से व्यापार होता है। डायमंड का सबसे बड़ा हीराबुर्स, जो माननीय प्रधान मंत्री जी के आशीर्वाद से सूरत में बनने जा रहा है। एनटीपीसी, ओएनजीसी, रिलायंस, एस्सार, अढानी जैसे बड़े उद्योगों के लिए यहां बहुत बड़े नए पोर्ट की सम्भावना है। हमारा पुराना मगदल्ला पोर्ट, जिसको इस बिल से बल मिलेगा और मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगी कि इस डेवलपमेंट के बिल आप जो बिल लाए हैं, इसके लिए हम आपके आभारी हैं।

भारत के महापत्तनों की क्षमता और उत्पादकता बढ़ाने हेतु एक बीसीजी नियुक्त किया गया था। बेंचमार्किंग अध्ययन में क्षमता का उपयोग प्रभावशाली रूप से किया गया है। महापत्तनों के यातायात की यात्रा में महत्वपूर्ण वृद्धि करने और पूंजीगत व्यय से बचने के लिए 12 महापत्तनों के लिए 116 नई पहलों की पहचान की गई है।

भारत सरकार ने 24 सितंबर, 2018 को ईरान के शाहीद बहेस्ती पत्तन चाबहार का दो वर्षों के प्रचालनों का कार्यभार संभाला है और एक वर्ष का सफल प्रचालन पूरा किया है।

महापत्तन प्राधिकरण विधेयक, 2020 में प्रस्तावित परिवर्तनों के साथ वहां पत्तनों के प्रशासन में काफी सुधार आया और शीघ्र निर्माण किए जाएंगे। यह विधेयक महापत्तनों के प्रशासन के लिए नए युग की शुरुआत होने की अपेक्षा है, जिसमें महापत्तन आर्थिक विकास में काफी योगदान देंगे और विकास का भूस्वामी मॉडल, जहां प्रमुख अवसंरचना का विकास पत्तन प्राधिकरण द्वारा किया जाएगा। वाणिज्य प्रचालन निजी कम्पनियों को बोली पर दिया जाएगा, ऐसी नीति अपनाते हुए विश्वस्तरीय पत्तन अवसंरचना प्रदान करेंगे।

परिवहन मंत्रालय ने 31 जुलाई, 2016 से सभी महापत्तनों के लिए नई स्टीवडोरिंग एवं टटसंभलाई नीति कार्यान्वित की है।

इस बिल में सुरक्षा निकासी, दिशा-निर्देश, व्यापार करने में आसानी, कंटेनर स्कैनर, रेडियो फ्रीक्वेंसी, आइडेंटिफिकेशन, पत्तन सामुदायिक प्रणाली, डायरेक्ट पोर्ट डिलिवरी, डायरेक्ट पोर्ट एंट्री, एसआईपीसी, दीनदयाल पत्तन न्याय (डीपीटी), पारादीप पत्तन पर स्मार्ट इंडस्ट्रियल स्पोर्ट सिटी, स्वच्छ भारत अभियान, गैर-परंपरागत ऊर्जा, महापत्तनों में सुरक्षा, महापत्तन ऊपर भूस्वामी मॉडल, जेएनपीटी द्वारा महाराष्ट्र के दहानू के वधावन में महापत्तन का विकास, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास में प्रथम आधारित एसईजेड का विकास, इन सबका भी इस बिल में प्रावधान किया गया है।

वर्ष 2020 के लिए मैरिटाइम एजेंडा ने पत्तन प्रचालन सहित कार्यात्मक क्षेत्रों को शामिल करते हुए एंटरप्राइज रिसोर्स प्लानिंग (ईआरपी) को कार्य बंद करने की सिफारिश की है। इस सिफारिश के आधार पर जिन पाँच पत्तनों को चुना गया है, उसमें मुंबई, दीनदयाल कांडला, कोलकाता, पारादीप और चेन्नई हैं।

मैं बिल का समर्थन करते हुए फिर से माननीय मंत्री जी से आग्रह करूँगी कि सूरत में आने वाले दिनों में इस बिल का परिणाम हमें जरूर मिलेगा, जिसमें आपका सहयोग रहेगा। धन्यवाद।

**श्री गोपाल शेटी (मुम्बई उत्तर):** महोदय, आपने मुझे इस बिल पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

महोदय, मैं नितिन गडकरी जी को भी याद करना चाहूँगा, जिन्होंने इस क्षेत्र में बहुत बड़ा काम किया और उनके काम को हमारे युवा मंत्री मनसुख एल. मांडविया जी बहुत आगे लेकर जा रहे हैं। लोग इनसे बहुत खुश हैं और जिनको भी इनसे मिलना होता है, ये तुरन्त उनसे मिलते हैं, उनकी बात सुनते हैं और उनका काम भी करते हैं।

महोदय, मैं इस बिल की कुछ विशेषताओं के बारे में बात करना चाहूँगा। यह जो बिल है, नये ग्लोबल मार्केट में कम्पीट करने में इससे बहुत परेशानी होती है, इसलिए हम इसमें अमेंडमेंट लाए हैं। इसमें सबसे बड़ा बिन्दु है कि इसमें 13 मेंबर्स होंगे और इसमें चार इन्डिपेन्डेंट मेंबर्स को लेने का प्रावधान हमने किया है। पहले जो बिल थे, जो बोर्ड थे, उसमें कान्फ्लिक्ट ऑफ इंटररेस्ट के बहुत सारे मेंबर्स थे, इन सारे लोगों को इस नए बिल में निकालने का काम किया है और यह बहुत बड़ा काम किया है। इसके लिए मैं निश्चित रूप से अपने दिल की गहराइयों से मंत्री जी का अभिनन्दन करता हूँ। ये सारे जो कान्फ्लिक्ट ऑफ इंटररेस्ट के लोग थे, इन्होंने सारे पोर्ट ट्रस्ट को अपने हाथ में रखा था और ये ही कामकाज को चलाते थे।

महोदय, सभी डिसिजन बोर्ड के लोग लेंगे और जो डिसिजन लेंगे, उसे 60 दिन में अमल में लाने का प्रयास करेंगे, यह भी बहुत बड़ी उपलब्धि है, ऐसा मैं मानता हूँ। साल में सिर्फ एक बार केन्द्र सरकार को इनको हिसाब देना पड़ेगा। यह बोर्ड कैंग के ऐम्बिट में आता है। यह सबसे बड़ी उपलब्धि है। हमें सब जगह इसका अमलीकरण आने वाले दिनों में करना पड़ेगा। डिस्प्यूट सेटलमेंट के लिए पोर्ट में ही व्यवस्था की गई है। वहाँ के जितने भी डिस्प्यूट होंगे, रिटायर्ड जज के माध्यम से उन्हें सुना जाएगा और वे वहीं पर उनका समाधान करेंगे। अगर कोई समाधान नहीं होता है तो फिर सिर्फ डायरेक्ट सुप्रीम कोर्ट में जाने का उनको प्रोविजन है, बीच में कहीं पर भी उनको कोई व्यवस्था नहीं है। मैं मानता हूँ कि सारे डिस्प्यूट इंटरनली सुलझा लिए जाएंगे और फिर हम सबको पता है कि सुप्रीम कोर्ट में भी बहुत जल्दी फैसला आता है तो यह एक बहुत बड़ी पहल है, ऐसा मैं मानता हूँ।...(व्यवधान)

महोदय, मैं अपनी बात पूरी कर रहा हूँ। इस बोर्ड को 50 प्रतिशत लोन लेने का भी अधिकार दिया गया है। हमारे देश के प्रधान मंत्री जो विवाद से विश्वास की बात करते हैं, बजट में जब उन्होंने ऐसा कहा था तो हम किसी के भी दिमाग में यह नहीं आया था कि विवाद से विश्वास क्या हो सकता है, लेकिन बोर्ड को विश्वास देकर आने वाले दिनों में बहुत तेजी से पोर्ट का कामकाज चलेगा।

महोदय, नितिन गडकरी जी हमेशा कहते थे कि रोड पर पाँच लाख से भी ज्यादा दुर्घटनाएं होती हैं और पोर्ट में कम से कम दुर्घटनाओं में बहुत ज्यादा से ज्यादा काम होता है, यह भी हमने देखा है।

अंत में, मैं मंत्री महोदय से एक ही निवेदन करूँगा कि देश के प्रधान मंत्री जी वर्ष 2022 तक सबको हक का पक्का घर देने की बात करते हैं, मैंने कल भी जीरो ऑवर में इस मुद्दे को उठाया था, बॉम्बे पोर्ट ट्रस्ट की जगह पर भी बहुत सारी झोपड़ पट्टियाँ हैं। उन सारे लोगों को मालिकाना हक देकर उनको घर देने का काम हम लोग करेंगे। मैं झोपड़ पट्टी में से आता हूँ, मैंने अपने जीवन के 55 साल झोपड़ पट्टी में गुजारे हैं, इसलिए एक लाइन बताना चाहूँगा कि हमारे पूरे सिस्टम के लोगों को ऐसा लगता है कि यह सारी सरकारी जमीन लोगों ने कब्जा की है। इसमें थोड़ी मात्रा में ऐसा कुछ हो सकता है, लेकिन जो बीपीटी में काम करने वाले लोग हैं, वहीं बगल में ऑफिसर लोगों ने उनको बसाया है और

वे वहाँ पर रह रहे हैं। रेलवे में भी ऐसा ही हुआ है। जितने भी डिपार्टमेंट्स हैं, ये सारे लोग देश की सेवा करने के लिए इन सारी जमीनों पर अपना घर बनाकर रहने का काम करते हैं। देश के प्रधान मंत्री जी का सपना है कि वे वर्ष 2022 तक सबको पक्का घर देंगे। मैं माननीय मंत्री जी से इसके लिए प्रार्थना करता हूँ। मैं बिल का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ। धन्यवाद।

**श्री मनसुख एल. मांडविया:** सर, आज के इस बिल पर डॉ. भारतीबेन, श्री श्रीकृष्णा देवरायालू, श्री अनुभव मोहंती, श्री कौशलेन्द्र कुमार, श्री रविन्द्रनाथ कुमार, श्रीमती दर्शना जरदोश और अन्त में गोपाल शेड्डी जी ने अपने विषय रखे।

माननीय अध्यक्ष जी, अन्त में, गोपाल शेड्डी जी ने जो कहा, इस बिल को लाने का यह भी एक उद्देश्य है कि पोर्ट में ट्रांसपैरेंसी हो, पोर्ट अपनी ओर से डेवलप हो सके, पोर्ट एक वर्ल्ड क्लास इंफ्रास्ट्रक्चर खड़ा कर सके। पोर्ट के संचालन में सरकार का भी कम से कम रोल और कम से कम भूमिका हो। पोर्ट के बोर्ड ही स्वयं निर्णय ले सकें। गोपाल शेड्डी जी ने सही कहा कि पोर्ट के असेट्स पर जो पंजा था, उस पंजे की वजह से पोर्ट में ऐसे स्थानीय लोग, जिनका उसमें इंटेरेस्ट हो, उन स्थानीय लोगों को बल मिल जाता था। भविष्य में ऐसे लोगों का उस पर पंजा न पड़े, ऐसा प्रावधान मैं इस बिल में लेकर आया हूँ।

माननीय अध्यक्ष जी, इस बिल में कुल मिलाकर पोर्ट सेक्टर में समय के साथ बदलाव होना आवश्यक है। सभी सेक्टर में बदलाव हो। समय के साथ नई टेक्नोलॉजी का इम्प्लीमेंटेशन किया जाए, नए सिस्टम का इम्प्लीमेंटेशन किया जाए क्योंकि देश में 70 प्रतिशत कार्गो 'बाई-वॉल्यूम' पोर्ट से ही आता है, 95 प्रतिशत 'बाई-वैल्यूज' कार्गो भी पोर्ट से ही आते हैं। इसलिए पोर्ट विकास का एक द्वार बन सकता है। मोदी जी ने सही कहा था - 'नॉट ओनली फॉर पोर्ट, बट पोर्ट-लेड डेवलपमेंट।' पोर्ट का भी विकास करना है और पोर्ट विकास का द्वार बन सकता है। इसे इतिहास साबित करता है कि जहां-जहां पर भी पोर्ट्स थे, वे शहर आज के समय में भी ज्यादा विकसित दिखाई दे रहे हैं। लेकिन, आज के दिन में जो पोर्ट्स चल रहे थे, वे मेजर पोर्ट्स एक्ट, 1963 के तहत चल रहे थे। पचास साल पहले यह एक्ट बना था। उस समय स्थिति अलग थी। आज की स्थिति बदली हुई है। उस वक्त लैंडलॉर्ड मॉडल नहीं था, पी.पी.पी. मॉडल नहीं था और सारे पोर्ट्स सर्विस मॉडल पर चल रहे थे। पोर्ट में भर्ती पोर्ट के लोग ही करते थे, पोर्ट का संचालन भी पोर्ट के लोग ही करते थे और पोर्ट का मैनेजमेंट भी पोर्ट के लोग ही करते थे। इस प्रकार, सभी चीजें पोर्ट के लोग ही करते थे और उसमें ही उनकी सारी शक्तियों का व्यय होता था। इसलिए डेवलपमेंट की तरफ जो उसकी दिशा जानी चाहिए थी, वह कम हो गई थी। उसे देखते हुए वर्ष 1995 के बाद पी.पी.पी. मॉडल आया। कुल मिलाकर, मेरे पास पोर्ट में 252 बर्थ हैं। उनमें से 70 बर्थ ऐसे हैं, जो कैप्टिव हैं या वे पी.पी.पी. मॉडल पर चल रहे हैं। ऐसे बर्थ में जब प्राइवेट पार्टनर्स आते हैं तो वे टेक्नोलॉजी लेकर आते हैं, बिजनेस लेकर आते हैं। वह वहां सारी व्यवस्था खड़ी करता है और अपना सारा बिजनेस और कारोबार वहां चलाता है। जब प्राइवेट प्लेयर्स आते हैं और उनके साथ कंसेसन एग्रीमेंट्स होते हैं तो कई बार ऐसा भी आता है कि जब कोई बिजनेस पार्टनरशिप में चलता है तो उसमें डिस्प्यूट्स भी खड़े हो जाते हैं। उन डिस्प्यूट्स को रिजॉल्व करने की व्यवस्था पहले वाले बिल में नहीं थी। अगर कोई डिस्प्यूट होता है तो उसे कैसे सॉल्व करें, इसके लिए हम इस बिल में प्रावधान लाये हैं, जिससे कि भविष्य में हम पोर्ट्स को अच्छी तरह से चला सकें।

सर, हर पोर्ट के पास लैंड है। वहां उसका उपयोग पोर्ट के डेवलपमेंट के लिए हो सकता है। वहां पोर्ट-लेड इंडस्ट्रियलाइजेशन हो सकता है। उसके लिए पोर्ट का उपयोग करना आवश्यक होता है।

सर, मैं उदाहरण के तौर पर बताता हूँ कि आज अफ्रीका से लकड़ी आती है। 70 प्रतिशत लकड़ी कांडला पोर्ट पर आती है। चीन में भी उसी अफ्रीका से लकड़ी जाती है। वहां उस लकड़ी से फर्निचर्स बनते हैं और सारी दुनिया फर्निचर्स खरीदने के लिए चीन जाती है। क्या हम अपने देश में फर्निचर्स पार्क नहीं बना सकते? कांडला पोर्ट पर भी उसी रूट से लकड़ी आती है। वहां के लोग ट्रेडिशनली वुड्स इंडस्ट्री के साथ जुड़े हुए हैं। ऐसे हमारे सभी मेजर पोर्ट्स पर एक-एक इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट करके 'वन पोर्ट वन इंडस्ट्री' के आधार पर उसे कैसे डेवलप कर सकेंगे? जब ऐसा करना है तो उसके लिए उसके पास कुछ स्वायत्तता होनी चाहिए। आज मेजर पोर्ट के साथ-साथ प्राइवेट पोर्ट्स भी आ गए हैं। नॉन-मेजर पोर्ट्स भी हैं और उनके बीच में कम्पिटिशन भी होता है। इसलिए उनके बीच हेल्दी कम्पिटिशन होना चाहिए। कई चीजें ऐसी हैं, जब किसी पोर्ट को डिसेजन लेना होता है, जैसे बगल में कोई दूसरा पोर्ट है, उसने टैरिफ कम कर दिया और सरकारी पोर्ट पर टैरिफ ज्यादा है, तो ऐसी स्थिति में उसे उसके लिए परमिशन लेने के लिए सरकार तक आना पड़ता है। जब उन्हें स्वयं डिसेजन लेकर टैरिफ को कम करना है तो वे टैरिफ कम नहीं कर सकते थे। इस बिल के माध्यम से हम पोर्ट को स्वायत्तता देना चाहते हैं। उस डिसेजन के आधार पर वे भी आगे बढ़ सकें। इसके लिए हम इस महापत्तन प्राधिकरण विधेयक के माध्यम से काम करने जा रहे हैं।

महोदय, जब मैं यह बिल लोक सभा में इंट्रोड्यूस कर रहा था, अभी प्रतिपक्ष के लोग यहाँ नहीं हैं, लेकिन उन्होंने एक चिंता जताई थी। उसके बारे में मैं सदन में स्पष्टीकरण कर देना चाहता हूँ कि आज हमारे पोर्ट्स में करीब एक लाख बारह हजार पेंशनर्स हैं। आज हमारे पोर्ट्स में कुल 28 हजार एम्प्लॉईज हैं। उस वक्त एक बात कही गई थी कि इस बिल के आने से उनके हितों का नुकसान होगा, लेकिन ऐसा नहीं है। मैं लोक सभा के फ्लोर पर यह क्लियर करना चाहता हूँ कि हमारे पोर्ट्स के बारे में ऐसी स्थिति नहीं है।

एक समय था, जब कोलकाता पोर्ट में 10 हजार पेंशनर्स थे। पाँच साल पहले जब वर्ष 2014 में मोदी जी के नेतृत्व में सरकार बनी थी, उस वक्त कोलकाता से लोग दिल्ली आते थे। यहाँ पर आकर हमारे सामने वे लोग अपना विषय रखते थे कि हमारा पोर्ट बंद नहीं होना चाहिए, हमारा पोर्ट बंद हो रहा है, हमारा पोर्ट घाटे में है। लेकिन, विगत पाँच सालों में पोर्ट सेक्टर में जो काम किया गया है, उससे आज कोलकाता पोर्ट घाटे में नहीं है, बल्कि वह प्रॉफिट में है। कोलकाता पोर्ट के 10 हजार पेंशनर्स की पेंशन को एलआईसी में सुनिश्चित किया गया है। कुल पोर्ट्स को मिलाकर हमारे जो 28 हजार एम्प्लॉईज हैं, उनके हितों का कोई नुकसान नहीं होगा। उनके पेंशन के संबंध में कोई भी चिंता नहीं करनी चाहिए। हमारे एम्प्लॉईज की तनख्वाह में कोई कमी नहीं की जाएगी। सभी के हितों को ध्यान में रखते हुए, पोर्ट्स को स्वायत्ता देकर उनको काम्प्यूटीटाइव बनाया जाएगा। इसके लिए मैं यह बिल लेकर आया हूँ। मैं अपेक्षा करता हूँ कि सदन उसको पारित करे।

**माननीय अध्यक्ष:** प्रश्न यह है:

“कि भारत में महापत्तनों के विनियमन, प्रचालन और योजना के लिए तथा महापत्तन प्राधिकरणों के बोर्डों में ऐसे पत्तनों के प्रशासन, नियंत्रण और प्रबंधन को निहित करने तथा उससे संबद्ध या उसके आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

**माननीय अध्यक्ष:** अब सभा विधेयक पर खण्डवार विचार करेगी।

माननीय सदस्यगण, इस विधेयक पर अनेक सदस्यों के संशोधन परिचालित किए गए हैं, लेकिन केवल श्री बी. महताब जी सभा में उपस्थित हैं, इसलिए केवल उन्हीं को संशोधन प्रस्तुत करने का मौका मिलेगा, बाकियों के नाम नहीं बुलाए जाएंगे।

## खण्ड 2 परिभाषाएं

प्रश्न यह है:

“कि खण्ड 2 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 2 विधेयक में जोड़ दिया गया।

## खण्ड 3

महापत्तन प्राधिकरण  
के बोर्ड का गठन और संरचना

**माननीय अध्यक्ष:** श्री भर्तृहरि महताब जी, क्या आप संशोधन संख्या 27 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

**SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK):** Hon. Speaker, Sir, I may be allowed to move my Amendment No. 27. Along with the same, I have something to say in a limited time.

This Bill aims at reorienting the governance model in central ports to landlord port model in line with the successful global practice. The Bill was first introduced in the year 2016. The Standing Committee deliberated on it and gave a Report in the year 2017. An amended Bill was introduced in 2019 or first part of 2019. The House was dissolved and again, in March, 2020, this Bill had been introduced. At the time of introduction, I had also raised certain issues, which have not been considered as yet.

The first Amendment that I want to propose before this Government, in this House, is that the composition of the Board of Major Port Authority -- constituted under Clause 3 of the Bill -- is heavily in favour of private persons. Besides, the States have been given very little representation in the Board.

Therefore, I am proposing that a Member of each House of Parliament should be represented on the Board from all the States which have major ports.

I beg to move:

Page 4, *after* line 20, -

*insert* "(g) one Member of each House of Parliament from the

States that have a major port". (27)

**माननीय अध्यक्ष:** अब मैं श्री भर्तृहरि महताब द्वारा प्रस्तुत संशोधन संख्या 27 को सभा में मतदान के लिए रखता हूँ।

प्रस्ताव अस्वीकृत हुआ।

**माननीय अध्यक्ष:** प्रश्न यह है:

"कि खण्ड 3 विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खण्ड 3 विधेयक में जोड़ दिया गया।

**खंड 4****बोर्ड के अध्यक्ष, उपाध्यक्ष और सदस्यों की अर्हताएं**

**माननीय अध्यक्ष :** श्री भर्तृहरि महताब जी, क्या आप संशोधन संख्या 28 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

**श्री भर्तृहरि महताब:** सर, विधेयक में है, two members representing the interest of the employees of the major Port Authority, यह लिखा है। हमने कहा जो पोर्ट में वर्क कर रहा है, उसी को मेंबर बनाया जाए। Not members representing the interest. मैं अमेंडमेंट मूव कर रहा हूँ:

पृष्ठ 5, पंक्ति 1 और 2,-

“ऐसे व्यक्तियों और ऐसी रीति में, जो विहित की जाए,”

के स्थान पर

“संघ सरकार में पोत परिवहन मंत्री और उस प्रत्येक राज्य जहां महापत्तन है, की सरकार द्वारा नामांकित एक मंत्री।”

प्रतिस्थापित करें। (28)

**माननीय अध्यक्ष :** अब मैं श्री भर्तृहरि महताब द्वारा खंड 4 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 28 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

**माननीय अध्यक्ष :** प्रश्न यह है:

“कि खंड 4 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 4 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 5 से 20 विधेयक में जोड़ दिए गए।

**खंड 21****बोर्ड को महापत्तन न्यासी बोर्ड  
के उत्तरवर्ती के रूप में समझा जाना**

**माननीय अध्यक्ष :** श्री भर्तृहरि महताब जी, क्या आप संशोधन संख्या 29 और 30 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

**श्री भर्तृहरि महताब** : सर, संशोधन संख्या 29 और 30 में बस एक करेक्शन हमने डिलीट करने के लिए कहा है, जिसमें without the previous sanction of the Central Government, ये दोनों लाइनें मैंने कहा है कि इनको डिलीट करिए। सीधा ट्रस्ट को इसकी पॉवर दी जाए। मैं अमेंडमेंट मूव कर रहा हूँ।

पृष्ठ 9, पंक्ति 25,-

“केंद्रीय सरकार की पूर्वानुमति के बिना।”

का लोप करें (29)

पृष्ठ 9, पंक्ति 32,-

“केंद्रीय सरकार की पूर्व स्वीकृति के बिना।”

का लोप करें (30)

**माननीय अध्यक्ष** : अब मैं श्री भर्तृहरि महताब द्वारा खंड 21 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 29 और 30 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

**माननीय अध्यक्ष** : प्रश्न यह है:

“कि खंड 21 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 21 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 22 से 76 विधेयक में जोड़ दिए गए।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

**माननीय अध्यक्ष** : माननीय मंत्री जी, अब आप प्रस्ताव करें कि विधेयक पारित किया जाए।

**SHRI MANSUKH L. MANDAVIYA**: Sir, I beg to move:

“That the Bill be passed.”

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न यह है:

“कि विधेयक पारित किया जाए।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।