Title: Discussion on the Major Port Trusts (Amendment) Bill, 2000. (Not concluded)

जल-भूतल परिवहन मंत्री (श्री राजनाथ सिंह) : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

" कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में और संशोधन करने वाले विधेयक, राज्य सभा द्वारा यथापारित पर विचार किया जाये। "

हम सभी देश की अर्थ व्यवस्था को सुदृढ़ करना चाहते हैं। हम इस देश की अर्थ व्यवस्था को उस

सीमा तक सुदृढ़ करन चाहते हैं, ताकि हमारा देश विश्व में सबसे बड़ी आर्थिक ताकत के रूप में खड़ा हो सके। हमारा यह देश विश्व की सबसे बड़ी ताकत के रूप में तभी खड़ा हो पाएगा, जब इस देश के हर व्यक्ति और हर व्यवस्था का आर्थिक योगदान होगा।

आज सदन में हम मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स (अमेंडमेंट) बिल, 2000 पर चर्चा करने के लिए उपस्थित हैं। हम मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स एक्ट, 1963 में कुछ आवश्यक संशोधन करना चाहते हैं। हम यह चाहते हैं कि हमारे देश के जो मेजर पोर्ट्स हैं, उनका इस देश की अर्थ व्यवस्था में अधिकतम योगदान हो सके। इस सदन के सभी माननीय सदस्य इस बात से अच्छी तरह से परिचित हैं कि हमारे देश में इस समय 12 मेजर पोर्ट्स हैं। इन 12 मेजर पोर्ट्स में से 11 बोर्ड आफ ट्रस्टीज के द्वारा गवर्न होते हैं। कलकत्ता और हल्दिया - दोनों मेजर पोर्ट्स एक ही बोर्ड आफ ट्रस्टीज के द्वारा गवर्न होते हैं। तेरहवें केननोर पोर्ट्स का आपरेशन जुलाई-अगस्त, 2000 तक प्रारम्भ हो जाएगा। केननोर पोर्ट बन जाने के बाद हमारे देश में मेजर पोर्ट्स की संख्या 13 हो जाएगी। हम सभी जानते हैं कि 90 फीसदी कन्ट्रीब्यूशन सी-ट्रेड में इन मेजर पोर्ट्स का ही होता है

<u>1803 बजे</u> (डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह <u>पीठासीन हुए</u>)

और दस प्रतिशत कन्ट्रीब्यूशन हमारे देश के 143 माइनर पोर्ट्स का होता है। इस सदन के माननीय सदस्य इस बात से भी परिचित होंगे कि हमारे देश में जितने भी पोर्ट्स हैं, विशेा रूप से मेजर पोर्ट्स, उनमें ट्रैफिक कन्सिसटैंटली 9 प्रतिशत प्रति र्वा के हिसाब से बढ़ता जा रहा है। मैं सदन को भी जानकारी देना चाहूंगा, सन् 1999-2000 में हमारे मेजर पोर्ट्स की कार्गो हैंडलिंग कैपेसिटी 240 मिलियन टन होने के बावजूद भी उन्होंने 271.3 मिलियन टन कार्गो को हैंडल करने का काम किया था। इसको देखते हुए, हम यह महसूस कर रहे हैं कि इन मेजर पोर्ट्स की कार्गो हैंडलिंग कैपेसिटी को बढ़ाया जाए। इस संबंध में एक वर्किंग ग्रूप ने अपनी रिपोर्ट दी है और उस रिपोर्ट में उनका यह कहना है कि 9वीं पंचर्वाीय योजना के समाप्त होते-होते मेजर पोर्ट्स में कार्गो हैंडलिंग कैपेसिटी 251 मिलियन टन से बढ़कर 424 मिलियन टन तक की जानी चाहिए। इस सीमा तक कार्गो हैंडलिंग कैपेसिटी को बढ़ाने के लिए निश्चित रूप से पैसे की आवश्यकता होगी, धन की आवश्यकता होगी।

केवल बजट एलोकेशन के द्वारा हम इस केपेसिटी को अवेल कर लेंगे, एचीव कर लेंगे, यह कभी संभव नहीं है। हमारे मेजर पोर्ट्स की 424 मिलियन टन की केपेसिटी बन सके, इसके लिए 16,000 करोड़ रुपए की आवश्यकता होगी। मैं समझता हूं कि इतने करोड़ रुपए की व्यवस्था हमारी सरकार दो र्वाों के अंदर नहीं कर सकती है। इसलिए यह आवश्यक हो गया है कि प्राइवेट सैक्टर का पार्टिसिपेशन मेजर पोर्ट्स में बढ़े, इसी को ध्यान में रख कर मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स अमेंडमेंट बिल लाने का काम हमारे डिपार्टमेंट ने किया है।

महोदय, मैं यह भी जानकारी में लाना चाहूंगा, एक रिपोर्ट में यह बात भी सामने आई है कि हम जहां अपनी केपेसिटी 424 मिलियन टन नौवीं पंचर्वाीय योजना के अंत तक बढ़ा लें तो इसके लिए एक दूरगामी योजना लगभग 12-13 र्वाों की बनानी चाहिए। अगर हम 2012 तक की योजना बनाते हैं, उस आधार पर हमारे मेजर पोर्ट्स की कारगो हैंडलिंग केपेसिटी 850 मिलियन टन तक की बढ़नी चाहिए। यदि हम 12-13 र्वाों में अपने मेजर पोर्ट्स की कारगो हैंडलिंग केपेसिटी बढ़ाना चाहते हैं तो अनुमानत: आज की प्राइस पर 40,000 करोड़ रुपए की आवश्यकता होगी। अब इतने रुपए की व्यवस्था, चाहे किसी भी दल की सरकार हो, वह कर पाएगी, यह संभव नहीं है। हम इतना मान सकते हैं कि एक र्वा में ज्यादा से ज्यादा 1000 करोड़ रुपए का बजट एलोकेशन, प्लान एलोकेशन सरकार द्वारा हो सकता है, लेकिन शेा धनराशि की व्यवस्था प्राइवेट सैक्टर के पार्टिसिपेशन के द्वारा ही संभव है, केपिटल मार्केट से ही वह व्यवस्था हो पाएगी, इसके अतिरिक्त दूसरा कोई चारा नहीं है।

महोदय, प्राइवेट सैक्टर पार्टिसिपेशन को बढ़ाने के लिए हमारी सरकार ने अक्तूबर, 1996 में कुछ गाइडलाइंस जारी की थीं। उसी गाइडलाइंस के परिणामस्वरूप हमने लगभग 13 प्राइवेट सैक्टर प्रौजेक्ट्स को एप्रूव भी किया था। हमारे कई ऐसे प्राइवेट सैक्टर प्रौजेक्ट्स हैं जो कि अभी विचाराधीन हैं और जल्दी एप्रूव भी होने वाले हैं। लेकिन इतने से काम नहीं चलेगा, हम यह आवश्यकता महसूस कर रहे हैं कि इस अमेंडमेंट बिल में उन्हीं गाइडलाइंस को मोडीफाई करके बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज़ को, ऑनर्स ऑफ फॉरेन पोर्ट, माइनर पोर्ट या किसी भी कम्पनी के साथ ज्वाइंट वेंचर बनाने की परमीशन दी जाए। जहां हमारे मेजर पोर्ट्स की क्षमता बढ़े, वहीं हमारे माइनर पोर्ट्स की भी क्षमता बढ़े, यह हम चाहते हैं। इसीलिए हम यह संशोधन कर रहे हैं कि प्राइवेट इन्वेस्टर्स का मेजर पोर्ट्स में इन्वेस्टमेंट करने के लिए विश्वास बढ़े और केवल प्राइवेट इन्वेस्टर्स के पास पैसा होता है, वही इन्वेस्ट नहीं करते हैं, वे बैंक से भी लोन लेते हैं। जहां प्राइवेट इन्वेस्टर्स का विश्वास इन्वेस्ट करने के प्र ाति बढ़े, वहीं पर बैंकों का भी विश्वास मेजर पोर्ट्स में इन्वेस्ट करने वालों के प्रति बढ़े, इसलिए हम यह संशोधन करना चाहते हैं।

महोदय, हम यह संशोधन इसलिए कर रहे हैं ताकि हम अपने मेजर पोर्ट्स में नई टैक्नोलॉजी को अट्रेक्ट कर सकें और इसलिए भी कर रहे हैं कि पोर्ट की मेनेजिरियल एक्सपर्टाइस को बढ़ा सकें। इसलिए भी संशोधन कर रहे हैं ताकि प्रौजेक्ट्स को शीघ्रातिशीघ्र इम्प्लीमेंट कर सकें, इसका इम्प्लीमेंटेशन एक्सपीडाइट कर सकें। इसके साथ हमारा चौथा उद्देश्य यह है कि अधिकतम पोर्ट इन्फ्रास्ट्रक्चर के डेवलपमेंट के लिए माइनर पोर्ट्स की भागीदारी भी सुनिश्चित कर सके। इन उद्देश्यों की प्राप्ति के लिए मेजर पोर्ट ट्रस्ट एक्ट 1963 के सैक्शन 42 के सब सैक्शन (1) में क्लाज एफ जोड़ कर यह व्यवस्था की जा रही है कि रोड, रेलवे तथा अन्य नागरिक सुविधाओं को भी पोर्ट ट्रस्ट द्वारा उपलब्ध कराई गई अन्य सेवाओं की परिधि में ला दिया जाए। पोर्ट के इंटीग्रेटेड डेवलपमेंट के लिए इस प्रकार का संशोधन करने की आवश्यकता महसूस हुई है। हम जो दूसरा संशोधन करना चाहते हैं, इसी पोर्ट ट्रस्ट्स एक्ट के सैक्शन 42 मे सब सैक्शन 3(ए) जोड कर मेजर ट्रस्ट बोर्ड को यह अधिकार दिया जा रहा है कि वह किसी भी कार्पोरेट बाडी अथवा कसी भी परसन के साथ ज्वाइंट वेंचर बना सके, ताकि बोर्ड द्वारा प्रफोर्म किए जाने वाले कार्य और सर्विसेज़ को अधिक बेहतर बनाया जा सके।

श्रीमन्, मैं यह भी इस सदन को जानकारी देना चाहूंगा कि जब कोरपोरेट बॉडी की मैं चर्चा कर रहा हूं तो उसमें हमारे विदेशी पोर्ट्स और माइनर पोर्ट्स भी होंगे और कोई कंपनी भी आयेगी। इन दो संशोधनों के साथ-साथ हम और भी संशोधन करना चाहते हैं। उसी 63 के मेज़र पोर्ट ट्रस्ट एक्ट के सैक्शन 88 में, उसके सब सैक्शन 2 में क्लॉज बी और ई जोड़कर पोर्ट ट्रस्ट के बोर्ड को जाइंट वैंचर में इंवैस्ट करने के लिए हम अधिकृत करने जा रहा हैं। यह छोटे-छोटे कुछ संशोधन हमने मेज़र पोर्ट ट्रस्ट एक्ट 1963 में प्रस्तावित किये हैं। जैसा मैंने पहले कहा कि हमारा उद्देश्य यह है कि जितने भी हमारे मेज़र पोर्ट्स हैं, हम इनकी क्षमता को अधिक से अधिक बढ़ा सकें, क्योंकि हम सभी जानते हैं कि ये हमारे जितने भी पोर्ट्स हैं ये विदेशी मुद्रा अर्जित करने वाले महत्वपूर्ण सैक्टर हैं। इनकी क्षमता को अधिक से अधिक बढ़ाया जा सके, इसलिए यह संशोधन लाकर, जैसा कि राज्य सभा में पारित हुआ है, चंद संशोधनों के साथ इस सदन के समक्ष आने की आवश्यकता हुई है। तना कहते हुए मैं प्र स्ताव करता हूं कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में और संशोधन करने वाले विधेयक, राज्य सभा द्वारा यथापारित पर विचार किया जाये।

सभापति महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

" कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में और संशोधन करने वाले विधेयक, राज्य सभा द्वारा यथापारित पर विचार किया जाये।"

SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI (RAIGANJ): Sir, I beg to move:

That the Bill further to amend the major Port Trusts Act, 1963, be referred to a Select Committee consisting of 16 members, namely:-

1. Shri Mani Shankar Aiyar

2. Shri S. Bangarappa

3. Shri Satyavrat Chaturvedi

4. Shri Ramesh Chennithala

5. Shrimati Renuka Chowdhury

6. Shri K.P.Singh Deo

7. Shri Sontosh Mohan Dev

8. Shri C.K. Jaffer Sharief

9. Shri Shriprakash Jaiswal

10.Shri A.C. Jose

11.Shri Rajesh Pilot

12.Shri Debendra Pradhan

13.Shri Pravin Rashtrapal

14.Shri S. Jaipal Reddy

15.Shri Madhavrao Scindia

16.Shri Priya Ranjan Dasmunsi

with instructions to report by the first day of the second week of the next session of Lok Sabha. (1)

Mr. Chairman, Sir, this Bill seeks a lot of clarifications. While I do not question the good intention of the hon. Minister and the Government but at the same time, the reason of our moving amendment and for lodging protest is that we have strong reservations on certain matters. They are not really linked with political issues. They are precisely linked with national interest of our country.

Sir, sea port, airport, railway terminus, and our borders are four vulnerable points and history has proved it. Efforts have been made on many occasions to destabilise our country by using various mechanisms, and by utilising these vulnerable points. The hon. Home Minister would agree with this. I am not going to give any example but the history proved it long back when we came under the command of the foreign rule. It was through sea that the East India Company tried to conquer our country. The relevance of the sea port is not merely in terms of trade and commerce. The relevance of the sea port is in terms of national security and the history has proved it time and again. So, you do not look at it from the commercial angle only. I was also very much involved with the Ministry of Commerce. I know the significance of these ports for the importers and exporters.

Sir, India is gaining strength. In the world, India is considered to be one of the strongest nations and the strongest economic power. It is considered one of the mightiest nations after Pokharan-II and one of the strongest nations in terms of its growth. We all feel proud of this country. Time and again, efforts have been made to destabilise this country by the forces which you all know.

Now, if you see the Act of 1963, the guidelines of 1996, the proposed amendment of 1998 by the then Minister, Shri Thambi Durai, and finally your proposal, you would find that there is a departure which is very dangerous.

I am not questioning your operating with the private parties. I do agree with it. We all want and we feel that the Calcutta Port should gain more strength. I feel that if Calcutta Port is given more attention by the Government of India, the whole climate of the economy of the Eastern Zone would be further changed and I support the Government's view in this connection. You have to see it not only in terms of infrastructure but also in other terms. At the moment, the position of Ganga and Hoogly is that there is no dredging at all. Moreover, proposals after proposals have been made regarding this point. I do agree that there is shortage of funds and many other things which compel the Government not to go in the direction as you have desired. You kindly look at what is given in Clause 42 regarding the powers of the Board. You should think in terms of national security which was in the Board's power. It says:

> "A Board shall have power to undertake the following services:-
>
> a. landing, shipping or transhipping passengers and goods between vessels in the port and the wharves, piers, quays or docks belonging to or in the possession of the Board;
>
> b. receiving, removing, shifting, transporting, storing or delivering goods brought within the Board's premises;
>
> c. carrying passengers by rail or by other means within the limits of the port or port approaches, subject to such restrictions and conditions as the Central Government may think fit to impose;
>
> d. receiving and delivering, transporting and booking and despatching goods originating in the vessels in the portâ€¦..
>
> e. piloting, hauling, mooring, remooring, hooking, or measuring of vessels or any other service in respect of vessels "

All powers are left not only to the Board, but over and above the Board, the restrictions, as and when required, to be imposed by the Central Government. If you see what you yourself are proposing, then you will find the changes. Here it says:

> "Without prejudice to the provisions of sub-section (3), a Board may, with the previous approval of the Central Government, enter into any agreement or other arrangement (whether by way of partnership, joint venture or in any other manner) with, any body corporate or any other person to perform any of the services and functions assigned to the Board under this Act on such terms and conditions as may be agreed upon."

Don't you think that it is a total departure? Without any permission, the security and all parts of the ports are taken away and they can go to sign any agreement. For what? It is for three reasons for which the Government is trying. Now, what are those three reasons? You have the target for 2012 as 850 million tonnes of traffic which will boost India's economy to greater height. For that, how much of resources do you need? You need Rs.40,000 crore. There is a shortage of Rs.28,000 crores. The availability is Rs.12,000 crore. Your requirement is Rs.28,000 crore to fulfil your dream with this arrangement. Which is the most precious thing in the 12 major ports of India? It is the land which is most precious in the ports. Eyes are fixed on the land. You did not detail about it in your initial speech as to what are the things you think in terms of getting resources for investment.

I can tell you certain things with my little experience of Calcutta Port. My friend is not here. The former Chairman of the Port Trust is now contesting elections on the TMC ticket. He was more keen not in modernising the Port but to dispose of the land as quickly as possible to anybody he liked and I had to come and cry before the Government to protect and stop that Chairman from doing so. Otherwise, the whole Port would have been looted.

Now, my question to the hon. Minister is this. Did you talk to the Port employees and workers? Did you take them into confidence? Never forget that if you want to achieve commanding heights in economy in 2012, you have to take the workers into confidence. I have always seen that whenever there is a strike by port and dock employees in India, it paralyses everything.

When they commit, they commit themselves like anything to do all the work for the country. But when they decide to go on strike, it is something which nobody can imagine.

My dear colleague from Orissa, who is a Trade Union leader of the Dock Workers Union, is sitting there. He may remember it. Mr. Minister, did you take the workers and the Trade Unions into confidence?...(*Interruptions*) Did you take the State Governments into confidence as far as the major ports are concerned? Did you consult the Intelligence Bureau of this country? Did you consult the Home Ministry? These are relevant in terms of the national security of the sea ports. सब के लिये दरवाजा खोल रहे हैं। बोर्ड कुछ नहीं बोलेगा, सरकार कुछ नहीं बोलेगी। जब इस देश में राबर्ट क्लाइव ईस्ट इंडिया

कम्पनी लेकर आया था, उसी तरह से कहेंगे कि आ जाओ और साइन करो। क्या इसी तरह से पूरे देश के 12 मेजर पोर्ट्स का डिस्पोज़ल करना चाहते हैं? You want to dispose of it in the name of getting revenue and money. I do not object to your good intentions. I think the floodgates are opened. You are disposing of the powers of the Board. Restrictions were withdrawn. You are opening them up. Your good intention may prove wrong one day.

After President Clinton's visit, anybody will come from the West. They may talk good of you. Please do not leave the impression to the next generation who have to come and stay in this country. The country is surrounded by a lot of forces which are desperately trying to dismantle the foundations of this Republic with their own will and designs. It is the people of India who are resisting it. It is the leadership of Parliament, irrespective of party-line, which is very much determined not to allow such things to happen. But if they come and operate, what will happen?

I give you an example. A company of the United States having wider connections with Hong Kong, Cleave Island and with the close network of the Pentagon and CIA, found that they can invest and spend billions of dollars for CIA for research work. They think they can float the company to take guard of the Kandla Port, to take charge of the Calcutta Port, to take charge of the major Airports and start operating the business first. Nobody will check their vessel. They will start doing their operations. First, they will please the Government and then operate all these things. What are the checks and balances that you have got in the name of providing security to the Ports?

Therefore, I think, the hon. Minister, in his wisdom, should get it further scrutinised. Of course, this amendment is a small amendment. But it has very wider ramifications. It must be examined. It must be scrutinised by a proper Joint Select Committee as you desire. Let them hear the observations of the Home Ministry, the Defence Ministry and the Navy. I am telling you this seriously and very effectively. We do not know what is going to happen in Trincomalee after two months or six months or one year. Parliament may discuss it at that time. I will not touch the issue of Sri Lank today. But the Ports are very important. If you leave the Ports into the hands of those operators, I think, our national security will be in danger. Therefore, I think it requires a thorough scrutiny. You have to think whether such blanket powers can be given and whether the authority of the Board should be eroded in this manner. This is my submission in the national interest. You may reconsider the whole matter. Do not make it a political issue. We are all for raising resources and getting investments. We are all for private participation. You need to get a few thousand crores of rupees. For that, you want to bring those people. If you bring those people who want to take over the country one day, what will you do at that time? You have no checks and balances. All the sabotage activities are going on in the border areas of Kashmir, West Bengal, Rajasthan or in the land border. Seaport is still protected in a proper manner. That will be eroded by enacting this measure. That is my apprehension. From the Congress Party, we express our concern in this manner. Why has the 1996 guideline been further eroded? If you erode it further and do not stick to it and if you go in this direction, I think one day, you may have to repent in the public platform that what you have done is not correct.

With these words, I conclude. I would request the hon. Minister to reconsider the whole issue, think again in the context of national security which is vitally linked with our economy also.

SHRI P.S. GADHAVI (KUTCH): Sir, I rise to support this amendment. The hon. Minister has brought a very small amendment but it has a far-reaching effect for the development of our exports.

We have 12 major ports and 143 minor ports. If we see the past, we can find that our trade, both internal and external, has flourished very much so also our import and export businesses. In future, we need 300 to 400 berths for handling 850 million tonnes. Look at the resources available with the Government! Is it possible to develop ports with the available resources? The answer is `no'. What to do then? Should we stay where we are or should we develop the ports? At the right time, this amendment has come.

It is said that by 2012, our goods traffic will go up to 850 million tonnes and for that we need about 300 to 400 berths. A huge investment is required. We need Rs.40,000 crore for the development of 300 to 400 berths. About Rs.12,000 crore would be available from Plan funds and internal resources. What about Rs.28,000 crore? For that we have to go in for privatisation and liberalisation. To develop the ports we need money. Hence, the amendment to the Major Port Trusts Act.

My previous speaker, Shri Priya Ranjan Dasmunsi was telling that we have to take precautions. Definitely, we have to take precautions for our national security. I would like to invite the attention of the House to Section 3(A) which has kept the precautions. It says:

"(3A) Without prejudice to the provisions of sub-section (3), a Board may, with the previous approval of the Central Governmentâ€¦."

The Board has to take a decision. But the Board can take a decision only −

> "Without prejudice to the provisions of sub-section (3), a Board may, with the previous approval of the Central Government enter into any agreement or other arrangement (whether by way of partnership, joint venture or in any other manner) with, anybody corporate or any other person to perform any of the services and functions assigned to the Board under this Act on such terms and conditions as may be agreed upon.".

I would like to invite the attention of the House to Kandla port. On that seacoast, there are three or four minor ports that can be developed. Presently, Adani port near Mundra was developed. Now it is doing so much business. It is a backward area. Now, this area is prospering and infrastructure development is also taking place. I would request the hon. Minister that he should not forget the fact when he takes up privatisation that social justice should be given priority. Government-controlled ports are giving priority to social justice. In the same manner, even when privatisation takes place, they should not forget to give social justice. They should be compelled to do so. Whenever any private ports come up, they have to go in for social justice. Kandla port is a major Government-controlled port. It has come forward for a joint venture for the infrastructure development of a railway line. At the moment, Delhi is not connected with Kandla port by a broad-gauge line. It is underdeveloped.

Sir, the Samkhiyali-Palanpur Section has to be converted from metre-gauge to broad-gauge, and the Railways were not in a position to carry out this work. Therefore, Kandla Port Trust has come forward with a joint venture company to take up this work. So, whenever a private company comes in, infrastructure development should be put as a condition.

Since this amendment has come up now, I would request the hon. Minister to consider amendments to co-related Acts like the Merchant Shipping Act, 1955, the Seamen Provident Fund Act, 1968, the Multinational Transport of Goods Act, 1993 etc. All these Acts should also be simultaneously amended.

Then, there is the National Shipping Board. It has got no offices and nobody knows what they are doing. I would request the hon. Minister that the functioning of the National Shipping Board should also be given proper attention. Whenever privatisation takes place, internal passenger traffic should be taken care of, and it should be given due weightage. With this amendment, minor ports can also be developed. So, I fully support this Bill.

SHRI LAKSHMAN SETH (TAMLUK): Mr. Chairman, Sir, I rise to oppose the Bill, because the passage of this Bill will open the floodgates to privatisation, and privatisation will take place, in a very large scale, in all the ports. The ports are important infrastructure centres for economic growth, and the ports are the lifelines of our economy. If this Bill is passed, our self-reliance will be seriously affected and demolished by the entry of private agencies in this area. That is why, I oppose this Bill.

I oppose this Bill for another reason because there is no restriction in this Bill on equity share of private agencies in the ports, and any percentage of equity share of private investors can be allowed by the board. So, the properties and assets, which have been developed with the blood and sweat of the workers and officers, will now be opened up for the private agencies. So, the ports, which are very important infrastructure centres, will become hunting grounds of private operators for making profit. The infrastructure assets which have been built over the years cannot be sold out to private agencies, because it is not clarified in this amendment, as to what extent the private parties will be allowed in equity participation. Practically, this amendment has given total liberty to Port Trust Boards to enter into any agreement with any agency, both domestic as well as foreign. So, this will also cause a threat to the national security of our country. And not only this; this will also create regional imbalance and uneven growth.

Sir, in our country, there are two types of ports, sea ports and riverain ports. The ports, which have come up on the sea coast have some natural advantages of the draught or hinterland etc. But the ports, which are developed on the riverain, have got some natural constraints and disadvantages.

In our country, out of 12 major ports, Calcutta and Haldia ports have come up in the river. That is a riverine port at a distance of about 125 kilometres from the sea. So, there are natural constraints. The riverine port will be facing siltation problems because of erosion of embankments of the river, because of lack of flow of water from the upper land and because of deforestation on the embankments. Siltation will take place inevitably.

When all the ports will be opened up for private agencies, the private agencies will be allured for participation in those ports where they will be getting much benefit of profit and where there will be less disadvantages. Where

there will be more advantages, they will go there. So, what will happen? What will be the fate of the Calcutta and Haldia Ports? Every year, the Haldia Port requires more than Rs. 100 crore for dredging. The Calcutta Port Trust has already spent about Rs. 477 crore during the year 1999-2000 for dredging. But the Government has given only Rs. 233 crore. The balance amount of about Rs. 243 crore has not been given. There is a Cabinet decision in 1994 that the total amount which will be spent for dredging will be reimbursed by the Government of India because the shipping and navigational channels are subjects dealt with by the Government of India. As per the Constitution, the Government will have to maintain the shipping channels and dredge the siltation. So, it is very alarming. When all the ports will be opened up, these will be the hunting grounds of the private agencies. I think, the Calcutta Port and Haldia Port will be more balanced and also regional imbalance in the matter of economic growth will take place. The Eastern region is already lagging behind in economic growth for so many reasons. This amendment will lead to very disastrous conditions in the Eastern region. So, that is why it is very important.

The hon. Minister has stated that by 2012 AD, Rs. 40,000 crore will be required for development of the ports. This fund can be mobilised. There is enough scope. All the major ports are making profit. No major ports are making any loss. I believe that all the development - the infrastructure and the assets -which has come up by the sweat and blood of the workers, employees and officers cannot be sold out. That is why we are opposed to that.

I want to know from the hon. Minister that after the passage of the Bill, that is, after opening up these major ports to the private agencies, who will take care of the shipping channels? What will be the composition of the Port Trust Board? Would the Port Trust Board lose its control? Will the private parties also enter into the management? The control of the management will go into the hands of the private agencies. There will be so many problems which should be addressed properly. About two lakh employees and workers are engaged, directly and indirectly, in the major ports. What will be their fate? How will the rights which they are now enjoying after a long struggle be protected? This has not been clearly stated in this Amendment.

1840 hours (Shri Basu Deb Acharia *in the Chair*)

Sir, it is very unfortunate that there is no restriction on the participation by private parties" in the equity share. The private parties can enter into the port sector with any amount or in any percentage. This means that all the ports will be totally privatised or in a crude language it can be stated that this Bill is nothing but to privatise all the ports throughout the country. So, within three to four hours, after passing of this Bill, practically all the ports will be privatised. We cannot accept this.

Sir, what does the history tells us? Taking the advantage of the anchorage facilities in the river and sea course, the East India Company came to India and occupied our country and we were under the British rule for 200 years. This is not a matter of economy only, but this is a matter of our internal security also. So many multinationals will take the control of ports of our country into their hands and they will dictate our economy in various ways. So, the privatisation of ports means selling out the assets of our country to private agencies, thereby putting the security of our country at stake.

That is why, I would request the hon. Minister to review the matter. In the name of the development, we must not give our huge assets and properties to the private agencies. I cannot accept this Bill as it is. I oppose this Bill and would request the hon. Minister once again to kindly reconsider. He is a nice gentleman. He is a man of profound knowledge in various fields, but I think, he has not applied his mind on this subject. I would request the hon. Minister to reconsider and give us scope for further discussion in detail so that all the agencies related to this sector, like employees, staff, engineers, Ministry of Home Affairs, Ministry of External Affairs, etc. can be involved for chalking out the programme for our future growth.

With these words, I conclude my speech.

श्री गिरधारी लाल भार्गव (जयपुर) : सभापति जी, माननीय मंत्री जी जो मेजर पोर्ट्स ट्रस्ट अमैंडमैंट बिल लाये हैं, वह पहले 1968 में पास हो चुका था। उसी में आप अमैंडमैंट करके लाये हैं। मैं कहना चाहता हूं कि हमारे देश में 12 मेजर पोर्ट्स हैं। अब शायद 13 मेजर पोर्ट्स हो गये है जैसा माननीय मंत्री जी ने बताया। इन 12 मेजर पोर्ट्स में से 11 मेजर पोर्ट्स के मैनेजमैंट का काम 1963 के तहत मैनेजमैंट एडमिनिस्ट्रेशन ही करता है। हमारे देश में 143 माइनर पोर्ट्स और हैं। उनकी व्यवस्था स्टेट गवर्नमैंट की ज्यूरिएडिक्शन में आती हैं। मेरा निवेदन है कि ट्रैफिक बहुत बढ़ रहा है। इस कारण लोगों को जहाजों में बर्थ खाली नहीं मिलती है। यह एक बहुत बड़ी समस्या है। इस समस्या को हल करने के लिए माननीय मंत्री जी यह बिल लेकर आये हैं। 1999-2000 में हमारे पोर्ट्स की कैपेसिटी 240 मिलियन टन की थी। इसके होने के बावजूद हमारी सारी मैनेजमैंट फोर्स ने 271.3 मिलियन टन कारगो हैंडलिंग करने का काम अपने हाथ में लिया है। छोटा सा अमैंडमैंट है जिसमें माननीय मंत्री जी वर्किंग ग्रुप को रिवाइज्ड करना चाहते हैं। अभी हमारे पास 215 मिलियन टन है, उसको आप 424 मिलियन टन करना चाहते हैं। यह आपका अमैंडमैंट है। इसके साथ आपने कहा कि कि प्राइवेट लोगों को भी काम दिया जायेगा और सरकार भी काम करेगी तो 40 हजार करोड़ रुपये की आवश्यकता होगी। इसमें 12 हजार करोड़ रुपये की व्यवस्था तो प्लान के फंड से कर दी जायेगी लेकिन बाकी जो फंड है, प्राइवेट सैक्टर में जो काम दिया जायेगा, उसके आधार पर यह व्यवस्था की जायेगी।

यह छोटा सा अमैंडमैंट है। मेरा निवेदन है कि हम जो व्यवस्था करते हैं, यदि ठीक प्रकार की व्यवस्था होगी तो जो लोग प्राईवेट पोर्ट चला रहे हैं और बैंकों से पैसा ले रहे हैं, उनमें आत्मविश्वास पैदा होगा। जैसा मंत्री जी ने स्वयं कहा, सारी व्यवस्था करने से पूर्व अन्य लोगों ने जो बातें कही हैं, उनको ध्यान में रखा जाएगा और बोर्ड

इस संबंध में सक्षम होगा, बोर्ड का निर्णय फाईनल होगा। मंत्री जी जो अमैंडमैंट लाए हैं, मैं इसका पुरजोर शब्दों में समर्थन करता हूं। यह अमैंडमैंट निश्चित रूप से पास होना चाहिए। धन्यवाद।

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी (खजुराहो) : सभापति महोदय, मेजर पोर्ट ट्रस्ट अमैंडमैंट बिल जो यहां लाया गया है, इसकी मूल भावना से किसी का कोई विरोध नहीं है। देश का व्यापार विदेशों से बढ़ रहा है। इस व्यापार की बढ़ोत्तरी के साथ-साथ हमें इसका इन्फ्रास्ट्रक्चर डैवलप करने की ज़रूरत है ताकि हम अपने पोर्ट्स पर माल की ढुलाई से लेकर सारी क्रियाओं को सुविधापूर्वक सम्पन्न कर सकें और वे कहीं हमारे वाणिज्य के विकास में अवरोध न बनने पाएं। लेकिन मैं आपके प्रावधान का एक तुलनात्मक दृष्टांत देना चाहता हूं, आप विचार करके देखिए। मेरे मकान की खिड़कियां या दरवाजे कुछ पुराने या कमजोर पड़ गए तो क्या मैं शहर के किसी भी आदमी को यह अधिकार दे दूं कि जो भी आदमी मेरे मकान के दरवाजे, खिड़की या जंगले ठीक कर देगा, उन दरवाजे, खिड़की या जंगलों पर उसका अधिकार हो जाएगा, वह पैसा लगा कर हमारे दरवाजे, खिड़की ठीक कर दे। आप कल्पना कीजिए फिर मेरे मकान की सुरक्षा का क्या होगा? क्या इसके बाद भी मैं ऐसा कह सकता हूं कि मैं एक सुरक्षित भवन में रह रहा हूं? मैं बहुत विनम्रता के साथ मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं और यह बात ठीक है कि हमें व्यापार में वृद्धि चाहिए, देश की आर्थिक प्रगति चाहिए, हमें ट्रेड और कामर्स को और अधिक विकसित करना है - ये सब हमारी ज़रूरतें हैं लेकिन किस कीमत पर। क्या देश की सुरक्षा की कीमत पर, हमारी स्वतंत्रता की कीमत पर हम यह सब कुछ करना चाहेंगे? यह बात किसी से छिपी नहीं है।

आज बहुत से देश ऐसे हैं, बहुत सी ऐसी एजैंसियां हैं, शक्तियां हैं जो हमारे विकास से बहुत प्रसन्न नहीं हैं, हमारे बढ़ते महत्व से बहुत प्रसन्न नहीं हैं। हमारी धारणा और उनकी धारणा एक जैसी नहीं है। हमारी नीतियां और उनकी सोच में बहुत बड़ा अंतर है और वे चाहते हैं कि कहीं न कहीं से, किसी न किसी तरह उनको हिन्दुस्तान के भीतर झांकने का मौका मिल सके। मैं किसी का नाम नहीं लेना चाहता और यह बात स्पट है कि कुछ एजैंसियां, आपने जितना पैसा यहां इकट्ठा करने की बात कही, 40 हजार करोड़ रुपया इस विकास के ऊपर लगना है जिसमें से शासन अपने बजट के माध्यम से 12 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान करने में सक्षम मानता है और 28 हजार करोड़ रुपये उसे प्राईवेट सोर्सेस से लेना है। अगर आप संशोधन देखें - किसी संस्था या व्यक्ति - ऐसा कौन सा व्यक्ति होगा जो हिन्दुस्तान के पोर्ट्स में 28 हजार करोड़ रुपये लगाने की स्थिति में होगा। व्यक्ति तो कोई नहीं हो सकता। इसलिए मैं आपका ध्यान आकर्िात करना चाहता हूं कि वहां व्यक्ति का प्रावधान करने का क्या औचित्य है, क्या उपयोगिता है? अगर कोई ऐसा व्यक्ति होगा तो निश्चित रूप से वह कहीं न कहीं एक बहुत बड़े संज्ञान से जुड़ा होगा और यह हमारे हित में नहीं होगा कि हम ऐसे किसी एक व्यक्ति के हाथ में अपने देश के द्वार सौंप दें, अपनी सुरक्षा दूसरे के हाथ में सौंप दें।

यह छिपी हुई बात नहीं है। आज हमारी सुरक्षा के जितने उपकरण हैं, हथियार हैं, गोली-बारूद है, ये सब हम विदेशों से मंगाते हैं। ये सब समुद्र के रास्ते से हमारे यहां आते हैं। क्या उन पोर्ट्स के ऊपर जहां पर हमारे ये शस्त्र गोली-बारूद विदेशों से आते हैं, हम यह चाहेंगे कि वहां पर कोई विदेशी आदमी आकर बैठ जाये? आप देखें कि जो प्रावधान किये गये हैं, ऐसी कौन सी संक्रिया है, क्रिया है, हर क्रिया-कलाप का अधिकार हमने इसके माध्यम से उनको देने का तय कर दिया, बोर्ड तय करेगा, सारे क्रिया-कलाप वे करेंगे, हमारे भीतर की चड्डी बनियान तक का उनको पता होगा, यह बहुत खतरनाक बात होगी। मैं आपसे अनुरोध करना चाहता हूं, हम सारे लोग सारी पार्टीलाइन को छोड़कर, राजनैतिक मतभेद छोड़कर हम विचार करें, कहीं ऐसा न हो कि विकास की इस आवश्यकता को देखते हुए जो ट्रेड और कामर्स की है, हम उस महत्वपूर्ण हिस्से को भूल जायें, जो हमारे देश की सुरक्षा और हमारी स्वतंत्रता से जुड़ा हुआ है। मैं आपका ध्यान इस ओर आकर्िात करना चाहता हूं और मैं समझता हूं कि यह आशय किसी भी दल का नहीं होगा और पूरे सदन के माननीय सदस्य इस बात से सहमत होंगे कि बाहर का इन्वेस्टमेंट इस इन्फ्रास्ट्रक्चर को डवलप करने के लिए आये, वह लगे, ठीक है। हम इसका स्वागत करेंगे, लेकिन आप इसमें कृपा करके इतना प्रावधान रखें, यह प्रावधान रखना हमारे लिए बहुत ज़रूरी होगा, इसलिए कि हमारी सुरक्षा कहीं खतरे में न पड़ने पाये, ऐसी व्यवस्था इस सब के अन्दर रखें कि जिससे हमारी सुरक्षा प्रभावित न होने पाये, हमारे गुप्त भेद बाहर न जाने पायें। यह देश की स्वतंत्रता के लिए खतरा न बनने पाये, इस बात को ध्यान में रखें, इतना प्रावधान अगर आप इसमें रख सकें तो इसके बाद हमें इसमें कोई आपत्ति नहीं होगी, लेकिन ऐसे प्रावधान अगर नहीं रखे जाते हैं तो हम इस पर घोर आपत्ति करेंगे।

इतना ही मुझे कहना है।

SHRI PRABHAT SAMANTRAY (KENDRAPARA): Mr. Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to participate in the Major Port Trusts (Amendment) Bill. The hon. Minister has expressed his good intention for bringing this Amendment. I agree that intention is fair enough. All over the country, since the last five years, our Ports have exhausted their capacity. Though the international norm to utilise the capacity is up to 85 per cent, we have utilised more than hundred per cent in almost all the Ports. For that we need to expand it.

I fail to understand one thing and I fail to convince myself, and I draw the attention of the hon. Minister to the insertion of 3A in place of the existing Section 3. It will have a ramification of wide nature. Probably, with all my experience of three decades in Port and Docks, I say that that will reduce the major ports into minor ports. It will lead from security to insecurity. This will happen because of the simple reason of inserting this sub-section. There was no necessity at all for inserting this Clause with the intention of adding the words "in any other manner, any other person.." Such a vague idea is included in a Clause. When somebody can understand the purpose of joint venture and partnership, it is a welcome one. Without that, we cannot welcome.

I know, Sir, even with the existing provisions of the Major Port Trusts Act, some people have tried and taken away the lands of Ports in their individual names. For example, if the Bill is passed and if somebody has entered into an agreement with the Port Trust and asked for transfer of assets. He got about a hundred acres of land. He went to the bank, got the money and left the country. How do you tackle such a character?

Even with the existing law at Paradeep and some other ports, -- I know and the hon. Minister can find out -- some people are trying to take some landed property with this type of company's name, of valuable nature to create port services like things which never come up. But the whole intention was to sell the land and get the money for other purposes.

Moreover, the purpose of this "any other person or in any other manner" is not known. I draw the attention of the hon. Minister to the clause, "any other person" can do anything or do nothing. Because there is nothing in the Act to show that there is some safety with us because with the existing section the Central Government is empowered and it has allowed in such cases in some States. The provisions have never come up to the expectations of the Central

Government to behave in a manner that they have got instances of landed property in such cases.

When this amendment was drafted the hon. Minister was not there and it has been drafted with an intention that the Ennore Port which is coming up will be acquired by an individual. The very insertion of the words "any other person in any other manner" has been done with this purpose. This is my information and I still apprehend it. I request the hon. Minister to examine whether this particular provision "any other person or in any manner" can be dropped from this amendment or not because it is not in the Major Ports Act and then the minor ports will be converted as major ports having a field day for anybody to do in any other manner.

With these words I request the Minister to reconsider the matter.

MR. CHAIRMAN : Dr. Raghuvansh Prasad Singh.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PETROLEUM AND NATURAL GAS AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI SANTOSH KUMAR GANGWAR): There are only three Members. I request that we may extend the House till they conclude their speeches.

MR. CHAIRMAN: If the House agrees, then we can extend till they conclude. There are only three Members.

SHRI SATYAVRAT CHATURVEDI (KHAJURAHO): We agreed to extend the House only up to 7 P.M. *(Interruptions)*

MR. CHAIRMAN: There are only three Members to speak. Please take your seat.

DR. RAM CHANDRA DOME : It should be taken up tomorrow. This can continue tomorrow,.

MR. CHAIRMAN: Please take your seat. Tomorrow there are important matters and tomorrow is the last day. If the House is extended for another 20 minutes − if the House agrees − we can extend up to 7.30.

SHRI SATYAVRAT CHATURVEDI : We had agreed to extend up to 7 P.M. Within 20 minutes we cannot conclude.

डा. लक्ष्मी नारायण पाण्डेय (मन्दसौर) : अगर 20 मिनट में पारित हो जाता है तब तो ठीक है, अगर नहीं हो पाएगा तो फिर कल तक जाएगा। इसलिए यह सही रहेगा कि इसके पारित होने तक के लिए सदन का समय बढ़ा दिया जाए।

|900. hrs.

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली) : सभापति जी, जो मेजर पोर्ट ट्रस्ट (संशोधन) विधेयक आया है, माननीय मंत्री जी ने हम लोगों को यह जानकारी दी कि इस पर कारगो से सामान की बढ़ोतरी हो गई, उसे बढ़ाने की जरूरत है और यह ठीक है कि पोर्ट से पुराने जमाने से दुनिया के मुल्कों से आवागमन और सामान का आयात-निर्यात होता रहा और अर्थ-व्यवस्था में इसका बड़ा भारी रोल है। पुराने जमाने में कुछ नहीं था, उन्हीं दिनों से पोर्ट से सामान का आना जाना और लोगों का भी आना जाना यातायात का काम होता था। अभी 12-13 जो मेजर पोर्ट ट्रस्ट हैं, यह कहते हैं कि इसकी क्षमता बढ़ाने की जरूरत है।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : There are only three speakers left. If the House agrees, then we can extend the time.

...(*Interruptions*)

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी (खजुराहो) : रघुवंश प्रसाद जी का भाषण समाप्त हो जाने दीजिए, उसके बाद कल कर लिया जाये।

MR. CHAIRMAN: After Shri Raghuvansh Prasad Singh, only two speakers will be left. If they take five minutes each, then we can conclude the discussion. The Minister may take ten minutes.

...(*Interruptions*)

SHRI SATYAVRAT CHATURVEDI : Are there only two speakers left? ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: After Shri Raghuvansh Prasad Singh, only two speakers will be left.

...(*Interruptions*)

SHRI SUNIL KHAN (DURGAPUR): This is a very important Bill. So, all the MPs should be present in the House because multinational companies will enter the Indian market and we will lose our freedom. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: This is a very important Bill. But tomorrow there are more important issues. ...(*Interruptions*)

SHRI SATYAVRAT CHATURVEDI : If there are just two Members to speak and they take five minutes each, then

we have no objection. But in case there are more Members, and all of them want to participate in the discussion, then we do not agree for extension. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: There are only two speakers left.

...(*Interruptions*)

SHRI SUNIL KHAN (DURGAPUR): It should be taken up tomorrow. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please take your seat. Please cooperate with the Chair.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Tomorrow is the last day of this Session. There are important issues also.

...(*Interruptions*)

SHRI SUNIL KHAN : It is also a very important Bill. ....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: There are two important discussions under Rule 193. Moreover, there is a Legislative Business also. So, the time of the House is extended till the Bill is passed.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please take your seat. Now, Shri Raghuvansh Prasad Singh.

डा. रघुवंश प्रसाद सिंह : पोर्ट का अर्थव्यवस्था में बड़ा भारी रोल है। हमने मुम्बई, कोचीन और फिर विशाखापट्टनम बदरगाहों मे जाकर देखा और वहां के मजदूरों और काम करने वाले लोगों से भी भेंट हुई है। वे बड़े चिंतित हैं कि माननीय मंत्री जी ने दावा किया कि कारगो की क्षमता बढ़ानी है और सरकार के पास पूंजी कम है तो इसे प्राइवेटाइज कर दिया जाये। प्राइवेट वाले पूंजी लगाते हैं तो जहां पहले से बंदरगाह नहीं हैं, तो नयी जगह पर उन्हें कहिए कि बंदरगाह बना दें और जहां पहले से सारा इंफ्रॉस्ट्रक्चर है, बंदरगाह हर जगह, समुद्र किनारे नहीं बना सकते। बंदरगाह के लिए प्रकृति प्रदत्त कुछ खोह होनी चाहिए जिसमें जहाजों की आंधी-तूफान में उलट-पुलट न हो। पहले से जो हमारे पोर्ट हैं, पहले से जो इंफ्रॉस्ट्रचर तैयार है, उसी को देना चाहते हैं और वह लाभ में चल रहा है। अगर घाटे में चल रहा हो तो प्राइवेट वाले को दे दिया जाये, हमें कोई आपत्ति नहीं है लेकिन लाभ में चल रहा है, प्रकृति प्रदत्त चीज है, उसमें कहते हैं कि प्राइवेट कर रहे हैं।

प्राइवेटवाला अपनी पूंजी लगाए, लेकिन नहीं, वह तो बैंक से लोन लेकर लगाएगा। मैं कहना चाहता हूं, अगर बैंक से लोन लेकर पूंजी लगानी है, तो सरकार खुद इस काम को क्यों नहीं करती है। इससे सरकार की जो हर काम को प्राइवेट लोगों को देने की नीति है, उससे देश को खतरा हो सकता है। माननीय सदस्यों ने भी राय जाहिर की है कि इससे देश की सुरक्षा को खतरा होगा। निःसन्देह हमको भी सन्देह हो जाता है कि प्राइवेटाइज करने से आयात-निर्यात के काम में देश की सुरक्षा पर प्रश्नचिह्न लग सकता है। इसलिए सरकार को पूर्ण आश्वस्त करना चाहिए कि देश की सुरक्षा को कोई खतरा पैदा नहीं होगा। मैं तो यह कहना चाहता हूं, जो पोर्ट घाटे में चल रहा है, उसीको प्राइवेट लोगों को देना चाहिए, लेकिन ऐसा न करके लाभ वाला दे रहे हैं। इसके साथ ही वहां जो काम करने वाले लोग हैं, उनसे भी परामर्श करना चाहिए। इस प्रकार जब प्राइवेट लोगों को दिया जाएगा, तो वहां पहले से जो काम करने वाले लोग हैं, वे निराश हो जायेंगे। मैं तो कहूंगा कि उनको नई जगह पर जाना चाहिए, इतना बड़ा समुद्र है, कहीं पर भी नया पोर्ट बना सकते है। इसमें भी जो मेजर पोर्ट है, वह देने के बारे में सोच रहे हैं, जबकि हमारे देश में 143 माइनर पोर्ट भी हैं।

महोदय, मैं एक और बात कहना चाहता हूं। हल्दिया से एक पानी का जहाज गंगा नदी से होते हुए, बिहार तक लाने का प्रस्ताव था और फिर वहां से कोसी नदी होते हुए नेपाल तक ले जाने का विचार था। हम नहीं जानते हैं, वह प्रस्ताव कहां दब गया। दुनिया में समुद्र के किनारे बसे हुए जो देश हैं, वे बहुत तरक्की कर गए हैं, लेकिन हम लोग इस दिशा में आगे नहीं बढ़ रहे हैं। गंगा हमारे बिहार राज्य में बीचोबीच बहती है। मेरा मंत्रीजी से कहना है कि वे इस प्रस्ताव पर जरूर विचार करें। इसमें दो राय नहीं है, पोर्ट देश के लिए बहुत उपयोगी हैं, इससे देश की अर्थ व्यवस्था पर असर होता है। इसके विकास के इन्तजाम के लिए सरकार को कमर कस कर आना चाहिए, लेकिन इस गड़बड़ी की जड़ में WTO है, उसके चलते पोर्ट्स को प्राइवेट लोगों को देने की बात हो रही है कि सारा फायदा विदेश वाले पूंजीपतियों को दिया जाए। इससे हमको सरकार की इच्छाशक्ति कमजोर लगती है। अगर सरकार की इच्छाशक्ति कमजोर होगी, तो उससे हमारे देश की अर्थ व्यवस्था पर असर पड़ेगा।.

इन शब्दों के साथ, मैं कहना चाहता हूं कि इस संशोधन विधेयक से देश का हित होना चाहिए, देश की अर्थ व्यवस्था पर खराब असर नहीं पड़ना चाहिए और देश की सुरक्षा सुरक्षित रहनी चाहिए।

MR. CHAIRMAN : Shri G.M. Banatwalla. You finish your speech within five minutes.

SHRI G.M. BANATWALLA (PONNANI): This whole question of multinationals within five minutes, Sir!

Anyway, Mr. Chairman, Sir, there is no denying of the fact that gigantic magnitude of additional capacity needs to be created for our ports in order to enable them to handle the increasing volume of traffic. This fact is not denied. On the contrary, we are happy at it. The major ports have reached or are reaching their saturation point in their developments, therefore, the minor ports have also to come up to ease the situation and to handle traffic.

<u>1910 hours</u> (Dr. Laxminarayan Pandeya *in the Chair*)

But then, they have to be developed for this purpose. The new technology is needed. These are all facts which are not disputed. Government has shown concern at all these important facts. We appreciate the concern of the

Government for the development of ports, and increasing the capacities of our ports. The concern of the Government is commendable, and we are happy to see that the Government is concerned in this vital respect.

It is said that an investment of nearly Rs. 40,000 crore would be required and the Government says that barely Rs. 12,000 crore would be available from the Plan funds and from the internal sources of the Plan. Now this gap will have to be filled up by the play of the private sector.

An important point, however, that has to be considered here is that despite all our desires for a private sector role in the development of infrastructure and the infrastructure projects, yet our expectations have not been fulfilled. In case of ports also, I believe, as far back as October, 1996, guidelines were laid down inviting private sector for the development of the facilities at the ports. But then, I doubt very much whether the response has been of such significance as to make us very optimistic. I, therefore, feel that the major burden in the development of ports will have to be borne by the Government itself.

Now, in this mad rush for privatisation, liberalisation and globalisation, I stand here to strike a note of caution. We have to be extremely cautious. Now we are dealing with the question of docks, ports. Our docks, ports and airports are very sensitive places. There are important questions of national interest and there are important security considerations. As I said earlier, we are, therefore, to be cautious in our mad rush for privatisation.

Therefore, I believe that in the first place, comprehensive guidelines must be framed for private sector involvement. I know that the Government has framed some guidelines. I have an amendment here which I will be moving at the appropriate stage. The need is that these guidelines should be prescribed through the Act so that they become a part of law, so that these guidelines are placed on the Table of the House, and the House may also discuss those guidelines. Our Committee on Subordinate Legislation may also be seized of those guidelines. The House cannot be deprived of considering the guidelines in such vital important sector. There is not even a clue in the Bill with respect to the extent of the equity pattern that will be allowed for the private sector in case of joint ventures, foreign collaborations and so on and so forth.

Therefore Sir, the first point that I am making is that the guidelines cannot be a mere concern of the Government, and remain in the Government Departments. These should be prescribed through the Act and must be laid on the Table of the House so that we consider such vital matters as of national interest followed by security considerations and the equity pattern that may be followed later. Sir, there may be arrangements by way of partnerships, joint-ventures and the like with foreign body corporates. Our Port Trusts must have effective control through the holding of major portion of equity. Therefore, Sir, a blank chit today to have whatever pattern of equity that the Government may think in its wisdom cannot be granted. The House has to be taken into confidence and the matters have to be properly dealt with over a year.

Sir, as the Bill stands today, perhaps even one hundred per cent of the FDI can also be envisaged. But then, this mad rush for privatisation will seriously compromise our national interests.

Sir, before I conclude, I may also say that the arrangements, joint-ventures and other things should not adversely affect the interest of our employees. Therefore, that should also form a part of the guidelines which should be prescribed through the Act and which should be laid on the Table of the House. I say this because the concern of the employees is being repeatedly ignored by the Government that we have in power. For example, we have the question of Modern Food Industries today. They have a property worth thousands of crores of rupees. There is no time to go into the details, but the entire Unit has been sold away for Rs. 105 crore, and there also, Rs. 30 crore have to be paid later by the Modern Food Industries. Then, what happens to employees over there? They are simply thrown at the whims and fancies of the Corporate that takes it over. These are the matters we have to think over. We have Rural Road Construction Corporation. The Corporation is to be closed down by the Government. Then, what happens to the employees? They are being repudiated. They are left high and dry now. So, the concern of the employees has also to be taken into consideration. It is because of the ignoring of the concern of the employees by this Government that I have thought it fit to come forward even with an amendment to say that the guidelines must provide that there shall be no adverse impact on the concern of the employees, and these guidelines, as I said, must be a part of the law and must be laid on the Table of the House.

Therefore Sir, while concluding, I will say that we cannot have this mad rush for privatisation, globalisation and everything. The vital interests have to be considered and a note of caution is needed here.

***SHRI P.C. THOMAS (MUVATTUPUZHA):** I welcome this step which contemplates the development and modernisation of our major ports. But in the guise of mobilising Rs 40,000 crores to create additional port capacity, you are really planning to barter out, the powers and rights of the Board of Trustees of these ports to any private party, either fully or partially. It is not revealed as such in the statement of objects and reasons of this Bill. It merely says that this Bill proposes to modify the said guidelines to permit formation of joint ventures between the Board of

Trustees and the owners of foreign ports, minor ports or any company. First of all, the proposed amendment of section 88 of the principal act is very crucial, and secondly, the clause 3(A) which allows the Central Government to enter into any agreement or other arrangement, whether by way of partnership, joint venture or in any other manner, with any bodycorporate or any other person to perform any of the services and functions assigned to the Board under this act, goes against the very spirit and intention of this Bill. At such a point we are forced to suspect the real motives behind this Bill. As pointed out by many of my counterparts, when you introduce a major and important Bill with such a wide canvass, you would have come with a comprehensive one, taking into consideration the concerns of the labourers, national security and the general welfare strategies of public sector undertakings. The absence of such a comprehensive vision will lead to the misuse of the provisions of this Bill. So, it is pertinent to say that clauses concerning the workers, the security and other concerns in the wider interest of the nation are to be incorporated in any such Bill which proposes the entry of private parties in our public undertakings.

As on today, we have many projects for the development of our major ports. Let me come to the example of Cochin Port which is in Kerala. There was a project which contemplated a super container terminal with immense cargo

____

*Translation of the speech originally delivered in Malayalam.

handling capacity at Vallarpadan in Cochin. But even after 12 years, this project remains a virtual dream. We could not realise it. We could not even attract private participation in that. I also want to bring to the attention of the Hon'ble Minister that the Standing Committee on Transport in its report had recommended immediate action as far as this project is concerned.

One more major point I want to highlight while discussing the development of our ports, is about the development of roads which connect these major ports and the major cities in this country. I hope the Minister will give attention in this area also. We have many such major highways. In the eastern side we already have the golden quadrilateral express highway project which proposes to connect major ports like Calcutta-Visakapattanam and Chennai. But the western coast is totally neglected. The demand for an express highway which connects Kanyakumari to Mumbai is a genuine and important one. Our Hon'ble Prime Minister had given us some assurance about the construction of such a highway which ultimately benefits the major port cities like Mumbai, Goa, Cochin and Mangalore. Recommendations were also made in the Standing Committee Report on Transport. Hence, I request the Hon'ble Minister to consider these recommendations seriously and to take necessary actions. I conclude by congratulating the Minister but at the same time, I would like to give a word of caution that the move to allow the entry of private party by an agreement or arrangement which doesn't go into the intricacies of the consequences, is putting the country's security and interests at stake and I request the Hon'ble Minister to withdraw that clause.

जल-भूतल परिवहन मंत्री (श्री राजनाथ सिंह) : सभापति महोदय, महापत्तन न्यास (संशोधन) विधेयक, 2000 पर इस सदन में जिन माननीय सदस्यों ने चर्चा में भाग लिया और अपने सुझाव दिये, मैं उनका आभारी हूं तथा उनसे लाभान्वित हुआ हूं।

सभापति महोदय, माननीय सदस्य श्री दासमुंशी अभी यहां होते तो मैं उनकी शंकाओं का समाधान कर प्रसन्नता अनुभव करता लेकिन वे अभी यहां अनुपस्थित है। फिर भी मैं उनकी शंकाओं का यहाँ समाधान करना चाहूंगा। उन्होंने नेशनल सिक्यूरिटी पर चिन्ता व्यक्त की है। हम तो मेजर पोर्ट ट्रस्ट की क्षमता को बढ़ाना चाहते हैं। फिर मेरी समझ में नहीं आता कि इस क्षमता को बढ़ाने से कैसे नेशनल सिक्यूरिटी को खतरा पैदा हो गया और कहां उसकी चिन्ता पैदा हो गई। अब उन्होंने कहा कि आप प्राइवेटाइजेशन कर रहे हैं । जबकि मैंने कहीं भी कुछ ऐसा नहीं कहा कि हम प्राइवेटाइजेशन कर रहे हैं। । जहां मेजर पोर्ट्स बोर्ड आफ ट्रस्टीज द्वारा गवर्न होते हैं, उनके मैनेजमेंट, उनके एडमिनिस्ट्रेशन या उनके कंट्रोल में कहीं भी प्राइवेट पार्टीज अथवा प्राइवेट इंडिविजुअल का कोई पार्टिसिपेशन नहीं होगा।

श्री बसुदेव आचार्य(बांकुरा): यह कैसे होगा कि कहीं मैनेजमेंट में आप प्राइवेटाइजेशन नहीं करेंगे?

MR. CHAIRMAN : Shri Basu Deb Acharia, the hon. Minister has not yielded.

श्री राजनाथ सिंह: सभापति महोदय, यदि हमें कनटेनर सैल बनाना है या हमें बर्थ बनाना है या जहां पोर्ट की क्षमता बढ़ाने के लिये अन्य प्रकार की सुविधायें आवश्यक होती है तो उसके लिये कई

ऐसे तरीके हैं। इनमें एक स्पेशल परपज़ व्हीकल सिस्टम है जिसके माध्यम से प्राइवेट सैक्टर में पार्टिसिपेशन इन क्षेत्रों में ला सकते हैं। ऐसा नहीं कि हम बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज का पार्टिसिपेशन कराने जा रहे हैं। यदि बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज का पार्टिसिपेशन होता तो निश्चित रूप से यह हमारे लिये चिन्ता का विषय होता। मैं माननीय सदस्यों को आश्वस्त करना चाहता हूं कि नेशनल सिक्यूरिटी को लेकर उन्हें चिन्ता करने की कोई आवश्यकता नहीं है। श्री दासमुंशी ने इस बात पर चिन्ता व्यक्त की है कि हुगली में सिल्टेशन बढ़ता जा रहा है। माननीय सदस्य श्री सामन्तरे ने भी यही चिन्ता व्यक्त की है लेकिन मैं उन्हें इस बात की जानकारी देना चाहूंगा कि ड्रेजिंग का काम चल रहा है और सिल्टेशन के कारण शिप्स या वैसल्स का आना रुक जाये, ऐसी स्थिति हम पैदा नहीं होने देंगे। ड्रेजिंग का काम धन के संकट के कारण रुक जाये, यह स्थिति भी हम पैदा नहीं होने देंगे।

सभापति महोदय, श्री दासमुंशी ने एक और चिन्ता की तरफ ध्यान आकर्षित किया है कि हमने सैक्शन-42 में कुछ ऐसा जोड़ दिया है जिससे सिक्यूरिटी का खतरा पैदा हो गया है। हमने सैक्शन 42 में ऐसा कुछ नहीं जोड़ा जिससे नेशनल सिक्यूरिटी को कोई खतरा पैदा हो। मुझे एक बात समझ में नहीं आती कि जब भू-मंडलीकरण या

उदारीकरण के युग में यदि कोई बाहर से फंड इन्वैस्ट करता है और यदि हम उसे रोक देंगे तो हम अपने देश का भला कैसे कर पायेंगे?

यह स्वाभाविक है कि यदि हमें कहीं से भी पूंजी मिलती है तो देश के हित को ध्यान में रखते हुए हम उस पूंजी का निवेश करेंगे। अपने देश की आर्थिक क्षमता को बढ़ायेंगे, अपने देश की आर्थिक स्थिति को सुदृढ़ करेंगे। जब हमारे देश की आर्थिक स्थिति अच्छी होगी, सुदृढ़ होगी तो स्वाभाविक रूप से इस समाज का सबसे नीचे का व्यक्ति, जो समाज की अंतिम सीढ़ी पर बैठा हुआ सबसे गरीब व्यक्ति है, उसे निश्चित रूप से इसका लाभ मिलेगा। यदि हम भूमंडलीकरण और उदारीकरण से बिल्कुल अलग-थलग रहकर भारत की अर्थव्यवस्था को सुधारने की कोशिश करेंगे तो मेरा विश्वास है कि जहां हम भारत को विश्व की एक आर्थिक शक्ति के रूप में स्थापित करना चाहते हैं, उसे हम कभी भी विश्व की आर्थिक ताकत के रुप मे स्थापित नहीं कर सकेंगे। लेकिन मैं माननीय सदस्यों को आश्वस्त करना चाहता हूं कि भूमंडलीकरण और उदारीकरण यानी ग्लोबलाइजेशन और लिबरेलाइजेशन के नाम पर भारत की आर्थिक स्वायत्तता, भारत की इकोनोमिक आटोनोमी पर हमारी सरकार किसी भी सूरत में आंच नहीं आने देगी। मैं यह भी बतलाना चाहूंगा कि हम भारत की अर्थव्यवस्था को पूरी तरह से अलग-थलग रखकर नहीं चल सकते हैं। भारत को भी हमें विश्व की अर्थव्यवस्था के साथ जोड़कर चलना पड़ेगा और इन सब चीजों को ध्यान में रखकर हम जो भी कदम मेजर पोर्ट्स की कैपेसिटी को बढ़ाने के लिए आगे बढ़ा रहे हैं, उसमें हम निरन्तर आगे बढ़ रहे हैं।

सभापति महोदय, हमारे प्रिय मित्र श्री लक्ष्मण जी सेठ ने प्राइवेटाइजेशन का विरोध किया है। यह मैंने पहले ही स्पट कर दिया है कि हम प्राइवेट सैक्टर का पार्टिसिपेशन बढ़ा रहे हैं, हमने प्राइवेटाइजेशन की बात नहीं कही है। जहां तक सिक्युरिटी कन्सर्न का सवाल है, मान लीजिए यदि किसी भी मामले में कही पर कोई शेयर किसी को देने का मामला पैदा हुआ तो हम निश्चित रूप से यह सावधानी बरतेंगे कि हमारे पास वह क्षमता रहे कि जब कभी भी ऐसा कोई प्रोपोजल आये, जो भारत के हितों पर चोट पहुंचाने वाला हो अथवा पोर्ट में काम करने वाले कर्मचारियों के हितों पर चोट पहुंचाने वाला हो तो निश्चित रूप से हम अपनी क्षमता ऐसी बनाकर रखेंगे, ताकि हम उस प्रोपोजल को वहीं स्टाल कर सके, वहीं पर रोक सके, यह क्षमता हम बनाकर रखेंगे।

सभापति महोदय, यहां सिल्टेशन की चर्चा हुई है, ड्रेजिंग की चर्चा हुई है। लेकिन सिल्टेशन और ड्रेजिंग के कारण हम कोई भी शिप अथवा किसी भी वैसल के ट्रांसपोर्टेशन में किसी भी प्रकार की बाधा नहीं आने देंगे। श्री लक्ष्मण जी सेठ ने प्राइवेट सैक्टर के पार्टिसिपेशन पर आपत्ति व्यक्त की है, सचमुच उस पर मुझे बहुत आश्चर्य हुआ है, चूंकि वैस्ट बंगाल में उन्हीं की सरकार है और कुल्पी पोर्ट को प्राइवेट पोर्ट के रूप में डेवलप करने के लिए वैस्ट बंगाल की सरकार सैंट्रल गवर्नमैंट के ऊपर बराबर प्रैशर बिल्ड अप कर रही है। एक तरफ आपकी सरकार यह काम कर रही है और आप संसद में आकर इस प्राइवेट पार्टिसिपेशन का विरोध कर रहे हैंâ€¦(व्यवधान)

SHRI BASU DEB ACHARIA : We are not privatising the existing ports.

SHRI RAJNATH SINGH: I do not think that can be an excuse.

SHRI S.S. PALANIMANICKAM (THANJAVUR): They are very selfish. In their State they want privatisation, liberalisation and globalisation. But they do not want to mingle with the mainstream of the country.

SHRI RUPCHAND PAL (HOOGLY): It can be done in mutual interest. It should not be a one-way traffic.

SHRI S.S. PALANIMANICKAM : This is also not a one-way traffic.

श्री रासा सिंह रावत (अजमेर) : प्राइवेट पार्टिसिपेशन आमंत्रित करने के लिए पश्चिम बंगाल की सरकार केन्द्र सरकार के ऊपर दबाव डाल रही है और यहां साम्य वादी मित्र ऐसा कह रहे हैं, यह कैसी विडम्बना है।

श्री राजनाथ सिंह : सभापति महोदय, मैं माननीय सदस्यों को आश्वस्त करना चाहता हूं कि भले ही हम पोर्ट की क्षमता को बढ़ाने के लिए प्राइवेट पार्टिसिपेशन कर रहे हैं। लेकिन हम किसी भी सूरत में अपने किसी पोर्ट की किसी असैट को नहीं बेचेंगे, किसी के हवाले नहीं करेंगे, यानी हम अपने पोर्ट्स की स्वायत्तता पर किसी भी सूरत में आंच नहीं आने देंगे। मैं पूरी तरह से इस बात का भरोसा दिलाना चाहता हूं।

सभापति महोदय, रघुवंश बाबू बहुत अच्छे वक्ता है। सचमुच जब वह बोलते हैं तो मुझे बहुत ही अनुकूल संवेदना होती है। उन्होंने यह कहा कि प्राइवेट पार्टिसिपेशन में जो पार्टी बैंक से लोन लेगी, वह बैंक से कितना लोन लेगी और कितना इन्वैस्ट कर पायेगी, उन्होंने इस संबंध में अपनी चिंता व्यक्त की है। मैं कहना चाहता हूं कि यदि वह पार्टी बैंक से लोन लेगी, जिसने पोर्ट में इन्वैस्ट करना है तो बैंक को अदायगी भी उस पार्टी को करनी होगी, इसकी चिंता मेजर पोर्ट क्यों करें।

बोर्ड ऑफ ट्रस्टीज़ इस बात की चिन्ता क्यों करे। जो बैंकों से लोन लेगा इन्वैस्ट करने के लिए, वह खुद उसका रीपेमेंट करेगा।

कई माननीय सदस्यों ने कहा है कि डब्लू.टी.ओ. बहुत बड़ी चिन्ता का विाय है। इस बारे में मैं कुछ नहीं कहना चाहूंगा। हमारे मित्र सत्यव्रत चतुर्वेदी जी भी यहां बैठे हैं। वे डब्लू.टी.ओ. के बारे में मुझसे कहीं ज्यादा और अच्छी तरह से जानते होंगे, लेकिन मैं इतना विश्वास सदन को दिलाना चाहता हूं कि विश्व व्यापार संगठन के सामने किसी भी सूरत में हमारी सरकार घुटने नहीं टेक सकती और मैं उसका उदाहरण देना चाहूंगा कि सिएटल में वर्ल्ड ट्रेड ऑर्गनाइज़शन की कॉनफ्रेन्स हुई थी। भारत के सीमित हस्तक्षेप से वह सम्मेलन सफल नहीं हो पाया और उसी डब्लू.टी.ओ. के चेयरमैन माइक बुर्क को भारत आना पड़ा था और भारत के बारे में स्वीकार करना पड़ा था कि विश्व की तीसरी दुनिया का कोई नेता है, यदि कोई नेतृत्व कर सकता है तो भारत के अतिरिक्त और कोई नहीं कर सकता। इसलिए रघुवंश जी को मैं विश्वास दिलाना चाहता हूं कि हमारी सरकार किसी भी सूरत में डब्लू.टी.ओ. के सामने घुटने नहीं टेक सकती।

आपने इनलैण्ड वाटर वेज़ के बारे में पूछा है, गंगा जी में कार्गो ट्रांसपोर्टेशन और पैसेन्जर ट्रांसपोर्टेशन की चर्चा की है। मैं विश्वास दिलाना चाहता हूं कि उस विाय में हमारा मंत्रालय पूरी तरह से गंभीर है और समुचित दिशा निर्देश हमने इस संबंध में दे दिये हैं कि चाहे जैसे भी हो, 1 अक्तूबर, 2000 से इलाहाबाद से कलकत्ता तक इनलैण्ड वॉटर वेज़ नंबर 1, यानी गंगा नदी में कार्गो ट्रांसपोर्टेशन का काम प्रारंभ हो जाना चाहिए और हमारा मंत्रालय इस कार्य में जुटा हुआ है।

हमारे सम्मानित सदस्य गढ़वी जी ने जो कुछ प्राइवेट सेक्टर पार्टिसिपेशन हम बढ़ा रहे हैं, उसका स्वागत किया है, लेकिन सोशल जस्टिस के बारे में चिन्ता व्यक्त की है। वर्कर्स के हितों को किसी भी सूरत में चोट नहीं आनी चाहिए, इस संबंध में उन्होंने चिन्ता व्यक्त की है। मैं उनको आश्वस्त करना चाहता हूं कि सामाजिक न्याय में हमारी सरकार विश्वास करती है। इसलिए सामाजिक न्याय के इस मुद्दे पर कहीं पर भी हम घुटने टेकने वाले नहीं हैं। वर्कर्स के हितों पर किसी भी प्रकार की चोट नहीं आने दी जाएगी। मैं यह भी अवगत कराना चाहूंगा कि जितनी भी मेजर पोर्ट्स एंड डॉक इंप्लॉइज़ फैडरेशन्स हैं, उनके प्रतिनिधियों को मैंने आश्वस्त किया है कि हर तीन महीने में एक बार मैं उनके साथ बैठूंगा और बोर्ड के डैवलपमेंट और मजदूरों के हितों के बारे में उनसे चर्चा करूंगा।

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : माननीय सभापति महोदय, मैं सिर्फ एक स्पटीकरण चाहता हूं। मंत्री जी ने अभी चर्चा में कहा कि सुरक्षा के ऊपर कोई आँच नहीं आने दी

जाएगी और प्राइवेट पार्टिसिपेशन रखेंगे। मैं केवल यह जानना चाहता हूं कि इस बिल को लाने से पहले क्या सुरक्षा की जो एजेन्सियां हैं, इन्टेलिजेन्स एजेन्सियां हैं, इंडियन नेवी है, क्या इन लोगों से संपर्क करके, चर्चा करके, विश्वास में लेकर प्रावधान किये गये? दूसरी बात यह है कि पोर्ट्स का मैनेजमैंट कौन करेगा और पार्टिसिपेशन से आपका क्या तात्पर्य है? क्या वह केवल पूंजी लगाएंगे, उसके मैनेजमेंट में उनकी कोई भागीदारी नहीं होगी? इतनी बात स्पट कर दें।

श्री राजनाथ सिंह : कोई भी सरकार यदि बिल लेकर किसी भी सदन में जाती है तो निश्चित रूप से उस बिल का जो प्रारूप होता है, उसका अनुमोदन कैबिनेट के द्वारा होता है और कैबिनेट के समक्ष जब कभी कोई प्रस्ताव जाता है तो उसके पहले सभी मंत्रालयों को वह सर्कुलेट किया जाता है। यह प्रस्ताव भी कैबिनेट के समक्ष जाने से पहले गृह मंत्रालय और सुरक्षा मंत्रालय को सर्कुलेट हुआ था। मैंने जान-बूझकर केवल दो विभागों की चर्चा की क्योंकि सिक्यूरिटी के बारे में माननीय सदस्य को थोड़ी चिन्ता है।

दूसरी बात यह पूछी कि संचालन कौन करेगा। इस समय हमारे जो 12 मेजर पोर्ट हैं, उनका मैनेजमेंट, ऐडमिनिस्ट्रेशन और कंट्रोल सब कुछ इसी मेजर पोर्ट ट्रस्ट ऐक्ट के माध्यम से होता है।

बोर्ड आफ ट्रस्टीज हर मेजर पोर्ट में है। उन्हीं के द्वारा सारा मैनेजमेंट और सारी व्यवस्थाएं संचालित होती है।

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : सभापति महोदय, मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूं जैसा उन्होंने कहा, वह व्यवस्था अभी तो है, लेकिन इस संशोधन के बाद भी क्या यही व्यवस्था विद्यमान रहेगी, कहीं प्राइवेट लोगों के हाथों में तो इसका व्यवस्थापन नहीं चला जाएगा?

श्री राजनाथ सिंह: प्राइवेट लोगों के हाथ में नहीं जाएगा।

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी: इस बात की क्या गारंटी है? क्या कोई ऐसे सेफगार्ड आपने इसमें रखे हैं?

MR. CHAIRMAN : Shri Satyavrat Chaturvedi, the hon. Minister has clarified the position.

श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी : सभापति महोदय, अभी मंत्री जी ने जो इसमें संशोधन किया है है उसमें यह है कि ``किसी भी अन्य व्यक्ति के साथ ऐसे निबंधों और शर्तों पर, जो तय पाई जाएं, कोई करार या अन्य ठहराव कर सकेगा`` अर्थात् ठहराव में जैसी शर्तें पाई जाएं। उसमें मैनेजमेंट भी उनके हाथ में जा सकता है। यह हमारी चिन्ता है।

MR. CHAIRMAN: The hon. Minister has clarified the position about management.

श्री राजनाथ सिंह: सभापति महोदय, माननीय सांसद चतुर्वेदी जी के सामने मैं एक ही उदाहरण प्रस्तुत करना चाहता हूं जिससे उनकी सारी शंका का समाधान हो जाएगा। इस समय हमारा सबसे मॉडर्न पोर्ट जो माना जाता है वह जवाहर लाल नेहरू मॉडर्न पोर्ट ट्रस्ट है। वहां पर आस्ट्रेलिया की एक कंपनी पी. एंड ओ. ने 800 करोड़ रुपए इन्वैस्ट कर के कंटेनर टर्मिनल को डिवेलप किया है, लेकिन उस ट्रस्ट में पी.एंड ओ. फर्म का या उस आर्गेनाइजेशन का कोई भी रिप्रजेंटेटिव नहीं है। इन्वैस्टर को इन्वैस्ट करने की इजाजत केवल इस शर्त पर दी जाती है कि उसको उसका रिटर्न मिलेगा। बस इसके अतिरिक्त कुछ नहीं।

SHRI LAKSHMAN SETH : Calcutta Haldia ports are riverine ports. The shipping channels are required to be dredged. There is a Cabinet decision taken in 1994 that Government will reimburse the expenditure incurred for dredging by the Calcutta Port Trust. The CPT has incurred an expenditure of Rs.477 crore during the period of 1999-2000. The Ministry of Surface Transport has given only Rs.233 crore. How the shipping channel will be maintained and improved? So, I demand that the rest of the amount i.e Rs.243 crore be given to CPT for improvement of the shipping channel.

I want a clarification from the hon. Minister when the ports will be privatised. I want to know how the shipping channel will be maintained so that the Calcutta Port and the Haldia Port being riverine ports are having natural constraint. The sea port will flourish with the participation of the private party and the riverine port will lag behind and thereby there will be regional imbalance in economic growth. The hon. Minister may clarify how this imbalance will be tackled.

श्री राजनाथ सिंह: सभापति महोदय, सम्मानित सदस्य श्री लक्ष्मण सेठ ने जिस बिन्दु की ओर ध्यान आकर्ित किया है, उस बारे में मैं इतना ही कहना चाहूंगा कि धन के अभाव में शिप्स का या किसी भी वैसल का मूमेंट रुकने नहीं देंगे, लेकिन एक चीज जो इन्होंने ध्यान में लाई है उसके लिए मैं विभाग के लोगों से बात करूंगा कि वहां की क्या स्थिति है क्योंकि इस समय उसकी सीधी जानकारी दे पाना मेरे लिए संभव नहीं है।

सभापति महोदय, माननीय सदस्य श्री सत्यव्रत चतुर्वेदी जी के एक बिन्दु पर और स्पटीकरण देना चाहूंगा। उन्होंने कहा है कि किसी परसन के साथ भी आप जाइंट वैंचर बना सकते हैं। यह परसन, एक लीगल परसन है। इसका आशय एक लीगल एंटिटी से लिया जाना चाहिए। जब मैंने 28 हजार करोड़ या 20 हजार करोड़ रुपए इन्वैस्ट करने की बात कही है, तो ऐसा नहीं है कि केवल जाइंट वैंचर से ही सब कुछ आ जाएगा। जाइंट वैंचर बनने के बाद भी प्राइवेट सैक्टर का पार्टीसिपेशन हो सकता है। इसके बाहर से भी हो सकता है। केवल एक पोर्ट में ही 28 हजार करोड़ रुपए इन्वैस्ट करने हों, ऐसी बात नहीं है। जैसा मैंने आपको उदाहरण दिया जो कंटेनर टर्मिनल हम डवलप कर रहे हैं, उसमें 800 करोड़ रुपए पी.एंड ओ. ने इन्वैस्ट किया है और वहां पर वह कंटेनर टर्मिनल बन कर तैयार भी हुआ है।

सभापति जी, मैं माननीय विद्वान सदस्य श्री बनातवाला जी के कुछ बिन्दुओं पर जरूर अपने विचार रखना चाहूंगा। जैसा उन्होंने कहा है हमारे मेजर पोर्ट्स सैचुरेशन पाइंट पर पहुंच गए हैं, यह बात सही है। इसीलिए हम मेजर पोर्ट एक्ट में संशोधन कर रहे हैं ताकि इन मेजर पोर्ट की क्षमता को बढ़ाया जा सके। जैसा मैंने पहले कहा, यह संशोधन हम इसलिए भी कर रहे हैं कि इसके द्वारा हम केवल मेजर पोर्ट की ही क्षमता नहीं बढ़ाना चाहते, बल्कि जिन माइनर पोर्ट्स के साथ हमारा जाइंट वैंचर बनेगा, हम उन जाइंट वैंचर की क्षमता को भी बढ़ाना चाहते हैं। इसीलिए हमने इसमें संशोधन किया है।

सभापति महोदय, बनातवाला जी ने बार-बार मैड रश आफ प्राइवेटाइजेशन की बात कही है। मैं बताना चाहता हूं कि यह मैड रश आफ प्राइवेटाइजेशन नहीं है बल्कि गवर्नमेंट की यह वैल थॉट एंड वैल कंसीडर्ड एप्रोच है। पोर्ट की क्षमता को बढ़ाने के लिए और ज्यादा से ज्यादा से फारेन एक्सचेंज अर्न करने के लिए यह किया गया है।

श्री सामंत जी ने न्वर पोर्ट के बारे में एक बात कही है। मैं बतलाना चाहूंगा कि न्वर पोर्ट मेजर पोर्ट ट्रस्ट एक्ट पर गवर्न नहीं होता है। अंतिम सदस्य श्री थामस ने मलयालम में अपनी विचार व्यक्त किया है। मैं मिस्टर थामस को अपनी तरफ से बहुत-बहुत बधाई देना चाहता हूं कि उन्होने अपनी क्षेत्रीय भाा में यहां पर अपने विचार व्यक्त किये हैं। इन्होंने राट्रीय सुरक्षा पर अपनी चिन्ता व्यक्त की है। इस संबंध में मैं पहले

ही स्पटीकरण दे चुका हूं कि राट्रीय हितों पर हम किसी भी सूरत में चोट नहीं आने देंगे। राट्रीय सुरक्षा का कोई भी संकट किसी भी सूरत में पैदा नहीं होने देंगे। कोचीन पोर्ट पर जो कन्टेनर टर्मिनल बन रहा है, वह काम जल्दी पूरा होगा। अगर कोचीन पोर्ट की क्षमता बढ़ाने के लिए वहां पर कन्टेनर टर्मिनल और बर्थ बनाने की आवश्यकता होगी तो निश्चित रूप से वह करेंगे।

मैं सभी सम्मानित सदस्यों के प्रति पुनः आभार व्यक्त करते हुए मैं उनसे यह अनुरोध करूंगा कि राज्य सभा द्वारा संशोधित विधेयक इस सदन में प्रस्तुत हुआ है, उसे कृपा पारित करने का कट करें।

MR. CHAIRMAN : I shall now put amendment No.1 moved by Shri Priya Ranjan Dasmunsi to the motion for consideration to the vote of the House.

The amendment was put and negatived.

MR. CHAIRMAN: The question is:

> "That the Bill further to amend the Major Port Trusts Act, 1963, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."

Those in favour will please say `Aye'.

SEVERAL HON. MEMBERS: `Aye'.

MR. CHAIRMAN: Those against will please say `No'.

SOME HON. MEMBERS: No.

MR. CHAIRMAN: I think, the `Ayes' have it. The `Ayes' have it.

...(*Interruptions*)

SOME HON. MEMBERS: Sir, the `Noes' have it. ...(*Interruptions*)

MR.CHAIRMAN: Hon. Members, please co-operate with the Chair.

SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): Sir, we are pressing for a division. When we are asking for a division, you have to accept it.

MR. CHAIRMAN: So, do you want a division then?

SHRI BASU DEB ACHARIA: Yes. We want to register our opposition to this Bill.

1947 hours

MR. CHAIRMAN: Let the lobbies be cleared--

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : It should not be recorded.

*(Interruptions)**

़सभापति महोद्य : कृप्या आप्स में ्बात मत कीजिए। रिकार्ड में कुछ नहीं जाएगा।

Now, the lobbies have been cleared.

Kind attention of the Members is invited to the following points in the operation of the Automatic Vote Recording System:

1. Before a Division starts, every Member should occupy his or her own seat and operate the system from that seat only.

2. As may kindly be seen, the "Red bulbs above display boards" on either side of my chair are already glowing. This means the voting system has been activated.

3. For voting, press the following two buttons simultaneously immediately after sounding of first gong, *viz.,*

(i) One "Red" button in front of the Member on the head phone plate; and also

(ii) Any one of the following buttons fixed on the top of desk of seats:

`Ayes' -- Green colour

`Noes' -- Red colour

`Abstain' -- Yellow colour

4. It is essential to keep both the buttons pressed till the second gong sound is heard and the red bulbs are "off".

The hon. Members may please note that the vote will not be registered if both buttons are not kept pressed simultaneously till the sounding of the second gong.

5. Do not press the amber button (p) during Division.

*Not Recorded.

6. Members can actually "see" their vote on display boards and on their desk unit. In case vote is not registered, they may call for voting through slips.

The question is:

"That the Bill further to amend the Major Port Trusts Act, 1963, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."

The Lok Sabha divided:

MR. CHAIRMAN : I find, there is no quorum in the House. The Division is, therefore, held over. The House is adjourned for want of quorum.

The House stands adjourned to meet tomorrow, the 17th May, 2000 at 11 o'clock.

1956 hours

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock

on Wednesday, May 17, 2000/Vaisakha 27, 1922 (Saka)