ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ

അഴീക്കൽ തുറമുഖ വികസനം

ശ്രീ. കെ.എം. ഷാജി: സർ, ഭൂമിയേറ്റെടുക്കാനുള്ള ബുദ്ധിമുട്ടും വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന ജനസാന്ദ്രതയും കുണ്ടും കുഴിയും നിറഞ്ഞ റോഡും നമ്മുടെ റോഡ് യാത്ര ദിനംപ്രതി ദുഷ്ക്കരമാക്കുന്നു. സമാന്തരമായ യാത്രാ സൗകര്യങ്ങൾ കണ്ടുപിടിച്ചിട്ടില്ലെങ്കിൽ കേരളത്തിന്റെ വികസനം വലിയ ബുദ്ധിമുട്ടിലാകും. ഇത്തരമൊരു സാഹചര്യങ്ങളിൽ കേരളത്തിലെ തുറമുഖങ്ങളെ വികസിപ്പിച്ച് ജലഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടത് അനുവാര്യമാണെന്ന് സഭയിൽ ചർച്ച ചെയ്തിട്ടുള്ളതാണ്. എല്ലാ ചെറിയ തുറമുഖങ്ങളും വലിയ തുറമുഖങ്ങളോട് ചേർന്ന് നിന്ന് അതിന്റെ സമാന്തരമായി വർദ്ധിപ്പിച്ചെടുക്കുന്നത് ബർമ്മപോലുള്ള വിദേശരാജ്യങ്ങളിൽ പോയാൽ കാണാൻ കഴിയും. വ്യാവസായി മുന്നേറ്റം മാത്രമല്ല,.... കൊച്ചിൽനിന്നും അഴീക്കലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒരു പഠന റിപ്പോർട്ട് ഞാൻ ഒരിക്കൽ വായിച്ചു. കൊച്ചിയിൽനിന്ന് തടസ്സവുമില്ലാതെ ഒരു ലോഡഡ് വെഹിക്കിൾ, അങ്ങനെ ഒരു വികസനമുണ്ടായി പുറപ്പെടുകയാണെങ്കിൽ 60 കിലോമീറ്ററിൽ യാത്ര ചെയ്താൽ, അതേസമയം അത് കണ്ടയ്നെറായി കടൽമാർഗ്ഗമാണ് വരുന്നതെങ്കിൽ, റോഡുമാർഗ്ഗവും കടൽമാർഗ്ഗവും തമ്മിൽ ഒരു മണിക്കൂറിലധികം വ്യത്യാസം വരും. കേരളത്തിലെ റോഡുകളിലൂടെ 60 കിലോമീറ്ററിലൊന്നും ഒരു ലോഡഡ് വെഹിക്കിളിന് യാത്രചെയ്യാൻ കഴിയില്ലെന്ന് മനസിലാക്കാവുന്നതാണ്. അതുമാത്രമല്ല സമയം, ഇന്ധനം, മലിനീകരണം, റോഡ് മെയിന്റനൻസ്, വെഹിക്കിൾ മെയിന്റനൻസ് എന്നിവയിൽ ഒരു പാട് ലാഭമുണ്ടാകും.

അതുകൊണ്ട് കേരളത്തിലെ ചെറിയ തുറമുഖങ്ങൾ കഴിയാവുന്ന തരത്തിൽ ഡെവലപ്പ് ചെയ്ത് ലിങ്ക് ചെയ്തുകൊണ്ട് അടിയന്തരമായി ജലഗതാഗതം ആരംഭിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതിൽ രണ്ടുമൂന്ന് പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. എത്രയോ കാലമായി അഴീക്കൽ തുറമുഖത്തെക്കുറിച്ച് ഞാൻ ഈ സഭയിൽ പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതാണ്. എന്റെ മണ്ഡലത്തിലാണ് എന്നത് മാത്രമല്ല, കണ്ണൂരിൽ എയർപോർട്ടിന്റെ കാര്യത്തിൽ വളരെ വേഗത്തിൽ മുന്നോട്ടു പോകുന്നു. വളരെ നല്ല മാറ്റം കണ്ണൂരിലുണ്ടാകുന്നു. വികസിതമായ എല്ലാ രാഷ്ട്രങ്ങളെ പരിശോധിച്ചാലും ഒരു തുറമുഖമാണ് ആ രാജ്യത്തിന്റെ വികസനത്തിൽ പ്രധാന പങ്ക് വഹിക്കുന്നതെന്ന് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയും. അതുകൊണ്ട് തുറമുഖം ഡെവലപ്പ് ചെയ്യുക എന്നുള്ളതാണ് പരമപ്രധാനമായിട്ടുള്ള കാര്യം. ഇന്ത്യൻ രാഷ്ട്രപതിയുടെ നയപ്രഖ്യാപന പ്രസംഗത്തിൽപ്പോലും നാച്ച്വറൽ ഡെപ്ത്തുള്ള ഇന്ത്യയിലെ തുറമുഖങ്ങളെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞപ്പോൾ അഴീക്കൽ തുറമുഖത്തെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞതാണ്. പക്ഷേ അങ്ങനെ പറഞ്ഞുവെന്നല്ലാതെ നിർഭാഗ്യവശാൽ ഒരു സെൻട്രൽ പ്രോജക്ടുപോലും നമുക്ക് വന്നിട്ടില്ല. കഴിഞ്ഞതവണ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി തന്നെ വളരെ താൽപ്പര്യമെടുത്ത് എ.ബി.ജി. അടക്കമുള്ള ഗ്രൂപ്പുകളുമായി നെഗോസിയേഷനൊക്കെ നടന്നതാണ്. നിർഭാഗ്യവശാൽ നമുക്ക് അഴീക്കൽ പോർട്ട് സാധ്യമാക്കിയെടുക്കാൻ കഴിയാതെ പോകുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ജലഗതാഗതം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായിത്തന്നെ അഴീക്കൽ പോർട്ടു കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് കേരളത്തിലെ തുറമുഖങ്ങളുടെ വികസന കാര്യത്തിൽ ഏതൊക്കെ തരത്തിലാണ് ഇടപെടേണ്ടത് എന്ന് ഗവൺമെന്റിനെ

ബോദ്ധ്യപ്പെടുത്തുന്നതിന് വേണ്ടിയാണ് ഞാൻ ഈ ശ്രദ്ധ ക്ഷണിച്ചത്. പുതിയ സാഹചര്യത്തിൽ കേരളത്തിലെ പോർട്ടുകൾ മുഴുവൻ വികസിപ്പിക്കുന്നതിന്റെ കൂട്ടത്തിൽ, അഞ്ചുമീറ്ററോളം നാച്ചറൽ ഡെപ്ത്ത് ഉണ്ട് എന്നാണ് അഴീക്കൽ തുറമുഖത്തെക്കുറിച്ച് നേരത്തേ തന്നെ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. അഴീക്കൽ തുറമുഖത്തോട് ചേർന്നാണ് സിൽക്കിന്റെ വലിയ കപ്പലുകൾ വരുന്നത്. അവിടെ ചെറിയ കപ്പലുകളല്ല വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ആ കപ്പലുകൾ വന്ന് പൊളിക്കുന്നു. ഇപ്പോൾ കപ്പൽ പൊളിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒരു സമരം അവിടെ നടക്കുന്നുണ്ട്. കപ്പൽ വരാത്തതുകൊണ്ടല്ല, വരാനുള്ള സൗകര്യവും അവിടെയുണ്ട്. അഴീക്കൽ തുറമുഖത്ത് വന്നിരിക്കുന്ന കപ്പൽ കണ്ടാൽ തന്നെ അറിയാം. സിൽക്കിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ കപ്പലുകളാണ് അവിടെ വന്നിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി താൽപ്പര്യമെടുത്ത് അഴീക്കൽ തുറമുഖം അടക്കമുള്ള കേരളത്തിലെ ചെറിയ തുറമുഖങ്ങൾ വികസിപ്പിച്ച് വികസനപരമായ മുന്നേറ്റത്തിന്റെ കൂടെത്തന്നെ ഗതാഗതത്തിന്റെ സൗകര്യം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിൽകൂടി ശ്രദ്ധചെലുത്തുമോ എന്നറിയാൻ വേണ്ടിയാണ് ഞാൻ ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചത്.

മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും എക്സൈസും വുകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ബാബു): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതു പോലെ കേരളത്തിലെ റോഡിലെ ഗതാഗതക്കുരുക്കും ജലഗതാഗതചരക്കു നീക്കത്തിനുള്ള ചെലവും കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് കേരളത്തിലെ തീരദേശ കപ്പൽ ഗതാഗതം കൂടുതൽ വ്യാപിപ്പിക്കണമെന്നാണ് ഗവൺമെന്റ് ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. ഇതിന്റെയടിസ്ഥാനത്തിൽ കേരളത്തിലെ എല്ലാ

തുറമുഖങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുകൊണ്ടുള്ള വികസനപ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നു കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതിൽ ഏറ്റവും പ്രധനാപ്പെട്ട കാര്യം പോർട്ടുകളുടെ ആഴം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന നടപടിയാണ്. അതിന്റെയടിസ്ഥാനത്തിൽ വിഴിഞ്ഞം, കൊല്ലം, അഴീക്കൽ, ബേപ്പൂർ എന്നീ തുറമുഖങ്ങളുടെയെല്ലാം ആഴം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന നടപടികൾ ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കേരളത്തിലെ ചെറുകിട തുറമുഖങ്ങളിയേ്ക്ക് കൂടി കപ്പൽ ഗതാഗതം സാധ്യമാണ് എന്നു ബോദ്ധ്യപ്പെടുത്താൻ വേണ്ടി ഗവൺമെന്റ് നേരിട്ട് ഒരു കപ്പൽ വാടകയ്ക്കെടുത്ത് ഗുജറാത്തിൽ നിന്ന് കൊല്ലം പോർട്ടിലേയ്ക്ക് ചരക്കുകൊണ്ടുവരികയുണ്ടായി. ഇപ്പോൾ തുടർച്ചയായി കൊല്ലം പോർട്ടിൽ മണൽ കപ്പലുകൾ വരുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെ കൊല്ലം പോർട്ടാണ് ഇക്കാര്യത്തിൽ ഏറ്റവും മുൻപന്തിയിൽ പോയിട്ടുള്ളത്. കൊല്ലം പോർട്ടിൽ പോർട്ട് ലിഫ്റ്റ് ഏർപ്പെടുത്തുകയുണ്ടായി. കണ്ടെയ്നർ ഹാന്റ്ലിംഗ് ക്രെയിൻ കൊണ്ടുവന്നു. അവിടെ മറ്റ് അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളെല്ലാം ഒരുക്കി കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. വിഴിഞ്ഞത്തെ ഓൾഡ് പോർട്ട് വികസിപ്പിക്കുന്നത്തിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പൊന്നാനി പോർട്ട് വികസിപ്പിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി മലബാർ പോർട്ട്സ് എന്ന കമ്പനിയുമായി പി.പി.പി. മോഡലിൽ കഴിഞ്ഞ വർഷം ഗവൺമെന്റ് കരാറിലേർപ്പെട്ടു. 750 കോടിരൂപ മൂന്ന് ഘട്ടങ്ങളിലായി ചെലവഴിച്ച് പോർട്ട് വികസനം സാധ്യമാക്കുന്ന കരാറിലാണ് ഏർപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. അത് ആരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള പരിസ്ഥിതി ക്ലിയറൻസ് അവർക്ക് ലഭിച്ചുകഴിഞ്ഞു. പക്ഷേ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് പോർട്ടിനാവശ്യമായ ഭൂമി കമ്പനിക്ക് കൈമാറുന്ന നടപടി വിചാരിച്ചപോലെ വേഗത്തിൽ നടന്നിയില്ല. അതിന്റെ

നോട്ടിഫിക്കേഷൻ കഴിഞ്ഞു. ഉടൻ തന്നെ ഭൂമികൈമാറ്റം നടക്കുന്നതാണ്. ബേപ്പൂർ പോർട്ടിന്റെ ആഴം വർദ്ധിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ബേപ്പൂർ പോർട്ടിൽ കൂടുതൽ ക്രെയിനുകൾ ഏർപ്പെടുത്താനും സജ്ജമാക്കാനുമുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അവിടെ ഒരു പുതിയ ബെർത്ത് നിർമ്മിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ലക്ഷദ്വീപ് അതോറിറ്റിയുമായി കരാറിൽ ഒപ്പിട്ടുവെങ്കിലും ലക്ഷദ്വീപ് അതോറിറ്റി ബെർത്ത് നിർമ്മിച്ചിട്ടില്ല. അഴീക്കൽ പോർട്ടിനെ സംബന്ധിച്ച് പറയുകയാണെങ്കിൽ, അഴീക്കൽ പോർട്ടിൽ ഡിലോയിറ്റ് എന്ന കമ്പനിയാണ് ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് നൽകിയത്. അതിന്റെയടിസ്ഥാനത്തിൽ മൾട്ടി പർപ്പസ് ടെർമിനൽ, സിമെന്റ് ടെർമിനൽ, കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനൽ, ഷിപ്പ് റിപ്പയറിംഗ് ടെർമിനൽ എന്നിവയ്ക്ക് ടെണ്ടർ ക്ഷണിച്ചെങ്കിലും സിമെന്റ് ടെർമിനലിന് മാത്രമാണ് ഒരു ടെണ്ടർ ലഭിച്ചത്. 120 കോടിരൂപ ചെലവിൽ സിമെന്റ് ടെർമിനൽ നിർമ്മിക്കാൻ എ.ബി.ജി. എന്ന സിമെന്റ് കമ്പനി താൽപ്പര്യം കാണിച്ചു. ആദ്യഘട്ടത്തിൽ സംസ്ഥാന ധനകാര്യവകുപ്പും പ്ലാനിംഗ് ബോർഡും തുറമുഖ വകുപ്പിന്റെ നിലപാടിനോട് യോജിച്ചില്ല. പിന്നീട് യാഥാർത്ഥ്യങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കി ഇവരെല്ലാം സമ്മതിച്ച് ആ കമ്പനിക്ക് ടെണ്ടർ കൊടുക്കാമെന്ന് പറഞ്ഞപ്പോൾ അവർ ഇപ്പോൾ താൽപ്പര്യം കാണിക്കുന്നില്ല. അതാണ് അതിന്റെ സ്ഥിതി. സിമെന്റ് ടെർമിനൽ നിർമ്മാണ ത്തിനായി എ.ബി.ജി. കമ്പനി മുന്നോട്ടുവന്നെങ്കിലും ഇക്കാര്യം ഇപ്പോൾ സർക്കാരിന്റെ പരിഗണനയിലാണ്. കമ്പനി താൽപ്പര്യമുണ്ടെന്ന് അറിയിച്ചിട്ടു ണ്ടെങ്കിലും കരാർ ഒപ്പുവയ്ക്കാൻ മുന്നോട്ടുവന്നിട്ടില്ല. ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ പരാമർശിച്ചിരുന്ന മറ്റ് പ്രോജക്ടുകൾ വീണ്ടും ടെണ്ടർ ചെയ്യാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അഴീക്കൽ പോർട്ടിന്റെ

വികസനത്തിന് ആവശ്യമായ സ്ഥലം, ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം ശ്രീ. കെ. എം. ഷാജി കൂടി താൽപ്പര്യമെടുത്തതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ പൂർത്തിയാക്കി 70 ലക്ഷം രൂപ ചെലവിൽ പെട്രോൾ ബോട്ട് വാങ്ങുന്നതിനും 19.85 കോടിരൂപ ചെലവിൽ ഒരു ഡ്രെഡ്ജർ വാങ്ങുന്നതിനും സപ്ലൈ ഓർഡർ നൽകിയിരിക്കയാണ്. ഈ ഡ്രെഡ്ജർ അഴീക്കൽ പോർട്ടിന് മാത്രമല്ല കേരളത്തിലെ മൊത്തം പോർട്ടുകൾക്കും പ്രയോജനപ്പെടുന്നതാണ്. നിലവിൽ അഴീക്കൽ തുറമുഖത്ത് 226 മീറ്റർ നീളമുള്ള വാർഫും അഞ്ച് ടൺ ശേഷിയുള്ള ക്രെയിനും ചരക്ക് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതിന് ലഭ്യമാണ്. അഴീക്കൽ തുറമുഖത്തുനിന്ന് കണ്ടെയ്നർ കപ്പൽ സർവ്വീസ് തുടങ്ങുന്നതിനുള്ള സാധ്യതകൾ ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിച്ചു വരുന്നു. 10 കോടിരൂപ മുടക്കി ഒരു ഗോഡൗൺ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള ടെണ്ടറും ഇതിനകം തന്നെ ക്ഷണിച്ചിട്ടുമുണ്ട്. തീരദേശക്കപ്പൽ ഗതാഗതവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സംസ്ഥാനത്ത് തീരദേശ കപ്പൽഗതാഗതം നടപ്പാക്കുന്നതിന്റെ ആദ്യഘട്ടമെന്ന നിലയിലാണ് കൊല്ലം-വല്ലാർപാടം റൂട്ടിൽ കോസ്റ്റൽ ഷിപ്പിംഗ് പദ്ധതി ആരംഭിച്ചത്. അത് അഴീക്കൽ-ബേപ്പൂർ-വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖങ്ങളിലേയ്ക്കുകൂടി കൂടി വ്യാപിപ്പിക്കുന്ന കാര്യം ഗവൺമെന്റിന്റെ സജീവ പരിഗണനിലുണ്ട്. കണ്ടെയ്നർ ചരക്കുനീക്കം അഴീക്കൽ തുറമുഖത്തേയ്ക്കുകൂടി വ്യാപിപ്പിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്. തീരദേശ കപ്പൽ ഗതാഗതം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി നമ്മുടെ സംസ്ഥാനമാണ് ആദ്യമായി ഇതിന് ഒരു ഇൻസെന്റീവ് പ്രഖ്യാപിച്ചത്. ഒരു ടൺ ചരക്ക് ഒരു കീലോമീറ്റർ കൊണ്ടുവരുന്നതിന് ഒരു രൂപ സബ്സിഡി നൽകാൻ രാജ്യത്ത് ആദ്യമായി തീരുമാനിച്ചത് കേരള ഗവൺമെന്റാണ്. ആ ആനുകൂല്യത്തിന്റെ

കാലാവധി ഒരു കൊല്ലമായിരുന്നു. അത് അവസാനിച്ചപ്പോൾ വീണ്ടും ഒരു വർഷം കൂടി നീട്ടാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ തന്നെ ഈ മേഖലയിലുള്ള യാനങ്ങളുടെ പരിമിതി ഉണ്ട്. മൂന്നര മീറ്റർ ആഴത്തിൽ ഓടുന്ന യാനങ്ങൾ ഇപ്പോൾ ഇല്ല. അത് നിർമ്മിക്കുന്നവർക്ക് സബ്സിഡി നൽകുന്നതിനെക്കുറിച്ചും ഗവൺമെന്റ് ആലോചിക്കുന്നുണ്ട്. ഏതായാലും തിരക്കേറിയ റോഡുകളിൽ നിന്ന് 20 ശതമാനമെങ്കിലും ചരക്കുഗതാഗതം ജലമാർഗ്ഗമാക്കിമാറ്റണം എന്നുള്ള ലക്ഷ്യം വച്ചുകൊണ്ടാണ് ഗവൺമെന്റ് ഇപ്പോൾ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇക്കാര്യത്തിൽ എല്ലാ വിഭാഗം ആളുകളുമായും ചർച്ചചെയ്ത് യോജിച്ച് മുന്നോട്ടുപോകുന്നതായിരിക്കും. ചില മേഖലകളിൽ കുറച്ച് എതിർപ്പുകൾ ഉണ്ടായിരുന്നു. പ്രത്യേകിച്ചും മൽസ്യത്തൊഴിലാളി മേഖലയിൽ നിന്നാണ് എതിർപ്പ് ഉണ്ടായിരുന്നത്. 12 നോട്ടിക്കൽ മൈൽ അപ്പുറത്ത് കപ്പൽ യാത്ര ചെയ്യാം എന്നുള്ള ധാരണ ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ തന്നെ കൊല്ലം പോർട്ടിൽ പാസഞ്ചർ കപ്പൽ കൊണ്ടുവരുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ട്. ഓണത്തോടുകൂടി പാസഞ്ചർ കപ്പൽ കൊല്ലത്ത് കൊണ്ടുവരാൻ ശ്രമിക്കയാണ്. അങ്ങനെ കേരളത്തിലെ റോഡിലെ ചരക്കുഗതാഗതം ജലമാർഗ്ഗമാക്കി മാറ്റുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് സാധ്യമായ നടപടികളെല്ലാം സ്വീകരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അഴീക്കൽ പോർട്ടിന്റെ വികസനത്തിനും സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് പ്രത്യേക താൽപ്പര്യം എടുത്തിട്ടുണ്ട് എന്നുഞാൻ അറിയിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. എം. ഷാജി: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിക്കും അതുപോലെ തന്നെ ഗവൺമെന്റിനും അഴീക്കൽ പോർട്ടിന്റെ വികസനത്തെക്കുറിച്ച് അറിയാവുന്നതാണ്. പക്ഷേ നിർഭാഗ്യവശാൽ എല്ലാ സാധ്യതകളും

ഉണ്ടായിട്ടും പോർട്ടിന്റെ വികസനം നടക്കാതെ പോവുകയാണ്. ഇപ്പോൾ കണ്ടെയ്നർ ഷിപ്പിംഗ് സർവ്വീസിന്റെ സാധ്യത ഗവൺമെന്റ് പരിശോധിക്കുന്നു എന്നുപറഞ്ഞു. അത് ഏതുവരെയായി? കേരളത്തിലെ മാത്രമല്ല മൈസൂറിൽ നിന്നുള്ള ചേമ്പർ പോലും വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയത്തിൽ വന്നതാണ്. അനന്തമായ സാധ്യതയുള്ള ഒരു തുറമുഖമാണ്. താൽക്കാലിക മായി കണ്ടെയ്നർ ഷിപ്പിംഗ് സർവ്വീസ് തുടങ്ങുന്നുവെന്നാണ് അറിയാൻ കഴിഞ്ഞത്. അതിന്റെ കാര്യങ്ങൾ എവിടെവരെ എത്തി എന്നുള്ളത് പറയാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. കെ. ബാബു: സർ, കണ്ടെയ്നർ ചരക്കുനീക്കം അഴീക്കൽ തുറമുഖത്തേയ്ക്ക് വ്യാപിപ്പിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി കപ്പലുടമകൾ, കാർഗോ ഉടമകൾ, ഏജന്റുമാർ, കണ്ടെയ്നർ ക്രെയിൻ ഉടമകൾ എന്നിവരുടെ ഒരു യോഗം ജൂലൈ അഞ്ചാം തീയതി രാവിലെ 11.00 മണിക്ക് കണ്ണൂരിൽ വിളിച്ചു ചേർത്തിട്ടുണ്ട്. ആ തുറമുഖവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിവിധ പ്രശ്നങ്ങളും ഓരോ സെക്ടറിലുമുള്ള ആളുകളുടെ പ്രശ്നങ്ങളും ചർച്ച ചെയ്ത് തീരുമാനം ഉണ്ടാക്കാനും അഴീക്കൽ പോർട്ടിലൂടെയുള്ള കപ്പൽ ഗതാഗതം സജീവമാക്കാനും സാധിക്കും എന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുകയാണ്.

സഹകരണ മേഖല അഭിമുഖീകരിക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ

ശ്രീ. എം. ഹംസ: സർ, സഹകരണ മേഖലയുടെ മരണമണി മുഴങ്ങാതിരിക്കാൻ കേരള ഗവൺമെന്റ് നന്നായി ഇടപെടേണ്ട ഒരു കാലഘട്ടമാണിത്. സഹകരണ മേഖലയിൽ ഇൻഡ്യാ രാജ്യത്തിന്റെ സഹകരണ നിക്ഷേപത്തിന്റെ മൂന്നിൽ ഒരു ഭാഗം കേരളത്തിലാണെന്ന് ഈ

ഗവൺമെന്റിനറിയാം. സഹകരണ മേഖല നേരിടുന്ന ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രതിസന്ധികളിലൊന്ന് പുതിയ സാമ്പത്തിക നയത്തിന്റെ ഭാഗമായി ആർ.ബി.ഐ. നടപ്പാക്കുന്ന ചില പരിഷ്കാരങ്ങളാണ്. എസ്.എൽ.ആർ. 25 ശതമാനത്തിൽ നിന്ന് 22.5 ശതമാനമാക്കി 05–06–2014–ന് ആർ.ബി.ഐ. ഒരു സർക്കുലർ ഇറക്കി. സി.എൽ.ആർ. 3 ശതമമാനത്തിൽനിന്ന് 4 ശതമാനമാക്കി ഉയർത്തി. ജില്ലാ ബാങ്കുകളുടെ എസ്.എൽ.ആർ. മുഴുവൻ സംസ്ഥാന സഹകരണ ബാങ്കിലാണ് നിക്ഷേപിച്ചിട്ടുള്ളത്. 2015 ഏപ്രിൽ മാസം മുതൽ ജില്ലാ ബാങ്കുകളുടെ എസ്.എൽ.ആർ. സംസ്ഥാന സഹകരണ ബാങ്കിൽ നിക്ഷേപിക്കാൻ പാടില്ല. ഇത് മുഴുവൻ ഗവൺമെന്റ് സെക്യൂരിറ്റികളിലാണ് നിക്ഷേപിക്കേണ്ടത്. ഇങ്ങനെ ഗവൺമെന്റ് സെക്യൂരിറ്റികളിൽ നിക്ഷേപിച്ചാൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന് ഏകദേശം 70,000 കോടി രൂപ ഈ ഇനത്തിൽ കിട്ടും. ഇതിനുവേണ്ടിയാണ് ഗവൺമെന്റ് സെക്യൂരിറ്റിയിൽ മാത്രമേ ഇത് നിക്ഷേപിക്കാൻ പാടുള്ളുവെന്ന് പറയുന്നത്. ഇങ്ങനെ നിക്ഷേപിച്ചാൽ ഉണ്ടാകുന്ന അവസ്ഥ എന്താണെന്നതിനെക്കുറിച്ച് കേരള ഗവൺമെന്റ് ഗൗരവമായി പരിശോധിക്കണം. സംസ്ഥാന സഹകരണ ബാങ്കിൽ ഇന്ന് 6500 കോടിയോളം രൂപയാണ് നിക്ഷേപം. അതിൽ 5500 കോടിയോളം രൂപയുടെ നിക്ഷേപം ജില്ലാ ബാങ്കുകളുടേതാണ്. 4500 കോടി രൂപ സംസ്ഥാന സഹകരണ ബാങ്ക് വായ്പയും കൊടുത്തുകഴിഞ്ഞു. ജില്ലാ ബാങ്കുകളെല്ലാം 2015 ഏപ്രിൽ മാസം ഒന്നു മുതൽ എസ്.എൽ.ആർ. പിൻവലിച്ചാൽ, അത് ഗവൺമെന്റ് സെക്യൂരിറ്റിയിലേയ്ക്ക് കൊടുത്താൽ സംസ്ഥാന സഹകരണ ബാങ്ക് എവിടെനിന്ന് ഈ ഫണ്ട് കൊടുക്കും എന്നതും സംസ്ഥാന സഹകരണ ബാങ്ക് നിലനിൽക്കുമോ എന്ന കാര്യവും പ്രശ്നമായി നിൽക്കുകയാണ്. ഈ ഗൗരവതരമായിട്ടുള്ള അവസ്ഥ നമ്മുടെ മുമ്പിൽ

വരുന്നു. ഇപ്പോൾതന്നെ സംസ്ഥാന സഹകരണ ബാങ്കിന് 400 കോടിയോളം രൂപ നഷ്ടമാണ്. അതോടൊപ്പംതന്നെ നമ്മുടെ ജില്ലാ ബാങ്കുകളുടെ സ്ഥിതിയും വലിയ പ്രശ്നമാണ്. ജില്ലാ ബാങ്കുകളിൽ ഇപ്പോൾ സി.ആർ.എ. ആർ. നോംസ് ഉണ്ട്. പ്രസ്തുത നോംസ് അനുസരിച്ച് ജില്ലാ ബാങ്കിൽ 7 ശതമാനം സി.ആർ.എ.ആർ. വേണം. 14 ജില്ലാ ബാങ്കുകളിൽ കോഴിക്കോട്, മലപ്പുറം, കണ്ണൂർ, ഇടുക്കി എന്നീ 4 ജില്ലാ ബാങ്കുകൾക്കാണ് സി.ആർ. എ.ആർ. 7 ശതമാനമുള്ളത്. ബാക്കി 10 ബാങ്കുകൾക്ക് സി.ആർ.എ.ആർ. ഇല്ല. 2015 മാർച്ച് 31-നുള്ളിൽ 7 ശതമാനവും 2017-ൽ അത് 9 ശതമാനവും സി.ആർ. എ.ആർ. ആക്കി ഉയർത്തണം. ആ സി.ആർ.എ.ആർ. ആക്കി ഉയർത്താൻ എങ്ങനെയാണ് ജില്ലാ ബാങ്കുകൾക്ക് കഴിയുക? അപ്പോൾ ജില്ലാ ബാങ്കുകളും പ്രതിസന്ധിയിലാണ്, വലിയ പ്രതിസന്ധിയാണ്. ഇങ്ങനെ പ്രതിസന്ധിയിൽ നിന്ന് സി.ആർ.എ.ആർ. ആക്കാൻവേണ്ടി ഗവൺമെന്റ് സപ്പോർട്ട് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് 375 കോടി രൂപ ജില്ലാ ബാങ്കുകൾക്ക് കൊടുത്തു. ഇപ്പോൾ യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് വീണ്ടും 70 കോടി രൂപയും വീണ്ടും 120 കോടി രൂപയും കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. എന്നിട്ടും സി.ആർ.എ.ആർ.-ലേയ്ക്ക് നമ്മുടെ 10 ജില്ലാ ബാങ്കുകൾക്കും എത്താൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. ആ 10 ജില്ലാ ബാങ്കുകളും മരണത്തെ കാത്തുകഴിയുകയാണ്. ഈ ഒരവസ്ഥയിൽ നമ്മുടെ ബാങ്കിംഗ് റഗുലേഷൻ ആക്ട് ഭേദഗതി വരുത്തുകയും ആർ.ബി.ഐ. കൊടുത്ത പുതിയ നിയമങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ വലിയ പ്രതിസന്ധിയാണ് നമ്മൾ നേരിട്ടു കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഇതോടൊപ്പം സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെന്റ് ചില തീരുമാനങ്ങളെടു ത്തിട്ടുണ്ട്. ആ തീരുമാനങ്ങളിൽ ഉണ്ടാക്കുന്ന അപകടങ്ങളും മനസ്സിലാക്കി സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഇടപെടണം. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് ചില

സഹായങ്ങൾ ചെയ്യാൻ സാധിക്കും. ഒന്ന്, നമ്മളിവിടെ കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ള റിസ്ക് ഫണ്ടാണ്. സഹകരണ രംഗത്ത് വന്നിട്ടുള്ള മാറ്റത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന ത്തിൽ കൊണ്ടുവന്നതാണ് സഹകരണ റിസ്ക് ഫണ്ട്. ആ റിസ്ക് ഫണ്ട് ഇന്ന് ആർക്കാണ് കിട്ടുന്നത്. മരണപ്പെട്ട ആൾക്ക് റിസ്ക് ഫണ്ടിൽനിന്ന് പണം കൊടുത്ത് വായ്പ തിരിച്ചടയ്ക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള സഹായം ചെയ്യാനാണ് റിസ്ക് ഫണ്ട് ഏർപ്പെടുത്തിയത്. എന്നാൽ ആ റിസ്ക് ഫണ്ടിന്റെ നോംസിൽ പറയുന്നത്, എല്ലാ മാസവും കൃത്യമായി അടയ്ക്കുന്ന ആൾക്ക് മാത്രമേ റിസ്ക് ഫണ്ടിന്റെ ആനുകൂല്യം കിട്ടൂവെന്നാണ്. ഒരാൾ ലോൺ എടുത്ത് ആറ് മാസം കഴിഞ്ഞ് മരിച്ചാൽ, കാർഷിക വായ്പയാണെങ്കിൽ കൃഷിക്കാരൻ വർഷത്തിലൊരിക്കൽ വിളവെടുത്തതിനു ശേഷം മാത്രമാണ് അടയ്ക്കുന്നത്. ആറ് മാസത്തിനുള്ളിൽ മരണപ്പെട്ടാൽ ആ റിസ്ക് ഫണ്ടിന്റെ ആനുകൂല്യം അവർക്ക് കിട്ടുന്നില്ല. വായ്പ വർഷത്തിൽ ഒരിക്കൽ അടച്ച ആളാണെങ്കിൽപ്പോലും റിസ്ക് ഫണ്ടിന്റെ ആനുകൂല്യം കൊടുക്കാൻ വേണ്ടിയിട്ടുള്ള ഇടപെടൽ, ഈ റൂൾസിൽ അമന്റ്മെന്റ് വരുത്തിക്കൊണ്ട് റിസ്ക് ഫണ്ടിന്റെ അർത്ഥം നമ്മുടെ നാട്ടിൽ നടപ്പാക്കാൻ കഴിയണം. ഇപ്പോൾ ഒരു ലക്ഷം രൂപ വായ്പയെടുത്തിട്ടുള്ള ഒരു കൃഷിക്കാരൻ 9,400/- രൂപ മാസം അടയ്ക്കണം. 9,400/- രൂപ വച്ച് ഓരോ മാസവും അടയ്ക്കാൻ കഴിയുന്ന എത്ര കൃഷിക്കാരനും എത്ര പാവപ്പെട്ടവനും ഉണ്ട്. സർ, എനിക്ക് ഒന്ന് രണ്ട് പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾ പറയാനുണ്ട്. റിസ്ക് ഫണ്ട് യാഥാർത്ഥ്യമാക്കണമെങ്കിൽ അതിൽ മാറ്റം വരുത്തേണ്ടതുണ്ട് എന്നതാണ് ഒരു കാര്യം. മറ്റൊന്ന്, ഈ റിസ്ക് ഫണ്ടിന്റെ ആനുകൂല്യത്തിനുവേണ്ടി എ.ആർ., ജെ.ആർ. മുഖാന്തിരം രജിസ്ട്രാറി ലേയ്ക്ക് എത്തണം. ഇത് രജിസ്ട്രാറിലേയ്ക്ക് എത്തുമ്പോൾ എന്ന് ഇതിന്റെ

ആനുകൂല്യം കിട്ടും? നിയമം ഭേഗദതി വരുത്തണം. മൂന്ന് മാസത്തിനുള്ളിൽ റിസ്ക് ഫണ്ടിന്റെ ആനുകൂല്യങ്ങൾ കൊടുക്കുമെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്താനുള്ള ഉത്തരവാദിത്വം ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്ക് ലഭിക്കാൻ കഴിയത്തക്ക രീതിയിൽ ഉത്തരവിട്ടാൽ മാത്രമേ റിസ്ക് ഫണ്ടിന്റെ ആനുകൂല്യങ്ങൾ കിട്ടൂ.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: സമയം കഴിയാറായി. ആറ് മിനിട്ടായി.

ശ്രീ. എം. ഹംസ: സർ, ഇത് സഹകരണ മേഖലയുടെ ഏറ്റവും പ്രധാന പ്പെട്ട കാര്യമാണ്. കുറച്ചു സമയംകൂടി തരണം. വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യങ്ങ ളിലൊന്നാണ് കാർഷിക കടാശ്വാസം. കാർഷിക കടാശാവസത്തിൽ 20,000/- രൂപ വരെ സഹകരണ ബാങ്കുകൾ വിട്ടുകൊടുക്കുന്നുണ്ട്. 50,000/- രൂപയിൽ 20,000/- രൂപ വരെ കാർഷിക കടാശ്വാസം കിട്ടണം. 30,000/- രൂപ അടച്ച് ഗവൺമെന്റിൽ നിന്ന് കിട്ടുന്ന 20,000/- രൂപയ്ക്ക് ബാങ്കുകൾ കാത്തുകെട്ടി നിൽക്കണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട കെ. ശിവദാസൻ നായർക്ക് ഇത് നന്നായിട്ടറിയാം. ബഹുമാനപ്പെട്ട കെ. ശിവദാസൻ നായർ ഇത് ശ്രദ്ധിക്കുന്നുണ്ടകുമെന്ന് തോന്നുന്നു. ആ കാർഷിക കടാശ്വാസം വളരെ കൃത്യമായി കിട്ടാനാവശ്യമായ ഇടപെടൽ ഗവൺമെന്റ് നടത്തണം. മറ്റൊന്ന്, മെമ്പേഴ്സ് റിലീഫ് ഫണ്ടാണ്. മെമ്പേഴ്സ് റിലീഫ് ഫണ്ടിലേയ്ക്ക് 10 ശതമാനം തുക അടയ്ക്കണമെന്ന് തീരുമാനിച്ചു. കോ-ഓപ്പറേറ്റീവ് ആക്ട് അനുസരിച്ച് 25 ശതമാനം സ്റ്റാറ്റ്യൂട്ടറി റിസർവ് വയ്ക്കണം, 5 ശതമാനം എഡ്യൂക്കേഷണൽ ഫണ്ട് വയ്ക്കണം. 5 ശതമാനം പ്രൊഫഷണൽ എഡ്യൂക്കേഷണൽ ഫണ്ട് വയ്ക്കണം. ആക്ട് ഇല്ലാതെ റൂൾസ് അനുസരിച്ച് 10 ശതമാനം ഇപ്പോൾ മെമ്പേഴ്സ് റിലീഫ് ഫണ്ടും അടയ്ക്കണം. അത് നിയമവിരുദ്ധമാണ്. ആക്ടിലുള്ള തുകയേക്കാൾ അപ്പുറം റൂൾസ്

അനുസരിച്ച് 10 ശതമാനം അടയ്ക്കാൻ പറയുന്നത് ശരിയല്ല. മെമ്പേഴ്സ് റിലീഫ് ഫണ്ടുമായി ബന്ധപ്പെട്ട അപാകത പരിഹരിക്കണം.

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: യെസ്.... പ്ലീസ് കൺക്ലൂഡ്. ഏഴ് മിനിട്ട് കഴിഞ്ഞു.

മെമ്പേഴ്സ് റിലീഫ് ഫണ്ട് അടയ്ക്കുന്നത് ലാഭത്തിലുള്ള ബാങ്കാണ്. ആ ലാഭത്തിലുള്ള ബാങ്ക് ഇൻകം ടാക്സ് 30 ശതമാനം കൊടുക്കണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട ചെയറിന് മനസ്സിലാകും എന്ന് തോന്നുന്നു. അങ്ങും ഒരു സഹകരണ പ്രസ്ഥാനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ആളായതുകൊണ്ട് പറയുകയാണ്. 35-ഉം 10-ഉം = 45 + 30 ശതമാനം ഇൻകം ടാക്സ്. പിന്നെ ബാങ്കിന്റെ സി.ആർ.എ.ആർ. ഉണ്ടാക്കാൻ വേറെ എന്താണ് മാർഗ്ഗം? അപ്പോൾ വലിയൊരു പ്രതിസന്ധി സഹകരണ മേഖല അനുഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുക യാണ്. സർ, ഇത് ചർച്ച ചെയ്യേണ്ട സമയത്ത് മനസ്സിലാക്കിയില്ലെങ്കിൽ ഇട പെടാൻ ഗവൺമെന്റിന് കഴിയില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ പറയുന്നത്. മെമ്പേഴ്സ് ഡെപ്പോസിറ്റ് ഗ്യാരണ്ടി സ്കീമുണ്ട്. ആ സ്കീം പ്രകാരം ഒരു ബാങ്കിന് 250 കോടി രൂപയാണ് നിക്ഷേപം. അടുത്തകൊല്ലം 300 കോടി രൂപയാണ് നിക്ഷേപം. ഓരോ മാർച്ച് 31-ന്റെയും ഔട്ട്സ്റ്റാന്റിംഗ് അനുസരിച്ച് 100 രൂപയ്ക്ക് 10 രൂപ വച്ച് നമ്മൾ ഡെപ്പോസിറ്റ് ഗ്യാരണ്ടി സ്കീമിൽ അടയ്ക്കണം. അപ്പോൾ നിയമം ഭേദഗതി വരുത്തണമെന്നാണ് നമ്മൾ പറയു ന്നത്. ആകെയുള്ള ഔട്ട്സ്റ്റാന്റിംഗിന് ഒരിക്കൽ അടച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ പിന്നീട് വരുന്ന വർദ്ധനവിന് അനുസരിച്ച് ഡെപ്പോസിറ്റ് ഗ്യാരന്റി സ്കീമിൽ പണമട ച്ചാൽ മതിയെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സമ്മതിച്ചതാണെങ്കിലും അതിന്റെ

നിയമം നടപ്പാക്കിയിട്ടില്ല. അത് നടപ്പാക്കണം. അതോടൊപ്പം തന്നെ ഇ.എം.എസ്. ഭവന പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി സഹകരണ ബാങ്കുകൾക്ക് ഗവൺമെന്റ് കൊടുക്കേണ്ട പലിശ ഗവൺമെന്റ് കൊടുക്കുന്നില്ല. ഇതൊക്കെ കൂടി ചേർന്ന് കേരളത്തിലെ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തിനത്....

മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ: എല്ലാം പറഞ്ഞു കഴിഞ്ഞു.

ശ്രീ. എം. ഹംസ: സർ, ഇനിയും പറയാൻ ഒരുപാടുണ്ട്. പക്ഷെ പറയുന്നില്ല. ഇതെല്ലാം കൂടി ചേർന്ന് സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തിന് ഒരു മരണമണി മുഴങ്ങിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തെ രക്ഷിക്കണം. പുതിയ ടെക്നോളജിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട സി.ടി.എസ്. ചെക്കിന്റെ പ്രശ്നമുണ്ട്, എ.ടി.എം-ന്റെ പ്രശ്നമുണ്ട്, അതുപോലെയുള്ള പ്രശ്നങ്ങളെല്ലാം വച്ചുകൊണ്ട് സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തെ രക്ഷിക്കാൻ, കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളെ രക്ഷിക്കണമെങ്കിൽ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനം നിലനിൽക്കണം. അതുനുവേണ്ടിയുള്ള ഇടപെടൽ വേണമെന്ന് ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗവൺമെന്റിനോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

സഹകരണവും ഖാദി വ്യവസായവും വകുപ്പുമന്ത്രിക്കുവേണ്ടി ആഭ്യന്തരവും വിജിലൻസും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല): സർ, ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ എം. ഹംസ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച രണ്ടുമൂന്നു കാര്യങ്ങൾ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. ഒന്ന്, നിശ്ചിത മൂലധന പര്യാപ്തത-സി.ആർ.എ.ആർ. രണ്ട്, ആദായ നികുതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങൾ. മൂന്നാമത്, പ്രകാശ് ബക്ഷി കമ്മിറ്റിയുടെ ശുപാർശകൾ. ഇതിൽ ബാങ്കിംഗ് റഗുലേഷൻ ആക്ടിന്റെ പരിധിയിൽ വരുന്ന സംസ്ഥാന സഹകരണ ബാങ്കും ജില്ലാ ബാങ്കുകളുമാണ്. സെക്ഷൻ 11(1) പ്രകാരമുള്ള നിശ്ചിത മൂലധന

പര്യാപ്തത കൈവരിക്കണമെന്ന ആർ.ബി.ഐ.-യുടെ കർശനമായ നിർദ്ദേശം നിലവിലുണ്ട്. അത് പൊതുജനങ്ങളിൽ നിന്ന് നിക്ഷേപം സ്വീകരിച്ച് വായ്പ നൽകുന്നതിനും റിസർവ്വ് ബാങ്ക് ലൈസൻസ് ഉള്ളതുമായ സഹകരണ ബാങ്കുകൾ ആർ.ബി.ഐ.-യുടെ ബാങ്കിംഗ് വിഷയത്തിലുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ നടപ്പാക്കാൻ ബാധ്യസ്ഥമാണ്. ബാങ്കുകളുടെ അംഗങ്ങളുടെയും നിക്ഷേപകരുടെയും താൽപ്പര്യം സംരക്ഷിക്കാൻവേണ്ടി സി.ആർ.എ.ആർ. നോംസ് പ്രകാരമുള്ള കുറഞ്ഞ മൂലധന പര്യാപ്തത ഉറപ്പാക്കിയില്ലെങ്കിൽ സംസ്ഥാന ബാങ്കിന്റെയും ജില്ലാ ബാങ്കുകളുടെയും ലൈസൻസ് നഷ്ടമാകും. സി.ആർ.എ.ആർ.-ന് ഒരു ഗുണമുള്ളത്, പൊതുമേഖലാ ബാങ്കുകൾ ആണെങ്കിൽ പോലും ആ ബാങ്കുകൾ capital adequacy എന്നുപറയുന്നത് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. ഇൻഡ്യയിലെ ഒരു പ്രൈം ബാങ്കാണ് സ്റ്റേറ്റ് ബാങ്ക് ഓഫ് ഇൻഡ്യ. അതിന്റെ ക്യാപിറ്റൽ ബേസ് വർദ്ധിപ്പിക്കാനുള്ള തീരുമാനം പാർലമെന്റ് എടുക്കുകയുണ്ടായി. ബാങ്കുകളുടെ ക്യാപിറ്റൽ ബേസ് ശക്തിപ്പെടുത്തേണ്ടതും ക്യാപിറ്റൽ ആഡിക്വസി ഉണ്ടാക്കേണ്ടതും ഒരു ധനകാര്യ സ്ഥാപനത്തിന്റെ നിലനിൽപ്പിന് ഏറ്റവും ആവശ്യമാണ്. നിക്ഷേപകരുടെ സംരക്ഷണത്തിനും അത് അത്യാവശ്യം തന്നെയാണ്. കോഴിക്കോട് ജില്ലാ ബാങ്കിന് ഇപ്പോൾ തന്നെ സി.ആർ.എ.ആർ. 9 ശതമാനം ആയിക്കഴിഞ്ഞു. നിശ്ചിത മൂലധന വ്യാപ്തി വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടത് തെറ്റാണെന്ന് നമുക്ക് പറയാൻ കഴിയില്ല. ആരോഗ്യപരമായ ബാങ്കിംഗ് ഇടപാടുകൾക്ക് അത് നല്ലൊരു സമീപനമാണ്. പക്ഷേ അത് അച്ചീവ് ചെയ്യാനുള്ള ചില പ്രശ്നങ്ങളാണ് നമ്മുടെ മുൻപിലുള്ളത്. ആ പ്രശ്നങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്തു കൊണ്ടാണ് കഴിഞ്ഞ ദിവസം നിയമസഭ തന്നെ ഒരു ഉദ്ദേശ്യത്തോടെയാണ്

ജില്ലാ സഹകരണ ബാങ്കിൽ വ്യക്തിഗത നിക്ഷേപകനെയോ വായ്പക്കാരനെയോ നാമമാത്രം അല്ലെങ്കിൽ അസോസിയേറ്റ് അംഗം ആക്കുന്നതിന് സഹകരണ നിയമത്തിലെ 2,18 വകുപ്പുകൾ ഭേദഗതി വരുത്തിയത്. നാമമാത്രമായ അംഗങ്ങളായ വ്യക്തികളിൽനിന്നും കുറഞ്ഞ തുക മാത്രമേ ഓഹരിയായി സ്വീകരിക്കുകയുള്ളൂ. മാത്രവുമല്ല, സഹകരണ ബാങ്കുകളോടുള്ള ജനങ്ങളുടെ വിശ്വാസ്യതയും സമീപനവും വർദ്ധിച്ചു വരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ ഇടപാടുകാർ മറ്റു ദേശസാൽകൃത ഷെഡ്യൂൾഡ് ബാങ്കുകളെ ആശ്രയിക്കുന്നു എന്നുള്ള ആശങ്കയ്ക്ക് യാതൊരു അടിസ്ഥാനവുമില്ല. നിക്ഷേപവും വായ്പയുമുള്ള വ്യക്തികളെ നാമമാത്രമായ അംഗങ്ങളാക്കുന്ന ജില്ലയിലെ ധനസഹായ ബാങ്കായ ജില്ലാ ബാങ്ക് തങ്ങളുടെ കൂടിയാണെന്ന വിശ്വാസം ഉറപ്പു വരുത്തുന്നതാണ്. അതുകൊണ്ട് സി.ആർ.എ.ആർ.-നെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം മറ്റു ബാങ്കുകൾ അതിന് കാലാവധി വച്ചിട്ടുണ്ട്. 2016 ആകുമ്പോഴാണ് 9 ശതമാനത്തിലേയ്ക്ക് എത്തേണ്ടതായിട്ടുള്ളത്. അതിന് ആവശ്യമായ ഭേദഗതി നമ്മൾ വരുത്തുകയും ഒരു financial adequacy ഉണ്ടാക്കത്തക്ക നിലയിലുള്ള നടപടികൾ ഈ നിയമസഭ തന്നെ സ്വീകരിച്ചിട്ടുമുണ്ട്. രണ്ടാമതായി ശ്രീ. എം. ഹംസ പറഞ്ഞത് ആദായ നികുതി നൽകേണ്ടിവരുന്നു എന്ന ഇഷ്യു ആണ്. അത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. ഗവൺമെന്റ് തന്നെ കാലാകാലങ്ങളായി അതിനെ എതിർത്തു പോകുന്ന ഒന്നാണ്. 2006-07-ലെ ഫിനാൻസ് ആക്ട് പ്രകാരം 2006-07 സാമ്പത്തിക വർഷം മുതൽ സംസ്ഥാന സഹകരണ ബാങ്കും ജില്ലാ ബാങ്കുകളും ബിസിനസ് വരുമാനത്തിന്റെ ആദായ നികുതി

അടയ്ക്കേണ്ടി വരികയും 80 (പി) പ്രകാരമുള്ള ഇളവുകൾ പ്രാഥമിക സഹക രണ വായ്പാ സംഘങ്ങൾക്കും പ്രാഥമിക കാർഷിക വികസന ബാങ്കു കൾക്കും മാത്രമായി പരിമിതപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തു. ഇതുമുഖേന സംസ്ഥാന ജില്ലാ ബാങ്കുകൾ അവരുടെ ബിസിനസ് വരുമാനത്തിന് നികുതി അടയ്ക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഇത് ആദായ നികുതി നിയമത്തിന്റെ 80(പി) പ്രകാരമുള്ള ഇളവ് ഒഴിവാക്കിയതിലൂടെ സംസ്ഥാന-ജില്ലാ ബാങ്കുകളിലെ അംഗങ്ങൾ നൽകുന്ന ലാഭ വിഹിതം കുറയുന്നു. അതോടൊപ്പംതന്നെ 2006-07-ൽ ആദായ നികുതി നിയമത്തിലെ 80 (പി) അനുസരിച്ചുള്ള ഇളവ് സഹകരണ മേഖലയിൽ പ്രാഥമിക സംഘങ്ങൾക്ക് മാത്രമായി പരിമിതപ്പെടു ത്തിയ സമയത്ത് 12-ാം കേരള നിയമസഭ തന്നെ ഐക്യകണ്ഠേന ഒരു പ്രമേയത്തിലൂടെ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനോട് ഇത് ആവശ്യപ്പെട്ടതാണ്. നിരവധി യായ സമയങ്ങളിൽ പാർലമെന്റ് മെമ്പർമാർ ഇത് പാർലമെന്റിൽ ഉന്നയിച്ചതാ ണ്. ഞാനും അന്നത്തെ സംസ്ഥാന സഹകരണ വകുപ്പു മന്ത്രിയായിരുന്ന ശ്രീ. ജി. സുധാകരൻ ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർ അന്നത്തെ കേന്ദ്ര ധനകാര്യ മന്ത്രി യായിരുന്ന ശ്രീ. പ്രണബ് മുഖർജിയെ കണ്ട് റെപ്രസന്റ് ചെയ്തൊരു കാര്യമാ ണ്. ഇപ്പോഴും ഇത് കേരളത്തിലെ എം.പി.മാർക്ക് നമ്മൾ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് അടുത്ത പാർലമെന്റ് സമ്മേളത്തിൽ ഉന്നയിക്കേണ്ട കുറിപ്പുക ളിൽ ഇത് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അതിനുവേണ്ടിയുള്ള ശക്തമായ സമ്മർദ്ദം നടപ്പാക്കേണ്ടതുണ്ട്. പ്രകാശ് ബക്ഷി കമ്മിറ്റിയുടെ ശുപാർശ അംഗീകരി ക്കേണ്ട എന്നുള്ള നിലപാടാണ് നമ്മൾ എടുത്തിരിക്കുന്നത്. അത് നടപ്പാക്കി കഴിഞ്ഞാലുണ്ടാകുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ടാണ് അത്തരം ഒരു നടപടി ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചത്. റിസർവ്വ് ബാങ്ക് നിയോഗിച്ച പ്രകാശ്

ബക്ഷി കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ടിലെ ശുപാർശകൾക്ക് അനുസൃതമായ ബന്ധപ്പെട്ട സംസ്ഥാന സഹകരണ നിയമങ്ങളിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി പ്രാഥമിക കാർഷിക വായ്പാ സഹകരണ സംഘങ്ങളിലെ നിക്ഷേപവും വായ്പയും ഓഹരി തുകയും ജില്ലാ സഹകരണ ബാങ്കുകളിലേയ്ക്ക് മാറ്റാവുന്നതാണെന്നും പ്രാഥമിക സംഘങ്ങൾ ജില്ലാ ബാങ്കിന്റെ ബിസിനസ് കറസ്പോണ്ടൻസായി പ്രവർത്തിക്കണമെന്ന് നിർദ്ദേശിച്ച് 22-07-2013-ൽ നബാർഡ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഡയറക്ടർ എല്ലാ സഹകരണ ബാങ്കുകൾക്കും ജില്ലാ സഹകരണ ബാങ്കിനും സർക്കുലർ നൽകിയിരുന്നു. പക്ഷേ ആ സർക്കുലർ നിർദ്ദേശത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഒരു നടപടിയും സ്വീകരിക്കേണ്ട എന്നാണ് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുള്ളത്. പ്രകാശ് ബക്ഷി കമ്മിറ്റിയുടെ ശുപാർശകൾ കേരളത്തിന് നടപ്പാക്കാൻ കഴിയില്ല എന്ന് പരാമർശിച്ച് സഹകരണ വകുപ്പുമന്ത്രി കേന്ദ്ര ധനകാര്യ മന്ത്രിക്കും കൃഷി വകുപ്പുമന്ത്രിക്കും കത്ത് അയച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. പ്രകാശ് ബക്ഷി കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നബാർഡ് പുറപ്പെടുവിച്ച സർക്കുലർ നിർബന്ധപൂർവ്വം നടപ്പാക്കേണ്ടതില്ല എന്ന് നബാർഡ് തന്നെ 06-09-2013-ൽ സർക്കുലർ പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതു കൊണ്ട് അങ്ങിവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച രണ്ട് കാര്യങ്ങളിലും ഗവൺമെന്റിന് വ്യത്യസ്തമായ അഭിപ്രായമില്ല. നമ്മുടെ സഹകരണ മേഖലയെ കൂടുതൽ ശക്തിപ്പെടുത്താൻ ആവശ്യമായ നടപടികൾക്കാണ് മുൻതൂക്കം കൊടുക്കുന്നത്. ആർ.ബി.ഐ. ചില നിയന്ത്രണങ്ങൾ കൊണ്ടുവരുന്നത് സഹകരണ സ്ഥാപനത്തിന് ഗുണകരമാണെങ്കിൽ മാത്രമേ സ്വീകരിക്കു കയുള്ളൂ. സി.ആർ.എ.ആർ.-ന്റെ കാര്യത്തിൽ ഗുണകരമാണ് എന്ന് കണ്ടു

കൊണ്ട് നമ്മുടെ ബാങ്കുകൾക്ക് അത്തരം ക്യാപിറ്റൽ ബേസ് ഉണ്ടാക്കാനുള്ള കഴിവുണ്ട് എന്നുള്ളതിന്റെയും വെളിച്ചത്തിലാണ് അത് അംഗീകരിക്കുകുയും അതിനാവശ്യമായ ഭേദഗതികൾ നിയമത്തിൽ വരുത്തുകയും ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് ആശങ്കയുടെ ആവശ്യമില്ല. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റോ, ആർ.ബി.ഐ.–യോ പറയുന്ന കാര്യങ്ങൾ കേരളത്തിലെ സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തിന് ഗുണകരമല്ല എങ്കിൽ അത് റെപ്രസന്റ് ചെയ്യാനും അത് മാറ്റി യെടുക്കാനുമുള്ള ഇച്ഛാശക്തി ഈ ഗവൺമെന്റ് കാണിക്കുമെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറെ അറിയിക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നു.

(അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ മി. ചെയർമാൻ, ശ്രീ. കെ. മുരളീധരൻ)

ശ്രീ. എം. ഹംസ: സർ, സഹകരണ പ്രസ്ഥാനം ഇന്ന് വലിയൊരു മാറ്റത്തിന് വിധേയമാകുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് പുതിയ കാലത്തിനനുസരിച്ച് സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തെ നിലനിർത്തുന്നതിനുവേണ്ടി കഴിയത്തക്ക രീതി യിൽ സഹകാരികളെയും എം.എൽ.എ. മാരെയും വച്ചുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റ് ഒരു ശിൽപ്പശാല, മുമ്പ് സഹകരണ വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരുന്ന ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ മന്ത്രിയായിരുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ നടത്തിയതുപോലെ, ഒരു ശിൽപ്പശാല നടത്തി സഹകരണ പ്രസ്ഥാനത്തിന്റെ ഭാവിയെക്കുറിച്ചുള്ള ഉത്കണ്ഠകൾ പരിഹരിക്കാനുള്ള നീക്കം നടത്തുമോ എന്നുള്ളതാണ് ഒരു ചോദ്യം. രണ്ടാമതായി ഒരു കാര്യം കൂടി, റിസ്ക് ഫണ്ടിലും മെമ്പേഴ്സ് റിലീഫ് ഫണ്ടിലും കേരള ഗവൺമെന്റിന് വരുത്തേണ്ട മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തുമോ എന്ന് വ്യക്തമാക്കണം.

ശ്രീ. രമേശ് ചെന്നിത്തല: സർ, മെമ്പേഴ്സ് റിലീഫ് ഫണ്ടിൽ ലാഭത്തിൽ നിന്ന് 10 ശതമാനം അംഗങ്ങളുടെ ക്ഷേമത്തിനായി വിനിയോഗിക്കുന്നതിന്

രൂപീകരിക്കുന്ന ഫണ്ടിലേയ്ക്ക് അടയ്ക്കണമെന്ന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കരട് ചട്ടം സർക്കാരിന്റെ പരിഗണനയിലാണ്. ആയതിന്റെ നിരക്കു കുറയ്ക്കുന്ന കാര്യം ചട്ടം ഫൈനലൈസ് ചെയ്യുമ്പോൾ പരിഗണിക്കാവുന്ന ഒന്നാണ്. ശിൽപ്പശാല, is a welcome suggestion. We will consider it after proper discussions.