

പതിമൂന്നാം കേരള നിയമസഭ  
പതിനാലാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്ര ചിഹ്നമിട്ട  
ചോദ്യം നമ്പർ: 30

08-06-2015- ൽ മറുപടിക്ക്

വിഴിഞ്ഞം ഇന്റർനാഷണൽ സീപോർട്ട് പ്രോജക്ട്

ചോദ്യം

മറുപടി

ഡോ. ടി.എം.തോമസ് ഐസക്	:	ശ്രീ. കെ.ബാബു
ശ്രീ. കോടിയേരി ബാലകൃഷ്ണൻ	:	(മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും
ശ്രീ. വി. ശിവൻകുട്ടി	:	എക്സൈസും വകുപ്പു മന്ത്രി)
ശ്രീ. എസ്.ശർമ്മ	:	

- |  |   |
|--|---|
| <p>(എ) വിഴിഞ്ഞം ഇന്റർ നാഷണൽ ഡീപ്പ് വാട്ടർ മൾട്ടി പർപ്പസ് സീ പോർട്ട് പ്രോജക്ട് സ്വന്തം ഉടമസ്ഥതയിൽ ലാൻഡ് ലോർഡ് മോഡലിൽ നടപ്പിലാക്കാനുള്ള തീരുമാനത്തിൽ മാറ്റം വരുത്തിയിട്ടുണ്ടോ ; എങ്കിൽ മാറ്റം വരുത്തിയതെപ്പോഴാണ്;</p> <p>(ബി) തുറമുഖ നടത്തിപ്പിന് മാത്രം സ്വകാര്യ പങ്കാളിയെ ലേലത്തിലൂടെ കണ്ടെത്തുന്നതിനും, തുറമുഖം ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ സഹായത്തോടെ സ്വന്തം നിലയിൽ വികസിപ്പിക്കുന്നതിനുമുള്ള തീരുമാനത്തിൽ നിന്നും പുറകോട്ട് പോയിട്ടുണ്ടോ ; എങ്കിൽ കാരണം വെളിപ്പെടുത്താമോ ; നയമാറ്റത്തിനു മുമ്പായി സർവ്വകക്ഷിയോഗം വിളിച്ച് ചേർക്കുകയുണ്ടായോ ;</p> | <p>(എ) 2010 - ൽ PPP ഘടകങ്ങളോടുകൂടി ലാൻഡ് ലോർഡ് മാതൃകയിൽ ടെണ്ടർ ചെയ്ത പദ്ധതി വിജയം കാണാത്തതിനാൽ അതേ മോഡൽ നിലനിർത്തി കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ VGF ലഭ്യമാക്കുവാൻ PPP ഘടകങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിച്ച് വീണ്ടും ടെണ്ടർ ചെയ്യുവാൻ 2013 നവംബർ മാസത്തിൽ തീരുമാനിക്കുക മാത്രമാണ് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്.</p> <p>(ബി) തുറമുഖ നടത്തിപ്പിന് മാത്രമായി ഒരു പങ്കാളിയെ ലേലത്തിൽ കണ്ടെത്തുന്ന ഒരു മാതൃക വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര തുറമുഖ പദ്ധതിയ്ക്ക് ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. സൂപ്പർ സ്ട്രക്ചർ, ടെർമിനൽ എന്നിവയുടെ നിർമ്മാണം, യന്ത്രസാമഗ്രികൾ സ്ഥാപിക്കൽ, തുറമുഖ നടത്തിപ്പ് എന്നീ പി.പി.പി ഘടകങ്ങളുള്ള ടെണ്ടറിലൂടെ തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെടുന്ന 'കൺസഷനയർക്ക്' സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഗ്രാന്റ് നൽകേണ്ടിവരുന്ന വികസന മാതൃകയാണ് ഐ.എഫ്.സി തയ്യാറാക്കിയതിൻ പ്രകാരം 2010- ൽ സർക്കാർ അംഗീകരിച്ചത്.</p> |
|--|---|

ഇപ്പോൾ (2013- ൽ) കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ VGF ലഭ്യമാകുന്നതിനുവേണ്ടി പഴയ മാതൃക നില

നിർത്തി PPP ഘടകങ്ങളിൽ മാറ്റം വരുത്തി  
 ടെണ്ടർ ചെയ്യുക മാത്രമാണുണ്ടായത്. ഈ ഘടന  
 യിലും സർക്കാർ നിർമ്മിക്കേണ്ട പ്രവൃത്തികൾക്കു  
 വേണ്ടി ആവശ്യമെങ്കിൽ ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങ  
 ലുടെ സഹായങ്ങൾ സ്വീകരിക്കുന്നതിൽ നിന്നും  
 സർക്കാർ പുറകോട്ട് പോകാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടില്ല.  
 മേൽപ്പറഞ്ഞവ നയമാറ്റം ആയിരുന്നില്ല. ഇതുമായി  
 ബന്ധപ്പെട്ട് സർവ്വകക്ഷിയോഗം വിളിച്ചിട്ടില്ല.

(സി) പദ്ധതി പി.പി.പി. മോഡലിൽ  
 റീസ്ട്രക്ചർ ചെയ്യാൻ 18-01-2013  
 ന് മുഖ്യമന്ത്രി കേന്ദ്ര പ്ലാനിംഗ്  
 കമ്മീഷനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടി  
 രുന്നോ ; എങ്കിൽ മുൻ നയത്തിൽ  
 നിന്നും വ്യതിചലിച്ചുകൊണ്ടുള്ള  
 കത്തയക്കാൻ മന്ത്രിസഭാ  
 തീരുമാനം ഉണ്ടായിരുന്നോ ;

(സി) 2010- ൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ VGF ഇല്ലാതെ തയ്യാ  
 രാക്കിയ വികസന മാതൃകയിൽ വിളിച്ച ടെണ്ടർ  
 2012 - ൽ വിജയം കാണാത്തതിനെ തുടർന്ന്  
 കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ നിന്നും VGF ലഭ്യമാക്കുന്നതി  
 നുവേണ്ടി, 2010 മാർച്ചിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ  
 കേന്ദ്ര സർക്കാരിനു നൽകിയ VGF അപേ  
 ക്ഷയ്ക്കും അതിനു കേന്ദ്ര സർക്കാർ നൽകിയ  
 മറുപടിയ്ക്കും തുടർച്ചയായി കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ  
 നിന്നും VGF ലഭ്യമാകുന്ന തരത്തിൽ മറ്റു ചില  
 പദ്ധതികളോടൊപ്പം പ്രോജക്ട് സ്ട്രക്ചർ ചെയ്യു  
 ന്നതിന്, കേന്ദ്ര പ്ലാനിംഗ് കമ്മീഷനിൽ നിന്നുമുള്ള  
 സഹായം 18.01.2013- ൽ മുഖ്യമന്ത്രി അഭ്യർത്ഥി  
 ച്ചിരുന്നു. 2010- ൽ സർക്കാർ അംഗീകരിച്ച ഐ.എ  
 ഫ്.സി റിപ്പോർട്ടിലും PPP ഘടകത്തിനും കേന്ദ്ര  
 സർക്കാരിന്റെ VGF ലഭ്യമാകുന്നതിനും സാധ  
 ്യതയുണ്ടെന്ന് സൂചിപ്പിച്ചിരുന്നു. അതിനാൽ ഇത്  
 നയമാറ്റം അല്ല. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ VGF മാനദ  
 ണ്ഡങ്ങൾക്കനുസൃതമായ പുതിയ ടെണ്ടർ ഘട  
 നയ്ക്ക് മന്ത്രിസഭ 2013 നവംബർ മാസത്തിൽ  
 അംഗീകാരം നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

(ഡി) പദ്ധതിയുടെ കൺസൾട്ടന്റായി  
 നിയോഗിക്കപ്പെട്ടിരുന്ന ഇന്റർ  
 നാഷണൽ ഫിനാൻസ് കോർപ്പ

(ഡി) പദ്ധതിയുടെ കൺസൾട്ടന്റായി 2009 ഡിസംബർ  
 13 - ൽ നിയോഗിക്കപ്പെട്ട ഇന്റർനാഷണൽ  
 ഫിനാൻസ് കോർപ്പറേഷന്റെ (ഐ.എഫ്.സി)

റേഷന്റെ (ഐ.എഫ്.സി)  
 ശിപാർശ എന്തായിരുന്നു ;  
 അതിൻപ്രകാരമുള്ള നടപടികളിൽ  
 നിന്നും സർക്കാർ പിറകോട്ട്  
 പോയിട്ടുണ്ടോ ; എങ്കിൽ  
 എന്തുകൊണ്ടായിരുന്നു ;  
 പി.പി.പി. മോഡൽ പ്രായോഗിക  
 മല്ലെന്ന് റിപ്പോർട്ടിൽ പറഞ്ഞിട്ടു  
 ണ്ടായിരുന്നുവോ ;

ശുപാർശ താഴെപ്പറയുന്നവയായിരുന്നു.

1. മോഡിഫൈഡ് ലാന്റ് ലോർഡ് മാതൃകയിൽ പദ്ധതി നടപ്പാക്കുക. പ്രസ്തുത മോഡിഫൈഡ് ലാന്റ് ലോർഡ് മാതൃക പ്രകാരം പദ്ധതിയുടെ നടത്തിപ്പ്/നിർമ്മാണം താഴെപ്പറയുന്ന രീതിയിലാണ് ഉദ്ദേശിച്ചിരുന്നത്.
2. 650 മീറ്റർ നീളവും, 400 മീറ്റർ വീതിയും, 8,50,000 TEU കണ്ടെയ്നർ കൈകാര്യം ചെയ്യാനാവുന്നതും, 9000 TEU ശേഷിയുള്ള കപ്പൽ അടുക്കാനാവുന്നതുമായ ടെർമിനൽ പണിയുക.

ഇതിനായുള്ള സൂപ്പർ സ്ട്രക്ചർ, ടെർമിനൽ, അനുബന്ധ കെട്ടിടങ്ങൾ മുതലായവ നിർമ്മിക്കുന്നതിനും, യന്ത്രസാമഗ്രികൾ കൊണ്ടു വന്നു സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും തുടർന്ന് തുറമുഖം നടത്തുന്നതിനുമായി PPP ടെണ്ടർ മുഖാന്തിരം ഒരു സ്വകാര്യ പങ്കാളിയെ കണ്ടെത്തുക.

3. തുടർന്ന് ബ്രേക്ക് വാട്ടർ, ഡ്രൈഡ്ജിംഗ്, റിക്ലമേഷൻ, ബെർത്ത് എന്നീ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തികൾ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ച് EPC ടെണ്ടർ മുഖാന്തിരം നടത്തുക.

ഇതിനായി സർക്കാർ EPC ടെൻഡറിൽ “Conditional First Right of Refusal” പ്രകാരം, PPP ടെണ്ടറിലൂടെ തെരഞ്ഞെടുത്ത സ്വകാര്യ പങ്കാളിക്ക് EPC ജോലികൾ ലഭിക്കുന്നതിനുള്ള അവകാശം. (അതായത് ഈ സ്വകാര്യ പങ്കാളി നിർമ്മാണ കരാർ ഏറ്റെടുത്തില്ലെങ്കിൽ മാത്രമേ മറ്റൊരു കരാറുകാരന് EPC

നിർമ്മാണ കരാർ കൊടുക്കാൻ സാധി  
യ്ക്കുകയുള്ളൂ).

4. പദ്ധതിയുടെ Marine Services സംസ്ഥാന  
സർക്കാർ Outsource ചെയ്യുക.

5. മോഡിഫൈഡ് ലാന്റ് ലോർഡ് മാതൃക  
യിലെ PPP ഘടകങ്ങളുടെ മൊത്തം  
തുകയുടെ 20 ശതമാനം വരെ ചില വ്യവ  
സ്ഥകൾക്കനുസൃതമായി കേന്ദ്ര സർക്കാ  
രിന്റെ VGF ന് അർഹതയുള്ളതാണെന്നും,  
എന്നാൽ മോഡിഫൈഡ് ലാന്റ് ലോർഡ്  
മാതൃക പ്രകാരം പദ്ധതിയെ കൃത്രിമമായി  
(artificial) രണ്ടു പ്രത്യേക ഘടകങ്ങൾ,  
(PPP ഘടകവും, EPC ഘടകവും) ആയി  
തിരിച്ചതിനാൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ VGF  
അപേക്ഷ തിരസ്കരിയ്ക്കാനോ അയോ  
ഗ്യത കല്പിക്കാനോ സാധ്യതയുണ്ട്.  
മേൽപ്പറഞ്ഞ രീതിയിൽ ഐ.എഫ്.സി  
നിർദ്ദേശിച്ച ഘടന അംഗീകരിച്ച് 2010  
നവംബറിൽ PPP ടെണ്ടർ വിളിക്കുകയു  
ണ്ടായി. പിന്നീട് ഇതിന്റെ തുടർ നടപടിക  
ളുമായി 2011-12 കാലയളവിൽ മുന്നോട്ടു  
പോവുകയുണ്ടായി. ടെണ്ടർ നിബന്ധന  
അനുസരിച്ച് വെൽസ്പൺ ലെയ്റ്റൺ  
കൺസോർഷ്യത്തിന്റെ Price Bid മാത്ര  
മാണ് പരിഗണിയ്ക്കാൻ യോഗ്യത നേടി  
യത്. പി.പി.പി ഘടകത്തിന്റെ മൊത്തം  
ചെലവ് കണക്കാക്കിയ തുകയായ 970  
കോടി രൂപയിൽ 479 കോടി രൂപ  
സർക്കാരിൽ നിന്നും ഗ്രാന്റ് ചോദിക്കുക  
യാണ് വെൽസ്പൺ ചെയ്തത്. ഇത്  
2012 - ൽ സർക്കാർ അംഗീകരിച്ചില്ല.


പാരിസ്ഥിതികാനുമതിയ്ക്കുശേഷം, പദ്ധ

തിയ്ക്കു വേണ്ടി കേന്ദ്ര സർക്കാർ VGF ഫണ്ട് ലഭ്യമാക്കുന്നതിനായി ലാസ്റ്റ് ലോർഡ് മാതൃകയ്ക്കുള്ളിൽ നിന്നുകൊണ്ട് Public Private Partnership ഘടകങ്ങളിൽ മാറ്റം വരുത്തിയാണ് ഇപ്പോഴത്തെ ടെണ്ടർ വിളിച്ചിട്ടുള്ളത്.

PPP മോഡൽ പ്രായോഗികമല്ലെന്ന് എ.എഫ്.സി റിപ്പോർട്ടിൽ പറഞ്ഞിട്ടില്ല. എ.എഫ്.സി നിർദ്ദേശിച്ചത് PPP ഘടകമുൾപ്പെടുന്ന ലാസ്റ്റ് ലോർഡ് മാതൃകയാണ്.

(ഇ) 2013 ൽ എയ്കോം എന്ന കൺസൾട്ടന്റ് മുന്നോട്ടുവെച്ച മോഡലുകൾ എന്തെല്ലാമായിരുന്നു ; എംപവേർഡ് കമ്മിറ്റി ശുപാർശ എന്തായിരുന്നു ; കമ്പനി ഡയറക്ടർ ബോർഡിന്റെ ശുപാർശ എന്തായിരുന്നു ; സർക്കാർ ഇതിന്മേൽ കൈകൊണ്ട തീരുമാനം എന്തായിരുന്നു; വിശദമാക്കാമോ ?

(ഇ) 2013 ൽ AECOM പഠനം നടത്തിയ നാല് മോഡലുകൾ അനുബന്ധമായി കൊടുക്കുന്നു. ഇതിൽ എംപവേർഡ് കമ്മിറ്റി ശുപാർശ ചെയ്തത് മോഡൽ മൂന്നും, തുറമുഖ കമ്പനി ഡയറക്ടർ ബോർഡ് ശുപാർശ ചെയ്തത് മോഡൽ നാലും ആണ്. ഇതിൽ സർക്കാർ അംഗീകരിച്ച് തീരുമാനിച്ചത് മോഡൽ നാല് ആണ്. മോഡൽ നാല് അനുസരിച്ച് ബ്രേക്ക് വാട്ടർ, ഫിഷിംഗ് ഹാർബർ നിർമ്മാണത്തിന്റെ ചെലവു മാത്രമാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഫണ്ടഡ് വർക്ക് മുഖാന്തിരം വഹിയ്ക്കേണ്ടത്. മൊത്തം പി.പി.പി ടെണ്ടർ തുകയുടെ 40% വരെ വി.ജി.എഫ് ലഭ്യമാകുന്ന തരത്തിൽ ബാക്കി ഘടകങ്ങൾ പി.പി.പി ടെണ്ടറിന്റെ ഭാഗമാക്കി.

  
സെക്ഷൻ ഓഫീസർ

Private: Equipments (Quay Cranes, RTGs etc.)  
 State: Breakwater, Dredging & Reclamation, Berths, Superstructure  
 No VGF

Model 1 Analysis

4-30/08/06/15

	Upfront Private Funding (Base 2012)	Project IRR After Tax	Equity IRR	Central VGF Grant	State Investment (Base 2012)	Possible Revenue Share	NPV of State Investments (Base 12%)
High Traffic	822	20.30%	27.06%	0	2521	Yes	-2,230
Medium Traffic	822	18.63%	24.08%	0	2521	Yes	-2,249
Low Traffic	822	18.26%	23.45%	0	2521	Yes	-2,253
Concession Period 50 Yrs	822	19.22%	24.45%	0	2521	Yes	-2,219

With Medium Traffic as Base

Figures in ₹ Crores

A revenue share of around 1% will still earn equity IRR of 16% with state NPV improving by around 400Cr

(Signature)  
(Seal/office)

2) Model 2 Analysis

**Private: Superstructure (Buildings, Gate, Pavement etc.) and Equipments**  
**State: Breakwater, Dredging & Reclamation, Berths**  
**No VGF**

Private State

	Upfront Private Funding (Base 2012)	Project IRR After Tax	Equity IRR	Central VGF Grant	State Investment (Base 2012)	Possible Revenue Share	NPV of State Investments (Base 12%)
High Traffic	1318	12.48%	14.59%	0	2024	No	-1,751
Medium Traffic	1318	11.46%	12.90%	0	2024	No	-1,769
Low Traffic	1318	11.22%	12.52%	0	2024	No	-1,774
With Medium Traffic as Base							
Concession Period 50 Yrs	1318	12.82%	14.43%	0	2024	No	-1,732

Figures in ₹ Crores

The high traffic scenario with a concession period of 50 years will be the preferred option.



*Sumit*  
(Section officer)

27  
Model 3 Analysis

**Private: Berths, Superstructure and Equipments**  
**State: Breakwater, Dredging & Reclamation**  
**VGF Applicable: Centre and State Contribution of 40% of private cost**

	Upfront Private Funding (Base 2012)	Project IRR After Tax	Equity IRR	Central VGF Grant	State VGF (355) and Investment (1536)-(Base 2012)	Possible Revenue Share	NPV of State Investments (Base 12%)
High Traffic	1066	14.51%	17.91%	355	1921	No	-1,853
Medium Traffic	1066	13.27%	15.76%	355	1921	No	-1,856
Low Traffic	1066	13.00%	15.32%	355	1921	No	-1,859
Concession Period 50 Yrs	1066	14.34%	16.81%	355	1921	No	
Concession Period 50 Yrs	1820	14.65%	17.31%	355	2235	No	

Without VGF, the high traffic scenario with 50 year concession and Phase-2 berth still provides a 13% IRR of 1856

*Handwritten signature*  
(Section officer)

Figures in ₹ Crores

April 17, 2013

**AECOM**



Model 4 Analysis

Private: Dredging & Reclamation, Berths, Superstructure and Equipments

State: Breakwater

VGf Applicable: Centre and State Contribution of 40% of private cost

State

	Upfront Private Funding (Base 2012)	Project IRR After Tax	Equity IRR	Central VGf Grant	State VGf Investment (1102) - (Base 2012)	Possible Revenue Share	NPV of State Investments (Base 12%)
High Traffic	1344	12.37%	14.74%	448	1550	No	-1,468
Medium Traffic	1344	11.30%	12.92%	448	1550	No	-1,472
Low Traffic	1344	11.07%	12.55%	448	1550	No	-1,473
With Medium Traffic as Base							
Concession Period 50 Yrs	1344	12.66%	14.43%	448	1550	No	-1,466

Figures in ₹ Crores

The high traffic scenario with a concession period of 50 years still results in an equity IRR of 15.9%



*[Signature]*  
(Section Officer)