

ശ്രദ്ധ ക്ഷണിക്കൽ

കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് നേരിടുന്ന പ്രതിസന്ധി

ശ്രീ. ബെന്നി ബെഹനാൻ: സർ, നമ്മൾ വളരെയേറെ പ്രതീക്ഷയോടെ കൂടി തുടങ്ങിയതാണ് വല്ലാർപ്പാടം കണ്ടെയ്നർ. വല്ലാർപ്പാടം കണ്ടെയ്നർ വന്നുകഴിഞ്ഞാൽ ലോകത്തെ ഏറ്റവും വലിയ മദർഷിപ്പുകൾ നമ്മുടെ കൊച്ചി തുറമുഖത്തേയ്ക്ക് അടുപ്പിക്കാൻ കഴിയുകയും അതുവഴി കേരളത്തിന് വികസനരംഗത്ത് ഒരു കുതിച്ചുചാട്ടം ഉണ്ടാകുകയും ചെയ്യും എന്ന പ്രതീക്ഷയായിരുന്നു ഉണ്ടായിരുന്നത്. ഇന്ന് വല്ലാർപ്പാടം കണ്ടെയ്നർ യാഥാർത്ഥ്യമാകുമ്പോൾ അത് നമ്മൾ പ്രതീക്ഷിച്ചതുപോലെ പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല എന്നുമാത്രമല്ല സാമാന്യം നല്ല നിലയിൽ പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരുന്ന ഇൻഡ്യയിലെ തുറമുഖമായ കൊച്ചി തുറമുഖം ഇന്ന് വളരെയധികം സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയെ നേരിടുകയാണ്. 400-ലധികം വരുന്ന ജീവനക്കാരും അതുപോലെ തന്നെ അത്രയും ഇൻഡയറക്ട് ജീവനക്കാരും ആശ്രയിച്ചുകൊണ്ടിരുന്ന കൊച്ചി തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രവർത്തനം ഏതാണ്ട് നിലച്ച നിലയിൽ നിൽക്കുകയാണ്. വല്ലാർപ്പാടം കണ്ടെയ്നർ യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി 2005-ലാണ് ദുബായ് പോർട്ട് വേൾഡുമായി ചേർന്ന് പ്രവർത്തനം തുടങ്ങിയത്. ഇന്റർനാഷണൽ കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റ് ടെർമിനൽ ഉണ്ടാക്കുന്നതിന്റെ മുന്നോടിയായി കൊച്ചിൻ പോർട്ടിൽ നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന രാജീവ് ഗാന്ധി ടെർമിനൽ അന്ന് ദുബായ് പോർട്ട് വേൾഡിനെ ഏൽപ്പിച്ചു. അവിടെ വലിയ കപ്പലുകൾ അടുക്കുന്നതിനും റെയിൽ റോഡ് കണക്ടിവിറ്റി ഉണ്ടാക്കു

നതിനും അതുപോലെതന്നെ വലിയ ഷിപ്പുകൾക്ക് അങ്ങോട്ടു കടന്നുവരുന്ന തിനുവേണ്ടിയിട്ടുള്ള ചാനലിന്റെ ആഴം 14.5 മീറ്ററാക്കി കൂട്ടുന്നതിനുവേണ്ടി ഏകദേശം 3000 കോടി രൂപയാണ് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് വല്ലാർപ്പാടം കണ്ടെയ്നറിനുവേണ്ടി മാറ്റിവെച്ചത്. വല്ലാർപ്പാടം കണ്ടെയ്നറിന്റെ ഓപ്പറേഷൻ തുടങ്ങുന്നതിനുമുമ്പ് രാജീവ് ഗാന്ധി കണ്ടെയ്നറിൽ ഏകദേശം 1,65,000 കണ്ടെയ്നറുകൾ അന്ന് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്തിരുന്നതിൽ നിന്നും കൊച്ചിൻ പോർട്ടിന് 25 കോടി രൂപയുടെ ലാഭം ഉണ്ടായിരുന്നു. അന്ന് ടെർമിനൽ ബെർത്തിന്റെ ആഴം 12.5 മീറ്റർ ആയിരുന്നു. ദുബായ് പോർട്ട് വേൾഡിന് കൈമാറുന്ന എഗ്രിമെന്റ് വന്നതോടുകൂടി വല്ലാർപ്പാടം കണ്ടെയ്നറിൽ വരുന്ന വരുമാനത്തിന്റെ 33.33% കൊച്ചിൻ പോർട്ടിനും ബാക്കി 67% ദുബായ് പോർട്ട് വേൾഡിനും നൽകണമെന്നായിരുന്നു തീരുമാനമെടുത്തത്. ഇതിന്റെയടിസ്ഥാനത്തിൽ 2011-ന് മുമ്പുവരെ രാജീവ് ഗാന്ധി കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനലിൽ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന സമയത്ത് ശരാശരി 45 കോടി രൂപ കൊച്ചിൻ പോർട്ടിന് കിട്ടുമായിരുന്നു. ഡ്രൈഡ്ജിംഗിനുവേണ്ടി അന്ന് ചെലവാക്കേണ്ടി വന്നത് 40 കോടി രൂപയാണ്. പക്ഷെ, 2011 ഒക്ടോബറിൽ വല്ലാർപ്പാടം ടെർമിനലിന്റെ ആദ്യ ഘട്ടം പൂർത്തീകരിക്കുകയും രാജീവ് ഗാന്ധി ടെർമിനലിന്റെ പ്രവർത്തനം നിലയ്ക്കുകയും ചെയ്തു. അന്നുമുതൽ കൊച്ചിൻ പോർട്ടിന്റെ കഷ്ടകാലം തുടങ്ങിയെന്നതാണ് സത്യം. വല്ലാർപ്പാടത്തേയ്ക്ക് മാറ്റുന്നതിനുമുമ്പ് രാജീവ് ഗാന്ധി ടെർമിനലിൽ ഏകദേശം 3.5 ലക്ഷം കണ്ടെയ്നർ കൈകാര്യം ചെയ്തിരുന്ന സമയത്ത് കഴിഞ്ഞ രണ്ടര വർഷമായി അത്രയും കണ്ടെയ്നറുകൾ കൈകാര്യം ചെയ്യാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല. അവിടെ

കണ്ടെയ്നറുകൾ വന്നാൽ മാത്രമെ അവിടത്തെ വരുമാനം കൂടുകയുള്ളൂ. ഇന്നിപ്പോൾ കണ്ടെയ്നറുകൾ വരാത്തതുകൊണ്ട് വരുമാനം കുറയുന്നു. പക്ഷെ നമ്മുടെ എഗ്രിമെന്റ് പ്രകാരം ചാനലിന്റെ ആഴം കൂട്ടേണ്ടതും മറ്റ് മെയിന്റനൻസുകൾ നടത്തേണ്ടതും കൊച്ചിൻ പോർട്ടാണ്. ഇന്ന് ചാനലിന്റെ മെയിന്റനൻസ് നടത്തുന്നതിനുവേണ്ടി ക്യാപിറ്റൽ ഡ്രഡ്ജിംഗിനുവേണ്ടി കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് 325 കോടി രൂപ കൊടുത്തു. ചാനലിന്റെ ആഴം മെയിന്റയിൻ ചെയ്യേണ്ടത് കൊച്ചിൻ പോർട്ടാണ്. ഒരു വർഷം 125 കോടി രൂപയാണ് കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ചാനലിന്റെ ആഴം മെയിന്റയിൻ ചെയ്യാൻവേണ്ടി മുടക്കുന്നത്. ഇന്ന് അതിന്റെ escalation അനുസരിച്ച് ചാർജ്ജ് കൂടും. കഴിഞ്ഞ വർഷം കൊച്ചിൻ പോർട്ടിന് വല്ലാർപ്പാടം കണ്ടെയ്നറിൽ നിന്നും അതിന്റെ റേഷ്യോ വച്ച് 33.3% വരുമാനം കിട്ടുമ്പോൾ ആകെകൂടി കിട്ടിയിരിക്കുന്നത് 29 കോടി രൂപയാണ്. എന്നുപറഞ്ഞാൽ 100 കോടി രൂപ കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ഇന്ന് നഷ്ടത്തിൽപ്പോകുന്നു. കൊച്ചിൻ പോർട്ടിന് മുമ്പോട്ടുപോകാൻ കഴിയാത്ത ഒരു സാഹചര്യം ഉണ്ടായിരിക്കുന്നു. വല്ലാർപ്പാടം കണ്ടെയ്നറിൽ വരുമാനം കുറഞ്ഞിരിക്കുന്നു. ഇതിന് പല കാരണങ്ങളുമുണ്ട്. 2005-ലെ എഗ്രിമെന്റ് പ്രകാരം കൊച്ചി പോർട്ടിലേയ്ക്ക് വലിയ മദർഷിപ്പുകൾ വരണമെങ്കിൽ ആകർഷകമായ ചില പരിപാടികൾ ആവിഷ്കരിക്കണമായിരുന്നു. അന്ന് കൊളംബോയിൽ നിന്നും മദർഷിപ്പിനെ കൊച്ചിയിലേയ്ക്ക് ആകർഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ചില എഗ്രിമെന്റുകൾ ഉണ്ടാക്കിയിരുന്നു. അതിലൊന്ന് vessel related charge എന്നു പറയുന്ന ഒരു ചാർജ്ജാണ്. ഈ vessel related charge പ്രകാരം 86% കൊച്ചിൻ പോർട്ട് റിബേറ്റ് കൊടുക്കുകയാണ്. ഇങ്ങനെ

യൊരു റിബേറ്റ്, ഇങ്ങനെയൊരു ചാർജ്ജ് ലോകത്തിലുള്ള മറ്റൊരു പോർട്ടിലു മില്ല. അതുകൊടുക്കുന്നതുമൂലം കൊച്ചിൻ പോർട്ടിന് കഴിഞ്ഞ രണ്ടര വർഷത്തിനുള്ളിൽ 50 കോടി രൂപയുടെ നഷ്ടം വന്നിരിക്കുന്നു. ഞാൻ നേരത്തേ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച 100 കോടി രൂപയുടെ നഷ്ടത്തിന് പുറമെയാണിത്. അതു പോലെതന്നെ നമ്മുടെ എഗ്രിമെന്റ് പ്രകാരമുള്ള ബെർത്ത് ബെയ്സ് നില നിർത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയിട്ടുള്ള പണം ചെലവാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നതും കൊച്ചിൻ പോർട്ടാണ്. അതും ലോകത്ത് മറ്റൊരു സ്ഥലത്തുമില്ല. അതുമാത്രമല്ല വല്ലാർപ്പാടം കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനലിലാണ് ഇന്ന് ഏറ്റവും കൂടുതൽ Terminal handling charge ഉള്ളത്. ഇതിന് ചില അന്തർദ്ദേശീയ നിയമങ്ങളുണ്ട്. ഈ അന്തർദ്ദേശീയ നിയമമനുസരിച്ചുള്ള Terminal handling charge 7500 രൂപയാണെങ്കിൽ കൊച്ചിൻ പോർട്ടിൽ ദുബായ് പോർട്ട് വേൾഡ് ഈടാക്കുന്നത് 20000 രൂപയാണ്. മറ്റ് പല പോർട്ടുകളിലുമില്ലാത്ത ടെർമിനൽ ഹാൻഡിലിംഗ് ചാർജ്ജാണ് ദുബായ് പോർട്ട് വേൾഡ് ഈടാക്കുന്നത്. ഇതു മാത്രമല്ല ചെലവുവരുന്നത്. മറ്റ് ചില hidden charge-കളുമുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട കോടതിയിൽപ്പോലും കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെ ചെയർമാൻ ഈ hidden charge-കളെപ്പറ്റി പരാതിപറയുകയും കോടതി അതിനെക്കുറിച്ച് അന്വേഷിക്കണമെന്നും പറഞ്ഞിരിക്കുന്നു. അപ്പോൾ കൊച്ചിൻ പോർട്ടിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ചെളിമണ്ണ് മാറ്റുക എന്ന അവസ്ഥയിലേക്ക് വന്നിരിക്കുകയാണ്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് 3000 കോടി രൂപ മുടക്കിയിട്ട് കൊച്ചിൻ പോർട്ടിനും സംസ്ഥാനത്തിനും കിട്ടുന്ന വരുമാനം 33 ശതമാനമാണ്. ദുബായ് പോർട്ട് വേൾഡ് ആകെ മുടക്കിയിരിക്കുന്നത് 1000 കോടി രൂപ

യാണ്. അവർക്ക് 67% വരുമാനം ലഭിക്കുന്നു. ഇത് വളരെ തെറ്റാണ്. 3000 കോടി രൂപ മുടക്കിയിരിക്കുന്ന നമുക്ക് ലഭിക്കുന്നത് 33 ശതമാനവും 1000 കോടി രൂപ മുടക്കിയിരിക്കുന്ന ദുബായ് പോർട്ടിന് ലഭിക്കുന്നത് 67 ശതമാന വുമാണ്. ഇങ്ങനെയൊരു ഓപ്പറേഷന്റെ ആവശ്യമുണ്ടോ എന്നതിനെക്കുറിച്ച് അന്വേഷിക്കുകയും ഈ എഗ്രിമെന്റിനെക്കുറിച്ച് സമഗ്രമായ അന്വേഷണം നടത്തി ഈ എഗ്രിമെന്റ് തിരുത്തുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയും വേണം. ഈ എഗ്രിമെന്റ് ഉണ്ടാക്കിയത് എൻ.ഡി.എ.യുടെ കാലത്താണ്. ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ, ശ്രീ. ഹൈബി ഇൗഡൻ, ശ്രീ. ഡോമിനിക് പ്രസന്റേഷൻ, ശ്രീ. കെ. ബാബു എന്നിവർക്കെല്ലാം ഇക്കാര്യം അറിയാവുന്നതാണ്. അന്ന് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ മാത്രമേയുണ്ടായിരുന്നുള്ളൂ. ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ മാത്രമിരുന്ന് ഒരു എഗ്രിമെന്റുണ്ടാക്കി ആ എഗ്രിമെന്റിന്റെയടിസ്ഥാനത്തിൽ സംസ്ഥാനത്തിന് കിട്ടേണ്ട വരുമാനം നഷ്ടപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. രാജ്യത്തിന്റെ വികസനത്തെ അത് ബാധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. അതുമാത്രമല്ല, ഇന്ന് ദുബായ് പോർട്ട് വേൾഡിന് ഒരു ബുദ്ധിമുട്ടുമില്ല. കാരണം, ഇൻഡ്യയിലെ പ്രമുഖ അഞ്ച് പോർട്ടുകളും കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത് അവരാണ്. ചെന്നൈ, മുംബൈ, വിശാഖപട്ടണം, ഗുജറാത്തിലുള്ള മുദ്ര പോർട്ട് മുതലായ, കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ഒഴികെയുള്ള 4 പോർട്ടുകളും ഇന്ന് കൈകാര്യം ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത് ദുബായ് പോർട്ട് വേൾഡാണ്. അതുകൊണ്ട് ഇൻഡ്യയിലേയ്ക്കുവരുന്ന മദർഷിപ്പുകൾ കൊച്ചിയിൽ അടുത്തില്ലെങ്കിലും ദുബായ് വേൾഡിന് കുഴപ്പമില്ല. അത് മുംബൈയിലോ, വിശാഖപട്ടണത്തിലോ, ഗുജറാത്തിലോ, ചെന്നൈയിലോ എവിടെയടുത്താലും ദുബായ് പോർട്ട് വേൾഡിന് കിട്ടാനുള്ള പണം അവർക്ക് കിട്ടുന്നു. 3000 കോടി രൂപ

മുടക്കി നമ്മുടെ സ്വപ്നപദ്ധതിയായ, നമ്മൾ എന്തെല്ലാം വിട്ടുവീഴ്ചചെയ്തു, കബോട്ടാഷ് നിയമത്തിലൂടെ വല്ലാർപ്പാടത്തിന് കിട്ടേണ്ട ആനുകൂല്യങ്ങൾ നഷ്ടപ്പെടുമെന്ന് പറഞ്ഞ്, ഈ നിയമസഭയുടെ മൊത്തം വികാരമായിരുന്നു. അതുകൊണ്ടാണ് കബോട്ടാഷ് നിയമത്തിൽനിന്ന് നമുക്ക് ഇളവുലഭിക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടത്. ആ ഇളവ് ലഭിച്ചപ്പോൾ നമ്മൾ ആഗ്രഹിച്ചത്, വല്ലാർപ്പാടം കണ്ടെയ്നറിലൂടെ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന് കൂടുതൽ വികസനമുണ്ടാകുകയും മദർഷിപ്പുകൾ വരുമെന്നുമായിരുന്നു. പക്ഷെ, ഇന്നിവിടെ കൊള്ളലാഭമെടുക്കുന്നത് ദുബായ് പോർട്ട് വേൾഡ് ആണ്. ദുബായ് പോർട്ട് വേൾഡിന് കൊള്ളലാഭമെടുക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഉണ്ടാക്കിയിരിക്കുന്ന ഈ എഗ്രിമെന്റ് പുനഃപരിശോധിക്കണം. അതുപോലെ നമുക്കറിയാം 125 കോടി രൂപയാണ് ചാനലിന്റെ ആഴം കൂട്ടാൻ വേണ്ടത്. ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു ഒരു ബ്രേക്ക് ഈവൻ ആകുന്നതുവരെ ചാനലിന്റെ ആഴം കൂട്ടുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള സാമ്പത്തിക സഹായം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽനിന്നും ലഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണം. വളരെയേറെ പ്രതീക്ഷയോടുകൂടി തുടങ്ങിയിട്ട് ഇന്ന് ഒന്നുമല്ലാതായിരിക്കുന്നു. വല്ലാർപ്പാടം കണ്ടെയ്നറുമില്ല, കൊച്ചിൻ പോർട്ടുമില്ലാത്ത അവസ്ഥയിൽനിന്നും കൊച്ചിൻ പോർട്ടിനെയും വല്ലാർപ്പാടത്തെയും രക്ഷിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയിട്ടുള്ള സമഗ്രമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വികസനത്തിന് അനുയോജ്യമായി ഈ പോർട്ടിന്റെ പ്രവർത്തനത്തെ കാര്യക്ഷമമാക്കണമെന്ന ഗൗരവതരമായ ആവശ്യം ഞാൻ അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തുന്നു.

മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും എക്സൈസും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ബാബു): സർ, കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് ഒരു പ്രതിസന്ധി യുണ്ട് എന്ന് ശ്രീ. ബെന്നി ബെഹനാൻ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത് ശരിയാണ്. എന്നാൽ കൊച്ചിൻ പോർട്ടിന്റെ യാതൊരു നിയന്ത്രണവും സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനില്ല. ഇത് പൂർണ്ണമായും കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ നിയന്ത്രണത്തി ലുള്ളതാണ്. വല്ലാർപ്പാടം കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനൽ 11.02.2011-ലാണ് പ്രവർത്ത നക്ഷമമായത്. 10 ലക്ഷം ടി.ഇ.യു. കൈകാര്യംചെയ്യാനുള്ള വാർഷികശേഷി ടെർമിന ലിനുണ്ട്. ടെർമിനലിന്റെ ആരംഭഘട്ടത്തിൽ ഇൻഡ്യൻ കപ്പലുകൾക്കുമാത്രമെ ഇൻഡ്യൻ തുറമുഖങ്ങൾ തമ്മിലുള്ള ആഭ്യന്തര ചരക്കുനീക്കങ്ങൾ നടത്താൻ പാടുള്ളുവെന്ന കബോട്ടാഷ് നിബന്ധനമൂലം മറ്റ് ഇൻഡ്യൻ തുറമുഖങ്ങ ലിൽനിന്ന് ഇവിടേയ്ക്ക് കണ്ടെയ്നറുകൾ ചുരുങ്ങിയതോതിൽ മാത്രമെ എത്തിയിരുന്നുള്ളൂ. ടെർമിനലിന്റെ പ്രവർത്തനം സുഗമമാക്കുന്നതിനും കേര ളത്തിന്റെ വികസന സാധ്യതയ്ക്കും കബോട്ടാഷ് നിയമത്തിൽ ഇളവ് ആവശ്യമായിരുന്നു. സംസ്ഥാന സർക്കാർ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ നിരന്തരം നടത്തിയ നിവേദനത്തിന്റെയടിസ്ഥാനത്തിൽ കൊച്ചി തുറമുഖത്തിന് 20.12.2012-ൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ കബോട്ടാഷ് നിയമത്തിൽ ഇളവ് അനുവദിച്ചു. ഇതോടെ വല്ലാർപ്പാടത്തെ ബിസിനസ്സിൽ 10% വർദ്ധനവുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. വല്ലാർപ്പാടം പദ്ധതിയിൽനിന്നുള്ള മൊത്ത വരു മാനത്തിന്റെ മൂന്നിലൊന്ന് കൊച്ചി തുറമുഖത്തിനാണ് ലഭിക്കുന്നത്. ആദ്യ വർഷം നല്ലൊരുതുക ഈയിനത്തിൽ ലഭിക്കുമെന്നായിരുന്നു പ്രതീക്ഷ. എന്നാൽ ഇതനുസരിച്ച് വളർച്ച കൈവരിക്കാനായില്ല. 75 ലക്ഷത്തോളം ഇൻഡ്യൻ കണ്ടെയ്നറുകൾ പ്രതിവർഷം ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റ് നടത്തുന്നുവെ

നാണ് കണക്ക്. ഇതിന്റെ 40 ശതമാനം കൊളംബോയിലും ഒരുഭാഗം സിംഗപ്പൂരും ഒരുഭാഗം ദുബായിലും കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നു. വല്ലാർപാടത്തേയ്ക്ക് കൂടുതൽ ബിസിനസ് ആകർഷിക്കുവാൻ കഴിഞ്ഞാൽ കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തിനുള്ള നാഴികക്കല്ലായി ഇത് മാറും. ഇപ്പോൾ 3.37 ലക്ഷം ടി.ഇ.യു. ആണ് ടെർമിനൽ ഒരു വർഷം കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത്. ഇത് ടെർമിനലിന്റെ ശേഷിയുടെ 33.7 ശതമാനം മാത്രമാണ്. വല്ലാർപാടം ഉൾപ്പെടെയുള്ള പ്രദേശങ്ങളിലെ ഡ്രഡ്ജിംഗ് ജോലികൾ നിർവ്വഹിക്കേണ്ടത് എഗ്രിമെന്റ് പ്രകാരം കൊച്ചി തുറമുഖം ട്രസ്റ്റാണ്. 14.5 മീറ്റർ ആഴമാണ് ടെർമിനലിന് ലക്ഷ്യമിട്ടിരിക്കുന്നത്. കനത്ത മണ്ണടിയലുള്ള കൊച്ചി കായലിൽ ഈ ആഴം ലഭിക്കുവാനും നിലനിറുത്തുവാനും ഭീമമായ ചെലവുണ്ട്. ക്യാപ്പിറ്റൽ ഡ്രഡ്ജിംഗിന് കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽനിന്ന് സഹായമുണ്ടായിരുന്നു. എന്നാൽ മെയിന്റനൻസ് ഡ്രഡ്ജിംഗിന് ചെലവാകുന്ന 100 കോടി രൂപ ആദ്യ മൂന്നു വർഷങ്ങളിൽ കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റാണ് നൽകേണ്ടത്. ഇതാണ് സാമ്പത്തിക ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കുന്ന പ്രശ്നം. വല്ലാർപാടത്തിനായി 1,900 കോടി രൂപയോളം കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഇതിനകം മുടക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഇന്ത്യയിലെ ഒരു പോർട്ടിനും ഇന്ത്യാഗവൺമെന്റ് ഇത്രയും തുക കൊടുത്തിട്ടില്ല. 465 കോടി രൂപ ക്യാപ്പിറ്റൽ ഡ്രഡ്ജിംഗിനും 900 കോടി രൂപ റോഡ് കണക്ടിവിറ്റിക്കും 365 കോടി രൂപ റെയിൽ കണക്ടിവിറ്റിക്കുമായി ഇതിനകംതന്നെ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് ചെലവഴിച്ചിട്ടുണ്ട്. കബോട്ടാഷ് നിയമത്തിൽ കൊച്ചി തുറമുഖത്തിന് ഇളവ് ലഭിച്ചതോടെ അടുത്ത മൂന്നുവർഷത്തിനുള്ളിൽ മികച്ച നിലയിലെത്താമെന്ന പ്രതീക്ഷയാണുള്ളത്. അതുവരെ കൊച്ചിൻ പോർട്ട്

ട്രസ്റ്റിന് സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയുണ്ട്. ഇത് പരിഹരിക്കാൻ കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് കേന്ദ്ര ഷിപ്പിംഗ് മന്ത്രാലയത്തിന് 400 കോടി രൂപയുടെ സഹായം അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് നിവേദനം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഈ കാര്യത്തിൽ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിനെ സമീപിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിന്റെ എഗ്രിമെന്റിൽ മാറ്റം വരുത്തുന്ന കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചു. ഞാൻ നേരത്തെതന്നെ പറഞ്ഞിരുന്നു ഇത് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ പരിധിയിൽ വരുന്ന കാര്യമല്ല എന്ന്. അതുകൊണ്ട് എഗ്രിമെന്റ് മാറ്റം വരുത്തുന്ന കാര്യം എത്രത്തോളം പ്രായോഗികമാണെന്ന് എനിക്ക് ഇപ്പോൾ പറയാൻ സാധിക്കില്ല. ഏതായാലും ഈ പ്രശ്നം പരിശോധിക്കാൻ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനോട് അഭ്യർത്ഥിക്കാവുന്നതാണ്.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി): സർ, ഇവിടെ മന്ത്രി ശ്രീ. കെ. ബാബു അതിന്റെ മറുപടി പറഞ്ഞു. വല്ലാർപാടം തുറമുഖം കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വളരെ പ്രാധാന്യമുള്ളതാണ്. ആ തുറമുഖത്തിന്റെ പണി പൂർത്തിയായപ്പോൾ നമ്മൾ അതിനെ വളരെ പ്രതീക്ഷയോടെ കൂടിയാണ് കണ്ടത്. പക്ഷേ നമ്മുടെ പ്രതീക്ഷയ്ക്കനുസരിച്ച് ഉയർന്ന് പ്രവർത്തിക്കാൻ സാധിച്ചില്ല. അതിൽ ഒന്ന് കബോട്ടാഷ് നിയമത്തിന്റെ പ്രശ്നമായിരുന്നു. അത് മാറിക്കിട്ടി. പക്ഷേ ഇന്നിപ്പോൾ ഈ കപ്പൽ ചാനൽ ഡ്രൈഡ്ജ് ചെയ്യുന്നതിന് കുറേ കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യണം. അതിന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ സഹായമാവശ്യമാണ്. നമ്മൾ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ പ്രാവശ്യം ഞങ്ങൾ പോയപ്പോഴും ഈ ആവശ്യം ഷിപ്പിംഗ് മന്ത്രാലയത്തിന്റെയും ധനകാര്യ മന്ത്രാലയത്തിന്റെയും ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഏറ്റവും വേഗത്തിൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ

സഹായം നേടിയെടുക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നതാണ്. നമുക്ക് കിട്ടിയേ മതിയാകൂ. അത് കിട്ടേണ്ടതാണ്. കാരണം വല്ലാർപാടം തുറമുഖത്തിന്റെ മുഴുവൻ ചെലവും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റാണ് ഏറ്റെടുക്കുന്നത്. അതനുസരിച്ച് ചെയ്യുകയും ചെയ്തു. അതിന്റെ റോഡ് കണക്ടിവിറ്റിയും റെയിൽ കണക്ടിവിറ്റിയും 50 : 50 എന്നാണ് പറഞ്ഞിരുന്നതെങ്കിൽപ്പോലും കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് മുഴുവൻ ചെലവും വഹിച്ചു. അത് കേരളത്തോട് കാണിച്ച ഒരു പ്രത്യേക പരിഗണനയായിരുന്നു. ഏതായാലും ഈ കപ്പൽ ചാലനിന്റെ കാര്യത്തിലും അതുപോലെതന്നെ ശ്രദ്ധിക്കും. അല്ലാതെ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് അത് ചെയ്യാൻ കഴിയില്ല.

ശ്രീ. ബെന്നി ബഹനാൻ: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും മറുപടി പറഞ്ഞപ്പോൾ നമ്മുടെ എഗ്രിമെന്റിന്റെ വയലേ ഷനെക്കുറിച്ചുള്ള ബുദ്ധിമുട്ടിനെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. ഞാൻ അതിലേക്ക് കടക്കുന്നില്ല. എന്നാൽ കേന്ദ്ര സഹായത്തെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. കേന്ദ്ര സഹായം മാത്രം പോര. ഒരു ഡ്രൈഡ്ജർ വാങ്ങി ഡ്രൈഡ്ജിംഗ് നടത്താനുള്ള ഉത്തരവാദിത്വം കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിനുണ്ട്. അതിന് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് അനു മതി കൊടുക്കണം. നമ്മുടെ ഇപ്പോഴത്തെ നിയമമനുസരിച്ച് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽനിന്ന് അതിനുള്ള അനുവാദം കിട്ടുന്നില്ല. ഡ്രൈഡ്ജിംഗ് കോർപ്പറേഷൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയിൽനിന്നും അതിനുള്ള അനുവാദം കൊടുത്താൽ ഈ പ്രതിസന്ധിയിൽനിന്ന് അല്പമെങ്കിലും കരകയറാൻ കഴിയും. അതിനുള്ള നടപടിയെങ്കിലും ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗവൺമെന്റും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തി അതെങ്കിലും നമുക്ക് നേടിയെടുക്കാൻ കഴിയുമോ?

മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും എക്സൈസും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. ബാബു): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിതന്നെ ഇതിന് മറുപടി പറഞ്ഞുകഴിഞ്ഞു. കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് മെയിന്റനൻസ് ഡ്രെഡ്ജിംഗിനു വേണ്ടി 400 കോടി രൂപയാണ് ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നത്. അവർ പലപ്രാവശ്യം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെ സമീപിച്ചെങ്കിലും ഷിപ്പിംഗ് മന്ത്രാലയം ഇക്കാര്യത്തിൽ അനുകൂലമായ ഒരു തീരുമാനം എടുത്തിട്ടില്ലായിരുന്നു. എന്നാൽ 05-03-2013-ൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി കേന്ദ്ര തുറമുഖ വകുപ്പുമന്ത്രിക്ക് നിവേദനം നൽകി. ആ നിവേദനത്തിന്റെ കോപ്പി എന്റെ കയ്യിലുണ്ട്. സയമ കുറവുമൂലം ഞാൻ അത് വായിക്കുന്നില്ല. അപ്പോഴാണ് ഈ നിവേദനം ധനകാര്യ മന്ത്രാലയത്തിലേക്ക് ശുപാർശ ചെയ്തേയ്ക്കാമെന്ന് കേന്ദ്ര തുറമുഖ വകുപ്പുമന്ത്രി സമ്മതിച്ചത്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് മുഖ്യമന്ത്രി മുഖാന്തിരം കൊടുത്ത പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെ നിവേദനം ഇപ്പോൾ ഷിപ്പിംഗ് മന്ത്രാലയം ധനകാര്യ മന്ത്രാലയത്തിന് ശുപാർശ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഞാൻ നേരത്തെതന്നെ പറഞ്ഞു, ഡ്രെഡ്ജർ വാങ്ങുന്ന പ്രശ്നം കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ പരിധിയിലുള്ള കാര്യമാണ്. എന്നാലും 400 കോടി രൂപ അനുവദിക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത് ഡ്രെഡ്ജിംഗിനുവേണ്ടിയാണ്. ഡ്രെഡ്ജർ വാങ്ങുന്നതിന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ അനുവാദം ആവശ്യമാണെങ്കിൽ തീർച്ചയായും ഈ ആവശ്യം ഉന്നയിച്ചുകൊണ്ട് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിനെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി മുഖാന്തിരം സമീപിക്കുന്നതാണ്.

ശബരി റെയിൽ പദ്ധതി

ശ്രീ. സാജു പോൾ: സർ, എന്റെ ജ്യേഷ്ഠസഹോദരൻ ശ്രീ. ബെന്നി ബെഹനാൻ ഞങ്ങളുടെ ജില്ലയിലെ പടിഞ്ഞാറൻ മേഖലയെ ബാധിക്കുന്നതും കേരളത്തിന്റെ പൊതുവായതുമായ ഒരു വിഷയമാണ് ഉന്നയിച്ചത്. അതുപോലെതന്നെ കിഴക്കൻ മേഖലയെ ബാധിക്കുന്നതും കേരളത്തിന്റെ മാത്രമല്ല, തെക്കേ ഇന്ത്യയുടെ പൊതുവിലുള്ള വളരെ സുപ്രധാനമായൊരു വിഷയം - അത് എനിക്കുവേണ്ടി മാത്രമല്ല അങ്കമാലി എം.എൽ.എ. ശ്രീ. ജോസ് തെറ്റയിൽ, കോതമംഗലത്തെ എം.എൽ.എ. ശ്രീ. റ്റി. യു.കുരുവിള, ആലുവ എം.എൽ.എ. ശ്രീ. അൻവർ സാദത്ത്, മുവാറ്റുപുഴ എം.എൽ.എ. ശ്രീ. ജോസഫ് വാഴക്കൻ ഇത്രയുംപേർക്കുവേണ്ടിയാണ് ഞാൻ ശബരി റെയിൽപാതയുടെ പ്രശ്നം ഉന്നയിക്കുന്നത്. ദേവഗൗഡ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് ശ്രീ. രാഘവ്യാജ് പാസാൻ കേന്ദ്ര റെയിൽവെ വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരിക്കുമ്പോൾ 1997-98-ൽ അംഗീകരിച്ച പദ്ധതിയാണ് ശബരി റെയിൽപാത പദ്ധതി. അതിന് 438 ഹെക്ടർ സ്ഥലം വേണം. ഇത് 2008-ൽ എൽ.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് ഫാസ്റ്റ് ട്രാക്കിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി. എറണാകുളം ജില്ലയിൽ മാത്രം 173 ഹെക്ടർ സ്ഥലം വേണം. 16 ഹെക്ടറാണ് കൈമാറിയിട്ടുള്ളത്. അതിൽ കാലടിവരെയുള്ള റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ പണി നടന്നു, ഇപ്പോൾ പെരിയാറിന് കുറുകെയുള്ള പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണം നടക്കുകയാണ്. കോട്ടയത്ത് 217 ഹെക്ടർ സ്ഥലം വേണം. 16 വർഷമായി ഈ പദ്ധതി ഇങ്ങനെ ഇഴഞ്ഞുനീങ്ങുകയാണ്. ഇത് ആരംഭിച്ച കാലത്ത് 517 കോടി രൂപയായിരുന്നു ചെലവ്

പ്രതീക്ഷിച്ചിരുന്നത്. ഇപ്പോൾ റെയിൽവേ പറയുന്നത് 1,500 കോടി രൂപവേണമെന്നാണ്. ഇവിടെ നിന്നും നിരവധി നിവേദനങ്ങൾ നൽകുകയും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ഡൽഹിയിൽ പോയിട്ടും ശബരി റെയിൽപാതയ്ക്ക് തുകയൊന്നും പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടില്ല. ബഹുമാന്യനായ ആര്യാടൻ മുഹമ്മദിന്റെ രണ്ടുവകുപ്പുകളായ കെ.എസ്.ഇ.ബി.യുടെയും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെയും ക്ലോസിംഗ് സെറിമണിയിലേക്ക് കാര്യങ്ങൾ പൊയ്ക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദിന്റെ പൊൻതൂവലുകളായി ഭാവിയിൽ മാറാവുന്ന, അദ്ദേഹത്തിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ നടപ്പാക്കാവുന്ന രണ്ട് പദ്ധതികളാണ് കൊച്ചി മെട്രോയും ശബരി റെയിൽപ്പാതയും. ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ് ഇക്കാര്യത്തിൽ എടുത്തിട്ടുള്ള ശക്തമായ നിലപാടിനെ, പ്രകടിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള ആത്മാർത്ഥതയെ അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് ഞാൻ പറയുന്നത്. ഇത് ശക്തമായി കേന്ദ്രത്തിൽ പറയാൻ കഴിയണ്ട? കേരളം ഇതിന്റെ പകുതി കൊടുക്കണമെന്നാണ് പറയുന്നത്. നമുക്ക് എത്ര എം.പി.മാരാണ് കേന്ദ്രത്തിലുള്ളത്? ഭരണപക്ഷത്തുതന്നെയുള്ള എം.പി.മാരിൽ ക്യാബിനറ്റ് മന്ത്രിമാരുൾപ്പെടെയുള്ള 8 കേന്ദ്ര മന്ത്രിമാരില്ലേ? ഇവിടെ ബഹുമാന്യനായ മാണിസാർ ബഡ്ജറ്റിൽ കുറേ പദ്ധതികൾ പ്രഖ്യാപിച്ചു. നൂറുദിനം, പതാകനൗക, ഫ്ലാഗ്ഷിപ്പ് എന്നിങ്ങനെ എത്ര വാക്കുകൾ നമ്മൾ കേട്ടു. ഇതിലൊന്നും ശബരി റെയിൽപാതയില്ല. ഇതിനുവേണ്ടി ലാൻഡ് അക്വിസിഷൻ നോട്ടീഫൈ ചെയ്തിട്ടുള്ള സ്ഥലത്തിന്റെ ഉടമസ്ഥർക്ക് ഒരു കിണർ കുഴിക്കാനോ വീട് വയ്ക്കാനോ വിൽക്കാനോ, പെൺകുട്ടികളെ കല്യാണം കഴിച്ചയയ്ക്കുന്നതിന്റെ കാര്യങ്ങൾക്കോ ഒന്നും ഒരു ക്രയവിക്രയവും നടത്താൻ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയാണ്. ലാൻഡ് അക്വിസിഷൻ ഓഫീ

സുകളെല്ലാം അന്യാധീനപ്പെട്ടുകിടക്കുകയാണ്. അവിടെയെങ്ങും ആരുമില്ല. അതുപോലെതന്നെ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട മുവാറ്റുപുഴയിൽ റെയിൽവേയുടെ ഓഫീസുകൾപോലുമില്ല. കഴിഞ്ഞ 11 വർഷത്തിനിടയിൽ 33 തവണയെങ്കിലും എൽ.ഡി.എഫ്.ന്റേയും യു.ഡി.എഫ്-ന്റേയും കാലത്ത് ഈ കാര്യത്തിനുവേണ്ടി യോഗങ്ങൾ ചേർന്നു. എറണാകുളം ജില്ലയിൽ ഒരു തർക്കവുമില്ല. ഇടുക്കിയിലെ തർക്കവും തീർന്നിട്ടുണ്ട്. അലൈൻമെന്റിന്റെ കാര്യത്തിൽ തർക്കമുള്ളത് കോട്ടയം ജില്ലയിലാണ്. ശബരി റെയിൽപ്പാത നടപ്പാക്കുന്നതിൽ രണ്ട് പ്രശ്നങ്ങളേയുള്ളൂ, കോട്ടയം ജില്ലയിൽ നിലനിൽക്കുന്ന അലൈൻമെന്റിന്റെ കാര്യത്തിലെ തർക്കവും കേരളം പകുതി തുക നൽകണമെന്നുള്ള കേന്ദ്രത്തിന്റെ നിലപാടും. കേരളത്തിന്റെ മുഖ്യമന്ത്രി ബഹുമാന്യനായ ഉമ്മൻ ചാണ്ടി, ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി മാണി സാർ, ആഭ്യന്തര വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ, ബഹുമാന്യനായ ചീഫ് വിപ് ലി. സി. ജോർജ്ജ്, എം.പി.-മാർ ഇവരെല്ലാം ഒരേ പക്ഷത്ത് നിൽക്കുന്ന ആളുകളായിട്ടുപോലും ഇത് നടപ്പാക്കാൻ കഴിയുന്നുണ്ടോ? എറ്റവും ഒടുവിൽ കൂടിയ യോഗത്തിൽ ഇടുക്കി എം.പി. ശ്രീ. പി. ടി. തോമസ് പറഞ്ഞത് 750 കോടി രൂപയെങ്കിലും മെട്രോ റെയിൽവേയ്ക്ക് സംസ്ഥാന സർക്കാർ കൊടുക്കുമെന്നാണ്. 6,000 കോടി രൂപ മെട്രോ റെയിൽവേയ്ക്ക് കൊടുക്കാമെങ്കിൽ എന്തുകൊണ്ട് ശബരി റെയിൽപ്പാതയ്ക്ക് പാടില്ല. ഇവിടെ ഏത് പദ്ധതിക്കും സ്പെഷ്യൽ പർപ്പസ് വെഹിക്കിൾ ഉണ്ടാക്കുമെന്നാണ് പറയുന്നത്. ഇതിനൊരു വെഹിക്കിൾ ഉണ്ടാക്കണം. അതുപോലെതന്നെ എം.ഒ.യു. (മെമ്മോറാണ്ടം ഓഫ് അണ്ടർസ്റ്റാൻഡിംഗ്), ലെറ്റർ ഓഫ് ഇന്റൻസ്റ്റ്, ഏതെല്ലാം വാക്കുകൾ പറഞ്ഞാണ് നമ്മെ ഭയപ്പെടുത്തുന്നത്. ഈ മാർച്ച് 10-നുള്ളിൽ ചീഫ്

സെക്രട്ടറി ഈ കാര്യത്തിൽ..... (ബഹുമാനപ്പെട്ട ചീഫ് സെക്രട്ടറി അവിടെയില്ല) ഒരു തീരുമാനം കഴിഞ്ഞ യോഗങ്ങളുടെ തീരുമാനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഉണ്ടാക്കണമെന്നുപറഞ്ഞതാണ്, മുതിർന്ന ഒരു ഐ.എ.എസ്. ഓഫീസറെ ഇതിന്റെ പ്രോജക്ട് ഓഫീസറായി തീരുമാനിക്കണം, സമയബന്ധിതമായി ഈ പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കണം. അങ്ങനെ തീവ്രവേഗതയിലുള്ള നടപടികളുമായി മുന്നോട്ട് പോകണം. പുല്ലുമേട് ദുരന്തം നമ്മൾ കണ്ടതല്ലേ? എല്ലാ തീർത്ഥാടന കാലത്തും ശബരിമല തീർത്ഥാടകരിൽ നിരവധിപേർ വാഹനാപകടങ്ങളിൽ മരിക്കുകയാണ്. ഇത് കേവലം ശബരിമലയിലേക്ക് മാത്രമുള്ള ഒരു പാതയായല്ല വിഭാവനം ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. അവിടെനിന്നും പുനലൂരിലേക്കും പിന്നെ തിരുവനന്തപുത്തേക്കുമുള്ള ഒരു പാതയാക്കി മാറ്റത്തക്കവിധത്തിൽ നമുക്കിത് സാധ്യമാക്കി എടുക്കണം. ആന്ധ്രയും കർണ്ണാടകയും തമിഴ്നാടുമുൾപ്പടെ തെക്കേ ഇന്ത്യയിലെ കോടിക്കണക്കിന്, കേരളത്തിന്റെ ആകെ ജനസംഖ്യയെക്കാൾ കൂടുതൽ ആളുകൾ ഇങ്ങോട്ട് വരുന്നുണ്ട് എന്നുള്ളത് നമുക്ക് അവഗണിക്കാൻ കഴിയുമോ? ശരണമന്ത്രങ്ങളും ഇരുമുടിക്കെട്ടും പതിനെട്ടാംപടിയും സന്നിധാനവും മകരവിളക്കും പേട്ടതുള്ളലും വാവർ സ്വാമിയും തിരുവാഭരണവും മാളികപ്പുറവും കൃഷ്ണപ്പുരുന്നും പമ്പയാറും പൊന്നമ്പലമേടുംമെല്ലാം ലോകപ്രശസ്തമായ ആത്മീയതയുടെ പ്രതിരൂപങ്ങളായി നിൽക്കുമ്പോൾ ശബരിമല ശ്രീധർമ്മശാസ്താവിനെ തൊഴുകുകകളോടെ, നിറമിഴികളോടെ വണങ്ങി നമസ്കരിക്കുവാൻ ഹരിഹരസുധനയ്യനയ്യപ്പ സ്വാമിയേ..... എന്നുവിളിച്ച് അനുഗ്രഹം തേടുവാൻ, ശബരി പാതയിലൂടെ അങ്ങോട്ട് സഞ്ചരിക്കുവാൻ ഈ സർക്കാർ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിൽ ശക്തമായ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തി നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് വളരെ വിനയപൂർവ്വം ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

ഉറുർജ്ജവും ഗതാഗതവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ്): സർ, ഞാൻ ആദ്യമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പറുടെ ഹിന്ദുമതത്തിലുള്ള വിശ്വാസത്തിൽ സംതൃപ്തി രേഖപ്പെടുത്തുകയാണ്. അതിൽ അദ്ദേഹത്തെ അഭിനന്ദിക്കുന്നു. ആ കാര്യങ്ങളെല്ലാം നന്നായി പറഞ്ഞു. അദ്ദേഹം ഒരു നല്ല ദൈവവിശ്വാസിയാണ് എന്ന് ഞങ്ങൾക്കെല്ലാം മനസ്സിലായി. ഇവിടെ അദ്ദേഹം പറഞ്ഞ പല കാര്യങ്ങളും ശരിയാണ്. ചില കാര്യങ്ങളിൽ ചില തെറ്റുകളുണ്ട്. ഇത് 1997-98 കാലഘട്ടത്തിൽ ആരംഭിച്ച പദ്ധതിയാണ്. എറണാകുളം ജില്ലയിൽ 173.7923 ഹെക്ടർ ഭൂമി ആവശ്യമാണ്. അതുപോലെ തന്നെ ഇടുക്കിയിൽ 48 ഹെക്ടറും കോട്ടയത്ത് 217.10 ഹെക്ടർ ഭൂമിയും ആവശ്യമാണ്. കോട്ടയത്താണ് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞതുപോലെയുള്ള പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടായത്. എറണാകുളത്തെ സ്ഥിതി പറഞ്ഞാൽ, ഏറ്റെടുത്ത ഭൂമിക്കുപോലും റെയിൽവേ പണം കൊടുക്കാൻ ബാക്കിയാണ്. അതിനുവേണ്ടി കുറേ ആളുകൾ ഹൈക്കോടതിയിൽ റിട്ട് ഫയൽ ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. അതേ അവസരത്തിൽ എറണാകുളം ജില്ലയിലെ പത്ത് വില്ലേജുകളിൽ മൂന്ന് വില്ലേജുകളിൽ ഇതിന്റെ പീരിയഡ് കഴിഞ്ഞുപോയി. ഏതായാലും എറണാകുളം ജില്ലയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വലിയ പ്രയാസങ്ങളില്ല. ഇടുക്കി ജില്ലയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ചില പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ഇടുക്കിയിൽ, തൊടുപുഴ ബൈപ്പാസ് മൂന്ന് സ്ഥലത്ത് കട്ട് ചെയ്യുന്നുണ്ട്. അത് വലിയ അസൗകര്യങ്ങളുണ്ടാക്കുമെന്ന് ആളുകൾ പറഞ്ഞു. റെയിൽവേക്കാർ അതിനും വഴി കണ്ടെത്തി. ഓവർ ബ്രിഡ്ജ്, അണ്ടർ ഗ്രൗണ്ട്, ടണൽ എന്നിവയാക്കിക്കൊണ്ട് ആ പ്രശ്നം തീർക്കാൻ കഴിയുമെന്നാണ് റെയിൽവേ അറിയിച്ചിരിക്കുന്നത്. അത് കഴിഞ്ഞാൽ കോട്ടയം ജില്ലയാണ്. കോട്ടയം ജില്ലയിൽ കുറേ സ്ഥലം ആവശ്യമാണ്. 217.10 ഹെക്ടറാണ് കോട്ടയം ജില്ലയിൽ ആവശ്യമായി വരുന്നത്.

അവിടെയാണ് വലിയ എതിർപ്പുകളുണ്ടായത്. വളരെയധികം എതിർപ്പുകൾ അവിടെനിന്നും വന്നതുകൊണ്ട് അവിടത്തെ ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ തൽക്കാലം നിറുത്തിവെച്ചു. പല പ്രാവശ്യമുള്ള ഡിസ്കഷനുകൾ നടത്തുകയും അവസാനമായി 13-02-2013-ന് മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ അധ്യക്ഷതയിൽ കൂടിയ യോഗത്തിൽ വെച്ച് അലൈൻമെന്റിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഒരു തീരുമാനമാകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറി 22-03-2013-ൽ റെയിൽവേ, റവന്യൂ ഉദ്യോഗസ്ഥരുമായും 20-03-2013-ൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് സെക്രട്ടറിയുമായും ഡിസ്കസ് ചെയ്ത് ഏകദേശം അലൈൻമെന്റ് മുഴുവനും തീരുമാനിച്ചു. അതിന്റെ നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകുകയാണ്. അവസാനമായി ഒരു മിനുക്കുപണി എന്നുള്ള നിലയിൽ മുഖ്യമന്ത്രി ഒരു കോൺഫറൻസ്കൂടി വിളിച്ച് അതിൽവെച്ച് പൂർണ്ണമായി അലൈൻമെന്റ് അംഗീകരിക്കുന്ന ഒരു സ്റ്റേജിലാണ് ഇപ്പോഴുള്ളത്. അതുകൊണ്ട് അലൈൻമെന്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കോട്ടയം ജില്ലയിൽ നിലനിന്നിരുന്ന പ്രശ്നം ഏകദേശം അവസാനിച്ചു. ഇടുക്കിയിൽ, തൊടുപുഴയിലുണ്ടായിരുന്ന പ്രശ്നം അവസാനിച്ചു. ഒരു ചെറിയ പ്രശ്നമുള്ളത് ഏകദേശം അവസാനിച്ച നിലയിൽത്തന്നെയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചപ്പോലെ 1997-98-ൽ ഇതിന് ഏകദേശം വേണ്ടിവരുന്ന സംഖ്യ 517 കോടി രൂപയാണെന്നാണ് കണക്കാക്കിയിരുന്നത്. ഇപ്പോൾ അത് 1,556 കോടി രൂപയായി വർദ്ധിച്ചു. ഇതിന് കാലതാമസം വന്നതിന് കേരള ഗവൺമെന്റാണ് ഉത്തരവാദികൾ എന്നതാണ് റെയിൽവേയുടെ നിലപാട്. 1997-98-ൽ അനുവദിച്ചിട്ടും ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടത്തുന്നതിനു പോലും കഴിഞ്ഞില്ലെന്ന് മാത്രമല്ല, അലൈൻമെന്റ്പോലും ഇന്നുവരെ പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് 1,556 കോടി രൂപ ചെലവ് വരുന്ന ഈ പ്രോജക്ട് പഴയ പ്രോജക്ടായി കണക്കാക്കാൻ കഴിയുകയില്ല

എന്നതാണ്. നമ്മൾ വാദിച്ചത്, ഇത് പഴയ പ്രോജക്ടാണ്, ഓൺ-ഗോയിംഗ് പ്രോജക്ടാണ്, അതുകൊണ്ട് 50% ബഡ്ജറ്റി സപ്ലൈമെന്റ് സംസ്ഥാനം നൽകണമെന്നുള്ള റെയിൽവേയുടെ നിലപാട് ശരിയല്ല എന്നാണ്. പക്ഷേ അതിന് അവരുടെ മറുപടി, ഞങ്ങൾ കാരണമല്ല സംസ്ഥാനം കാരണമാണ് ലാന്റ് അലൈൻമെന്റ് പോലും നടത്താൻ സാധിക്കാതെ വന്നത് എന്നാണ്. റെയിൽവേ എല്ലാ സ്റ്റേറ്റിലും ഇപ്പോൾ 50% സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ബഡ്ജറ്റി സപ്ലൈമെന്റ് വാങ്ങുന്നുണ്ട്, അതുപോലെ ഇതിനും നൽകണം എന്നതാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതെല്ലാം ശരിയാണ്. പക്ഷേ ഒരു കാര്യം ഞാൻ പറയാം, എസ്.പി.വി. റൈറ്റ് ചെയ്യാൻ കഴിയുകയില്ല. കാരണം ഇത് റെയിൽവേയുടെ പ്രോജക്ടാണ്. എസ്.പി.വി.-യാകുമ്പോൾ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റും റെയിൽവേയും കൂടിച്ചേർന്നതാണ്. അതിന് റെയിൽവേ തയ്യാറാകുകയില്ല. റെയിൽവേ ഇപ്പോൾ പുതിയ പ്രോജക്ടുകൾക്കെല്ലാം 50% സംസ്ഥാന വിഹിതം ആവശ്യപ്പെടുന്നുണ്ട്, അതനുസരിച്ച് ഏകദേശം 780 കോടിയോളം രൂപ ഈ പ്രോജക്ടിനുവേണ്ടി വകയിരുത്തേണ്ടി വരും. ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്ന സ്റ്റാൻഡ് ഇന്നത്തെ സാമ്പത്തിക സ്ഥിതിവെച്ചുകൊണ്ട് ഗവൺമെന്റിന് അതിന് കഴിയുകയില്ല എന്നതാണ്. എന്നാലും ഇക്കാര്യം വളരെയധികം പ്രാധാന്യമുള്ളതാണ്. ഇതിന്റെ പ്രാധാന്യവും ആവശ്യവുമെല്ലാം ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചു. അത്രത്തോളം എനിക്കുപോലും അതിനെക്കുറിച്ച് അറിയുകയില്ല. അവിടത്തെ പരസ്യം കാര്യങ്ങളുമെല്ലാം അങ്ങ് പറഞ്ഞു. ഞാൻ അതിനെക്കുറിച്ചൊന്നും പറയുന്നില്ല. ഏതായാലും ലക്ഷക്കണക്കിന് ആളുകൾ വരുന്ന പുണ്യസ്ഥലം എന്നുള്ള നിലയിൽ ആ റെയിൽപ്പാത അത്യാവശ്യമാണ്. അത് കേരളത്തിന് ഏറ്റവും വലിയ മുതൽക്കൂട്ടായിരിക്കും. അതിനുവേണ്ടി

എന്തെല്ലാം ചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്ന് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിച്ച് പരമാവധി ചെയ്യും.

ശ്രീ. സാജു പോൾ: സർ, ബ്രിട്ടീഷുകാർ 1908-ലാണ്, ഒരു നൂറ്റാണ്ടു മുമ്പ്, കൽക്കയിൽനിന്ന് ഷിംലയിലേക്കുള്ള റെയിൽപ്പാത തീർത്തത്. വെല്ലിംഗ്ടൺ ഐലന്റുപോലെയുള്ള എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിസ്മയങ്ങൾ ഈ ആധുനിക കാലഘട്ടത്തിൽ ഇത്തരം പദ്ധതികൾ ഇങ്ങനെ ഇഴഞ്ഞുനീങ്ങുന്നുവെന്നുള്ളത് ഒരു അപമാനമാണ്. ബഹുമാന്യനായ ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ് പറയുന്നത് ഫണ്ടിന്റെ അപര്യാപ്തതയെക്കുറിച്ചാണ്. സ്ഥലം ഏറ്റെടുത്ത് നൽകാൻ സംസ്ഥാന സർക്കാർ കുറേ ഫണ്ട് കണ്ടെത്തണമല്ലോ? ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ് ആഞ്ഞുപിടിച്ചപ്പോൾ 200 കോടി രൂപ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് അനുവദിച്ചെങ്കിൽ ഇതിനും ഒന്ന് കണ്ണൂരുട്ടി കുറേ പണം മാണി സാറിനെക്കാണ്ട് വകയിരുത്തിക്കണമെന്ന അഭ്യർത്ഥനയാണ് എനിക്കുള്ളത്. അതുപോലെതന്നെ, എം.എൽ.എ.-മാരും എം.പി.-മാരും സംസ്ഥാന ഭരണകർത്താക്കളുമുൾപ്പെടെയുള്ളവർ കേന്ദ്രത്തിൽ നേരിട്ടുപോയി റെയിൽവേയുടെ ഉത്തരവാദിത്വമെടുത്തവരെ, ബഹുമാന്യനായ പ്രധാനമന്ത്രി ഉൾപ്പെടെയുള്ളവരെ, നേരിൽകണ്ട് ഇതിന്റെ സാധ്യതയും സാഹചര്യവും എങ്ങനെയാണെന്ന് ചോദിക്കാൻ ഒരു അവസരമുണ്ടായിട്ടില്ല. അങ്ങനെയൊരു ശ്രമം നടത്താൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി നേതൃത്വം നൽകുമോ?

ശ്രീ. ആര്യാടൻ മുഹമ്മദ്: സർ, ഈ പറയുന്നത് ശരിയല്ല. രണ്ട് ഘട്ടങ്ങളിൽ ബഹുമാന്യനായ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ മുഖ്യമന്ത്രി, ഞാൻ, ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി എന്നിവർ ബന്ധപ്പെട്ട മന്ത്രിമാരെയും (കാരണം ഒരു മന്ത്രിയല്ല പല മന്ത്രിമാരുണ്ട്) പ്രധാനമന്ത്രിയേയും നേരിൽകണ്ട് ഈ കാര്യങ്ങൾ രണ്ടുപ്രാവശ്യം അവരുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തി. ഒരിക്കൽ ഡൽഹി

യിൽപ്പോയി പറഞ്ഞു, ഒരിക്കൽ പ്രധാനമന്ത്രി ഇവിടെ വന്നപ്പോൾ മുഴുവൻ മന്ത്രിമാരുംകൂടി പറഞ്ഞു. അതുപോലെ ഡൽഹിയിൽ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽപ്പോയ രണ്ട് ഡെലിഗേഷനും റെയിൽവേ മന്ത്രിമാരെക്കണ്ട് ഈ കാര്യത്തിൽ നിവേദനം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഇതിനെക്കുറിച്ച് ഒരു വാക്ക് മാണി സാർ പറയുന്നതാണ്.

ധനകാര്യവും നിയമവും ഭവനനിർമ്മാണവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. എം. മാണി): സർ, കണ്ണൂരുത്രിയാലുടൻ പണം അനുവദിക്കുന്ന ധന കാര്യ വകുപ്പല്ല ഇപ്പോഴുള്ളത്. ആരുടെയും ഭീഷണിക്കുമുമ്പിൽ വഴങ്ങുകയില്ല. കണ്ണൂരുത്രിയാലുടനെ ധനകാര്യ വകുപ്പ് ക്ലിയർ ചെയ്യുമെന്ന രീതിയിൽ ശ്രീ. സാജു പോൾ പറഞ്ഞ ദുഃസൂചനയുള്ള സ്റ്റേറ്റ്മെന്റ് പിൻവലിച്ചാൽ നല്ലതാണ്. അങ്ങനെയൊരു ഇംപ്രഷനുണ്ടാക്കാൻ പാടില്ല. ഗവൺമെന്റിന്റെ കഴിവിനനുസരിച്ച് അതിനുള്ളിൽ നിന്നുകൊണ്ട് ചെയ്യാവുന്ന എല്ലാ കാര്യങ്ങളും ഈ വിഷയത്തിൽ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

(സബ്മിഷൻ)