പതിനഞ്ചാം കേരള നിയമസഭ

പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച സമിതി (2023-26)

അൻപത്തിയൊൻപതാമത് റിപ്പോർട്ട്

(2025 സെപ്റ്റംബർ മാസം 17-ാം തീയതി സഭയിൽ സമർപ്പിച്ചത്)

കേരള നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ്
തിരുവനന്തപുരം
2025

പതിനഞ്ചാം കേരള നിയമസഭ

പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച സമിതി
(2023-26)

അൻപത്തിയൊൻപതാമത് റിപ്പോർട്ട്

വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര സീ പോർട്ട് ലിമിറ്റഡിനെ സംബന്ധിച്ച്
(കംപ്ട്രോളർ ആന്റ് ഓഡിറ്റർ ജനറൽ ഓഫ് ഇൻഡ്യയുടെ 2016 മാർച്ച് 31-ന് അവസാനിച്ച വർഷത്തിലെ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച റിപ്പോർട്ടിനെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ളത്)

<u>ഉള്ളടക്കം</u>

പേജ്

സമിതിയുടെ ഘടന .....

ആമുഖം .....

റിപ്പോർട്ട് .....

അനുബന്ധം - 1 :

സമിതിയുടെ നിഗമനങ്ങളും ശിപാർശകളും ......

അനുബന്ധം - 2 :

ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികയിന്മേൽ സർക്കാരിൽ നിന്നും ലഭിച്ച മറുപടി ......

ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികയിൽ പരാമർശിച്ചിരിക്കുന്ന അനുബന്ധം

അനുബന്ധം 9 ....

പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച സമിതി(2023-26)
ഘടന

<u>ചെയർപേഴ്സൺ</u> :

ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ

<u>അംഗങ്ങൾ</u> :

ശ്രീ. എ. പി. അനിൽകുമാർ

ശ്രീ. അൻവർ സാദത്ത്

ശ്രീ. അഹമ്മദ് ദേവർകോവിൽ

ശ്രീ. ടി. വി. ഇബ്രാഹിം

ശ്രീ. പി. മമ്മിക്കുട്ടി

ശ്രീ. കെ. പി. മോഹനൻ

ശ്രീ. ഡി. കെ. മുരളി

ശ്രീ. പി. നന്ദകുമാർ

ശ്രീ. കടകംപള്ളി സുരേന്ദ്രൻ

ശ്രീ. പി. ഉബൈദുള്ള

<u>നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ്</u>:

ഡോ.എൻ. കൃഷ്ണ കുമാർ, സെക്രട്ടറി

ശ്രീമതി ഷീബ വർഗീസ്, ജോയിന്റ് സെക്രട്ടറി.

ശ്രീ. അനിൽ കുമാർ ബി., ഡെപ്യൂട്ടി സെക്രട്ടറി.

ശ്രീ. മോഹനൻ ഒ., അണ്ടർ സെക്രട്ടറി.

ആമുഖം

പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച സമിതി (2023-26) യുടെ അദ്ധ്യക്ഷനായ ഞാൻ വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര സിപോർട്ട് ലിമിറ്റഡ് എന്ന പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനത്തെ സംബന്ധിച്ച ഇന്ത്യയുടെ കംപ്ട്രോളർ ആന്റ് ഓഡിറ്റർ ജനറലിന്റെ 2016 മാർച്ച് 31-ന് അവസാനിച്ച വർഷത്തെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തയ്യാറാക്കിയ [illegible] റിപ്പോർട്ട് സഭയിൽ സമർപ്പിക്കുന്നു.

ഇന്ത്യയുടെ കംപ്ട്രോളർ ആന്റ് ഓഡിറ്റർ ജനറലിന്റെ 2016 മാർച്ച് 31-ന് അവസാനിച്ച വർഷത്തെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ട് 23.05.2017 -ാം തീയതി സഭയിൽ സമർപ്പിച്ചു. പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച സമിതി (2019-21) യുടെ 19.12.2018, 20.12.2019, 14.01.2020, 23.01.2020 എന്നീ തീയതികളിലും സമിതി (2021-23) യുടെ 20.09.2022 ൽ ചേർന്ന സമിതി യോഗത്തിലും ഈ റിപ്പോർട്ടിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും വകുപ്പ് ഉദ്യോഗസ്ഥരിൽ നിന്നും വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര സിപോർട്ട് ലിമിറ്റഡിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥരിൽ നിന്നും തെളിവെടുപ്പ് നടത്തി. കൂടാതെ സമിതി (2021-23) 14.06.2023-ന് പദ്ധതിപ്രദേശം സന്ദർശിച്ച് വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ വിവിധ ഘട്ടങ്ങളുടെ നിർമ്മാണ പുരോഗതി വിലയിരുത്തുകയും ചെയ്തു.

സമിതി(2023-26)-ന്റെ 06.08.2025 -ലെ യോഗം പ്രസ്തുത റിപ്പോർട്ട് പരിഗണിക്കുകയും അംഗീകരിക്കുകയും ചെയ്തു.

ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡിക പരിഗണനാവേളയിൽ സമിതിക്ക് ആവശ്യമായ സഹായ സഹകരണങ്ങൾ നൽകിയ അക്കൗണ്ടന്റ് ജനറൽ (ഓഡിറ്റ്), കേരളയ്ക്കും തെളിവെടുപ്പിന് ഹാജരായി സമിതി ആവശ്യപ്പെട്ട വിവരങ്ങൾ നൽകിയ മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും വകുപ്പിലേയും ധനകാര്യവകുപ്പിലെയും വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര സിപോർട്ട് ലിമിറ്റഡിലെയും ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കും സമിതി നന്ദി അറിയിക്കുന്നു.

ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ,
അദ്ധ്യക്ഷൻ,
പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച സമിതി.

തിരുവനന്തപുരം,
2025 സെപ്റ്റംബർ 17

റിപ്പോർട്ട്

വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര സി പോർട്ട് ലിമിറ്റഡ്-നെ സംബന്ധിച്ചത്

(2015-16 -ലെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ട്)

3. **അനുവർത്തന ഓഡിറ്റ് നിരീക്ഷണങ്ങൾ**

സംസ്ഥാന സർക്കാർ കമ്പനികൾ/കോർപ്പറേഷനുകൾ നടത്തിയ ഇടപാടുകളുടെ ലാക്ഷണിക പരിശോധനയിൽ ഉളവായ പ്രധാനപ്പെട്ട ഓഡിറ്റ് കണ്ടെത്തലുകൾ ഈ അദ്ധ്യായത്തിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിരിക്കുന്നു.

സർക്കാർ കമ്പനികൾ

3.1 വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര ആഴക്കടൽ വിവിധോദ്ദേശ്യ തുറമുഖ നിർമ്മാണ പദ്ധതിയുടെ നടപ്പാക്കൽ

ആമുഖം

3.1.1 കേരള സംസ്ഥാനത്തിന്റെ തെക്കുപടിഞ്ഞാറൻ തീരത്ത് സംസ്ഥാന തലസ്ഥാനമായ തിരുവനന്തപുരത്തിനു സമീപം ഒരു അന്താരാഷ്ട്ര ആഴക്കടൽ തുറമുഖം നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള പദ്ധതിക്ക് രണ്ടു ദശാബ്ദത്തോളം പഴക്കമുണ്ട്. ആദ്യ കാലത്ത് പ്രസ്തുത പദ്ധതി കേരള സർക്കാർ (ജി.ഒ.കെ.) നേരിട്ടു നടപ്പാക്കാനാണ് തീരുമാനിക്കപ്പെട്ടിരുന്നത്. അതിനായി 2003-2004 ൽ കേരള സർക്കാർ പുറപ്പെടുവിച്ച ആദ്യത്തെ ആഗോള ദർഘാസ് വിജയം കണ്ടില്ല. വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര തുറമുഖ കമ്പനി (വി.ഐ.എസ്.എൽ) തുറമുഖ നിർമ്മാണം നടപ്പാക്കാനുള്ള ഏജൻസിയായി 2004 ൽ രൂപീകൃതമായി. പ്രസ്തുത കമ്പനി സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ പൂർണ്ണ ഉടമസ്ഥതയിലാണ് രൂപീകരിച്ചത്. 2007, 2011 എന്നീ വർഷങ്ങളിൽ പൊതു-സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തത്തോടെ (പി.പി.പി.) പദ്ധതി നടപ്പാക്കാനുള്ള ശ്രമങ്ങളും പരാജയപ്പെട്ടു. ഇതിനെത്തുടർന്ന് നവംബർ 2013-ൽ പദ്ധതിയുടെ സാങ്കേതിക ഉപദേഷ്ടാക്കളായ എ.ഇ.കോം. ഇൻഡ്യ പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് (എ.ഇ.കോം.) ന്റെ നിർദ്ദേശ പ്രകാരം സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഒരു പുതിയ മാതൃക അംഗീകരിച്ചു. ഈ മാതൃക പ്രകാരം തുറമുഖത്തിന്റെ നിർമ്മാണവും പ്രവർത്തനവും, ഡിസൈൻ, ബിൽഡ്, ഫിനാൻസ്, ഓപ്പറേറ്റ്, ട്രാൻസ്ഫർ (ഡി.ബി.എഫ്.ഒ.ടി.) എന്ന പി.പി.പി. രീതിയിലാണ് നടത്തുക. തിരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട ലാന്റ് ലോർഡ് തുറമുഖം മാതൃക പ്രകാരം തുറമുഖ പദ്ധതിക്കുവേണ്ടിയുള്ള ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ, ബാഹ്യ അടിസ്ഥാന

സൗകര്യങ്ങൾ, ബ്രേക്ക് വാട്ടർ [1] എന്നിവയുടെ നിർമ്മാണ ചുമതല വി.ഐ.എസ്.എൽ. മുഖേന സംസ്ഥാന സർക്കാരും തുറമുഖത്തിനു വേണ്ടിയുള്ള കടൽകുഴിക്കൽ നികത്തൽ (53 ഹെക്ടർ), ബെർത്തുകൾ, റോഡ്, സബ്സ്റ്റേഷനുകൾ, കെട്ടിടങ്ങൾ, ഉപകരണങ്ങൾ, എന്നിവയുടെ നിർമ്മാണം/ വാങ്ങൽ, തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രവർത്തനം എന്നിവ സ്വകാര്യ പങ്കാളിയും നിർവ്വഹിക്കേണ്ടതാണ്.

തദനുസരണം, വി.ഐ.എസ്.എൽ. ഡിസംബർ 2013 ൽ രണ്ടു ആഗോള മത്സര ദർഘാസുകൾ ക്ഷണിക്കുകയുണ്ടായി. ആദ്യത്തേത് പി.പി.പി. കൺസഷണയറെ തിരഞ്ഞെടുക്കാനും രണ്ടാമത്തേത് ബാഹ്യഅടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളും ബ്രേക്ക് വാട്ടറും നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള എഞ്ചിനീയറിംഗ് പ്രൊക്യൂർമെന്റ് ആൻഡ് കൺസ്ട്രക്ഷൻ (ഇ.പി.സി.) കരാറുകാരനെ തെരഞ്ഞെടുക്കുന്നതിനുമായിരുന്നു. പിന്നീട്, ഇ.പി.സി. കൂടി പി.പി.പി. കരാറിൽ ഉൾപ്പെടുത്തപ്പെട്ടതിനാൽ ഇ.പി.സി കരാർ സംസ്ഥാന സർക്കാർ മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോയില്ല. യോഗ്യതാ നിർണ്ണയ അപേക്ഷ (ആർ.എഫ്.ക്യു.) അഞ്ചു സ്ഥാപനങ്ങൾ[2] സമർപ്പിച്ചു. അഞ്ചുപേരേയും നിർദ്ദിഷ്ട സാങ്കേതിക സാമ്പത്തിക യോഗ്യതാമാനദണ്ഡങ്ങൾ ഷോർട്ട് ലിസ്റ്റ് ചെയ്തു. യോഗ്യത നേടിയ അഞ്ചുപേരിൽ മൂന്നു സ്ഥാപനങ്ങൾ പ്രകാരം റിക്വസ്റ്റ് ഫോർ പ്രൊപോസൽ രേഖ (ആർ.എഫ്.പി.) വാങ്ങുകയുണ്ടായി. സംസ്ഥാന സർക്കാർ അംഗീകരിച്ച് ആർ.എഫ്.പി. [3]രേഖയോടൊപ്പം കരട് കൺസഷൻ കരാറും (ഡി.സി.എ) തുറമുഖത്തിന്റെ സാങ്കേതിക വശങ്ങൾ നിർദ്ദേശിക്കുന്ന മാന്വൽ ഓഫ് സ്പെസിഫിക്കേഷൻ ആന്റ് സ്റ്റാന്റേർഡ്സും (എം.എസ്.എസ്.) ഈ മൂന്നു സ്ഥാപനങ്ങൾക്കും നൽകി. ഫണ്ട്ഡ് വർക്കിന്റെ ചെലവ് കൂട്ടാതെ പദ്ധതിയുടെ മൊത്തം മതിപ്പു തുക (ടി.പി.സി.) ₹4,089 കോടിയായി കണക്കാക്കപ്പെട്ടിരുന്നു. ആർ.എഫ്.പി. പ്രകാരം കരാറുകാരനെ തിരഞ്ഞെടുക്കുന്നതിനുള്ള മാനദണ്ഡം ജി.ഒ.കെയ്ക്കു നൽകുന്ന ഏറ്റവും കൂടിയ പ്രമീയം/ജി.ഒ.കെയിൽ നിന്ന് ആവശ്യപ്പെടുന്ന കുറഞ്ഞ ധനസഹായം എന്നതായിരുന്നു. വയബിലിറ്റി ഗാപ് ഫണ്ടിഗ്

---

1 കടലാക്രമണത്തിൽ നിന്നും തുറമുഖങ്ങളെ കടൽത്തീര സംരക്ഷിക്കാൻ നിർമ്മിക്കുന്ന കടൽഭിത്തി.

2 അദാനി പോർട്സ് & എസ്.ഇ.ഇഡ് ലിമിറ്റഡ്, കോംകാസ്റ്റ് – ഹ്യുണ്ടായ് കൺസോർഷ്യം, എസ്സാർ പോർട്സ് ലിമിറ്റഡ്, ഗാമൺ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ പ്രോജക്ട്സ് ലിമിറ്റഡ്, എസ്.ആർ.ഇ.ഐ. – ഒ.എച്ച്.എൽ. കൺസോർഷ്യം എന്നിവ.

3 കേരളസർക്കാർ ഉത്തരവ് –ജി.ഒ (എം.എസ്) നം.36/2014/എഫ്.&പി.സി/തീയതി 12 മെയ് 2014.

(വി.ജി.എഫ്)[4] ആയി ആവശ്യപ്പെടാവുന്ന പരമാവധി ധനസഹായം മൊത്തം പദ്ധതി ചെലവിന്റെ നാൽപ്പതു ശതമാനമായ ₹1,635 കോടിയായി പരിമിതപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നു. അദാനി പോർട്സ് ആന്റ് എസ്.ഇ.ഇസഡ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് (എ.പി.എസ്.പി.എൽ.) എന്ന കമ്പനി മാത്രമാണ് തങ്ങളുടെ ഓഫർ സമർപ്പിച്ചത്. അവർ ₹1,635 കോടി സർക്കാരിന്റെ ധനസഹായം ആവശ്യപ്പെട്ടു. എ.പി.എസ്.പി.എല്ലിന് ജൂലൈ 2015-ൽ ലെറ്റർ ഓഫ് അവാർഡ് നൽകുകയും 2015 ഓഗസ്റ്റ് 17 ന് സംസ്ഥാന സർക്കാരും അദാനി വിഴിഞ്ഞം പോർട്ട് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് [5] (കൺസഷണയറും) തമ്മിൽ കൺസഷൻ കരാർ ഒപ്പിടുകയും ചെയ്തു. കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം സംസ്ഥാന സർക്കാരിനുള്ള എല്ലാ അധികാരങ്ങളും അവകാശങ്ങളും വി.ഐ.എസ്.എല്ലിനു കൈമാറുന്ന കരാർ സംസ്ഥാന സർക്കാരും വി.ഐ.എസ്.എല്ലും ചേർന്ന് 2016 ജനുവരി 16 ന് ഒപ്പു വച്ചു.

പദ്ധതിയുടെ വിശദവിവരങ്ങൾ

3.1.2 വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രധാന സവിശേഷതകൾ പട്ടിക 3.1 ൽ നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

പട്ടിക 3.1 പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണ ചെലവും ധനസമാഹരണരീതിയും

ക്രമ നം.	ജോലിയുടെ വിവരണം	ചെലവ് (₹ കോടി)	ധനസമാഹരണ രീതി
1	കടൽ കുഴിക്കലും നികത്തലും ബെർത്തുകൾ, റോഡുകൾ, സബ്സ്റ്റേഷനുകൾ, മേൽകെട്ടിടം, യന്ത്രോപകരണങ്ങൾ എന്നിവയുടെ നിർമ്മാണവും പ്രവർത്തനവും	4,089	₹2,454 കോടി കൺസഷണയറും ₹1,635 കോടി വി.ജി.എഫ്. ആയി കേന്ദ്ര-സംസ്ഥാന സർക്കാറുകൾ തുല്യമായും ചെലവിടും. പദ്ധതി നാലു ഘട്ടങ്ങളിലായി[6] നടപ്പാക്കും. ആദ്യ ഘട്ടത്തിൽ വാണിജ്യ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കുന്ന തീയതി (സി.ഒ.ഡി.)യിൽ ആറ് ലക്ഷം ടി.ഇ.യു. [7]തുടർന്ന് പത്തു വർഷത്തിനകം പത്തു ലക്ഷം ടി.ഇ.യു. പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കുമ്പോൾ 18,500 ടി.ഇ.യു. വഹിക്കാൻ ശേഷിയുള്ള കപ്പലുകൾക്ക് വിഴിഞ്ഞത്ത് പ്രവേശിക്കാൻ കഴിയണം.

4 സാമ്പത്തികമായി വിജയസാധ്യതയില്ലാത്ത പി.പി.പി. പ്രോജക്ടുകൾക്ക് ധനസഹായം നൽകുവാൻ വേണ്ടി ചിട്ടപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്. ചെലവുകൾ നേരിട്ടാൽ വേണ്ട വരുമാനത്തിന്റെ അളവു കുറയ്ക്കുക വഴി സ്വകാര്യ മേഖലയ്ക്ക് സാമ്പത്തികമായി ആകർഷകമായ നേട്ടം നൽകാൻ വി.ജി.എഫിന് കഴിയും.

5 എ.പി.എസ്.പി.എല്ലിന്റെ സബ്സിഡിയറി കമ്പനിയായി രൂപീകരിക്കപ്പെട്ട കമ്പനി.

6 ഫേസ് I-1 എം.ടി.ഇ.യു. ഫേസ് II-1.5 എം.ടി.ഇ.യു, ഫേസ് III 2.2 എം.ടി.ഇ.യു, ഫേസ് IV-3 എം.ടി.യു.

7 ഇരുപത് അടിക്ക് തത്തുല്യമായ യൂണിറ്റ്.

			കൺസഷൻ കാലാവധി അപ്പോയിന്റഡ്[8] ഡേറ്റ് മുതൽ 40 വർഷമായിരിക്കും. കൺസഷണയർ മുപ്പതുവർഷത്തിനകം തുറമുഖത്തിന്റെ ശേഷി 30 ലക്ഷം ടി.ഇ.യും ആയി ഉയർത്തിയാൽ ഇത് വീണ്ടും ഇരുപതു വർഷം കൂടി നീട്ടി നൽകാവുന്നതാണ്.
2	പുലിമുട്ട്, മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖം എന്നിവയുടെ നിർമ്മാണം	1,463	3.1 കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യമുള്ള പുലിമുട്ടും പുതിയ മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖവും ഫണ്ട് വർക്ക്സ് ആയി കൺസഷണയർ നിർമ്മിക്കും. ഇതിനായി സംസ്ഥാന സർക്കാർ മുഴുവൻ ചെലവായ ₹1,463 കോടിയും വഹിക്കും.
3	ബാഹ്യ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ	1,973	പൂർണമായും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സ്വന്തം ചിലവിൽ നിർമ്മിക്കും.
		7,525	

കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം പദ്ധതിയുടെ വാണിജ്യ പ്രവർത്തനം കരാർ ഒപ്പിട്ട് (2015 ഓഗസ്റ്റ്) നാലു വർഷത്തിനകം പൂർത്തിയായിരിക്കേണ്ടതാണ്, അതായത് 2019 ൽ.

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കായി ഭാരത സർക്കാർ തത്വത്തിൽ അനുവദിച്ച ₹817.50 കോടി (വി.ജി.എഫ്) അപ്പോയിന്റഡ് ഡേറ്റിൽ (5 ഡിസംബർ 2015) നിന്നും അഞ്ചു വർഷത്തിനു ള്ളിൽ കൺസഷനയർക്കു നൽകേണ്ടതാണ്.

- മൊത്തം റിയലൈസബിൾ ഫീയുടെ ഒരു ശതമാനം ജി.ഒ.കെ.യ്ക്ക് ലഭ്യമാകും. സി.ഒ.ഡി.യുടെ (16 ഓഗസ്റ്റ് 2019) പതിനഞ്ചാം വാർഷികം മുതൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിനു നൽകേണ്ടതായ ഈ വരുമാന വിഹിതത്തിന്റെ തോത് പരമാവധി നാൽപ്പതു ശതമാനം വരെ എന്നതിനുവിധേയമായി തുടർന്നുള്ള ഓരോ വർഷവും ഒരു ശതമാനം വീതം കൂട്ടേണ്ടതാണ്.

  വി.ജി.എഫ്. ആയി ഭാരതസർക്കാർ നൽകുന്ന ₹817.50 കോടി പൂർണമായും തിരികെ നൽകുന്നതുവരെ സംസ്ഥാന സർക്കാരിനു ലഭിക്കുന്ന വരുമാന വിഹിതത്തിന്റെ ഇരുപതു ശതമാനം ഭാരതസർക്കാരിന് നൽകണം.

- തുറമുഖത്തിനായി സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമിയുടെ മുപ്പതു ശതമാനം

8 കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരമുള്ള മുൻകൂർ വ്യവസ്ഥകൾ എല്ലാം നിറവേറ്റപ്പെടുകയോ, ഇളവ് നൽകപ്പെടുകയോ ചെയ്യുകയും ഫിനാൻഷ്യൽ ക്ലോസ് സംഭരിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന തീയതി ആണ് അപ്പോയിന്റഡ് ഡേറ്റ്.

- കൺസഷണയർക്ക് പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിനായി ഉപയോഗിക്കാം. പാർപ്പിട/വാണിജ്യ കെട്ടിടങ്ങളും സ്പെയ്സും ഇതിൽ ഉൾപ്പെടും. പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റിൽ നിന്നു കൺസഷണയർക്കു ലഭിക്കുന്ന വരുമാനത്തിന്റെ പത്തു ശതമാനം വിഹിതം സി.ഒ.ഡി.യുടെ ഏഴാം വർഷം മുതൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിനു നൽകേണ്ടതാണ്.
- പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി വരുന്ന ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ, തീവണ്ടി-റോഡ് സൗകര്യങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുക എന്നിവ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ചുമതലയാണ്.

മേൽപ്പറഞ്ഞ പശ്ചാത്തലത്തിൽ പദ്ധതിയുടെ രൂപകല്പന, കരാർ നൽകൽ, കൺസഷൻ കരാർ എന്നിവ ഓഡിറ്റ് വിശദമായി പരിശോധിച്ചു. ഓഡിറ്റ് ലക്ഷ്യങ്ങൾ താഴെപ്പറയുന്നവ ആയിരുന്നു.

- ദർഘാസ് പ്രക്രിയ മത്സരാധിഷ്ഠിതവും നീതിപരവും കുറ്റമറ്റതും സുതാര്യവും ആയിരുന്നോ എന്ന് തിട്ടപ്പെടുത്തുക.
- കൺസഷണയർക്കും സംസ്ഥാനസർക്കാരിനുമിടയിൽ പദ്ധതിയുടെ ബാദ്ധ്യതകളും നേട്ടങ്ങളും സമതുലിതമായ രീതിയിൽ പങ്കുവയ്ക്കുന്നതിന് ഉതകുന്ന രീതിയിലാണോ കൺസഷൻ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകൾ ചിട്ടപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നതെന്ന് പരിശോധിക്കുക.

  വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ നാല്പത് വർഷത്തെ കാലയളവിലെ വരുമാനം/ ക്യാഷ്ഫ്ളോകൾ ഫീസിബിലിറ്റി പഠനത്തിന്റെ (ഏപ്രിൽ 2015-ൽ) ഭാഗമായി വി.ഐ.എസ്.എൽ. നിയോഗിച്ച ധനകാര്യ 1ഉപദേഷ്ടാക്കളായ ഏൺസ്റ്റ് & യംഗ് (ഇ.&വൈ.) നിർണ്ണയിക്കുകയുണ്ടായി. തുടർന്നുവരുന്ന ഖണ്ഡികളിൽ പദ്ധതിയുടെ ക്യാഷ് ഫ്ളോകളെ സംബന്ധിച്ച് ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന കണക്കുകൂട്ടലുകൾ ഇ & വൈ.യുടെ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്ന വരുമാന അനുമാനങ്ങളെ ആസ്പദമാക്കി ചെയ്തിട്ടുള്ളതാണ്.

ഓഡിറ്റ് കണ്ടെത്തലുകൾ

3.1.3 ഓഡിറ്റ് കണ്ടെത്തലുകൾ താഴെ പ്രതിപാദിച്ചിരിക്കുന്നു.

പദ്ധതിയുടെ മതിപ്പ് ചെലവുകൾ ഗണിച്ചതും വിജയസാദ്ധ്യതയും

3.1.4 പദ്ധതിയുടെ മതിപ്പ ചിലവിന്റെ യുക്തിസഹതയും പദ്ധതിയുടെ വിജയ

സാദ്ധ്യതയും ഞങ്ങൾ പരിശോധിച്ചു. പരിശോധനാ ഫലങ്ങൾ താഴെ പ്രതിപാദിക്കുന്നു.

- വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതി സ്ഥാപിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന സ്ഥലത്തുനിന്നും ഏകദേശം 50 കി.മീ. അകലെ തമിഴ്നാട്ടിലെ കുളച്ചലിൽ വികസിപ്പിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന 1.6 ദശലക്ഷം റ്റി.ഇ.യു. (എം.റ്റി.ഇ.യു.) ശേഷിയുള്ള തുറമുഖത്തിന്റെ കണക്കാക്കപ്പെട്ട (സെപ്റ്റംബർ 2015 ൽ) മൊത്തം പദ്ധതി ചെലവ് ₹3,693.48 [9] കോടി ആയിരുന്നു. അതായത് ഒരു എം.റ്റി.ഇ.യുവിന് ₹2308.43 കോടി. ഇതിനോടു താരതമ്യപ്പെടുത്തുമ്പോൾ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഒരു എം.റ്റി.ഇ യുവിന് കണക്കാക്കപ്പെട്ട ടി.പി.സി. കൂടുതലായിരുന്നു. (₹3,271 കോടി [10]) ഇതിനു പ്രധാന കാരണം ചുവടെ പ്രതിപാദിക്കും പോലെ യന്ത്രസാമഗ്രികൾക്കായുള്ള ചെലവ് കണക്കാക്കിയതിൽ യുക്തിരഹിതവും അന്യായവുമായ നിരക്കുകൾ സ്വീകരിച്ചതാണ്.

  എ.ഇ.കോം. തയ്യാറാക്കിയ ബേസിക് എഞ്ചിനീയറിംഗ് റിപ്പോർട്ട് (ബി.ഇ.ആർ.)[11] ആസ്പദമാക്കിയാണ് പദ്ധതിയുടെ ടി.പി.സി. ₹4,089 കോടിയായി നിർണ്ണയിച്ചത്. 2013 ൽ തയ്യാറാക്കിയ ഡീറ്റൈൽഡ് പ്രോജക്റ്റ് റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം ₹631.87 കോടിയായി കണക്കാക്കപ്പെട്ടിരുന്ന ഉപകരണങ്ങളുടെ റേറ്റുകൾ ഡിസംബർ 2014 ൽ ബി.ഇ.ആർ. തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ ₹934.61 കോടിയായി എ.ഇ.കോം. വർദ്ധിപ്പിച്ചു. പക്ഷേ, ഈ വർദ്ധന ന്യായീകരിക്കാനുള്ള കാരണങ്ങൾ ഒന്നും രേഖപ്പെടുത്തിയിരുന്നില്ല. **അനുബന്ധം 9** ൽ വിശദീകരിക്കുന്നതുപോലെ ഞങ്ങൾ എട്ട് യന്ത്രോപകരണങ്ങളുടെ യുക്തിസഹമായ മതിപ്പു ചെലവ് ഡി.പി.ആർ. (2013)–ലെ നിരക്കുകൾ അടിസ്ഥാനമാക്കി എടുക്കുകയും 2013 മുതൽ 2014 വരെ വർഷം പ്രതി 5 ശതമാനം അധികരിക്കൽ നൽകുകയും ഒരു യു.എസ്.ഡിക്ക് 64 രൂപ എന്ന നിരക്കിൽ വിനിമയ നിരക്ക് (2014 ഡിസംബർ 31–ലെ നിരക്ക്) നൽകിക്കൊണ്ട് ₹825.65 കോടിയായി കണ്ടെത്തുകയുണ്ടായി. ബി.ഇ.ആർ. തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ ഉപകരണങ്ങളുടെ വില എ.ഇ.കോം യുക്തിരഹിതമായി വർദ്ധിപ്പിച്ചതായി

---

9 ബ്രേക്ക് വാട്ടർ, ബാഹ്യാടിസ്ഥാന നിർമ്മാണസമയത്തെ പലിശ എന്നിവ കൂടാതെ.

10 മൊത്തം പദ്ധതി ചെലവ് ₹4,089 കോടിയിൽ നിന്നും നിർമ്മാണസമയത്തെ പലിശ ₹818 കോടി കുറച്ചിട്ട്.

11 എ.ഇ.കോം ഡിസംബർ 2014 ൽ തയ്യാറാക്കിയ ബി.ഇ.ആറിൽ തുറമുഖ സംവിധാനത്തിന്റെ വിവിധ ഘടകങ്ങളുടെ പ്രാഥമിക എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിശദീകരിക്കുന്നു.

ഞങ്ങൾ നിരീക്ഷിച്ചു. യുക്തിസഹമായ മതിപ്പു ചിലവിനേക്കാൾ ഉണ്ടായ വർദ്ധന ₹130.85 കോടി[12] ആയിരുന്നു. ഇതു കൺസഷനെർക്ക് ₹52.34 കോടിയുടെ അധിക ധനസഹായം (₹130.85 കോടിയുടെ 40 ശതമാനം) ലഭിക്കുന്നതിനുമിടയാക്കി.

കൺടയിനർ ട്രാൻസ്ഷിപ്മെന്റ് തുറമുഖങ്ങൾക്കു വേണ്ട യന്ത്രോപകരണങ്ങൾ പൊതുവെ ഇറക്കുമതി ചെയ്യപ്പെടാറാണുള്ളത്. അല്ലാതെ ഇന്ത്യൻ നിർമ്മാതാക്കൾ തദ്ദേശീയമായി നിർമ്മിക്കുകയല്ല എന്ന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ മറുപടി നൽകി (ഓഗസ്റ്റ് 2016), അഥവാ തദ്ദേശീയമായി നിർമ്മിക്കപ്പെടുന്നവ യാണെങ്കിൽ പോലും അവയിൽ വിദേശ വിനിമയ നിരക്കുകൾ ഗണ്യമായി ഉൾപ്പെട്ടിരിക്കും. അതിനാൽ മൊത്തം ചിലവ് പരിഷ്കരിക്കുന്നതിന് എ.ഇ.കോം. വിദേശവിനിമയ നിരക്കുകളുടെ വ്യതിയാനം കണക്കിലെടുക്കുകയുണ്ടായി.

മറുപടി സ്വീകാര്യമല്ല, കാരണം യുക്തിസഹമായ മൊത്തം ചിലവ് കണക്കാക്കിയപ്പോൾ ഞങ്ങളും വിദേശവിനിമയ നിരക്കുകളിലെ വ്യതിയാനം കണക്കിലെടുത്തിരുന്നു. കൂടാതെ, യന്ത്രാപകരണങ്ങളുടെ മൊത്തം മതിപ്പുചിലവ് വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ സ്വീകരിച്ചതിന്റെ യഥാർത്ഥ അടിസ്ഥാനം എ.ഇ.കോം. ലഭ്യമാക്കിയിരുന്നില്ല. തങ്ങളുടെ ബാഹ്യ ഉപദേഷ്ടാക്കൾ തയ്യാറാക്കിയ ബി.പി.ആർ./ബി.ഇ.ആർ. ഉൾപ്പെടുത്തിയ മതിപ്പുചിലവുകൾ മൊത്തമായും വി.ഐ.എസ്.എൽ. സംസ്ഥാന സർക്കാർ അംഗീകരിക്കുകയായിരുന്നു.

✔ ഓഡിറ്റ് ശേഖരിച്ച വിവരങ്ങൾ പ്രകാരം റെയിൽ മൗണ്ടഡ് ക്വായ് ക്രെയിൻ (ആർ.എം.ക്യൂ.സി)[13] എന്ന കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റിനായുള്ള പ്രധാന ഉപകരണത്തിന്റെ വില (ഒരെണ്ണത്തിന്) 2013 ൽ ജവഹർലാൽ നെഹ്റു പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് മുംബൈ അവരുടെ പദ്ധതിയ്ക്കായി വാങ്ങിയതു പ്രകാരം ₹32.26 കോടി ആയിരുന്നു. വർഷാവർഷമുള്ള വിലക്കയറ്റം പരിഗണിച്ചാൽപോലും 2014 ൽ ഇത് ₹37.34 കോടിയായേ വർധിക്കുമായിരുന്നുള്ളൂ. പക്ഷേ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ

12 ₹934.9 കോടി – ₹824.04 കോടി+ അനുപാതികമായ വിലവർദ്ധനവ് നിർമ്മാണ സമയത്തെ പലിശയും അടക്കം.

13 ആർ.എം.ക്യൂ.സിയുടെ വിശേഷണം 65 മീറ്റർ ഔട്ട്റീച്ചുള്ള സൂപ്പർ പോസ്റ്റ് പനാമാക്സ്.

മതിപ്പുചിലവിൽ പ്രസ്തുത ഉപകരണത്തിന് കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്ന അടിസ്ഥാന വില ₹75.44 കോടിയാണ്. അങ്ങനെ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയ്ക്കായി വേണ്ടി വരുന്ന എട്ട് ആർ.എം.ക്യൂ.സികൾക്ക് മതിപ്പ ചിലവ് ₹304.80 കോടി അധികമായി കണക്കാക്കുകയുണ്ടായി.

ഓഡിറ്റ് കണ്ടെത്തലിൽ താരതമ്യം ചെയ്തിരിക്കുന്ന ആർ.എം.ക്യൂ.സി.കൾ (മുംബൈ ജെ.എൻ.പി.റ്റി.യിലെ) 18,000 റ്റി.ഇ.യു. ശേഷിയുള്ള കപ്പലുകൾക്ക് അനുയോജ്യമല്ല. അതിനാൽ അവ വിലകുറഞ്ഞവയാണ് എന്ന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ മറുപടി നൽകി ഉപദേഷ്ടാക്കളായ എ.ഈ.കോം, ആർ.എം.ക്യൂ.സിയുടെ അടിസ്ഥാന വില നിർണ്ണയിച്ചത് ബഡ്ജറ്റിലെ നിർദ്ദേശങ്ങളും സമാന പദ്ധതികളിലെ മുൻകാല അനുഭവവും കണക്കിലെടുത്താണെന്നും സംസ്ഥാന സർക്കാർ വാദിച്ചു.

ജെ.എൻ.പി.റ്റി.യിൽ സ്ഥാപിക്കപ്പെട്ട ആർ.എം.ക്യു.സികൾ "സൂപ്പർ പോസ്റ്റ് പനാമാക്സ് "ശ്രേണിയിൽപ്പെട്ടതും 65 മീറ്റർ ഔട്ട് റീച്ച് ഉള്ളവയുമാണ്. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിനായി നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ട ആർ.എം.ക്യു.സി.കളും ഇതേ സാങ്കേതിക സവിശേഷതകൾ ഉള്ളവയായതിനാൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ മറുപടി അംഗീകരിക്കാനാവില്ല.

- ✔ അതുപോലെ, വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ മൊത്തം പദ്ധതി ചെലവിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള റീച്ച്സ്റ്റാക്കർ എന്ന ഉപകരണത്തിന്റെ മതിപ്പുവില ₹3.31 കോടിയാണ് (അടിസ്ഥാനവില). പക്ഷേ സംസ്ഥാന സർക്കാരിനു വേണ്ടി തുറമുഖ ഡയറക്ടറേറ്റ് ഇതേ ഉപകരണം 2014 മാർച്ചിൽ (മാർച്ച് 2015 ൽ വിതരണം ചെയ്തു) വാങ്ങിയത് എല്ലാ ചെലവും ഉൾപ്പെടെയുള്ള വിലയായ ₹2.35 കോടിയ്ക്കാണ്.

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിനായി വാങ്ങേണ്ടുന്ന റീച്ച് സ്റ്റാക്കറുകൾ ഭാരമേറിയ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റിന് ഉപയോഗിക്കാൻ ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളവയാണ് എന്നാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ തങ്ങളുടെ മറുപടി നൽകിയത് (ആഗസ്റ്റ് 2016). തുറമുഖ ഡയറക്ടറേറ്റ് വാങ്ങിയ റീച്ച് സ്റ്റാക്കറുകളും മേൽപ്പറഞ്ഞ ഉപയോഗത്തിന് ഉതകുന്നവയാണെന്ന് അവ വാങ്ങാനുള്ള ഇ-ടെൻഡർ വിജ്ഞാപനത്തിൽ

ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള സാങ്കേതിക സവിശേഷതകൾ പ്രകാരം വ്യക്തമാകുന്നതിനാൽ മറുപടി അംഗീകരിക്കാനാവില്ല.

ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളുടെ വികസനം

3. 1.5 കടൽഭിത്തിയുടേയും (ബ്രേക്ക് വാട്ടർ) മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റെയും നിർമ്മാണം തുടക്കത്തിൽ പ്രത്യേകമായി എഞ്ചിനീയറിംഗ് പ്രോക്യൂർമെന്റ് ആൻഡ് കൺസ്ട്രക്ഷൻ കരാർ (ഇ.പി.സി.) വഴി നടപ്പിലാക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിച്ചിരുന്നത്. ഇ.പി. സി. ദർഘാസിൽ ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ ഓഫറിന്റെ 15 ശതമാനത്തിനുള്ളിൽ കൺസഷണയർ ഓഫർ സമർപ്പിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ ദർഘാസ് വ്യവസ്ഥ പ്രകാരം കൺസഷണയർക്ക് റൈറ്റ് ഓഫ് ഫസ്റ്റ് റെഫ്യൂസൽ (ആർ.ഒ.എഫ്.ആർ.) ഉണ്ടായിരുന്നു. പിന്നീട് തുറമുഖ മേഖലയിലെ പി.പി.പി. പദ്ധതികൾക്ക് വിഭാവനം ചെയ്ത മാതൃകാ കൺസഷൻ കരാർ (എം.സി.എ.)[14] സ്വീകരിച്ചതു കാരണം, ഇ.പി.സി. കരാറിനുള്ള ദർഘാസ് റദ്ദാക്കുകയുണ്ടായി (ഓഗസ്റ്റ് 2015). ബ്രേക്ക് വാട്ടറിന്റെയും മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റേയും നിർമ്മാണം കൺസഷണീയർ നിർവ്വഹിക്കേണ്ട പി.പി.പി. പദ്ധതിയിൽ "ഫണ്ടഡ് വർക്ക്" എന്ന പേരിൽ ₹1,463 കോടി ചെലവിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി. ഫണ്ടഡ് വർക്കിനുവേണ്ടിവരുന്ന മൊത്തം ചെലവും സർക്കാർ വഹിക്കേണ്ടതാണ്.

ഇ.പി.സി. ടെന്റർ റദ്ദാക്കിയതു കാരണം സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് പ്രസ്തുത നിർമ്മാണ ജോലികളുടെ വിപണി നിരക്ക് തിട്ടപ്പെടുത്താനായില്ല. അതിനാൽ അവ എസ്റ്റിമേറ്റ് നിരക്കിൽ തന്നെ കൺസഷണയർക്ക് നൽകേണ്ടി വന്നു.

ഞങ്ങൾ ശ്രദ്ധിച്ചതെന്തെന്നാൽ,

- ഇ.പി.സി. കരാർ നൽകാനായി ബ്രേക്ക് വാട്ടറും മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖവും നിർമ്മി ക്കാനുള്ള മതിപ്പ് ചെലവ് ₹767 കോടിയായി എ.ഇ.കോം, തിട്ടപ്പെടുത്തിയിരി ക്കുന്നത് മെയ് 2013-2014 മാർച്ചിൽ വിദേശ വിനിമയ നിരക്കിലെ വ്യതിയാനങ്ങൾ കാരണം ₹1,210 കോടിയായി ഉയർത്തപ്പെട്ടു. ഫണ്ടഡ് വർക്ക് എന്ന ആശയം അംഗീകരിച്ചതിനെ തുടർന്ന് ചെലവ് വീണ്ടും ₹1,463 കോടിയായി ഉയർത്തുകയുണ്ടായി (ഏപ്രിൽ 2015).

14 പി.പി.പി. പദ്ധതികളിലെ സ്വകാര്യ നിക്ഷേപം നിലനിർത്തുന്നതിനായി ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ള നിയമപരമായ ചട്ടക്കൂടാണ് എം.സി.എ. സ്രോതസ്സ്. www.planningcommission.gov.in/reports/genrep/overviewMCA.pdf

തദ്ദേശീയമായി വാങ്ങേണ്ടുന്ന പാറകൾ, കോൺക്രീറ്റ് ആർമർ ബ്ലോക്കുകൾ തുടങ്ങിയവയ്ക്ക് വിദേശവിനിമയ നിരക്ക് ബാധകമാക്കിയതിന് ഒരു ന്യായീകരണവും ഉണ്ടായിരുന്നില്ല.

2014 ലെ നിരക്കുകൾ അനുസരിച്ചാണ് മുൻപ് ഫണ്ടഡ് വർക്കിന്റെ ചെലവ് ₹1,210 കോടിയായി തിട്ടപ്പെടുത്തിയതെന്ന് സർക്കാർ മറുപടി നൽകി (ഓഗസ്റ്റ് 2016). പ്രസ്തുത നിർമ്മാണത്തിനു ബാധകമായ ബാധ്യതകളും ചെലവുകളും കണക്കിലെടുത്ത് പ്രതിശ്രുത കരാറുകാർ 2015 ലെ നിരക്കുകൾക്ക് അനുസൃതമായി ഇത് ₹1,500 കോടിയായി വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടു. സാമ്പത്തിക സാങ്കേതിക ഉപദേഷ്ടാക്കളുടെ ശുപാർശ പ്രകാരം സംസ്ഥാന സർക്കാരിലെ സെക്രട്ടറിമാരുടെ ഉന്നതാധികാര സമിതി[15] ഫണ്ട് വർക്കുകളുടെ മതിപ്പുചെലവ് 2015 ലെ നിരക്കിൽ ₹1,463 കോടിയായി വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചു. ഫണ്ടഡ് വർക്കിന്റെ മതിപ്പുചെലവ് കൂട്ടിയത് പി.പി.പി ദർഘാസിൽ കരാറിൽ ആവശ്യപ്പെട്ടേക്കാവുന്ന വി.ജി.എഫ്. പരമാവധി കുറയ്ക്കുക എന്ന ഉദ്ദേശത്തോടു കൂടി ആയിരുന്നു എന്നും സംസ്ഥാന സർക്കാർ പറഞ്ഞു.

ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളുടെ മതിപ്പു ചെലവ് കൂട്ടിയിട്ടും പരമാവധി ധനസഹായം ആവശ്യപ്പെടുന്ന ഒരേ ഒരു ഓഫർ മാത്രമെ പി.പി.പി. കരാറിനു ലഭിച്ചുള്ളൂ എന്നതിനാൽ മറുപടി സ്വീകാര്യമല്ല. അങ്ങനെ നോക്കുമ്പോൾ ഫണ്ടഡ് വർക്കിന്റെ മതിപ്പു ചെലവ് കൂട്ടിയത് ഗ്രാന്റ് സഹായം കുറയുന്നതിന് കാരണമായില്ല. തദ്ദേശീയമായി സംഭരിക്കുന്ന പാറകൾ മുതലായവയ്ക്ക് വിദേശ വിനിമയ നിരക്ക് വ്യതിയാനം ബാധകമാക്കിയതിനെക്കുറിച്ച് മറുപടി ഒന്നും ഉണ്ടായില്ല.

- എ.ഇ.കോം കണക്കാക്കിയതു പ്രകാരം ബ്രേക്ക് വാട്ടർ നിർമ്മാണത്തിനുപയോഗിക്കേണ്ട പാറകളുടെ മതിപ്പുവില (₹312.85 കോടി) വളരെ കൂടുതലായിരുന്നു. കേരളത്തിലെ നിലവിലുള്ള വിപണിനില ആസ്പദമാക്കി തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പ് (എച്ച്.ഇ.ഡി.) ക്രോഡീകരിച്ച നിലവാരം അടിസ്ഥാനമാക്കുമ്പോൾ ചിലവ് (₹250.48 കോടി) വളരെ കുറവ് ആയിരുന്നു. രണ്ടുനിരക്കുകളും തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം ₹62.37 കോടി ആയിരുന്നു.

പാറകളുടെ ഘനനം, ഭാരം അവ കടലിൽ ഇടുന്ന രീതി, പാറപൊട്ടിക്കാനും ഘനനം ചെയ്യാനും തരംതിരിക്കാനും ഉപയോഗിക്കുന്ന മാർഗ്ഗങ്ങൾ, കടത്തിക്കൊണ്ടുപോകൽ

15 സ്വീകരിക്കപ്പെടുന്ന ബീഡുകൾ വിലയിരുത്തുന്നതിനായി സംസ്ഥാന സർക്കാർ രൂപീകരിച്ചത്.

കയറ്റിറക്ക്, എന്നിവ വ്യത്യസ്തമായതിനാലും ദുഷ്കരമായ കാലാവസ്ഥ കാരണവും വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കാവശ്യമായ പാറകൾക്കുള്ള നിരക്ക് എച്ച്.ഇ.ഡി. നിരക്കുകളുമായി താരതമ്യം ചെയ്യാനാവില്ല എന്ന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ മറുപടി നൽകി (ഓഗസ്റ്റ് 2016). എച്ച്.ഇ.ഡി ഡാറ്റാബേസിലും എ.ഇ.കോമിന്റെ എസ്റ്റിമേറ്റിലും ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന ഒരേ തരത്തിലുള്ള ഭാരവും പ്രത്യേകതകളുമുള്ള പാറകളുടെ നിരക്കുകളാണ് ഞങ്ങൾ താരതമ്യം ചെയ്തതെന്നതിനാൽ മറുപടി സ്വീകാര്യമല്ല.

പദ്ധതിയുടെ ധനപരമായും സാമ്പത്തികപരവുമായുള്ള ആശാസ്യത

3.1.6. നെറ്റ് പ്രസന്റ് വാല്യു (എൻ.പി.വി.) ഒരു പദ്ധതിയുടെ ധനപരമായ നേട്ടങ്ങളും ചെലവുകളും തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം ഇപ്പോഴത്തെ വിലനിരക്കിൽ സൂചിപ്പിക്കുന്നു. എൻ.പിവി. പൂജ്യത്തിനു മുകളിൽ വരുന്ന പദ്ധതികൾ മാത്രമേ നടപ്പാക്കാവൂ. കാരണം, എൻ.പി.വി. പൂജ്യത്തിനു താഴെയാണെങ്കിൽ അതിനർത്ഥം പദ്ധതിയിൽ നിന്നും ലഭിക്കാവുന്ന വരവിനേക്കാൾ കൂടുതൽ അതിനായി ചെലവാകും എന്നാണ്. ഇന്റേർണൽ റേറ്റ് ഓഫ് റിട്ടേൺ (ഐ.ആർ.ആർ.) എന്നത് ഒരു നിക്ഷേപത്തിൽ നിന്നും ധനപരമായ നേട്ടങ്ങൾ ലഭിക്കുന്ന തോതിനെ കുറിക്കുന്നു. ഇക്കണോമിക് ഐ.ആർ.ആർ. (ഇ.ഐ.ആർ.ആർ) ഇക്കണോമിക് എൻ.പി.വി. (ഇ.എൻ.പി.വി.) എന്നിവയിൽ ധനപരമായ നേട്ടങ്ങൾക്കു പുറമേ ഒരു പദ്ധതിയിൽ നിന്നും സമ്പദ്ഘടനയ്ക്കുണ്ടാകുന്ന മറ്റു നേട്ടങ്ങൾ–തൊഴിലവസരങ്ങളുടെ സൃഷ്ടി, അടിസ്ഥാനസൗകര്യ വികസനം മുതലായവ കൂടി പരിഗണിക്കുന്നു. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ ധനകാര്യ മന്ത്രാലയം പുറപ്പെടുവിച്ച പി.പി.പി. പദ്ധതികൾക്കായുള്ള മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശങ്ങൾ പ്രകാരം ഒരു പദ്ധതി നടപ്പാക്കണമോ വേണ്ടയോ എന്ന് തീരുമാനിക്കാൻ എൻ.പി.വി., ഇ.ഐ.ആർ.ആർ., എന്നിവ ആസ്പദമാക്കണം. പൊതുവെ പൂജ്യത്തിനു താഴെ എൻ.പി.വി. ഉള്ള പദ്ധതികൾ നടപ്പാക്കാൻ പാടില്ല.

സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റേയും കൺസഷണയറുടെയും നിക്ഷേപവും എൻ.പി.വി./ഐ.ആർ.ആർ[16]/ഇ.ഐ.ആർ.ആർ[17]/എന്നിവയും പട്ടിക 3.2 വിൽ താരതമ്യം ചെയ്തിരിക്കുന്നു.

16·പദ്ധതിയുടെ ക്യാഷ് ഇൻഫ്ളോകളുടെ വർത്തമാനമൂല്യം ക്യാഷ് ഔട്ട് ഫ്ളോയുടെ വർത്തമാനമൂല്യവുമായി തുല്യമാക്കുന്ന നിരക്കാണ് ഐ.ആർ.ആർ.

17സാമ്പത്തിക ചെലവുകളുടെയും നേട്ടങ്ങളുടെയും വർത്തമാനമൂല്യം തുല്യതയിലാക്കുന്ന നിരക്കാണ് ഇ.ഐ.ആർ.ആർ. മറ്റൊരു മീതിയിൽ പറഞ്ഞാൽ , നെറ്റ് പ്രസ് വാല്യൂ പൂജ്യമാകുന്ന ഡിസ്കൗണ്ട് നിരക്കാണ് അത്.

പട്ടിക 3.2 സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റേയും കൺസഷണയറുടേയും നിക്ഷേപവും നേട്ടങ്ങളും തമ്മിലുള്ള താരതമ്യം

വിവരണം	നിക്ഷേപമൂല്യം (₹ കോടിയിൽ)	ഡിസ്കൗണ്ട് ചെയ്യപ്പെടാത്ത ക്യാഷ് ഇൻഫ്ലോ (₹ കോടിയിൽ)	എൻ.പി.വി (₹ കോടിയിൽ)	ഐ.ആർ.ആർ (ശതമാനം)
കേരള സർക്കാർ	5,071 (67 ശതമാനം)	13,947	(–) 3,866.33	3.72
കൺസഷണയർ	2,454 (33 ശതമാനം)	1,30,706	607.19	15.00
ആകെ	7,525	1,44,653		

അവലംബം: എൺസ്റ്റ് ആന്റ് യംഗ് തയ്യാറാക്കിയ സാദ്ധ്യതാ പഠന റിപ്പോർട്ട് (കേരള സർക്കാരിന്റെ എൻ.പി.വി.,ഐ.ആർ.ആർ. എന്നിവ ഒഴികെ)

പട്ടികയിൽ നിന്നും നിരീക്ഷിക്കാവുന്നത് പദ്ധതിയിൽ 67 ശതമാനം മുതൽ മുടക്കുള്ള സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ നിക്ഷേപത്തിന്റെ എൻ.പി.വി. (–) 3,866.33 കോടിയും അതേ സമയം 33 ശതമാനം മാത്രം മുതൽ മുടക്കുള്ള കൺസഷണയറുടെ 40 വർഷത്തെ നിക്ഷേപത്തിന്റെ എൻ.പി.വി. ₹ 607.19 കോടിയുമാണ്. കൂടാതെ പദ്ധതിയുടെ ഇക്കണോമിക് എൻ.പി.വി,[18] (–) ₹ 834.60 കോടിയും ഇ.ഐ.ആർ.ആർ. 8.9 ശതമാനവുമാണ്. അതിനാൽ സംസ്ഥാനത്തിനു ലഭിക്കുന്ന സാമ്പത്തിക നേട്ടം സംസ്ഥാനം നടത്തിയ നിക്ഷേപത്തിന് ആനുപാതികമല്ല.

ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാനുണ്ടായ ചെലവ് കണക്കിലെടുക്കാതെ വേണം നിക്ഷേപത്തിൻമേലുള്ള വരവ് കണക്കാക്കുവാൻ എന്ന് കേരള സർക്കാർ മറുപടി നൽകി (ഓഗസ്റ്റ് 2016). സംസ്ഥാനത്തിനുണ്ടാകുന്ന നേട്ടങ്ങൾ കണക്കാക്കുമ്പോൾ സമ്പദ്ഘടനയ്ക്ക് മൊത്തമായുണ്ടാകുന്ന നേട്ടങ്ങളും പരിഗണിക്കണമെന്നും സംസ്ഥാന സർക്കാർ ആവശ്യപ്പെട്ടു.

മറുപടി സ്വീകാര്യമല്ല. കാരണം സംഭാവ്യമായ എല്ലാ നേട്ടങ്ങളും പരിഗണിച്ച് കണക്കാക്കിയ ഇ.എൻ.പി.വി. പൂജ്യത്തിനു താഴെയും ഇ.ഐ.ആർ.ആർ.

18 സമ്പദ്ഘടനാപരമായ നേട്ടങ്ങളുടെ ക്യാഷ് ഫ്ളോസ് എടുത്തിരിക്കുന്നത് ഡെല്ലോയിറ്റ് ടോമാറ്റ്സും, വി.ഐ.എസ്.എൽനു വേണ്ടി തയ്യാറാക്കിയ ഇ.ഐ.ആർ.ആർ. റിപ്പോർട്ടിൽ നിന്നാണ്

കൺസഷണയർക്ക ലഭിക്കുന്ന ഐ.ആർ.ആർ. ആയ 15 ശതമാനത്തിനെക്കാൾ വളരെ കുറവും ആയിരുന്നു. സർക്കാരിന്റെ എൻ.പി.വി./ ഇ.ഐ.ആർ.ആർ. കണക്കാക്കാനായി ഭൂമിയുടെ വില പരിഗണിക്കാൻ കാരണം പദ്ധതിക്ക് ഉപയോഗിക്കുന്നത് സർക്കാർ ഭൂമിയല്ല മറിച്ച് പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി ഉയർന്ന ചിലവിൽ പ്രത്യേകമായി ഏറ്റെടുത്ത ഭൂമിയാണ് എന്നതാണ്. മാത്രമല്ല കുളച്ചൽ തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ എൻ.പി.വി./ഇ.ഐ.ആർ.ആർ. കണക്കാക്കിയപ്പോൾ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാനുള്ള ചെലവും പരിഗണിച്ചിരുന്നു. സംസ്ഥാന സർക്കാരോ വി.ഐ.എസ്.എല്ലോ പദ്ധതിയിൽ സംസ്ഥാനം നടത്തുന്ന നിക്ഷേപത്തിന്റെ എൻ.പി.വി./ഐ.ആർ.ആർ./ഇ.ഐ.ആർ.ആർ ഒരു സമയത്തും വിശകലനം ചെയ്തിരുന്നില്ല. പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠനറിപ്പോർട്ടിലെ (ഇ.ഐ.എ.) നേട്ടം-ചെലവ് വിശകലനത്തിനു കീഴിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്ന ഇ.ഐ.ആർ.ആർ പോലും സ്വകാര്യ പങ്കാളിയുടെ നിക്ഷേപം മാത്രം പരിഗണിച്ചാണ് കണക്കാക്കിയത്.

ടെർമിനേഷൻ പേയ്മെന്റ്

3.1.7 കൺസഷൻ കരാറിന്റെ ക്ലോസ് 38.3.5 പ്രകാരം കൺസഷൻ കാലാവധി കഴിയുമ്പോൾ, കണസഷൻ കാലാവധിയുടെ അവസാന മാസം ലഭിച്ച റിയലൈസബിൾ ഫീയുടെ മുപ്പതുമടങ്ങ് കൺസഷണയർക്ക് സംസ്ഥാന സർക്കാർ നൽകണം. ഏപ്രിൽ 2015 ഏർൺസ്റ്റ് & യംഗ് (ഇ. & വൈ.) തയ്യാറാക്കിയ സാദ്ധ്യതാ പഠന റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം കൺസഷൻ കാലാവധിയുടെ നാൽപതാം വർഷം റിയലൈസബിൾ ഫീ ആയി ലഭിച്ചേക്കാം എന്നനുമാനിക്കുന്നത് ₹7,822 കോടിയാണ്. മുൻനിശ്ചയിച്ച പ്രകാരമുള്ള കൺസഷൻ കാലാവധി (40 വർഷം) പൂർത്തിയാകുമ്പോൾ നിർത്തലാകും എന്നനുമാനിച്ചാൽ (20 വർഷത്തെ നീട്ടി നൽകൽ ഇല്ലാതിരുന്നാൽ) മുകളിൽ പറഞ്ഞ വ്യവസ്ഥ അനുസരിച്ച് കൺസഷണയർക്ക് നൽകേണ്ട ടെർമിനേഷൻ പേമെന്റ് ₹ 19,555[19] കോടിയാണ്. ഇതിന്റെ എൻ.പി.വി. ₹567.10 കോടിയാണ്.

ഞങ്ങൾ താഴെ പറയുന്ന കാര്യങ്ങൾ നിരീക്ഷിച്ചു

- ഇ.&വൈ.യുടെ അനുമാനപ്രകാരം 40 കൊല്ലത്തെ കൺസഷൻ കാലാവധിയിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ലഭിക്കുന്ന ആകെ വരുമാനം ₹ 13,947 കോടിയാണ്. ₹19,555 കോടി

19 ₹ 7822/12*30

ടെർമിനേഷൻ പേമെന്റായി നൽകുമ്പോൾ സംസ്ഥാന സർക്കാറിന് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയിൽ നിന്നും 40 വർഷങ്ങൾക്കു ശേഷം ലഭിക്കുന്ന വരുമാനം (-) ₹5,608 കോടിയായിരിക്കും.

- കൺസഷൻ കാലാവധി, ഗ്രാന്റ്തുക (വി.ജി.എഫ്.) സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് നൽകേണ്ട വരുമാനം വിഹിതം, മുതലായ പദ്ധതി ഘടകങ്ങൾ എല്ലാം തന്നെ നിർണ്ണയിച്ചത് കൺസഷണയർക്ക് പദ്ധതിയിൽ തങ്ങളുടെ നിക്ഷേപത്തിന്മേൽ 15 ശതമാനം ഓഹരി ഐ.ആർ.ആർ. ലഭിക്കണം എന്ന ഉദ്ദേശത്തോടെയാണ്. പക്ഷേ ഐ.ആർ.ആർ/എൻ.പി.വി. കണക്കാക്കുന്നതിന് മേൽപ്പറഞ്ഞ ടെർമിനേഷൻ പേമെന്റ് ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നില്ല എന്ന് ഞങ്ങൾ നിരീക്ഷിച്ചു. അതുൾപ്പെടുത്തിയാൽ തങ്ങളുടെ നിക്ഷേപമായ ₹2,454 കോടിയിന്മേൽ കൺസഷണയർക്ക് ലഭിക്കുന്ന ഐ.ആർ.ആർ. 16.08 ശതമാനവും നിക്ഷേപത്തിന്റെ എൻ.പി.വി. ₹842.57 കോടിയുമാകും. അതേ സമയം സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ നിക്ഷേപമായ ₹5,071 കോടിയിന്മേൽ സംസ്ഥാനത്തിനു ലഭിക്കുന്ന ഇ.ഐ.ആർ.ആർ. പൂജ്യത്തിനു താഴെയും എൻ.പി.വി. (–) ₹4,441.40 കോടിയും ആയിരിക്കും.
- കൂടാതെ സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പദ്ധതിയുടെ ഇ.ഐ.ആർ.ആർ 7.59 ശതമാനം മാത്രവും, ഇ.എൻ.പി.വി. (–) ₹1409,70 കോടിയുമാണ് .
- വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ കൺസഷൻ കരാറിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയതുപോലെ ടെർമിനേഷൻ പേയ്മെന്റ് നൽകാനുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ ഹൈദരാബാദ് മെട്രോ പദ്ധതി ജെ.എൻ.പി.ടി. നാലാം ടെർമിനൽ മുതലായ പി.പി.പി. അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസന പദ്ധതികളുടെ കൺസഷൻ കരാറുകളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നില്ല എന്നും ഞങ്ങൾ നിരീക്ഷിച്ചു .

എം.സി.എ. പ്രകാരമാണ് പ്രസ്തുത വ്യവസ്ഥ കരാറിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയതെന്ന് വി.ഐ.എസ്.എൽ. മറുപടി നൽകി (മാർച്ച് 2017). ടെർമിനേഷൻ പേയ്മെന്റ് കാരണം കൺസഷണയർക്ക് ലഭിക്കുന്ന അധിക വരുമാനം കണക്കാക്കുകയോ എൻ.പി.വി./ഐ.ആർ.ആർ. നിർണ്ണയത്തിന്മേൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയോ ചെയ്തിട്ടില്ലാത്തതിനാൽ ഈ മറുപടി അംഗീകരിക്കാനാവില്ല .

കരാർ നൽകൽ

3.1.8 കേന്ദ്ര വിജിലൻസ് കമ്മീഷൻ പുറപ്പെടുവിച്ച് മാർഗരേഖകൾ പ്രകാരം പ്രീക്വാളിഫിക്കേഷൻ (പി.ക്യൂ.) മാനദണ്ഡങ്ങൾ ചിട്ടപ്പെടുത്തേണ്ടത് സൽപേരുള്ളതും പ്രശസ്തരും ഉചിതമായ പ്രവർത്തന പാരമ്പര്യമുള്ളതുമായ സ്ഥാപനങ്ങളെ ആകർഷിക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെയാകണം. അതിനാൽ തന്നെ പി.ക്യൂ. മാനദണ്ഡങ്ങൾ സമ്പൂർണ്ണവും അതേസമയം വ്യക്തവും അസന്നിഗ്ദവുമായിരിക്കണം.

മേൽപ്പറഞ്ഞമാർഗ്ഗരേഖയിൽ നിന്നും താഴെപ്പറയുന്ന വ്യതിയാനങ്ങൾ ഞങ്ങളുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടു .

പദ്ധതിഘടനയിൽ വരുത്തിയ മാറ്റങ്ങൾ

3.1.8.1 അഞ്ചു ക്രേതാക്കളെ യോഗ്യരായി കണ്ടെത്തിയതിനുശേഷം വി.ഐ.എസ്.എൽ. പദ്ധതിയുടെ ഘടനയിൽ സമൂലമായ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തി. പ്രസ്തുത മുറ്റങ്ങൾ വരുത്തിയത് സംസ്ഥാന തുറമുഖങ്ങൾക്കുവേണ്ടി ദേശീയ ആസൂത്രണ കമ്മീഷൻ പുറത്തിറക്കിയ മാതൃകാ കൺസഷൻ കരാർ (എം.സി.എ.) സംസ്ഥാന സർക്കാർ അംഗീകരിച്ച അവസരത്തിലായിരുന്നു. സ്വകാര്യ നിക്ഷേപകർക്ക് പദ്ധതി കൂടുതൽ ആകർഷണീയമാക്കുക എന്ന ഉദ്ദേശ്യത്തോടെയാണ് ഈ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തിയത്. എം.സി.എ. അംഗീകരിച്ചതിനെതുടർന്ന് പദ്ധതിഘടനയിൽ വരുത്തപ്പെട്ട പ്രധാന മാറ്റങ്ങൾ ആർ.എഫ്.ക്യു.വുമായി താരതമ്യം ചെയ്ത് പട്ടിക 3.3 ൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു.

പട്ടിക 3.3 പദ്ധതി ഘടനയിൽ വരുത്തിയ മാറ്റങ്ങളുടെ വിശദാംശങ്ങൾ

ക്രമ നമ്പർ	വിവരണം	ആർ.എഫ്.ക്യു.	ആർ.എഫ്.പി./കരട് കൺസഷൻ കരാർ (ഡിസി.എ)
1	പദ്ധതി വികസന മാതൃക	ലാന്റ് ലോർഡ് മാതൃക	ലാന്റ് ലോർഡ്, സ്വകാര്യ സർവ്വീസ് മാതൃകകളുടെ മിശ്രണം
2	കൺസഷൻ കാലാവധി	വ്യക്തമാക്കിയില്ല	നാൽപ്പതു വർഷം. ഇരുപതു വർഷം കൂടി നീട്ടി നൽകാം
3	ആകെ പദ്ധതി ചെലവ്	₹ 3,900 കോടി	₹ 4,089 കോടി
4	ബ്രേക്ക് വാട്ടർ, മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖ നിർമ്മാണം	ഇ.പി.സി. കരാർ മുഖേന	₹1463 കോടി ചെലവിൽ ഫണ്ടഡ് വർക്ക് ആയി കൺസഷണയർ തന്നെ നിർവ്വഹിക്കും
5	പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനം	പരാമർശിച്ചിട്ടില്ല	പദ്ധതി ഭൂമിയുടെ 30 ശതമാനം റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള വാണിജ്യ വികസനത്തിനായി കൺസഷണയർക്ക് കൈമാറും.
6	പദ്ധതി ആസ്തികൾ പണയപ്പെടുത്തൽ	പരാമർശിച്ചിട്ടില്ല	ഭൂമി ഉൾപ്പെടെയുള്ള പദ്ധതി ആസ്തികൾ

			കൺസഷണയർക്ക് പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്നതിന് വേണ്ടി വായ്പയെടുക്കാനായി പണയപ്പെടുത്താം
7	തുറമുഖത്തിന്റെ വാർഷികശേഷി	സി.ഒ.ഡിക്ക് 10 ലക്ഷം ടി.ഇ.യു.	സി.ഒ.ഡിക്ക് 6 ലക്ഷം ടി.ഇ.യു പത്തുകൊല്ലത്തിനകം 10 ലക്ഷം ടി.ഇ.യു

മേൽപ്പറഞ്ഞ മാറ്റങ്ങൾ പ്രതിശ്രുത ക്രേതാക്കൾക്ക് ആർ.എഫ്.ക്യു നൽകുന്ന സമയത്ത് ആർ.എഫ്.ക്യു./ഡി.പി.ആർ./മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ എന്നിവയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നില്ല. അതിനാൽ തന്നെ യോഗ്യരായി തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട സ്ഥാപനങ്ങൾക്കു അന്യായമായ ആനുകൂല്യങ്ങൾ ലഭിച്ചു. കരാറിനുവേണ്ടി ഓഫർ നൽകാൻ യോഗ്യരായിരിക്കേണ്ട സ്ഥാപനങ്ങളെ തിരഞ്ഞെടുത്തശേഷം പദ്ധതി ഘടനയിൽ പ്രധാനമാറ്റങ്ങൾ വരുത്തുക വഴി എം.സി.എയിൽ നിഷ്കർഷിച്ച "സാങ്കേതിക വ്യവസ്ഥകൾ, താരിഫ് നിരക്കുകൾ, കൺസഷൻ കാലാവധി മുതലായ എല്ലാ പദ്ധതി ഘടകങ്ങളും ആദ്യം തന്നെ സുവ്യക്തമാക്കണം" എന്ന നിർദ്ദേശത്തിന്റെ അന്തഃസത്ത സംസ്ഥാന സർക്കാർ/വി.ഐ.എസ്.എൽ. ലംഘിച്ചു.[20]

ആർ.എഫ്.ക്യു. നൽകിയശേഷം പദ്ധതിയുടെ ആകർഷികതയിൽ ഗണ്യമായ മാറ്റം വരുത്താനുതകുന്ന ഒരു പദ്ധതിഘടകത്തിലും ഘടനയിലും തങ്ങൾ മാറ്റം വരുത്തിയില്ല എന്ന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ മറുപടി പറഞ്ഞു (ആഗസ്റ്റ് 2016). പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിനുള്ള വ്യവസ്ഥ ഉൾപ്പെടുത്തിയത്, കൺസഷൻ കാലാവധി സാധാരണയായുള്ള മുപ്പതുവർഷത്തിൽ നിന്നും നാൽപ്പതായി കൂട്ടിയത്, ഫണ്ടഡ് വർക്കുകൾ ഉൾപ്പെടുത്തിയത് മുതലായ മാറ്റങ്ങൾ പദ്ധതിയുടെ ഘടനയിൽ സമൂലമായ വ്യതിയാനങ്ങൾ വരുത്തി എന്നതിനാൽ, പ്രസ്തുത മറുപടി ബോദ്ധ്യപ്പെടുന്നതല്ല. പദ്ധതി ഘടനയിൽ സമൂലമാറ്റങ്ങൾ വരുത്തിയതിനെത്തുടർന്ന് കരാർ പ്രക്രിയ റദ്ദാക്കി പുതിയ ആഗോളകരാർ ക്ഷണിക്കേണ്ടതായിരുന്നു. അങ്ങനെയെങ്കിൽ പദ്ധതിയുടെ ആകർഷണീയത കൂടുകയും കരാർ നല്കൽ സുതാര്യമാവുകയും ചെയ്യുമായിരുന്നു.

20 എം.സി.എ. ഫ്രെയിം വർക്കിന്റെ ഓവർവ്യൂ (പേജ് xxi)

കൺസഷൻ കരാർ

3.1.9 പി.പി.പി പദ്ധതികളിൽ "കൺസഷൻ" എന്നതുകൊണ്ട് അർത്ഥമാക്കുന്നത് കൺസഷൻ കാലാവധിയിൽ നിർമ്മിക്കാനും നടത്തിക്കൊണ്ടു പോകാനും നിലനിർത്താനുമുള്ള പ്രത്യേകമായ അവകാശവും, അനുമതിയും അധികാരവുമാണ്. സ്വകാര്യ പങ്കാളിക്ക് അയാളുടെ നിക്ഷേപവും അതിന്മേലുള്ള പലിശയും തിരികെ കിട്ടുന്നതിന് ആവശ്യമായ യൂസർ ഫീ ശേഖരിക്കാൻ ഉതകുന്ന ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ കാലാവധിയാണ് കൺസഷൻ കാലാവധിയായി നിർണയിക്കേണ്ടത്. കൺസഷന്റെ വ്യവസ്ഥകൾ കൺസഷൻ കരാറിനെ ആശ്രയിച്ചിരിക്കുന്നു.

2014 മെയ് 12-ൽ സംസ്ഥാനസർക്കാർ, വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ കരട് കൺസഷൻ കരാർ തയ്യാറാക്കുന്നതിനായി ദേശീയ ആസൂത്രണ കമ്മീഷൻ പുറത്തിറക്കിയ മാതൃകാ കൺസഷൻ കരാർ (എം.സി.എ) അംഗീകരിച്ചു. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം സംസ്ഥാന സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ അധികാരത്തിനുള്ളിൽ വരുന്ന മൈനർ തുറമുഖമായതിനാൽ[21] എം.സി.എ. നിർബന്ധമായി അനുവർത്തിക്കേണ്ട ബാദ്ധ്യത സംസ്ഥാന സർക്കാരിനുണ്ടായിരിന്നില്ല. കരാർ നേടാൻ ആഗ്രഹിച്ച സ്ഥാപനങ്ങൾ നൽകിയ നിർദ്ദേശങ്ങൾ, കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ സാമ്പത്തികകാര്യ വകുപ്പിന്റെ (ഡി.ഇ.എ) കീഴിലുള്ള പി.പി. സെൽ നൽകിയ നിർദ്ദേശങ്ങൾ, ദേശീയ ആസൂത്രണ കമ്മീഷൻ, നിയമോപദേഷ്ടാക്കൾ എന്നിവർ നിർദ്ദേശിച്ച മാറ്റങ്ങൾ എന്നിവ പരിഗണിച്ച് ഡി.സി.എയിൽ ചില മാറ്റങ്ങൾ, സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ അനുമതിയോടെ വി.ഐ.എ.എസ്.ൽ വരുത്തി. ഈ മാറ്റങ്ങൾ പ്രകീർണ്ണകം 1 മുതൽ 9 വരെ പുറത്തിറക്കി ആർ.എഫ്.പി. വാങ്ങിയ സ്ഥാപനങ്ങളെ അറിയിച്ചു.

സംസ്ഥാന താത്പര്യങ്ങൾക്കു വിരുദ്ധമായ വ്യവസ്ഥകൾ

3.1.9.1 കൺസഷണയറുമായി ഒപ്പിട്ട കൺസഷൻ കരാർ പരിശോധിച്ചതിൽ നിന്നും താഴെ വിവരിക്കുന്നതുപോലെ സംസ്ഥാനസർക്കാർ താത്പര്യങ്ങൾക്കു വിരുദ്ധമായ വ്യവസ്ഥകൾ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടു.

- പി.പി.പി പദ്ധതികളുടെ കൺസഷൻ കാലയളവ് സാധാരണ 30 വർഷമാണ്. 2005-

21 1908 ലെ ഇന്ത്യൻ പോർട്ട്സ് നിയമപ്രകാരം കേന്ദ്രസർക്കാർ അത്തരത്തിൽ വിജ്ഞാപനം ചെയ്യുന്ന തുറമുഖങ്ങളെ മേജർ തുറമുഖങ്ങൾ എന്നു വിളിക്കുന്നു. മറ്റു തുറമുഖങ്ങൾ മൈനർ തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന് അറിയപ്പെടുന്നു. അവയുടെ ഭരണനിയന്ത്രണം അതാത് സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾക്കാണ്. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം ഒരു മൈനർ തുറമുഖം ആയതിനാൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ഭരണനിയന്ത്രണത്തിലാണ്.

ൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ അംഗീകരിച്ച തുറമുഖ കപ്പൽ വ്യവഹാരം വികസന നയത്തിലും സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തതോടെ നടപ്പാക്കുന്ന പദ്ധതികളിലെ അടിസ്ഥാന കൺസഷൻ കാലാവധി 30 വർഷമായി പരിമിതപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ, വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് ഇന്റർനാഷണൽ ഫിനാൻസ് കോർപ്പറേഷൻ തയ്യാറാക്കിയ പഠന റിപ്പോർട്ടിൽ കൺസഷൻ കാലയളവ് 30[22] വർഷമാക്കാൻ ശുപാർശ ചെയ്തിരുന്നു. 2013-ലെ ദർഘാസിനുമുൻപ് വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിക്കു വേണ്ടി പുറപ്പെടുവിച്ച് മൂന്നു ദർഘാസുകളിലും കൺസഷൻ കാലയളവ് 30 വർഷമായി നിജപ്പെടുത്തിയിരുന്നു .

എന്നാൽ ഇപ്പോഴത്തെ കരാറിൽ കൺസഷൻ കാലാവധി 40 വർഷമായി നിർണ്ണയിച്ചിരിക്കുന്നു. 10 വർഷം അധിക കൺസഷൻ കാലാവധി നൽകിയതുവഴി കൺസഷണയർക്ക് ₹29,217[23] കോടിയുടെ അധിക വരുമാനമുണ്ടാകും .

സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഓഗസ്റ്റ് 2016-ൽ നൽകിയ മറുപടി പ്രകാരം പദ്ധതി സ്വീകരിച്ച മാതൃകാ കൺസഷൻ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥപ്രകാരമാണ് കൺസഷൻ കരാറിലെ കാലാവധി 40 വർഷമായി നിർണ്ണയിച്ചത്. 30 വർഷത്തെ സാധാരണ കണസഷൻ കാലാവധി നിക്ഷേപവും ബാധ്യതകളും പരിമിതമായ "ബ്രൗൺ ഫീൽഡ്"[24] പദ്ധതികൾക്കാണ് ബാധകമാകുക. പ്രധാന "ഗ്രീൻഫീൽഡ്"[25] വികസനങ്ങൾക്ക് ബാധ്യതകളും ചിലവും വളരെ കൂടുതലായിരിക്കും. കൂടാതെ, ദൈർഘ്യം കൂടിയ കൺസഷൻ കാലയളവ് പദ്ധതിക്ക് വേണ്ട ധനസഹായം കുറക്കുമെന്നും സംസ്ഥാന സർക്കാർ അറിയിച്ചു. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിനു സമാനമായരീതിയിൽ ഗ്രീൻഫീൽഡ് തുറമുഖം വിഭാവനം ചെയ്യുന്നു കുളച്ചൽ പദ്ധതിയിൽ കൺസഷൻ കാലാവധി 30 കൊല്ലമായി നിർണ്ണയിച്ചിരിക്കുന്നതിനാൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ മറുപടി അംഗീകരിക്കാനാകില്ല. കൂടാതെ, കൺസഷൻ കാലാവധി 40 വർഷമാക്കിയെങ്കിലും കരാറുകാരൻ പരമാവധി ധനസഹായം ആവശ്യപ്പെട്ടു.

---

22 ഖണ്ഡിക 5.2 (iii) ഇന്റർനാഷണൽ ഫിനാൻസ് കോർപ്പറേഷൻ തയ്യാറാക്കിയ സ്ട്രാറ്റജിക് ഓപ്ഷൻ റിപ്പോർട്ട് (ഡിസംബർ 2010)

23 ഏർണസ്റ്റ് & യംഗിന്റെ ഏപ്രിൽ 2015 ന്റെ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ നിന്നുള്ള വരുമാന അനുമാനങ്ങളെ അവലംബിച്ച്.

24 നിലവിലുള്ള ആസ്തികളെ കൂടുതൽ വികസിപ്പിക്കാനുള്ള പദ്ധതികളെ ബ്രൗൺ പദ്ധതിയെന്നു പറയുന്നു.

25നിലവിൽ ശൂന്യമായി കിടക്കുന്ന സ്ഥലത്ത് പുതിയ ആസ്തികൾ വികസിപ്പിക്കുന്ന പദ്ധതികൾ-ഗ്രീൻഫീൽഡ് പദ്ധതികൾ എന്നറിയപ്പെടുന്നു.

- കൺസഷൻ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പ്രകാരം കൺസഷണയറിന് നൽകേണ്ട വി.ജി.എഫ് (₹ 1,635 കോടി) രണ്ടു ഭാഗമായാണ് നൽകേണ്ടത്. പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണ സമയത്ത് ഓഹരി സഹായമായും പിന്നെ സി.ഒ.ഡി.ക്കുശേഷം ഓപ്പറേഷൻ ആന്റ് മെയിന്റിനൻസ് (ഒ. &എം) സഹായമായും, ഓഹരി സഹായം കൺസഷണയർ കൊണ്ടുവരുന്ന മൂലധനത്തിന്റെ 150 ശതമാനമായിരിക്കും. പക്ഷേ അത് ആകെ പദ്ധതി ചെലവിന്റെ 30 ശതമാനമായി നിജപ്പെടുത്തേണ്ടതുമാണ്.

എം.സി.എ. പ്രകാരം ഓഹരി സഹായം കണക്കാക്കുമ്പോൾ, ആകെ പദ്ധതി ചെലവിൽ ഓഹരി സഹായം ഉൾക്കൊള്ളിക്കാൻ പാടില്ല. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ കൺസഷണയർക്ക് ഓഹരിസഹായമായി നൽകേണ്ടത് ₹943.62[26] കോടിയാണ്. ബാക്കിയുള്ള വി.ജി.എഫ്. അതായത് ₹691.38 കോടി ഒ. &എം. സഹായമായി ത്രൈമാസിക തവണകളിലായി[27] സി.ഒ.ഡി.ക്കുശേഷം നൽകേണ്ടതാണ്. പക്ഷേ ഒപ്പുവച്ച കൺസെഷൻ കരാറിൽ ഓഹരി സഹായം കണക്കാക്കുമ്പോൾ മൊത്തം പദ്ധതിചെലവിൽ നിന്നും ഓഹരി സഹായം കുറക്കേണ്ടതില്ല എന്ന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്തു. തത്ഫലമായി കൺസഷണയർക്ക് സംസ്ഥാന സർക്കാർ നൽകേണ്ട ഓഹരിസഹായം ₹1,226.70 കോടി (₹4,089 കോടിയുടെ 30 ശതമാനം) ആയി ഉയർന്നു. ഈ മാറ്റം ഉന്നതാധികാര സമിതിയാണ് ഡിസംബർ 2014 ൽ വരുത്തിയത് ഈ മാറ്റത്തിനു കാരണമായി പറഞ്ഞത് വ്യക്തത കൂട്ടാൻ എന്നതാണ്. പക്ഷെ കരാർ സമർപ്പിക്കാൻ സാധ്യതയുള്ളവർ ആരും തന്നെ ഇങ്ങനെ ഒരു മാറ്റം ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നില്ല. പ്രസ്തുത ഭേദഗതി കാരണം സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ₹ 283.08 കോടി അധികമായി ആദ്യം തന്നെ നൽകേണ്ടി വന്നു. ഇതുകാരണം ഉണ്ടായ പലിശനഷ്ടം ₹ 123.71[28] കോടിയാണ്.

സംസ്ഥാന സർക്കാർ പറഞ്ഞത് (ആഗസ്റ്റ് 2016) പ്രസ്തുത ഭേദഗതി നിയമോപദേഷ്ടാവിന്റെ അഭിപ്രായം അനുസരിച്ച് അവ്യക്തത മാറ്റാനായി വരുത്തിയതാണ്

---

26 മൊത്തം പദ്ധതി ചെലവായ ₹4,089 കോടിയുടെ 30 ശതമാനം (ഓഹരി കുറച്ചതിനുശേഷം) താഴെപ്പറയുന്ന പ്രകാരം കണക്കാക്കിയത്.

ഓഹരി സഹായം 'X'; ടി.പി.സി=4[089 എന്നിരിക്കട്ടെ; X=(4089-X) 0.30, X=(4089*0.30)-(0;30*X) 1.3X=1,226.70.അതിനാൽ X=1,226.70/1.3=943.62

27ഓരോ ത്രൈമാസിക തവണയും ഓഹരി സമാഹാരത്തിന്റെ 7.50 ശതമാനമാണ്.

28 ഡിസംബർ 2015 മുതൽ നവംബർ 2019 വരെയുള്ള നാലുവർഷത്തേയ്ക്ക് 10 ശതമാനം വാർഷിക നിരക്കിൽ കണക്കാക്കിയത്.

എന്നാണ്. പ്രസ്തുത ഭേദഗതി കാരണം ധനപരമായ നഷ്ടമൊന്നും ഉണ്ടാകില്ല എന്നും സംസ്ഥാന സർക്കാർ പറഞ്ഞു. കൂടാതെ ഭേദഗതി ചെയ്യാതിരുന്നെങ്കിൽ പദ്ധതിയുടെ വിജയസാധ്യതയും ആകർഷണിയതയും മത്സരശേഷിയും കുറയുമായിരുന്നു എന്നും സർക്കാർ പറഞ്ഞു.

ഓഹരി സഹായം കണക്കാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് കരാറിലെ ബന്ധപ്പെട്ട ആർട്ടിക്കിളിൽ അവ്യക്തത ഇല്ലായിരുന്നു എന്നതിനാൽ മറുപടി സ്വീകാര്യമല്ല. മാത്രമല്ല കൺസഷണയർക്ക് ₹ 123.71 കോടിയുടെ നേരിട്ടുള്ളതല്ലാത്ത ധനലാഭം മുകളിൽ പറഞ്ഞ ഭേദഗതി കാരണം ഉണ്ടാകും.

- എം.സി.എ യിലെ ആർട്ടിക്കിൾ 41 പ്രകാരം പദ്ധതി ആസ്തികളെ (സ്ഥലത്തിനുമുകളിലുള്ള വഴി അവകാശം ഉൾപ്പെടെ) കൺസഷണയർക്ക് വായ്പയെടുക്കാനായി പണയം വയ്ക്കാവുന്ന ആസ്തികളിൽ നിന്നും അവകാശങ്ങളിൽ നിന്നും ഒഴിവാക്കിയിരുന്നു. പക്ഷേ കൺസഷൻ കരാറിൽ (ആർട്ടിക്കിൾ 41.5) കൺസഷണയർക്ക് ഫണ്ടഡ് വർക്കുകൾ ഒഴികെയുള്ള എല്ലാ ആസ്തികളേയും പണയം വയ്ക്കാനുള്ള അവകാശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഇതിനുകാരണമായി പറഞ്ഞത് ഇത് വായ്പ നൽകുന്നവർക്ക് അധികസുരക്ഷ നൽകുമെന്നും കൂടാതെ നിയമോപദേഷ്ടാക്കൾ നൽകിയ ഉപദേശമനുസരിച്ച് ഇതു സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ സാമ്പത്തിക ബാദ്ധ്യതകളെ ദോഷകരമായി ബാധിക്കുന്നില്ല എന്നുമാണ്.

  മാർച്ച് 2015 ൽ കരാർ കാംക്ഷികളിലൊരാൾ മേൽപ്പറഞ്ഞ രീതിയിൽ ഒരു ഭേദഗതി ആവശ്യപ്പെട്ടപ്പോൾ സർക്കാർ സെക്രട്ടറിമാർ അടങ്ങുന്ന ഉന്നതാധികാര സമിതി പ്രസ്തുത ആവശ്യം നിരാകരിച്ചു എന്ന് ഞങ്ങൾ നിരീക്ഷിച്ചു. സാങ്കേതിക ഉപദേഷ്ടാക്കളുടെ ഉപദേശത്തെ തുടർന്നാണ് ഇതു നിരാകരിച്ചത്. അതിനാൽത്തന്നെ കൺസഷൻ കരാറിൽ വരുത്തിയ ഭേദഗതി സാങ്കേതിക ഉപദേഷ്ടാക്കളുടെ നിർദ്ദേശത്തിനു വിരുദ്ധവും ₹548 കോടി ചെലവിൽ സംസ്ഥാനസർക്കാർ ഏറ്റെടുത്ത ഭൂമി പണയപ്പെടുത്താനുള്ള അവകാശം കൺസഷണയർക്ക് നൽകുന്നതുമായിരുന്നു.

സംസ്ഥാന സർക്കാർ തങ്ങളുടെ മറുപടിയിൽ (ആഗസ്റ്റ് 2016) പറഞ്ഞത് പദ്ധതി ആസ്തികൾ (ഭൂമി ഉൾപ്പെടെ) പണയപ്പെടുത്താനുള്ള അനുമതി വായ്പ നൽകുന്നവരുടെ

അപേക്ഷ പ്രകാരം മാത്രം നടപ്പാക്കാവുന്ന ഒരു വ്യവസ്ഥയാണെന്നും വൈദ്യുതി മേഖലയിലെ വൈദ്യുതി വാങ്ങൽ കരാറുകളിൽ (പി.പി.എ) സമാനമായ വ്യവസ്ഥകൾ ഉണ്ടെന്നുമാണ്.

മറുപടി തൃപ്തികരമല്ല. എന്തെന്നാൽ സർക്കാർ/വി.ഐ.എസ്.എൽ തുറമുഖങ്ങൾക്ക് വേണ്ടിയുള്ള എം.സി.എ. സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത് അതേപടി തന്നെയാണ്. ഇത്തരം ഒരു വ്യവസ്ഥ എം.സി.എ.-യിൽ അവലോകനം ചെയ്തിട്ടുമില്ല. കൺസഷണയർക്ക് ദീർഘമായ കൺസഷൻ കാലയളവ് പോലുള്ള കൂടുതൽ നേട്ടങ്ങൾ കൊടുക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള ന്യായീകരണമായാണ് സർക്കാർ എം.സി.എ പ്രയോഗിക്കുന്നത്. അതേ സമയം തന്നെ മേൽപറഞ്ഞ പോലെ കൺസഷണയർക്ക്അധിക നേട്ടം നൽകുന്നതിന് എം.സി.എയിൽ നിന്ന് വ്യതിചലിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. അങ്ങനെ സർക്കാർ വ്യവസ്ഥകൾ സൗകര്യാർത്ഥം കൂട്ടി കുഴക്കുകയും കൂട്ടിചേർക്കുകയും ചെയ്യുകയും ഇതെല്ലാം കൺസഷണയർക്ക് കൂടുതൽ നേട്ടം നൽകുന്നതിന് കാരണമാകുകയും ചെയ്തു. കൂടാതെ പദ്ധതിയുടെ നിയമോപദേഷ്ടാക്കൾ മുമ്പ് ഇങ്ങനെയൊരു ഭേദഗതി ആവശ്യമില്ലെന്ന് അഭിപ്രായപ്പെട്ടിരുന്നു.

- കൺസഷൻ കരാറിലെ ക്ലോസ് 3.1.1 പ്രകാരം കൺസഷൻ കാലാവധി 40 വർഷമായിരിക്കും. പക്ഷെ കൺസഷൻ കാലാവധിയുടെ 30–ാം വർഷത്തിനകം പദ്ധതിയുടെ ശേഷി 3 എം.ടി.ഇ.യും ആയി ഉയർത്തിയാൽ കൺസഷൻ കാലാവധി 20 വർഷം കൂടി നീട്ടിനൽകുന്നതാണ്. ഇതിനായി കൺസഷൻ കാലാവധിയുടെ 36–37–ാം വർഷം കൺസഷണർ ഒരു അപേക്ഷ നൽകിയാൽ മതിയാകും.

കരട്ട കൺസഷൻ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പ്രകാരം കൺസഷൻ കാലാവധി 40 വർഷമായിരുന്നു. 10 വർഷം കൂടി നീട്ടി നൽകാവുന്നതും ആണ്. കാലാവധി കൂട്ടിയത് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ചീഫ് സെക്രട്ടറി നടത്തിയ അഭ്യർത്ഥനയുടെ ഫലമായി ഭാരതസർക്കാരിന്റെ ഡി.ഇ.എ നൽകിയ അനുവാദത്തോടെയാണ്. കരാറിനു മുൻകൂറായി നടത്തിയ കൂടിക്കാഴ്ചകളിൽ കരാർ ഏറ്റെടുക്കാൻ താത്പര്യം ഉണ്ടായിരുന്നവർ ഉന്നയിച്ചപദ്ധതിയുടെ ഗ്രീൻഫീൽഡ് സ്വഭാവം, ദീർഘമായ പദ്ധതി കാലയളവ്, നിർബന്ധമായും ചെയ്യേണ്ട ശേഷി വർദ്ധനവ് എന്നീ ഉത്കണ്ഠകൾ ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയാണ് അദ്ദേഹം പ്രസ്തുത അഭ്യർത്ഥന നടത്തിയത്. പിന്നീട് ഡി.ഇ.എ. കൺസഷന്റെ ദീർഘിപ്പിക്കാവുന്ന കാലയളവ് 20 വർഷമായി നീട്ടി.

ഞങ്ങളുടെ നിരീക്ഷണത്തിൽ, സംസ്ഥാനസർക്കാർ ആദ്യം വ്യവസ്ഥചെയ്തി രുന്നതുപോലെ നീട്ടി നൽകാവുന്ന കാലാവധി പത്തുവർഷമായിത്തന്നെ തീരുമാനിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ സംസ്ഥാനത്തിന് ₹61,095 കോടിയുടെ (ഇപ്പോഴത്തെ മൂല്യം ₹353 കോടി) അധികവരുമാനം[29] ലഭിക്കുമായിരുന്നു, കൂടാതെ പദ്ധതിയുടെ മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ പ്രകാരം പദ്ധതിയുടെ ശേഷി 3 എം.ടി.ഇ.യു. ആയി ഉയർത്തുന്നതിന് വേണ്ടി വരുന്ന ചെലവ് ₹3,390 കോടിയാണ്, ഈ ചെലവ് 30–ാം വർഷമാണ് വേണ്ടിവരുന്നതെങ്കിൽ അതേ നിരക്കിൽ നിന്നും അത് ₹14,651[30] കോടിയായി ഉയർന്നേക്കാം. അതായത് ₹14,651 കോടി മുടക്കിയാൽ കൺസഷണയർക്ക് ₹61,095 കോടിയുടെ അധികവരുമാനം ലഭിക്കും.

ഓഡിറ്റ് നടത്തിയ സാമ്പത്തിക വിശകലനത്തിൽ നീട്ടി നൽകുന്ന കാലയളവിലെ 21 ശതമാനത്തിൽ തുടങ്ങി 40 ശതമാനത്തിൽ അവസാനിക്കുന്ന സംസ്ഥാനസർക്കാരിന്റെ വരുമാനവിഹിതം കണക്കിലെടുത്തിട്ടില്ല എന്ന് സംസ്ഥാനസർക്കാർ തങ്ങളുടെ മറുപടിയിൽ (ഓഗസ്റ്റ് 2016) അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. ശരാശരി 30 ശതമാനത്തോളം വരുന്ന ഭീമമായ വരുമാനവിഹിതം കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ പ്രസ്തുത വ്യവസ്ഥ സംസ്ഥാനത്തിന് ദോഷകരമല്ല എന്നും മറിച്ച് തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രവർത്തനത്തിൽ തുടർച്ചയും സംസ്ഥാനത്തിന് മെച്ചപ്പെട്ട വരുമാനവിഹിതവും ലഭിക്കുമെന്ന് സംസ്ഥാനസർക്കാർ പറഞ്ഞു.

സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ മറുപടി വസ്തുതാപരമായി ശരിയല്ല. കാരണം സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വരുമാന വിഹിതം ഞങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്തിരുന്നു. ₹14,651 കോടി ചിലവാക്കുമ്പോൾ കൺസഷണയർക്ക് അതിന്മേൽ 400 ശതമാനം വരുമാനം ലഭിക്കുന്ന വസ്തുത സംസ്ഥാന സർക്കാർ നിഷേധിച്ചിട്ടുമില്ല.

- കൺസഷൻ കരാറിലെ ആർട്ടിക്കിൾ 26 പ്രകാരം കൺസഷണയർ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് സി.ഒ.ഡിയുടെ 15–ാം വാർഷികം മുതൽ കൺസഷൻ ഫീ ആയി പ്രതിവർഷം ₹1 നൽകേണ്ടതും അധിക കൺസഷൻ ഫീ ആയി ആ വർഷത്തെ മൊത്തം റിയലയസ്സബിൾ ഫീയുടെ ഒരു ശതമാനവും നൽകേണ്ടതാണ്. അതിന് ശേഷം വരുന്ന വർഷങ്ങളിൽ റിയലയസ്സബിൾ ഫീയുടെ ഒരു ശതമാനം വീതം

29 ഏണർസ്റ്റ് & യംഗ് തയ്യാറാക്കിയ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരമുള്ള വരുമാനം ₹78,222 കോടിയിൽ നിന്നും 50–ാം വർഷം മുതൽ 60–ാം വർഷം വരെ കണസഷണയർ സംസ്ഥാനസർക്കാരിനു നൽകേണ്ട വരുമാന വിഹിതമായ ₹ 17,127 കോടി കുറച്ചാൽ .

30 ആകെ പദ്ധതി ചെലവ് (ഫേസ്-I) ₹4,089 കോടി ആയി കണക്കാക്കാൻ വി.ഐ.എസ്.എൽ. അനുമാനിച്ച പ്രകാരം പ്രതിവർഷം 5 ശതമാനം എന്ന കണക്കിൽ വിലവർദ്ധനവ് നൽകി കണക്കുക്കൂട്ടിയത്.

വർധിപ്പിച്ച് പരമാവധി 40 ശതമാനം വരെ നൽകേണ്ടതാണ്.

ഞങ്ങളുടെ നിരീക്ഷണത്തിൽ കണ്ടത് എന്തെന്നാൽ ഉപദേഷ്ടാവ്[31] തയ്യാറാക്കിയ ധനാഗമന നിർഗമന കണക്കുപ്രകാരം സി.ഒ.ഡിയുടെ 11–ാം വർഷം കൺസഷണയർക്ക് തങ്ങളുടെ നിക്ഷേപമായ ₹2,454 കോടി തിരികെ ലഭിക്കും കൺസഷണയർക്ക് തങ്ങളുടെ നിക്ഷേപമായ ₹2,454 കോടി പലിശ സഹിതം തിരികെ ലഭിക്കും (2030–ൽ). പദ്ധതി ചെലവിന്റെ 67 ശതമാനവും വഹിക്കുന്നത് സംസ്ഥാന സർക്കാർ ആയത് കൊണ്ട് കൺസഷണയർക്ക് തങ്ങളുടെ നിക്ഷേപം പൂർണ്ണമായും തിരികെ ലഭിക്കുന്ന വർഷം മുതൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് വരുമാന വിഹിതം നൽകി തുടങ്ങേണ്ടതാണ് (2031 മുതൽ).

സി.ഒ.ഡിയുടെ 15–ാം വാർഷികം മുതൽ എന്ന് നീട്ടി നൽകിയതിലൂടെ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ₹2,153[32] കോടിയുടെ വരുമാന നഷ്ടമുണ്ടാകുകയും, സ്വകാര്യ പങ്കാളിക്ക് അർഹിക്കാത്ത സാമ്പത്തിക നേട്ടം അനുവദിക്കപ്പെടുകയും ചെയ്തു. വരുമാന വിഹിതത്തിന് ഒരു ശതമാനം എന്ന നിരക്കു നിശ്ചയിച്ചതിനും ഒരു അടിസ്ഥാനവും ഇല്ലായിരുന്നു.

സംസ്ഥാനത്തിന് വരുമാനവിഹിതം നൽകേണ്ട കാലയളവ് വിപണി നിശ്ചിതമാണെന്നും 15 വർഷം കാലയളവ് പദ്ധതിയുടെ വായ്പാ തിരിച്ചടവിനായി ബാങ്കുകൾ നിർദ്ദേശിച്ചിരുന്നു എന്നും സംസ്ഥാന സർക്കാർ ആഗസ്റ്റ് 2016 ൽ നൽകിയ മറുപടിയിൽ പറഞ്ഞു. തുറമുഖത്തിന്റെ വികസനം നേരിട്ടും അല്ലാതെയും തൊഴിൽ അവസരങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനു പുറമേ സംസ്ഥാനത്തിന് വ്യവസായ സാമ്പത്തിക മേഖലകളിൽ വലിയ തോതിലുള്ള വളർച്ച കൈവരിക്കാൻ ഗണ്യമായി സഹായിക്കുമെന്നും സർക്കാർ അവകാശപ്പെട്ടു.

സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ മറുപടി അംഗീകരിക്കാനാകില്ല, കാരണം വരുമാന വിഹിതം നൽകിതുടങ്ങേണ്ടത് ഒന്നുകിൽ സി.ഒ.ഡി. മുതലോ അല്ലെങ്കിൽ സി.ഒ.ഡി. മുതൽ സി.ഒ.ഡിയുടെ 15–ാം വാർഷികം വരെയുള്ള ഏതെങ്കിലും ഒരു വർഷം മുതൽക്കോ ആകാം

31 സംസ്ഥാന സർക്കാരിനു ലഭിക്കേണ്ട വരുമാനവിഹിതം ഡി.ഒ.സി.യുടെ 11–ാം വർഷം മുതൽ നൽകിത്തുടങ്ങിയെങ്കിൽ 40 വർഷം കൊണ്ടു ലഭിക്കുന്നത് ₹8,981 കോടി. പതിനഞ്ചാം വർഷം മുതൽ വരുമാനവിഹിതം ലഭിക്കുമ്പോൾ ആകെ കിട്ടുന്നത് ₹6,828 കോടി ഇവ തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം ₹2,153 കോടി.

32 സംസ്ഥാന സർക്കാരിനു ലഭിക്കേണ്ട വരുമാനവിഹിതം ഡി.ഒ.സിയുടെ 11–ാം വർഷം മുതൽ നൽകിത്തുടങ്ങയെങ്കിൽ 40 വർഷം കൊണ്ടു നടിക്കുന്നത് ₹8,981 കോടി. പതിനഞ്ചാം വർഷം മുതൽ വരുമാനവിഹിതം ലഭിക്കുമ്പോൾ ആകെ കിട്ടുന്നത് ₹6,828 കോടി. ഇവ തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം ₹2,153 കോടി.

എന്ന് ആർ.എഫ്.പിയിൽ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ടെങ്കിലും; ആർ.എഫ്.പിയോടൊപ്പം നൽകിയ കരട് കൺസഷൻ കരാറിൽ (ഡി.സി.എ.) വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിരുന്നത് വരുമാന വിഹിതം നൽകിത്തുടങ്ങേണ്ടത് ഡി.ഒ.സിയുടെ 15–ാം വാർഷികം മുതൽക്ക് എന്നാണ്. കൂടാതെ പദ്ധതിയിൽ നിന്നും സംസ്ഥാനത്തിന് ലഭിക്കുമെന്ന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ പറയുന്ന സാമ്പത്തികനേട്ടങ്ങൾ ഖണ്ഡിക 3.1.6–ൽ വിശദീകരിച്ചതുപോലെ സർക്കാർ നിക്ഷേപത്തിന്റെ ഇ.എൻ.പി.വി പൂജ്യത്തിനു താഴെയായതിനാൽ സംശയാസ്പദമാണ്.

- കൺസഷൻ കരാറിലെ ആർട്ടിക്കിൾ 12.6.6 പ്രകാരം കൺസഷനയർക്ക്ഫണ്ടഡ് വർക്കുകൾ നടത്തിക്കൊണ്ടുപോകാനും പരിപാലിക്കാനും പിഴവുകൾ തീർക്കാനും ഉള്ള കടമ നിർവഹിക്കുന്നതിനുപകരമായി ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളുടെ ഉപഭോക്താക്കളിൽ നിന്നും യൂസർഫീ ചുമത്താനും പിരിക്കാനുമുള്ള അവകാശം ഉണ്ടായിരിക്കും. അതേസമയം, ആർട്ടിക്കിൾ 12.6.10 പ്രകാരം ഫണ്ടഡ് വർക്സിന്റെ ഭാഗമായി നിർമ്മിക്കുന്ന മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രവർത്തനത്തിന്റേയും പരിപാലനത്തിന്റേയും ചുമതല സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റേതാണ്.

മേൽപ്പറഞ്ഞ രണ്ട് ആർട്ടിക്കിളുകൾ പരസ്പരവിരുദ്ധമാണ് എന്നാണ് ഞങ്ങളുടെ നിരീക്ഷണത്തിൽ കാണുന്നത്. ഫണ്ടഡ് വർക്കായി സംസ്ഥാനസർക്കാരിന്റെ പൂർണ്ണ ചെലവിൽ (₹1,463 കോടി) നിർമ്മിക്കുന്ന മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖം ഉപയോഗിക്കുന്ന മത്സ്യതൊഴിലാളികളിൽ നിന്നും യൂസർ ഫീ പിരിക്കാനുള്ള അവകാശം ഇതുമൂലം കൺസഷണയർക്ക് ലഭിച്ചു. ഇത് കൺസഷണയർക്ക് അർഹതയില്ലാത്ത സാമ്പത്തികസഹായം നൽകുന്നതിനു തുല്യമാണ്.

സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ അഭിപ്രായപ്രകാരം (ഓഗസ്റ്റ് 2016) മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രവർത്തനവും പരിപാലനവും കൺസഷനൈറിന്റെ ചുമതലയിൽപെട്ടതല്ല. അതിനാൽ തന്നെ മത്സ്യബന്ധനതുറമുഖം പ്രയോജനപ്പെടുത്തുന്നവരിൽ കൺസഷണൈർ യൂസർ ഫീ ചുമത്തില്ലെന്നും സംസ്ഥാന സർക്കാർ പറഞ്ഞു.

എന്നിരുന്നാലും ഫണ്ടഡ് വർക്കുകൾക്കുമേൽ യൂസർ ഫീ പിരിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആശയക്കുഴപ്പം നിലനിൽക്കുന്നു. ഇക്കാര്യത്തിൽ കരാറിൽ വേണ്ട ഭേദഗതി വരുത്തി

വ്യക്തതവരുത്തേണ്ടതാണ്.

- കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം പ്രവർത്തനം തുടങ്ങുമ്പോൾ പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന വാർഷിക ട്രാഫിക് 6 ലക്ഷം[33] ടി.ഇ.യു. ആണ്. സി.ഒ.ഡി മുതൽ 20 വർഷത്തെ ശരാശരി വാർഷിക ട്രാഫിക് പ്രതീക്ഷിച്ച ട്രാഫിക്കിൽ നിന്നും 5 ശതമാനത്തിൽ അധികം കൂടുകയോ കുറയുകയോ ചെയ്താൽ അതനുസരിച്ച് കൺസഷൻ കാലാവധിയിൽ വ്യതിയാനം വരുത്തേണ്ടരീതി കൺസഷൻ കരാറിന്റെ ആർട്ടിക്കിൾ 29–ൽ വിശദീകരിക്കുന്നു. ഓരോ രണ്ടുശതമാനം കുറവിനും കൺസഷൻ കാലാവധിയിൽ പരമാവധി പത്തുവർഷം എന്ന പരിധിയോടെ ഒരു വർഷത്തെ വർദ്ധന വരുത്തും. അതു പോലെ ഓരോ രണ്ടുശതമാനം വർദ്ധനയ്ക്കും കൺസഷൻ കാലാവധി, പരമാവധി കുറവ് മൂന്നുവർഷം എന്ന പരിധിയോടെ, ആറുമാസം വീതം കുറയും പക്ഷേ, ട്രാഫിക് കൂടുന്ന ഓരോ വർഷത്തിനും അതാതു വർഷത്തെ റിയലൈസബിൾ ഫീയുടെ പത്തുശതമാനം അധികവരുമാന വിഹിതം സംസ്ഥാന സർക്കാരിനു നൽകുക വഴി കൺസഷണയർക്ക് കൺസഷൻ കാലാവധിയിൽ ട്രാഫിക് കൂടുന്നതുകാരണം വരുത്തേണ്ട കുറവ് ഒഴിവാക്കാവുന്നതാണ്.

  കൺസഷൻ കരാറിലെ മേൽപറഞ്ഞ വ്യവസ്ഥകൾ കൺസഷണയർക്ക് കൂടുതൽ പ്രയോജനകരമാണ് എന്ന് ഞങ്ങളുടെ നിരീക്ഷണത്തിൽ കണ്ടു. ഉദാഹരണം പട്ടിക 3.4–ൽ കൊടുത്തിരിക്കുന്നു. (ഈ കണക്കുകൾ ഉദാഹരണത്തിനു മാത്രമാണ്).

പട്ടിക 3.4: ട്രാഫിക് തോതിൽ വരുന്ന ഏറ്റക്കുറച്ചിലുകളുടെ പ്രത്യാഘാതം

	സ്ഥിതി	**പ്രത്യാഘാതം**
സാഹചര്യം എ	യഥാർത്ഥ ശരാശരി ട്രാഫിക് ലക്ഷ്യം വച്ചതിൽ നിന്നും ശരാശരി 20 ശതമാനം കുറയുന്നു.	കൺസഷൻ കാലാവധി 10 വർഷം കൂടി കൂട്ടും. അതായത് 2066 വരെ കൺസഷണെയർക്ക് ലഭിക്കുന്ന അധികവരുമാനം ₹24,620[34] കോടി.
സാഹചര്യം	യഥാർത്ഥ ശരാശരി ട്രാഫിക് ലക്ഷ്യം	കൺസഷൻ കാലാവധി 3 വർഷം

33 തുറമുഖശേഷിയുടെ 60 ശതമാനം.

34 2056 ൽ കൺസഷണയർക്ക് ലഭിക്കുന്ന അറ്റാദായം ₹2,482 കോടി x 10 വർഷം.

ബി	വച്ചതിനേക്കാൾ 20 ശതമാനം കൂടുന്നു.	കുറക്കുന്നു. സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ലഭിക്കുന്ന അധികലാഭം ₹7,386[35] കോടി.
സാഹചര്യം സി	യഥാർത്ഥ ശരാശരി ട്രാഫിക് 20 ശതമാനം കൂടുകയും കൺസഷനയർ ആറു വർഷത്തെ റിയലൈസബിൾ ഫീയുടെ 10 ശതമാനം സർക്കാരിന് നൽകുകയും ചെയ്യുന്നു.	കൺസഷൻ കാലാവധി കുറയ്ക്കുന്നില്ല. കൺസഷണയർക്കുള്ള അധികലാഭം ₹6,381 [36]കോടി.

ഞങ്ങളുടെ നിരീക്ഷണത്തിൽ കണ്ട് മറ്റൊരു വസ്തുത എന്തെന്നാൽ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ സാമ്പത്തികകാര്യവകുപ്പ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ സമർപ്പിച്ച വി.ജി.എഫ്. അപേക്ഷ പരിഗണിക്കവെ അഭിപ്രായപ്പെട്ടത് ട്രാഫിക്കിൽ വ്യതിയാനം വന്നാൽ കൺസഷൻ കാലാവധിയിൽ മാറ്റം വരുത്തുന്നതിനായി നിശ്ചയിച്ച ട്രാഫിക് വ്യതിയാനശതമാനമായ 2 ശതമാനം തീരെ കുറവാണെന്നും പൊതുവേ 10 ശതമാനം വ്യതിയാനമാണ് പരിഗണിക്കുന്നത് എന്നും ആണ്.

ഡി.ഇ.എ., അതുകൊണ്ട്, യുക്തമായ ട്രിഗർ 10 ശതമാനം എന്ന നിലയിൽ നിശ്ചയിക്കുന്നതിന് ജി.ഒ.കെ.യോട് അഭ്യർത്ഥിച്ചുവെങ്കിലും അതിൻമേൽ ജി.ഒ.കെ. ഒരു നടപടിയും കൈക്കൊണ്ടില്ല.

സംസ്ഥാനസർക്കാർ തങ്ങളുടെ മറുപടിയിൽ (ഓഗസ്റ്റ് 2018) പറഞ്ഞത് ട്രാഫിക്കിൽ വരുന്ന കൂടുതലിനും കുറവിനും വ്യത്യസ്ഥപ്രത്യാഘാതം വ്യവസ്ഥ ചെയ്തത് കൺസഷണയറെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കാനാണ് എന്നാണ്.

ട്രാഫിക് കുറഞ്ഞാലും കൂടിയാലും കൺസഷണയർക്ക് ലാഭമുണ്ടാകുന്നു എന്നതിനാൽ മറുപടി സ്വീകാര്യമല്ല.

- കൺസഷൻ കരാറിലെ ആർട്ടിക്കിൾ 30.1.1 പ്രകാരം ഏതെങ്കിലുമൊരു "ഗവൺമെന്റ് ഇൻസ്ട്രുമെന്റാലിറ്റി'. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന് 100 കി. മീറ്റർ ചുറ്റളവിൽ അപ്പോയിന്റഡ് ഡേറ്റിന്റെ 15–ാം വാർഷികത്തിനുള്ളിൽ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തോട് മത്സരിക്കുന്ന

35 2056–ൽ കൺസഷണർക്ക് ലഭിക്കുന്ന അറ്റാദായം ₹2462 കോടി x 3 വർഷം.

36 മൂന്നുവർഷത്തെ അറ്റാദായമായ ₹7,386 കോടിയിൽ നിന്നും 6 വർഷത്തെ വരുമാനത്തിന്റെ 10 ശതമാനമായ ₹1,005 കോടി കുറച്ചപ്പോൾ.

മറ്റൊരു തുറമുഖം സ്ഥാപിക്കുകയാണെങ്കിൽ പ്രസ്തുത തുറമുഖം പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കുന്ന തീയതിയും അപ്പോയിൻഡ് ഡേറ്റിന്റെ 15–ാം വാർഷിക തീയതിയും തമ്മിലുള്ള കാലവ്യത്യാസത്തിന്റെ മൂന്നുമടങ്ങ് കാലയളവ് കൺസഷൻ കാലാവധിയോട് കൂട്ടും. കൂടാതെ, കരാർ പ്രകാരം നിർബന്ധമായും കൈവരിക്കേണ്ട തുറമുഖശേഷി വർദ്ധനവിൽ നിന്നും കൺസഷണയറെ ഒഴിവാക്കും. ഏതെങ്കിലും ഒരു വർഷത്തെ ശരാശരി ട്രാഫിക് തുറമുഖശേഷിയുടെ 90 ശതമാനം കവിഞ്ഞാൽ മുകളിൽ പറഞ്ഞ ആർട്ടിക്കിൾ കരാറിന് ബാധകമാക്കാനാകില്ല. ഞങ്ങൾ നിരീക്ഷിച്ചത് കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം "ഗവൺമെന്റ് ഇൻസ്ട്രുമെന്റാലിറ്റിയുടെ" നിർവചനത്തിൽ ഉൾപ്പെടുന്ന കേന്ദ്രസർക്കാർ ജൂലൈ 2016–ൽ തമിഴ്നാട്ടിലെ കുളച്ചലിൽ, വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തു നിന്നും 51 കി.മി അകലെ ₹24,969 കോടി ചെലവിൽ, ഒരു കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റ് തുറമുഖം നിർമ്മിക്കാനുള്ള പദ്ധതിക്ക് അനുമതി നൽകിയതായാണ്. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ, മത്സരസ്വഭാവമുള്ള മറ്റു തുറമുഖങ്ങൾ സ്ഥാപിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് കൺസഷൻ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകൾ നടപ്പാക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെടാൻ കൺസഷണയർക്ക് നിയമപരമായി അവകാശമുണ്ട്.

ബന്ധപ്പെട്ട വ്യവസ്ഥകൾ എം.സി.എ–യിൽ നിന്നും സ്വീകരിച്ചതാണെന്നും 'ഗവൺമെന്റ് ഇൻട്രുമെന്റാലിറ്റി'യുടെ നിർവചനം എം.സി.എ. പ്രകാരമാണ് എന്നാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ തങ്ങളുടെ മറുപടിയിൽ (ഓഗസ്റ്റ് 2016) പറഞ്ഞു. നിർദ്ദിഷ്ട നിർവ്വചനം വ്യക്തമാണെന്നും അതിന്റെ ഉപയുക്തത ഓരോ സന്ദർഭങ്ങളിലും പ്രത്യേകമായി വിലയിരുത്തുമെന്നും പറഞ്ഞു.

കുളച്ചൽ തുറമുഖം നിലവിൽ വന്നാൽ മേൽ പറഞ്ഞ വ്യവസ്ഥകൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതുകാരണം കൺസഷൻ കാലാവധി വീണ്ടും നീട്ടേണ്ടിവരുമെന്നുള്ള സാധ്യത നിലനില്ക്കുന്നു.

- കൺസഷൻ കരാറിലെ ക്ലോസ് 27.1.1 തുറമുഖത്തിന്റെ ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് നോട്ടീസ് നൽകിയതിനുശേഷം ആരിൽനിന്നു വേണമെങ്കിലും കുറഞ്ഞനിരക്കിൽ യൂസർഫീ ചുമത്താൻ കൺസഷണയർക്ക് അധികാരം നൽകുന്നു. ഈ വ്യവസ്ഥ

കൺസഷണയർക്ക് തങ്ങളുടെ ഇഷ്ടാനുസരണം ഉപഭോക്താക്കളിൽ നിന്നും കുറഞ്ഞ ഫീസ് പിരിക്കാനും ഫീസ് പിരിക്കാതെ തന്നെ ഇരിക്കാനും ഉള്ള അധികാരം നൽകുന്നു. ഇത് സംസ്ഥാനസർക്കാരിന്റെ വരുമാന വിഹിതത്തെ ദോഷകരമായി ബാധിക്കാം. കൺസഷണർക്ക് തനിക്കിഷ്ടമുള്ള യാനങ്ങൾക്ക് തുറമുഖ സൗകര്യങ്ങളുടെ ഉപയോഗം സൗജന്യമായി നൽകാൻ ഈ വ്യവസ്ഥ അധികാരം നൽകുന്നു.

- കൺസഷൻ കരാറിലെ ക്ലോസ് 3.1.3 പ്രകാരം റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് വികസിപ്പിക്കാനും പ്രവർത്തിപ്പിക്കാനും പരിപാലിക്കാനും പ്രസ്തുത വികസനം വാണി ജ്യോദ്ദേശ്യങ്ങൾക്ക് ഉപയോഗപ്പെടുത്താനും കൺസഷണയർക്ക് അധികാരം നൽകുന്നു (പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനം). കൂടാതെ പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റിന്റെ ഭാഗങ്ങൾ മൊത്തമായോ ഭാഗികമായോ മറ്റുള്ളവർക്ക് പദ്ധതി കരാറുകൾ മുഖേന ഉപ-ലൈസൻസ് ചെയ്തുനൽകാനും കൺസഷണയർക്ക് അധികാരമുണ്ടാകും. പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിന് ഉപയോഗിക്കുന്നത് പദ്ധതിക്കായി ഏറ്റെടുത്ത മൊത്തം ഭൂമിയുടെ 30 ശതമാനത്തിലധികമാക്കാൻ പാടില്ല എന്നും, ഈ മുപ്പതുശതമാനത്തിന്റെ മൂന്നിലൊന്നു ഭൂമി മാത്രമേ പാർപ്പിട സമുച്ചയങ്ങൾ നിർമ്മിക്കാൻ ഉപയോഗിക്കാവൂ എന്നും കൺസഷൻ കരാർ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നു.

ഞങ്ങൾ നിരീക്ഷിച്ചത്:

- ✔ കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ സാമ്പത്തികാര്യവകുപ്പ് (ഡി.ഇ.എ) വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിക്കായി സംസ്ഥാന സർക്കാർ സമർപ്പിച്ച വി.ജി.എഫ് അപേക്ഷക്ക് തത്വത്തിൽ അനുമതി നൽകിയത് പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി നടത്താൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന എല്ലാ പ്രവൃത്തികളും തുറമുഖവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതായിരിക്കുമെന്നും തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ ആവശ്യങ്ങൾക്കനുസൃത മായിരിക്കുമെന്നുമുള്ള സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ഉറപ്പിനെ തുടർന്നാണ്. പക്ഷേ പ്രസ്തുത നിബന്ധന കൺസഷൻ കരാറിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നില്ല.
- ✔ കൺസഷൻ കരാറിലെ ഷെഡ്യൂൾ എ, അനുബന്ധം-IV-ൽ

നിർവ്വചിച്ചിരിക്കുന്നതുപ്രകാരം പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിനായി അനുവദനീയമായ ഭൂമിയുടെ വിസ്തീർണ്ണം പദ്ധതി ഭൂമിയുടെ മുപ്പതുശതമാനത്തിൽ കവിയാൻ പാടില്ലാത്തതും അതിൽത്തന്നെ പാർപ്പിടങ്ങൾക്കായി ഉപയോഗിക്കുന്നത് മൂന്നിലൊന്നിൽ കവിയാൻ പാടില്ലാത്തതുമാണ്. പക്ഷേ പദ്ധതിസ്ഥലം (സൈറ്റ്) എന്നതിന്റെ നിർവ്വചനം കൺസഷൻ കരാറിൽ എവിടേയും നിർവചിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. അതിനാൽ കടലിൽ നിന്നും വീണ്ടെടുക്കേണ്ട 53 ഹെക്ടറും റോഡ്/റെയിൽ വികസനത്തിനായി ഏറ്റെടുത്ത/എടുക്കേണ്ട ഭൂമിയും ഉൾപ്പെടെ പദ്ധതിയുടെ മൊത്തം ഭൂമിയുടെ 30 ശതമാനം ഭാഗത്തും കൺസഷണയർക്ക് പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനം നടത്താവുന്നതാണ്.

- ✔ പദ്ധതിയുടെ മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ അനുസരിച്ച് 296.40 ഏക്കർ ഭൂമി പദ്ധതിക്കായി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതാണ്. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാൻ ഇതുവരെ ചെലവായ തുകയായ ₹2.62 കോടി/ഏക്കർ വച്ച് കണക്കാക്കിയാൽ, കൺസഷണർക്കു പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിനായി കൈമാറേണ്ട ഭൂമിയുടെ (88.92 ഏക്കർ) മൂല്യം ₹232.99 കോടിയാണ്.

- വാണിജ്യവികസന അവകാശം കൺസഷൻ കാലാവധിയുമായി സമവീതപ്രകാരവും സമാനകാലയളവിൽ അവസാനിക്കുന്നതുമായിരിക്കണം എന്ന് ഡി.ഇ.എ അഭിപ്രായപ്പെട്ടിരുന്നു. അങ്ങനെയെങ്കിൽ കൺസഷൻ കാലാവധി അവസാനിക്കുമ്പോൾ പ്രസ്തുത ആസ്തികൾ സംസ്ഥാന സർക്കാരിനു തിരികെ ലഭിക്കും.

പക്ഷേ ഞങ്ങളുടെ നിരീക്ഷണത്തിൽ കൺസഷൻ കരാറിലെ ആർട്ടിക്കിൾ 31.5 പ്രകാരം കസഷണയർക്ക് പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി വികസിപ്പിക്കുന്ന ആസ്തികൾ (പാർപ്പിട സമുച്ചയങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെ) ഉപ–ലൈസൻസ് നൽകാൻ അധികാരം നൽകുന്നു എന്ന് കണ്ടു. ഈ ഉപ–ലൈസൻസ് കൺസഷൻ കാലാവധിയുടെ അതേ ദൈർഘ്യമുള്ളതും, എന്നാൽ കൺസഷൻ റദ്ദാക്കിയാലും തുടരുന്നതുമായിരിക്കും. ഈ വ്യവസ്ഥ വ്യക്തമാക്കുന്നത് പാർപ്പിടസമുച്ചയങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് ആസ്തികൾ, ഡി.ഇ.എ നിർദ്ദേശിച്ചതുപോലെ കൺസഷൻ കാലാവധിയോടൊപ്പം

അവസാനിക്കുന്നതായി മാറ്റിയില്ല എന്നാണ്. തന്മൂലം ഡി.ഇ.എ ഉയർത്തിക്കാണിച്ച പ്രശ്നങ്ങൾ, പ്രത്യേകിച്ച് കൺസഷൻ കാലാവധി കഴിയുമ്പോൾ പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിനായി കൈമാറിയ ഭൂമി തിരികെ സംസ്ഥാന സർക്കാരിനു ലഭിക്കുന്നതുൾപ്പെടെ, സംസ്ഥാനസർക്കാർ/വി.ഐ.എസ്.എൽ പരിഗണിച്ചില്ല.

കൺസഷൻ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പാലിക്കാതിരിക്കൽ

3.1.10 കൺസഷൻ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥ 3 ഷെഡ്യൂൾ–എൽ പ്രകാരം കരാർ ഒപ്പിട്ട് 90 ദിവസത്തിനകം രൂപകൽപ്പന സമയത്തുതന്നെ തുറമുഖത്തിന്റെ സുരക്ഷാ ഓഡിറ്റ് നിർവ്വഹിക്കുന്നതിനായി ഒരു സുരക്ഷാ ഉപദേഷ്ടാവിനെ സംസ്ഥാന സർക്കാർ നിയമിക്കേണ്ടതാണ്. ഞങ്ങളുടെ നിരീക്ഷണത്തിൽ കണ്ടത് തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണപ്രവൃത്തികൾ 2015 ഡിസംബർ 5 ന് തുടങ്ങുകയും, 2016 ഏപ്രിൽ വരെ ലഭ്യമായ വിവരങ്ങൾ അനുസരിച്ച് ₹16 കോടിയുടെ പ്രവൃത്തികൾ ചെയ്യുകയും ഉണ്ടായെങ്കിലും സുരക്ഷാ ഉപദേഷ്ടാവിനെ നിയമിച്ചില്ല എന്നാണ്.

എത്രയും പെട്ടെന്ന് സുരക്ഷാ ഉപദേഷ്ടാവിനെ നിയമിക്കുന്നതാണെന്ന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ മറുപടി നൽകി (ആഗസ്റ്റ് 2016).

ഉപസംഹാരം

ബാഹ്യഉപദേഷ്ടാക്കൾ തയ്യാറാക്കിയ സാമ്പത്തിക/സാങ്കേതിക എസ്റ്റിമേറ്റുകൾ വേണ്ടത്ര ശ്രദ്ധയോടെ പരിശോധിക്കാത്തതുകാരണം മൊത്തം ചെലവ് അനുമാനങ്ങൾ കൂടിയിരുന്നു. കൺസഷണർ കരാർ തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ താത്പര്യങ്ങൾ തൃപ്തികരമായി സംരക്ഷിക്കപ്പെട്ടില്ല.

ശുപാർശകൾ

സംസ്ഥാന സർക്കാർ ചെയ്യേണ്ടത്:

1. പി.പി.പി പദ്ധതികൾക്കായി ബാഹ്യഉപദേഷ്ടാക്കൾ തയ്യാറാക്കുന്ന മൊത്തം ചെലവ് എസ്റ്റിമേറ്റുകൾ യോഗ്യരും ഉത്തരവാദിത്തപ്പെട്ടവരുമായ സർക്കാർ ഉദ്യോഗസ്ഥർ/വകുപ്പുകൾ പരിശോധിച്ചതിനുശേഷം മാത്രം അംഗീകരിക്കുക.

2. പി.പി.പി പദ്ധതികളുടെ കരാറുകൾ തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ സർക്കാരിന്റെ താത്പര്യങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കപ്പെടുന്നുണ്ട് എന്ന് ഉറപ്പുവരുത്താൻ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധ ചെലുത്തുക.

(കംപ്.ട്രോളർ ആൻഡ് ഓഡിറ്റർ ജനറലിന്റെ 2016 മാർച്ച് 31-ന് അവസാനിച്ച വർഷത്തെ പൊതു മേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ട് നമ്പർ 4-ലെ ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡിക 3.1-മായി ബന്ധപ്പെട്ടത്)

ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികകൾക്ക് സർക്കാർ ലഭ്യമാക്കിയ മറുപടി അനുബന്ധം 2 ആയി ചേർത്തിരിക്കുന്നു.

ചർച്ചയുടെ വിശദാംശം ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

<u>സമിതിയുടെ ആദ്യ യോഗം</u>

വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ കരാർ സംബന്ധിച്ച കംപ്.ട്രോളർ ആൻഡ് ഓഡിറ്റർ ജനറൽ ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ റിപ്പോർട്ടിൽ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുള്ള ക്രമപരമല്ലാത്ത കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ചുള്ള അന്വേഷണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സർക്കാർ നിയോഗിച്ച ജസ്റ്റിസ് രാമചന്ദ്രൻ നായർ കമ്മീഷന്റെ അന്വേഷണ റിപ്പോർട്ടിനെക്കുറിച്ച് സമിതി ആരാഞ്ഞു. പ്രസ്തുത റിപ്പോർട്ട് സർക്കാരിന് സമർപ്പിച്ചിട്ടില്ലെന്നും ആയത് സമർപ്പിക്കാനുള്ള അവസാന തീയതി 2019 ജനുവരി 19 ആണെന്നും ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർ സമിതിയിൽ ബോധിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട സംശയങ്ങൾക്കുള്ള ഉത്തരം അന്വേഷണ റിപ്പോർട്ടിലുണ്ടാകുമെന്നും ജുഡീഷ്യൽ അന്വേഷണം അവസാനിയ്ക്കാറായ സാഹചര്യത്തിൽ പ്രസ്തുത റിപ്പോർട്ടിലെ ഉള്ളടക്കവും അനുബന്ധ വിവരങ്ങളും അറിഞ്ഞ ശേഷം ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികകൾ പരിഗണിക്കുകയാണെങ്കിൽ കൂടുതൽ വ്യക്തതയുണ്ടാകുമെന്നും സമിതി വിലയിരുത്തി. അന്വേഷണം ഏത് ഘട്ടം വരെയായെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന്, തെളിവെടുപ്പ് നടപടികൾ പൂർത്തിയായെന്നും, റിപ്പോർട്ടിന്റെ കരട് തയ്യാറായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണെന്നും വിശദമായ സത്യവാങ്മൂലം ഫയൽ ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്നും ഹാജരായ ഉദ്യോഗസ്ഥൻ വ്യക്തമാക്കി. സത്യവാങ്മൂലത്തിന്റെ പകർപ്പ് സമിതിയ്ക്ക് ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് സമിതി നിർദേശിച്ചു.

അന്വേഷണ റിപ്പോർട്ടിലെ കണ്ടെത്തലുകൾ അറിഞ്ഞതിനു ശേഷം, ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പ് സെക്രട്ടറിയുടെ സാന്നിദ്ധ്യത്തിൽ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി പരിഗണനയ്ക്കെടുക്കുന്നതാണ്

ഉചിതമെന്ന് സമിതിയിൽ അഭിപ്രായം വരികയും, തുടർന്ന് അന്വേഷണ കമ്മീഷന്റെ ടേംസ് ഓഫ് റഫറൻസ് സമിതിയിൽ വായിച്ചു കേൾപ്പിക്കുവാൻ ആവശ്യപ്പെടുകയും ചെയ്തു. ആയതിൻ പ്രകാരം മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖ വകുപ്പ് ഡെപ്യൂട്ടി സെക്രട്ടറി ടേംസ് ഓഫ് റഫറൻസ് സമിതിയിൽ വായിക്കുകയും ചെയ്തു.

ജസ്റ്റിസ് രാമചന്ദ്രൻനായർ കമ്മീഷന്റെ ടേംസ് ഓഫ് റഫറൻസിൽ പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ള ആറ് കാര്യങ്ങളിൽ നാല് കാര്യങ്ങൾ പൊതു ഖജനാവിന് സാമ്പത്തിക നഷ്ടം വരുത്തിയതിന്റെ ഉത്തരവാദിത്തം ആർക്കെന്ന് തീരുമാനിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ചാണെന്നും സമിതി വിലയിരുത്തി. ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് പുറമേ ഈ വിഷയവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മുൻ ഉദ്യോഗസ്ഥരെയും അവരുടെ ഭാഗം കേൾക്കുന്നതിനായി സമിതി മുമ്പാകെ വിളിച്ചു വരുത്തണമെന്ന് സമിതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. പ്രസ്തുത വിഷയവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ള സത്യവാങ്മൂലവും ജുഡീഷ്യൽ അന്വേഷണ റിപ്പോർട്ടും പരിശോധിച്ചതിനു ശേഷം ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികകൾ പരിശോധിക്കുന്നതിനുള്ള തീയതി നിശ്ചയിക്കാമെന്ന് സമിതി തീരുമാനിച്ചു.

<u>സമിതിയുടെ രണ്ടാമത്തെ യോഗം</u>

കുളച്ചലിൽ തുറമുഖ നിർമ്മാണത്തിന് പദ്ധതി നിലവിലില്ലെന്നും പകരം കണ്ടെത്തിയിട്ടുള്ള ഇനയത്ത് തുറമുഖ നിർമ്മാണം ആരംഭിക്കുന്ന കാര്യം ഇതുവരെ തീർച്ചപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ലെന്നും നിരീക്ഷിച്ച സമിതി, നിർമ്മാണം ഇതുവരെ തീർച്ചപ്പെടുത്തുകയോ പാരിസ്ഥിതികാനുമതി നേടുകയോ ചെയ്തിട്ടില്ലാത്ത ഒരു തുറമുഖത്തോട് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയെ താരതമ്യം ചെയ്തിരിക്കുന്ന അക്കൗണ്ടന്റ് ജനറൽ ഓഫീസിന്റെ നടപടി നീതിപൂർവ്വമായി കാണാൻ കഴിയില്ലെന്ന് അഭിപ്രായപ്പെട്ടു.

നിലവിലില്ലാത്ത ഒരു പദ്ധതിയുമായി വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയെ താരതമ്യം ചെയ്തത് എന്ത് അടിസ്ഥാനത്തിലാണെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന്, കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് അംഗീകാരം നൽകിയ കുളച്ചൽ പദ്ധതിയുടെയും വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെയും ഡി. പി. ആർ.-കൾ തമ്മിലാണ് താരതമ്യം നടത്തിയിട്ടുള്ളതെന്നും, വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയെ മറ്റ് അഞ്ച് പദ്ധതികളുമായും താരതമ്യം നടത്തിയിട്ടുണ്ടെന്നും സീനിയർ ഓഡിറ്റ് ഓഫീസർ സമിതിയെ അറിയിച്ചു. ഫൈനലൈസ് ചെയ്യാത്ത പ്രോജക്റ്റിനെ ഒരു ഓൺഗോയിംഗ് പ്രോജക്റ്റുമായി

താരതമ്യം ചെയ്യതിന്റെ കാരണം സമിതി ആരാഞ്ഞതിന്, തങ്ങൾ നടത്തിയത് ഡി. പി. ആർ.-കൾ തമ്മിലുള്ള ഒരു താമതമ്യം പഠനം മാത്രമാണെന്നും പഠനം നടത്തുന്ന അവസരത്തിൽ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയും കുളച്ചൽ പദ്ധതിയും ഒരേ അവസ്ഥയിലായിരുന്നുവെന്നും, ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കുന്നതിന് മുമ്പ് രേഖാമൂലം കമ്പനിയിൽ നിന്നും സർക്കാരിൽ നിന്നും മറുപടി വാങ്ങിയിരുന്നുവെന്നും അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളതെന്നും ഡെപ്യൂട്ടി അക്കൗണ്ടന്റ് ജനറൽ വിശദമാക്കി. അക്കൗണ്ടന്റ് ജനറൽ തയ്യാറാക്കുന്ന റിപ്പോർട്ടുകൾ വിശ്വസനീയമായ തെളിവുകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണെന്നും ഡെപ്യൂട്ടി അക്കൗണ്ടന്റ് ജനറൽ കൂട്ടിച്ചേർത്തു.

സി. ആൻഡ് എ. ജി. ജനറൽ റിപ്പോർട്ടിൽ ടെണ്ടർ ചെയ്യാത്ത ഒരു തുറമുഖ പദ്ധതിയുമായി വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയെ താരതമ്യം ചെയ്യത് ശരിയായില്ലെന്നും വിഴിഞ്ഞത്തിന്റെയും കുളച്ചലിന്റെയും ഡി. പി. ആർ.-കൾ വ്യത്യസ്തമാകയാൽ അവയെ താരതമ്യം ചെയ്യത് ഉചിതമല്ലെന്ന് സമിതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. ആയതിനാൽ ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡിക 3.1.4-ലെ നിരീക്ഷണത്തിന് ശാസ്ത്രീയ പിൻബലം ഉണ്ടോയെന്ന് സമിതി സംശയിക്കുന്നു.

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി കമ്മീഷൻ ചെയ്യുന്നതിന്റെ കാലാവധി ദീർഘിപ്പിക്കുന്നതിന് കൺസഷണയർ അപേക്ഷ സമർപ്പിച്ചിരിക്കുന്നതായി നിരീക്ഷിച്ച സമിതി വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിലെ കാലതാമസം സംബന്ധിച്ച് ആശങ്ക രേഖപ്പെടുത്തി.

കമ്പനിയുടെ ഭാഗത്തു നിന്നും സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ള പുതുക്കിയ പട്ടിക പ്രകാരം 2020 ഡിസംബറിനും 2021 ജനുവരിയ്ക്കുമിടയിൽ പദ്ധതി പൂർത്തീകരിക്കുമെന്നാണ് പ്രസ്താവിച്ചിരിക്കുന്നതെന്നും പദ്ധതിയുടെ കട്ട് ഓഫ് ഡേറ്റായി നിശ്ചയിച്ചിരുന്ന 03.12.2019 തീയതിയിൽ കമ്പനിയ്ക്ക് പദ്ധതി കമ്മീഷൻ ചെയ്യാൻ സാധിച്ചില്ലെന്നും തുറമുഖ സെക്രട്ടറി സമിതിയെ അറിയിച്ചു. കരാർ പ്രകാരം 9 മാസം വരെ കമ്മീഷൻ ചെയ്യുന്നത് കമ്പനിയ്ക്ക് നീട്ടിക്കൊണ്ടു പോകാമെന്നും ഇതിനെ ക്യുവർ പീരിയഡ് എന്ന് പറയുമെന്നും ഇതിൽ ആദ്യത്തെ 3 മാസം പിഴയില്ലാതെയും 3 മാസത്തിനു ശേഷം ദിനംപ്രതി 12 ലക്ഷം രൂപ പിഴ ഒടുക്കേണ്ടി വരുമെന്ന് വി. ഐ. എസ്. എൽ. എം. ഡി.-യും ബോധിപ്പിച്ചു.

സംസ്ഥാന സർക്കാരും കൺസഷണയറും തമ്മിലുള്ള കരാർ വ്യവസ്ഥകൾ ലംഘിക്കപ്പെട്ടതിലൂടെ കരാർ തകർന്ന സ്ഥിതിയാണുണ്ടായിരിക്കുന്നതെന്ന് സമിതി കുറ്റപ്പെടുത്തി. കരാറിലെ വ്യവസ്ഥ പ്രകാരം നിശ്ചിത സമയത്തിനുള്ളിൽ പദ്ധതി കമ്മീഷൻ ചെയ്യുന്നതിൽ കമ്പനി വീഴ്ച വരുത്തിയാൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് കമ്പനി ദിനംപ്രതി 12 ലക്ഷം രൂപ നഷ്ടപരിഹാരം നൽകണമെന്ന് നിരീക്ഷിച്ച സമിതി കരാർ കാലാവധിയിൽ പദ്ധതി കമ്മീഷൻ ചെയ്യുന്നതിൽ കമ്പനി വീഴ്ച വരുത്തിയാൽ കമ്പനിയ്ക്ക് കരാറിലെ വ്യവസ്ഥ പ്രകാരമുള്ള ക്യൂറബിൾ പീരിയഡ് നൽകി, കൃത്യമായി കമ്പനിയിൽ നിന്നും കരാറിൽ നിശ്ചയിച്ച പ്രകാരമുള്ള നഷ്ടപരിഹാരം ഈടാക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് നിർദേശിച്ചു.

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി എപ്പോൾ കമ്മീഷൻ ചെയ്യാനാകുമെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് 2020 ഡിസംബർ മാസത്തിൽ പദ്ധതി കമ്മീഷൻ ചെയ്യാൻ സാധിക്കുമെന്ന് എം.ഡി. അറിയിച്ചു. രണ്ട് വർഷത്തിനുള്ളിൽ വിഴിഞ്ഞത്ത് ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിന്റെ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കുമെന്ന് കരാറിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്ന് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച സമിതി ബ്രേക്ക് വാട്ടറിന്റെയും ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിന്റെയും നിർമ്മാണം നിശ്ചിത കാലാവധി കഴിഞ്ഞിട്ടും പൂർത്തിയാകാത്തതിൽ ആശങ്ക രേഖപ്പെടുത്തി.

പാറയുടെ ദൗർലഭ്യം കമ്പനി നേരിടുന്ന പ്രധാന പ്രതിസന്ധിയാണെന്നും തമിഴ്നാട്ടിൽ നിന്ന് പാറ കൊണ്ടുവരുന്നതിനുള്ള കരാർ ഒപ്പിട്ടതായും എം.ഡി. സമിതിയെ അറിയിച്ചതിനെ തുടർന്ന് പാറയുടെ ലഭ്യത സംബന്ധിച്ചും മാർക്കറ്റിൽ ഉണ്ടാകുന്ന വിലവ്യതിയാനത്തെയും കുറിച്ച് ശരിയായ പഠനം നടത്താതെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചതിനുശേഷം പാറയുടെ ദൗർലഭ്യം മൂലം നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ പൂർത്തിയാക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ലെന്ന കമ്പനിയുടെ വാദം അംഗീകരിക്കാൻ കഴിയില്ലെന്ന് സമിതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു.

വിഴിഞ്ഞത്ത് കടൽ നികത്തിയെടുത്ത ഭൂമി എത്രയാണെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് കടൽ നികത്തി 130 ഏക്കർ ഭൂമി എടുക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ടെന്നും പ്രസ്തുത പ്രവൃത്തിയുടെ നാൽപത് ശതമാനം പൂർത്തിയായതായും പുലിമുട്ടില്ലെങ്കിൽ കര ഒലിച്ചു പോകുന്ന അവസ്ഥ സംജാതമാകുമെന്നും വിഴിഞ്ഞം എം.ഡി. സമിതിയെ അറിയിച്ചു. വലിയ കപ്പൽ (മദർ ഷിപ്പ്)

വന്ന് അടുക്കുന്നതിനുള്ള പ്രകൃതിദത്ത ചാനലുള്ള സ്ഥലമാണ് വിഴിഞ്ഞമെന്നും പ്രസ്തുത ചാനലിനെ വികസിപ്പിക്കുക മാത്രമാണ് കൺസഷണയർക്ക് ചെയ്യാനുള്ളതെന്നും. പോർട്ട് നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കടൽ സർവ്വേ ശരിയായ രീതിയിൽ നടത്താതെയായിരിക്കാം കൺസഷണയർ നിർമ്മാണപ്രവൃത്തികൾ ആരംഭിച്ചതെന്നും തദവസരത്തിൽ സമിതി സംശയം പ്രകടിപ്പിച്ചു.

കരാർ കാലാവധി കഴിഞ്ഞ സ്ഥിതിക്ക് കരാർ റീ കാസ്റ്റ് ചെയ്യേണ്ടതുണ്ടോയെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന്, കരാർ വ്യവസ്ഥയനുസരിച്ച് ഒമ്പത് മാസം കൂടി കാലാവധിയുണ്ടെന്നും പഴയ കരാർ തുടരണമോ വേണ്ടയോ എന്നത് തീരുമാനിക്കേണ്ടത് സർക്കാരാണെന്നും പാറകളുടെ ലഭ്യതയ്ക്കായി കൺസഷണയറായ അദാനി ഗ്രൂപ്പ് തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം, പത്തനംതിട്ട ജില്ലകളിലെ 11 ക്വാറികൾക്ക് നേരിട്ടും 8 ക്വാറികൾക്ക് സ്വകാര്യ കമ്പനികൾ മുഖേനയും അപേക്ഷ സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ളതായും നിർമ്മാണ ആവശ്യത്തിനുള്ള പാറകളുടെ ലഭ്യത ഉറപ്പ് വരുത്തേണ്ട കൺസഷണയർ പാറയുടെ ലഭ്യത ഉറപ്പുവരുത്താതെയാണ് നിർമ്മാണം ആരംഭിച്ചതെന്നും, തദ്ദേശ വിതരണക്കാരെ ആശ്രയിച്ച് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചത് പരാജയത്തിന് കാരണമായെന്നും വിഴിഞ്ഞം ഇന്റർനാഷണൽ സീപോർട്ട് ലിമിറ്റഡ് എം.ഡി സമിതിയെ അറിയിച്ചു. പാറപൊട്ടിക്കുന്നതിന് അനുമതി ലഭിച്ചിട്ടുള്ള ക്വാറികളിൽ നിന്നും പാറപൊട്ടിച്ച് തുടങ്ങിയതായും 250 ടൺ പാറ ദിനംപ്രതി ലഭ്യമാക്കുന്നുണ്ടെന്നും എം.ഡി. കൂട്ടിച്ചേർത്തു.

തുറമുഖ നിർമ്മാണത്തിനായി നാളിതുവരെ എത്ര തുകയാണ് കൺസഷണയർക്ക് നൽകിയിട്ടുള്ളതെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് 292 കോടി രൂപ നാളിതുവരെ നൽകിയിട്ടുണ്ടെന്നും, ബ്രേക്ക് വാട്ടർ നിർമ്മാണത്തിനായി 20% തുക മുൻകൂറായി നൽകിയതായും ബ്രേക്ക് വാട്ടർ നിർമ്മാണം സംബന്ധിച്ച പ്രവൃത്തികൾ 600 മീറ്ററോളം പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ടെന്നും ടി ഉദ്യോഗസ്ഥൻ സമിതിയെ അറിയിച്ചു.

മൈനിംഗുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ നിയമങ്ങളും, സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ നിയമങ്ങളും വളരെ കർശനമാണെന്നും കോൺട്രാക്ട് ഏറ്റെടുക്കുമ്പോൾ കമ്പനി അത്തരം കാര്യങ്ങൾ മനസ്സിലാക്കേണ്ടിയിരുന്നുവെന്നും പദ്ധതിയുടെ പൂർത്തീകരണത്തിനായി ക്വാറികളിൽ നിന്നും പാറ പൊട്ടിക്കുന്നതിന് സ്പെഷ്യൽ ഓർഡർ നല്കേണ്ട

അവസ്ഥയാണെന്നും സമിതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കുള്ള ടെണ്ടർ ക്ഷണിച്ച അവസരത്തിൽ ബിഡ്ഡർമാരെ തെരഞ്ഞെടുത്ത രീതി ശരിയല്ലെന്ന് നിരീക്ഷിച്ച സമിതി കരാർ ചട്ടങ്ങൾക്കും ടെണ്ടർ ചട്ടങ്ങൾക്കുമെതിരാണെന്ന കാരണത്താൽ കൂടുതൽ സമയം ആവശ്യപ്പെട്ട ഒരു ബിഡ്ഡറെ വി.ഐ.എസ്.എൽ ഒഴിവാക്കിയത് ശരിയായില്ലെന്നും അഭിപ്രായപ്പെട്ടു.

സംസ്ഥാന സർക്കാരും വി.ഐ.എസ്.എല്ലും വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി നടത്തിപ്പിന്റെ പുരോഗതി സസൂക്ഷ്മം നിരീക്ഷിച്ച് കരാറിൽ നിഷ്കർഷിച്ച സമയക്രമം പ്രകാരവും കരാർ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായും പദ്ധതി പൂർത്തീകരിക്കുമെന്നത് ഉറപ്പ് വരുത്തണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ട സമിതി പദ്ധതിയുടെ സമയബന്ധിതമായ പൂർത്തീകരണം ആയതിന്റെ മേൽ നോട്ടത്തിനായി രൂപീകരിച്ച ചീഫ് സെക്രട്ടറി അദ്ധ്യക്ഷനായിട്ടുള്ള ഉന്നതാധികാര സമിതി ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചതായി കാണുന്നില്ലെന്ന് നിരീക്ഷിച്ചു.

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി സമയബന്ധിതമായി കമ്മീഷൻ ചെയ്യുന്നതിനായി സർക്കാരിന്റെ ഉന്നതാധികാരസമിതി സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ സംബന്ധിച്ച റിപ്പോർട്ട് സമിതി മുമ്പാകെ ഹാജരാക്കണമെന്ന് സമിതി ആവശ്യപ്പെട്ടു. അതോടൊപ്പം വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി സംബന്ധിച്ച ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡികകളുടെ പരിശോധനയിൽ പ്രസ്തുത വിഷയം സംബന്ധിച്ച് കൂടുതൽ വ്യക്തത ലഭിക്കുന്നതിന് മുൻ തുറമുഖ സെക്രട്ടറി ശ്രീ. ജെയിംസ് വർഗ്ഗീസ്, ജസ്റ്റിസ് എൻ. രാമചന്ദ്രൻ എൻക്വയറി കമ്മീഷൻ മുമ്പാകെ സമർപ്പിച്ച റിപ്പോർട്ട് പരിശോധിക്കേണ്ടത് ആവശ്യമാണെന്ന് സമിതി വിലയിരുത്തുകയും പ്രസ്തുത റിപ്പോർട്ടിന്റെ പകർപ്പ് സമിതി മുമ്പാകെ അടുത്ത യോഗത്തിൽ ഹാജരാക്കണമെന്ന് വകുപ്പിനോട് നിർദ്ദേശിക്കുകയും ചെയ്തു. കുളച്ചൽ തുറമുഖ നിർമ്മാണം സംബന്ധിച്ച വിശദാംശങ്ങളും കൂടി സമിതി മുമ്പാകെ ലഭ്യമാക്കണമെന്നും സമിതി ആവശ്യപ്പെട്ടു.

<u>സമിതിയുടെ മൂന്നാമത്തെ യോഗം</u>

യോഗത്തിന്റെ ആരംഭത്തിൽ അക്കൗണ്ടന്റ് ജനറൽ (ഇ&ആർ.എസ്.എ.), സമിതി മുമ്പാകെ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയെ സംബന്ധിച്ച സി.&എ.ജിയുടെ ഓഡിറ്റ് നിരീക്ഷണങ്ങളെ അടിസ്ഥാനമാക്കി തയ്യാറാക്കിയ ഒരു പവർപോയിന്റ് പ്രസന്റേഷൻ

അവതരിപ്പിച്ചു. പ്രസ്തുത അവതരണത്തിൽ എ.ജി. ചുവടെ ചേർക്കുന്ന വസ്തുതകൾ സമിതിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തി.

L സി. & എ.ജിയുടെ ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിൽ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുമായി താരതമ്യപഠനം നടത്തുന്നതിനായി എ.ജി. തെരഞ്ഞെടുത്ത കുളച്ചൽ, ഇനയം തുറമുഖങ്ങൾ ഓഡിറ്റ് കാലയളവിൽ നിലവിലുണ്ടായിരുന്നവയാണ്. ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കിയ വേളയിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ കളച്ചൽ തുറമുഖവുമായുള്ള താരതമ്യപഠനത്തെ എതിർത്തിരുന്നില്ല

2 ശ്രീ. ആർ തുളസീധരൻ പിള്ള, ഓഡിറ്റ് ഓഫീസർ (റിട്ട), ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കുന്ന വേളയിൽ ഓഡിറ്റ് ടീമിന്റെ ഉപദേശകനായി ഒരു ചെറിയ കാലയളവിൽ പ്രവർത്തിച്ചിരുന്നു. അത്തരം വിദഗ്ദ്ധരുടെ അഭിപ്രായങ്ങൾ/ നിർദേശങ്ങൾഉപദേശരൂപേണയുള്ളവമാത്രമാണ്. സി.&എ.ജി. നിഷ്കർഷിച്ചിരിക്കുന്ന മാനദണ്ഡങ്ങൾ ക്കനുസൃതമായാണ് വിദഗ്ദ്ധന്റെ നിയമനം നടത്തിയിരിക്കുന്നത്.

3. സംസ്ഥാന സർക്കാർ ജൂലൈ 2017-ന് നിയമിച്ച ജുഡീഷ്യൽ കമ്മീഷൻ സി. & എ.ജി. റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം സംസ്ഥാന ഖജനാവിന് സാമ്പത്തിക നഷ്ടം വരുത്തിയവർക്കുമേൽ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ ഉദ്ദേശിച്ചുള്ളതാണ്. പ്രസ്തുത കമ്മിഷൻ മുമ്പാകെ സി.&എ.ജി. യോ സി.&എ.ജി.യുടെ ഉദ്യോഗസ്ഥരോ ഹാജരായി തെളിവുകൾ നൽകിയിട്ടില്ല.

പവർപോയിന്റ് പ്രസന്റേഷനിൽ അവതരിപ്പിച്ച വിഷയങ്ങളിന്മേൽ സമിതി സംശയങ്ങൾ ഉന്നയിക്കുകയും എ.ജി. ആയവയ്ക്ക് മറുപടി നൽകുകയും ചെയ്തു.

പൊതുസ്വകാര്യ പങ്കാളിത്ത പദ്ധതി പ്രകാരം തുറമുഖത്തിന് അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള പരമാവധി കൺസഷൻ കാലാവധി 30 വർഷമാണെന്നിരിക്കെ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ കൺസഷൻ കാലാവധി 40 വർഷമായി വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിരിക്കുന്നതിന്റെ കാരണവും കൂടാതെ കൺസഷണർക്ക് പ്രസ്തുത കാലാവധി 20 വർഷം കൂടി നീട്ടി നൽ കുന്നതിനുള്ള വ്യവസ്ഥ കരാറിൽ ഉൾപ്പെടുത്താനുണ്ടായ കാരണവും സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ മാതൃകാ കൺസഷൻ ഉടമ്പടി (എം.സി.എ)യെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയാണ് 40 വർഷ കൺസഷൻ കാലാവധി നിശ്ചയിക്കപ്പെട്ടതെന്നും പദ്ധതി കാലാവധി നീട്ടാൻ കൺസഷണയർക്ക് അവസരം നല്കുന്ന വ്യവസ്ഥ കരാറിൽ ഉള്ളതായും എ.ജി. മറുപടി നല്കി. പദ്ധതി കാലാവധി നീട്ടാനുള്ള അനുമതി സംസ്ഥാന

സർക്കാരിന് നല്കാതെ കൺസഷണയർക്കാണ് കരാർ പ്രകാരം നല്കിയിരിക്കുന്നതെന്നും എ.ജി. ചൂണ്ടിക്കാട്ടി.

കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം കൺസഷണയർക്ക് പദ്ധതി ആസ്തികൾ പണയം വയ്ക്കാൻ അധികാരമുള്ളതായി എ.ജി. റിപ്പോർട്ടിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത് സമിതി നിരീക്ഷിച്ചു. എന്നാൽ കൺസഷണയർ പദ്ധതി ആസ്തികൾ പണയം വെയ്ക്കുമ്പോൾ ആയത് പദ്ധതി കാലാവധിയ്ക്കുള്ളിൽ തന്നെ തീരുന്ന രീതിയിലാവണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുകയും ചെയ്തു.

കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം കൺസഷണയർക്ക്, തുറമുഖത്തിന്റെ ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് പബ്ലിക് നോട്ടീസ് നല്കിയതിനുശേഷം ആരിൽനിന്ന് വേണമെങ്കിലും കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ യൂസർഫീ ചുമത്താൻ അധികാരമുണ്ടെന്ന് നിരീക്ഷിച്ച സമിതി പബ്ലിക് നോട്ടീസ് മുൻകൂറായി കൊടുക്കുന്നതുവഴി ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് ഉചിതമായ തീരുമാനമെടുക്കാനുള്ള അവസരം ലഭിക്കുമെന്നും വിലയിരുത്തി.

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുമായുള്ള താരതമ്യപഠനത്തിനായി എ.ജി. തെരഞ്ഞെടുത്ത കുളച്ചൽ തുറമുഖം നിലവിലില്ലാത്ത പദ്ധതിയാണെന്നും ഇനയത്ത് തുറമുഖ നിർമ്മാണം ആരംഭിക്കുകയോ പാരിസ്ഥിതികാനുമതി നേടുകയോ ചെയ്തിട്ടില്ലെന്നും നിരീക്ഷിച്ച സമിതി പ്രസ്തുത തുറമുഖങ്ങളുമായി വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയെ താരമത്യം ചെയ്ത എ.ജി.യുടെ നടപടി യുക്തിസഹമല്ലെന്ന് വിമർശിച്ചു.

ഓഡിറ്റ് കാലയളവിൽ കുളച്ചൽ പദ്ധതിയുടെ ഡി.പി.ആർ. തയ്യാറായിക്കൊണ്ടിരി-ക്കുകയായിരുന്നുവെന്നും അന്നത്തെ സംസ്ഥാന സർക്കാർ കുളച്ചൽ തുറമുഖമായുള്ള താരതമ്യപഠനത്തെ എതിർത്തിരുന്നില്ലെന്നും തദവസരത്തിൽ എ.ജി. മറുപടി നല്കി.

തുടർന്ന്, ഓഡിറ്റ് പരാമർശങ്ങളിന്മേൽ ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥരിൽ നിന്നും സമിതി തെളിവെടുപ്പ് നടത്തി.

ഖണ്ഡിക 3.1.4

കുളച്ചൽ തുറമുഖ പദ്ധതിയെ അപേക്ഷിച്ച് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ ഓരോ എം.റ്റി.ഇ.യുവിനുമുള്ള ചെലവ് കൂടുതലാണെന്ന ഓഡിറ്റ് നിരീക്ഷണത്തിന്മേലുള്ള വിശദീകരണം സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് നിലവിലില്ലാത്ത തുറമുഖ പദ്ധതിയുമായി വിഴിഞ്ഞം

പദ്ധതിയെ താരതമ്യപ്പെടുത്തിയ ആഡിറ്റർമാരുടെ നടപടി യുക്തിസഹമല്ലെന്നും, കുളച്ചൽ, വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖങ്ങളുടെ കോസ്റ്റ് എസ്റ്റിമേറ്റുകൾ താരതമ്യം ചെയ്താൽ കുളച്ചലിലെ നിർമ്മാണ സാമഗ്രികളുടെ വില, വിഴിഞ്ഞത്തെക്കാൾ കൂടുതലാണെന്നും ഇരു പദ്ധതികളുടെയും നിർമ്മാണത്തിനായുള്ള ഘടകങ്ങൾ ഒന്നുതന്നെയാണെന്നും വി.ഐ.എസ്.എൽ. എം.ഡി. സമിതിയെ അറിയിച്ചു. കുളച്ചൽ തുറമുഖ നിർമ്മാണത്തിനായുള്ള മൊത്തം ചെലവിനെ, കുളച്ചൽ തുറമുഖത്തിന്റെ കണ്ടെയ്നർ കപ്പാസിറ്റിയായ 1.6 ദശലക്ഷം റ്റി.ഇ.യു. കൊണ്ട് വിഭജിച്ചിരിക്കുകയാണെന്നും വിഴിഞ്ഞത്തെ മൊത്തം ചെലവിനെ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ കപ്പാസിറ്റിയായ 1.25 മില്യൻ റ്റി.ഇ.യു. കൊണ്ട് വിഭജിക്കുന്നതിന് പകരം വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ കൺസഷൻ കരാറിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള കപ്പാസിറ്റിയായ 1 ദശലക്ഷം റ്റി.ഇ.യുകൊണ്ട് വിഭജിക്കുകയായിരുന്നുവെന്നും മാത്രമല്ല മൊത്തം പദ്ധതി ചെലവിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയുള്ള ചില ഘടകങ്ങൾക്ക് തുക കാണിക്കുകയും, കാണിക്കാതിരിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്നും എം.ഡി. കൂട്ടിച്ചേർത്തു. താരതമ്യത്തിലുണ്ടായ ഇത്തരത്തിലുള്ള അപാകതകൾ ഇല്ലാതിരുന്നെങ്കിൽ വിഴിഞ്ഞത്തിന്റെ പദ്ധതി ചെലവ് കുളച്ചൽ തുറമുഖത്തിന്റെ പദ്ധതി ചെലവിനെക്കാൾ കുറവായി കാണപ്പെടുമായിരുന്നുവെന്നും എം.ഡി. സമിതിയെ അറിയിച്ചു. ഇതുവരെ തീർച്ചപ്പെടുത്തുകയോ പാരിസ്ഥിതികാനുമതി ലഭിക്കുകയോ ചെയ്തിട്ടില്ലാത്ത ഒരു തുറമുഖവുമായി വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തെ താരതമ്യം ചെയ്യുന്നത് ശാസ്ത്രീയമല്ലെന്ന് തദവസരത്തിൽ സമിതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു.

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കായി വാങ്ങിയ അതേ ഉപകരണങ്ങൾ സംസ്ഥാനത്തെ മറ്റ് തുറമുഖങ്ങൾക്കായി വാങ്ങിയ അവസരത്തിൽ അവയുടെ വില വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന് വാങ്ങിയതിനെക്കാൾ കുറവായിരുന്നുവെന്ന ഓഡിറ്റ് നിരീക്ഷണത്തിന്മേലുള്ള വിശദീകരണം ആരാഞ്ഞതിന്, ചെറിയ തുറമുഖങ്ങളായ ബേപ്പൂർ, കൊല്ലം എന്നിവിടങ്ങളിൽ ഉപയോഗിക്കുന്ന റീച്ച് സ്റ്റാക്കറുകളുടെ സ്പെസിഫിക്കേഷൻ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തെ റീച്ച് സ്റ്റാക്കറിന്റെ സ്പെസിഫിക്കേഷനിൽ നിന്നും വ്യത്യസ്തമാണെന്നും ആയതിനാൽ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖവുമായി ആയതിനെ താരതമ്യപ്പെടുത്താൻ സാധിക്കില്ലെന്നും, വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തുള്ള ആർ.എം.ക്യൂ.സി. (റെയിൽ മൗണ്ടഡ് ക്വായ് ക്രെയിൻ) എന്ന ഉപകരണം 65 മീറ്റർ ഔട്ട് റീച്ച് ഉള്ള സൂപ്പർ പോസ്റ്റ് പാൻമാക്സ് ശ്രേണിയിൽപ്പെട്ട വലിയ ക്രെയിൻ

ആണെന്നും ജവഹർലാൽ നെഹ്റു പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് (ജെ.എൻ.പി.റ്റി)ൽ സ്ഥാപിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള ആർ.എം.ക്യൂ.സികൾ 51 മീറ്റർ വരെ ഔട്ട് റീച്ച് ഉള്ളവയാണെന്നും, കൂടുതൽ ഔട്ട് റീച്ചുള്ള വിഴിഞ്ഞത്തെ ആർ.എം.ക്യൂ.സികൾക്ക് വില കൂടിയിരിക്കുമെന്നും വി.ഐ.എസ്.എൽ. എം.ഡി. മറുപടി നല്കി. ജവഹർലാൽ നെഹ്റു പോർട്ടിന്റെ മാക്സിമം വെസ്സൽ കപ്പാസിറ്റി 14000 TEU ആയിരിക്കുമ്പോൾ, 18000 TEU കപ്പാസിറ്റിയായി ഡിസൈൻ ചെയ്തിരുന്ന വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം വീണ്ടും അപ്ഗ്രേഡ് ചെയ്ത് 24000 TEU ആക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്നും, അതുകൊണ്ട് തന്നെ ക്രെയിനിന്റെ വിലയ്ക്ക് ഉണ്ടാകുന്ന വ്യത്യാസം ലീനിയർ ആയിട്ടായിരിക്കില്ലെന്നും, ഇതിന്റെ നിലവിലുള്ള മാർക്കറ്റ് റേറ്റ് എസ്റ്റിമേറ്റിൽ സൂചിപ്പിച്ചതിനെക്കാൾ കൂടുതലായിരിക്കുമെന്നും എം.ഡി. കൂട്ടിച്ചേർത്തു. രണ്ട് തുറമുഖങ്ങളിലെ ക്രെയിനുകളെ തമ്മിൽ താരതമ്യം ചെയ്യാൻ സാധിക്കില്ലെന്ന് തുറമുഖ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറിയും സമിതിയെ അറിയിച്ചു.

പദ്ധതിക്ക് എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കണമെങ്കിൽ അതിന് മാനദണ്ഡമുണ്ടാകണമെന്നും, പദ്ധതിക്കായി തയ്യാറാക്കിയ യന്ത്ര സാമഗ്രികൾക്കായുള്ള ചെലവിൽ പ്രൈസ് ഹൈക്ക് സംഭവിച്ചതായി എ.ജി. ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുള്ള സാഹചര്യത്തിൽ, ഇതിൽ സംഭവിച്ചിട്ടുള്ള വ്യത്യാസത്തിനുള്ള മറുപടി വ്യക്തമാക്കേണ്ടതാണെന്ന് സമിതി അഭിപ്രായപ്പെടുകയും വിലയിൽ വ്യത്യാസം ഉണ്ടായതിന്റെ കാരണവും, സ്റ്റോർ പർച്ചേസ് നിയമ പ്രകാരമാണോ പർച്ചേസ് നടത്തിയതെന്നും ആരാഞ്ഞു. പർച്ചേസ് നടത്തിയിട്ടില്ലെന്നും പദ്ധതിയുടെ എസ്റ്റിമേറ്റ് തയ്യാറാക്കി മൊത്തത്തിൽ ടെണ്ടർ വിളിക്കുകയാണ് ചെയ്തിരിക്കുന്നതെന്ന് VISL എം.ഡിയും പദ്ധതിയുടെ മൊത്തം മതിപ്പ് തുകയായ (ടിപിസി) ₹4,089 കോടിയിലാണ് യന്ത്രോപകരണങ്ങളുടെ നിർമ്മാണവും പ്രവർത്തനവും ഉൾപ്പെടുന്നതെന്ന് തുറമുഖ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറിയും സമിതിയെ അറിയിച്ചു.

ഖണ്ഡിക 3.1.5

വിഴിഞ്ഞത്ത് കടൽ ഭിത്തിയുടെയും (ബ്രേക്ക് വാട്ടർ) മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റെയും നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഇ.പി.സി. വർക്കുകളെ പി.പി.പി. ടെണ്ടറിൻ കീഴിൽ ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളായി ഉൾപ്പെടുത്തിയത് സമിതി നിരീക്ഷിക്കുകയും ഇ.പി.സി. വർക്കുകളെ ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളായി ഉൾപ്പെടുത്തിയത് സംബന്ധിച്ച സർക്കാർ

ഉത്തരവിന്റെ (ജി.ഒ. (എം.എസ്) 21/2014/F&FD) പകർപ്പ് സമിതി മുമ്പാകെ സമർപ്പിക്കണമെന്ന് നിർദ്ദേശിക്കുകയും ചെയ്തു.

സാമ്പത്തിക സാങ്കേതിക ഉപദേഷ്ടാക്കളുടെ ശിപാർശ പ്രകാരം സംസ്ഥാന സർക്കാരിലെ സെക്രട്ടറിമാരുടെ ഉന്നതാധികാര സമിതി തുറമുഖ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളുടെ മതിപ്പ ചെലവ് 2015-ലെ നിരക്കിൽ ₹1463 കോടി രൂപയായി വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചതായി നിരീക്ഷിച്ച സമിതി ക്യാബിനറ്റ് തീരുമാനം കൂടാതെ ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളുടെ തുക വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ സമ്പത്തിക സാങ്കേതിക ഉപദേഷ്ടാക്കളും സെക്രട്ടറിമാരുമടങ്ങിയ ഒരു സമിതിക്ക് അധികാരമില്ലെന്ന് അഭിപ്രായപ്പെട്ടു.

തുക വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള സർക്കാർ ഉത്തരവ് ലഭ്യമായിട്ടുണ്ടോയെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന്, വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളുടെ മതിപ്പുചെലവ് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് സർക്കാർ അനുമതി ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും ആയതിലേക്ക് സർക്കാർ ഉത്തരവ് ഇറക്കിയിട്ടുണ്ടെന്നും വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി സമിതിയെ അറിയിച്ചു. തുടർന്ന് ടി ഉത്തരവിന്റെ പകർപ്പ് (13.07.2015-ലെ GO(MS) 35/2015/F&D) സമിതി മുമ്പാകെ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി സമർപ്പിച്ചു.

പ്രസ്തുത ഉത്തരവ് പരിശോധിച്ച സമിതി വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളുടെ ചെലവ് ₹1463 കോടി രൂപയായി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിലേക്കായി കരട് കൺസഷൻ കരാറിൽ ഉന്നതാധികാര സമിതി വരുത്തിയ ഭേദഗതി സംസ്ഥാന സർക്കാർ അംഗീകരിച്ചതായി നിരീക്ഷിച്ചു. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്നതിൽ കൂടുതൽ കാലതാമസം നേരിടുന്നപക്ഷം ഭാവിയിൽ പദ്ധതി നടപ്പാക്കാൻ സാധിക്കാത്ത അവസ്ഥ സംജാതമാകുമെന്നും ആയതിനാൽ അദാനി കമ്പനി സമർപ്പിച്ച ബിഡിന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ അംഗീകാരം നല്കണമെന്നും ഉന്നതാധികാര സമിതി സർക്കാരിനോട് ശിപാർശ ചെയ്തതായി പ്രസ്തുത ഉത്തരവിൽ നിന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കി. ഉന്നതാധികാര സമിതിയുടെ ശിപാർശയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ അദാനി കമ്പനി സമർപ്പിച്ച ബിഡ് അംഗീകരിച്ച് അദാനി കമ്പനിക്ക് Letter of Award നല്കിയതായും സമിതി നിരീക്ഷിച്ചു.

ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളുടെ ചെലവ് കൂട്ടിയതിന് ഉന്നതാധികാര സമിതി നിരത്തിയ കാരണങ്ങൾ ദുർബലവും വസ്തുതകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ളവയല്ലെന്നും തുക കൂട്ടിയ നടപടി ഏതെങ്കിലും വകുപ്പ് പരിശോധിച്ചിട്ടില്ലെന്നും തുക കൂട്ടാനിടയായ സാഹചര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് യാതൊരു വ്യക്തതയുമില്ലെന്നും സമിതി നിരീക്ഷിച്ചു. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം എന്ന് കമ്മീഷൻ ചെയ്യാനാകുമെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന്, കരാർ പ്രകാരം 2019 ഡിസംബർ 3 ന്, കമ്മീഷൻ ചെയ്യണമായിരുന്നുവെങ്കിലും തുറമുഖം കമ്മീഷൻ ചെയ്യേണ്ട കാലാവധി കഴിഞ്ഞ സാഹചര്യത്തിൽ കരാർ വ്യവസ്ഥ പ്രകാരം കൺസഷണയർക്ക് നോട്ടീസ് കൊടുക്കുകയും 9 മാസത്തെ ക്യുവർ പീരിയഡ് പദ്ധതി പൂർത്തീകരണത്തിനായി കൺസഷണയർക്ക് അനുവദിക്കുകയും പ്രസ്തുത കാലയളവിലെ ആദ്യത്തെ 3 മാസം പെനാൽറ്റി കൂടാതെയും അടുത്ത 6 മാസം പെനാൽറ്റിയോടെയും കൺസഷണയർക്ക് പദ്ധതിയിൽ തുടരാമെന്നും വിഴിഞ്ഞം എം.ഡി. സമിതിയെ അറിയിച്ചു. ദിനം പ്രതി 12 ലക്ഷം രൂപ പെനാൽറ്റിയായി നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നുവെന്നും എം.ഡി. കൂട്ടിച്ചേർത്തു.

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ പുരോഗതി അവലോകനത്തിനായി ചീഫ് സെക്രട്ടറിയുടെ അദ്ധ്യക്ഷതയിൽ 05.11.2019-ൽ ചേർന്ന എംപവേർഡ് കമ്മിറ്റിയുടെ തീരുമാനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് കരാർ പ്രകാരം പദ്ധതി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിൽ അദാനി കമ്പനി വീഴ്ച വരുത്തുന്ന പക്ഷം കമ്പനിയുമായുള്ള കരാർ റദ്ദാക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച അനുകൂല പ്രതികൂല വാദമുഖങ്ങൾ തയ്യാറാക്കി സമിതിയുടെ അടുത്ത യോഗത്തിൽ കൊണ്ടുവരുന്നതിന് തീരുമാനമെടുത്തതായി എംഡി മറുപടി നല്കി.

2019 ഫെബ്രുവരി 6, 2019 ആഗസ്റ്റ് 2 എന്നീ തീയതികളിൽ ചേർന്ന റിവ്യൂ യോഗങ്ങളിൽ തുറമുഖ നിർമ്മാണത്തിനാവശ്യമായ പാറകളുടെ ലഭ്യതയെ സംബന്ധിച്ച ചർച്ചകളാണ് നടന്നതെന്ന് സമിതി നിരീക്ഷിക്കുകയും പാറയും മറ്റ അസംസ്കൃത വസ്തുക്കളുടെയും ലഭ്യത ഉറപ്പാക്കേണ്ട ചുമതല സംസ്ഥാനസർക്കാരിനില്ലെന്നും കരാറുകാരനാണ് പ്രസ്തുത ചുമതലയുള്ളതെന്നും സമിതി ചൂണ്ടിക്കാട്ടി.

02.08.2019-ലെ ചീഫ് സെക്രട്ടറിയുടെ അദ്ധ്യക്ഷതയിൽ ചേർന്ന ഉന്നതാധികാര സമിതിയോഗത്തിൽ തുറമുഖത്തിന്റെ 50% പണികൾ മേയ് 2020-ഓടെ പൂർത്തിയാകുമെന്നും ബാക്കിയുള്ള നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഒക്ടോബർ 2020-ഓടുകൂടി പൂർത്തീകരിച്ച് പദ്ധതി

കമ്മീഷൻ ചെയ്യുമെന്നും പദ്ധതി പൂർത്തിയാക്കാനുള്ള പുതുക്കിയ നിർമ്മാണ ഷെഡ്യൂൾ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് സമർപ്പിക്കാമെന്നും അദാനി കമ്പനി ഉറപ്പ് നല്കിയതായി സമിതി നിരീക്ഷിച്ചു. എന്നാൽ യോഗ തീരുമാനപ്രകാരമുള്ള പുതുക്കിയ നിർമ്മാണ ഷെഡ്യൂൾ അദാനി കമ്പനി നാളിതുവരെ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് സമർപ്പിക്കാത്തതിന്റെ കാരണം സമിതി ആരാഞ്ഞു.

സമിതിയുടെ മേൽചോദ്യത്തിനു മറുപടിയായി സംസ്ഥാന സർക്കാർ കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ ഫെസിലിറ്റേറ്റർ മാത്രമാണ് എന്ന് വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി അറിയിച്ചു.

സംസ്ഥാന ഏജൻസിയുടെ ചുമതല കരാറുകാരനു വേണ്ടി അസംസ്കൃത വസ്തുക്കൾ സംഭരിക്കുകയല്ലെന്നും പദ്ധതി നടത്തിപ്പിനിടയിൽ നേരിടാവുന്ന നിയമ നടപടികൾ, ഭരണപരമായ പ്രതിസന്ധികൾ, നിയമ പ്രശ്നങ്ങൾ എന്നിവ കൈകാര്യം ചെയ്യുകയെന്നതുമാണെന്ന് സമിതി ഓർമ്മപ്പെടുത്തി. തുറമുഖത്തിലെ ഏറ്റവും പ്രധാന നിർമ്മിതിയായ ബ്രേക്ക് വാട്ടറിന്റെ (കടൽഭിത്തി) നിർമ്മാണത്തിൽ യാതൊരു പുരോഗതിയും കണ്ടില്ലെന്നും ബിഡറിനെ തെരഞ്ഞെടുത്തതിലെ അപാകതയും, സർക്കാർ നിയോഗിച്ച ജസ്റ്റിസ് സി.എൻ. രാമചന്ദ്രൻ കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ടിലും പരാമർശിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് തദവസരത്തിൽ സമിതി ചൂണ്ടികാണിച്ചു. വിഴിഞ്ഞം പോലൊരു ബൃഹത്പദ്ധതിക്ക് ടെണ്ടർ ക്ഷണിക്കുന്ന അവസരത്തിൽ ബിഡറിന് ടെണ്ടർ സമർപ്പിക്കാനുള്ള തീയതി നീട്ടിക്കൊടുക്കാതിരുന്ന നടപടി ശരിയല്ലെന്നും ടെണ്ടറിൽ ഒരു ബിഡർ മാത്രം ഉള്ള അവസ്ഥയിൽ വീണ്ടും ടെണ്ടർ ക്ഷണിക്കുക എന്നതാണ് ശരിയായ രീതിയെന്നും സമിതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കായുള്ള ടെണ്ടറിൽ ബിഡറെ തെരഞ്ഞെടുത്തത് വഴിവിട്ട രീതിയിലാണെന്ന് സമിതി കുറ്റപ്പെടുത്തി.

ഓഡിറ്റ് ഖണ്ഡിക 3.1.6

ഓഡിറ്റ് നിരീക്ഷണ പ്രകാരം വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയിൽ നിന്ന് സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെക്കാൾ കൂടുതൽ സാമ്പത്തികനേട്ടം കൺസഷണയർക്ക് ലഭിക്കുമെന്ന് ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയ സമിതി സി.&എ.ജി.യുടെ ഓഡിറ്റ് നിരീക്ഷണങ്ങളെ സംസ്ഥാന സർക്കാർ നിഷേധിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ കൺസഷണയർ ഇന്റേണൽ ഓഡിറ്റ് നടത്തുന്ന

വേളയിൽ ആയത് കൺസഷണയർക്ക് ഗുണകരമായി മാറിയേക്കാമെന്ന് സമിതി സംശയം പ്രകടിപ്പിച്ചു. വിഴിഞ്ഞത്തെ മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന് യൂസർഫീ വാങ്ങുന്നതിന് കരാറിൽ വ്യവസ്ഥയുണ്ടോയെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് അത്തരത്തിൽ കരാറിൽ വ്യവസ്ഥയില്ലെന്ന് തുറമുഖ സെക്രട്ടറി മറുപടി നല്കി.

<u>സമിതിയുടെ നാലാമത്തെ യോഗം</u>

സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സ്വപ്നപദ്ധതിയായ വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ പ്രാരംഭഘട്ടം പൂർത്തികരിക്കുന്നതിന് കരാർ പ്രകാരമുള്ള 4 വർഷ കാലാവധി പിന്നിട്ടിട്ടും പ്രോജക്ട് കമ്മീഷൻ ചെയ്യാത്തതിൽ അതൃപ്തി രേഖപ്പെടുത്തിയ സമിതി, പദ്ധതിയുടെ സഫലീകരണത്തിനായി സർക്കാരിന്റെ ഇടപെടലും പ്രദേശവാസികളുടെ സഹകരണവും സ്തുത്യർഹമാണെന്നും വിലയിരുത്തി.

ബ്രേക്ക് വാട്ടർ നിർമ്മാണത്തിന്റെ പുരോഗതി, പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എത്ര ശതമാനം ജോലികൾ ഇതുവരെ പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ട് എന്നിവ സമിതി ആരാഞ്ഞതിന്, വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര തുറമുഖ പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പോർട്ട് ജട്ടി, പോർട്ട് ഓപ്പറേഷൻ ബിൽഡിംഗ്, വർക്ക്ഷോപ്പ് ബിൽഡിംഗ്, ഗേറ്റ് കോംപ്ലക്സ്, ഇലക്ട്രിക്കൽ സപ്പോർട്ട്സ് എന്നിവ പ്രവർത്തനസജ്ജമായതായും, പദ്ധതിയുടെ 80 ശതമാനത്തോളം ജോലിയാണ് ഇതുവരെ പൂർത്തിയായതെന്നും, 2019 സെപ്റ്റംബർ വരെ പദ്ധതി തുകയുടെ 76% (₹4168 കോടിയിൽ ₹3200 കോടി) ചെലവഴിച്ചതായും, 2020 ഫെബ്രുവരിയോടു കൂടി 80% തുകയും ചെലവഴിക്കപ്പെടുമെന്നും അദാനി വിഴിഞ്ഞം പോർട്ട്സ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് സി.ഇ.ഒ സമിതി മുൻപാകെ വ്യക്തമാക്കി.

Cure Period ആയ 6 മാസത്തിനുള്ളിൽ പദ്ധതി പൂർത്തീകരിക്കുവാൻ സാധിക്കുമോയെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് പദ്ധതിയുടെ പൂർത്തീകരണത്തിന് നേരിടുന്ന പ്രധാന വെല്ലുവിളി ബ്രേക്ക് വാട്ടർ നിർമ്മാണത്തിനാവശ്യമായ പാറയുടെ ലഭ്യതക്കുറവാണെന്നും അതോടൊപ്പം ക്വാറികൾക്ക് അംഗീകാരം ലഭിക്കുന്ന വിഷയത്തിൽ കാലതാമസം വരുന്നുവെന്നും, ഇതിന് ഫലപ്രദമായ പരിഹാരം കാണുവാൻ ഗവൺമെന്റിന്റെ പിന്തുണ അനിവാര്യമാണെന്നും തുറമുഖ നിർമ്മാണത്തിനാവശ്യമായ ക്രെയിൻ, വിവിധ യന്ത്രസാമഗ്രികൾ എന്നിവ ജപ്പാൻ, ചൈന എന്നിവിടങ്ങളിൽ നിന്നും

ഇറക്കുമതി ചെയ്യാൻ കഴിയുമെങ്കിലും പാറ വിദേശത്തുനിന്നും ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്നതിന് സാധിക്കില്ലെന്നും അദാനി വിഴിഞ്ഞം പോർട്ട്സ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് സി.ഇ.ഒ. അറിയിച്ചു.

മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്നും പാറ ശേഖരിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി തമിഴ്നാട്ടിലെ തൂത്തുക്കുടിയിൽ നിന്നും 20 ലക്ഷം ടൺ പാറ ഇറക്കുന്നതിന് Supply Order നൽകിയെങ്കിലും പാറ ലഭിച്ചില്ലെന്ന് ബോധിപ്പിച്ച സി.ഇ.ഒ., സംസ്ഥാനത്ത് നിന്ന് തന്നെ പാറ ശേഖരിക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടായാൽ മാത്രമേ പദ്ധതി തുടരാനാകുകയുള്ളുവെന്നും എന്നാൽ ഇവിടെയുള്ള ക്വാറികൾക്ക് ഖനനം ചെയ്യുന്നതിനുള്ള അനുമതി നേടുകയെന്നത് ഒരു വലിയ വെല്ലുവിളിയാണെന്നും കൂട്ടിച്ചേർത്തു.

നിലവിലെ സ്ഥിതിയിൽ ഒരു ക്വാറിയ്ക്ക് അംഗീകാരം ലഭിക്കുന്നതിന് ഏകദേശം 31 ഘട്ടങ്ങൾ വേണ്ടിവരുന്നുവെന്നും ഇപ്രകാരം ഓരോഘട്ടത്തിനും ഒരാഴ്ച വീതമെടുക്കുകയാണെങ്കിൽ ഒരു ക്വാറിയ്ക്ക് അംഗീകാരം നേടാൻ 6 മാസം വേണ്ടി വരുമെന്നും, പത്തനംതിട്ട ജില്ലയിലെ അഞ്ച് ക്വാറികൾക്ക് NOC ലഭിക്കുന്നതിന് ഒരു വർഷമെടുത്തതായും അദാനി വിഴിഞ്ഞം പോർട്ട്സ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് സി.ഇ.ഒ. സമിതി മുൻപാകെ വ്യക്തമാക്കി.

പദ്ധതിയുടെ സ്തംഭനാവസ്ഥയ്ക്ക് കാരണം ക്വാറികളുടെ അഭാവമാണെന്നിരിക്കെ പ്രസ്തുത വിഷയം എങ്ങനെയാണ് പരിഹരിക്കാൻ കഴിയുന്നതെന്നും എവിടെ നിന്നാണ് പാറ ലഭ്യമാക്കുവാൻ കഴിയുന്നതെന്നും സമിതി ആരാഞ്ഞതിന്, മൈനിംഗിനായി കണ്ടെത്തിയ 21 ക്വാറികളിൽ ഒരെണ്ണം, ഇറിഗേഷൻ കനാലുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയമുള്ളതിനാൽ സർക്കാർ അനുമതി നിരസിച്ചുവെന്നും ബാക്കിയുള്ള 20 ക്വാറികൾക്ക് (അദാനി ഗ്രൂപ്പിന്റെ 12 ക്വാറിയും പ്രൈവറ്റ് പാർട്ടിയുടെ 8 ക്വാറിയും) അംഗീകാരം ലഭിക്കുന്നതിനായി സർക്കാരിന് അപേക്ഷ സമർപ്പിച്ച് രണ്ട് വർഷമായി കാത്തിരിക്കുന്നതായും, ബ്രേക്ക് വാട്ടർ നിർമ്മാണം പ്രയാസമുള്ള ജോലിയല്ലെന്നും കല്ലുകൾ യഥാസമയം ലഭ്യമാകുന്നുവെങ്കിൽ വളരെ വേഗത്തിൽ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നും സി.ഇ.ഒ. സമിതിയെ ബോധിപ്പിച്ചു. പദ്ധതി അതിന്റെ പൂർണമായ രൂപത്തിൽ എന്നു പ്രവർത്തനസജ്ജമാകുമെന്ന സമിതിയുടെ ചോദ്യത്തിന് അത് പാറയുടെ ലഭ്യതയെ അനുസരിച്ചിരിക്കുമെന്ന് സി.ഇ.ഒ ബോധിപ്പിച്ചു.

പദ്ധതി കരാർ 2015 ഡിസംബറിൽ ഒപ്പുവെച്ചെങ്കിലും ക്വാറികളുടെ അംഗീകാരത്തിനുള്ള അപേക്ഷ 2018 ഏപ്രിലിൽ മാത്രമാണ് കൺസഷണയർ സർക്കാരിന് സമർപ്പിച്ചതെന്നും, മൈനിംഗിനായി കൺസഷണയർ കണ്ടെത്തിയ ചില സ്ഥലങ്ങൾ ഫീസിബിൾ അല്ലായിരുന്നുവെന്നും, 2018, 2019 വർഷങ്ങളിലെ പ്രളയവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിരോധനമുണ്ടായിരുന്നുവെന്നും, സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്ത് നിന്നും കാലതാമസമുണ്ടായിട്ടില്ലെന്നും തുറമുഖ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി സമിതിയെ ബോധിപ്പിച്ചു. പത്തനംതിട്ട ജില്ലയിൽ കണ്ടെത്തിയ 5 ക്വാറികളിൽ ഒരെണ്ണം പമ്പാ ഇറിഗേഷൻ പ്രോജക്ടിന്റെ ഭാഗമായ പ്രദേശമായിരുന്നുവെന്നും, ഇപ്രകാരമുള്ള സൈറ്റുകൾ തിരഞ്ഞെടുത്താൽ അനുമതി ലഭിക്കുന്നതിന് പ്രയാസമുണ്ടാകുമെന്നും, ബാക്കി 4 കേസുകളിൽ സാങ്കേതിക പ്രശ്നങ്ങൾ വന്നുവെങ്കിലും അവയൊക്കെ പരിഹരിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും തുറമുഖ സെക്രട്ടറി കൂട്ടിച്ചേർത്തു.

ക്വാറികളുടെ അംഗീകാരത്തിനുള്ള അപേക്ഷ സമർപ്പിക്കാൻ വൈകിയതിന്റെ കാരണം സമിതി ആരാഞ്ഞതിന്, കരാറിൽ ഏർപ്പെട്ടതിന്റെ പ്രാരംഭഘട്ടത്തിൽ ക്വാറികൾക്കുവേണ്ടി മൈനിംഗ് ആൻഡ് ജിയോളജി വകുപ്പിനെയാണ് പൂർണ്ണമായി ആശ്രയിച്ചതെന്നും, എന്നാൽ അന്നത്തെ ലിസ്റ്റിൽ ഉൾപ്പെട്ടിരുന്ന 15 ക്വാറികളിൽ നിന്നും ആവശ്യത്തിന് പാറലഭിച്ചില്ലെന്നും സി.ഇ.ഒ. സമിതി മുമ്പാകെ ബോധിപ്പിച്ചു. പ്രസ്തുത വാദം കൺസെഷണയർ സർക്കാർ മുമ്പാകെ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ടെന്നും, വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര തുറമുഖ പദ്ധതിയിൽ സർക്കാർ ഒരു ഫെസിലിറ്റേറ്റർ മാത്രമാണെന്നും വ്യക്തമാക്കിയ തുറമുഖ വകുപ്പ സെക്രട്ടറി, പദ്ധതിയുടെ പ്ലാനിങ്ങും എക്സിക്യൂഷനും കൺസഷണയറിൽ മാത്രം നിക്ഷിപ്തമാണെന്നിരിക്കെ, പദ്ധതി നടത്തിപ്പിൽ കാലതാമസം ഉണ്ടായെന്ന വസ്തുത കൺസഷണയർ അംഗീകരിക്കുകയാണ് വേണ്ടതെന്നും അറിയിച്ചു

ഒരു പ്രോജക്ട് നടത്തിപ്പിനായി കരാറിൽ ഏർപ്പെടുമ്പോൾ സ്വാഭാവികമായി നടത്തേണ്ടതായ അസംസ്കൃത വസ്തുക്കളെ സംബന്ധിച്ച സാധ്യതാ പഠനം വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ കാര്യത്തിൽ നടന്നതായി കാണാൻ കഴിയുന്നില്ലെന്ന് സമിതി വിലയിരുത്തി. പദ്ധതി നടത്തിപ്പിൽ ഘട്ടം ഘട്ടമായി സ്വീകരിക്കേണ്ടിയിരുന്ന നടപടി കൺസഷണയർ സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ലെന്നും, ക്വാറികൾക്കുള്ള അപേക്ഷ നൽകിയതുപോലും കരാറിൽ ഏർപ്പെട്ട് മൂന്നു വർഷത്തിനുശേഷം മാത്രമാണ് എന്ന് ചൂണ്ടിക്കാണിച്ച സമിതി, പാറയുടെ ദൗർലഭ്യമാണ്

പദ്ധതിയുടെ കാലതാമസത്തിനുള്ള കാരണമെന്ന കമ്പനിയുടെ വാദങ്ങളെ ഇക്കാരണത്താൽ നിരാകരിക്കുന്നതായി അറിയിച്ചു.

തൂത്തുക്കുടിയിൽ നിന്നുമുള്ള പാറയുടെ ലഭ്യത സംബന്ധിച്ച നിലവിലെ സ്ഥിതിയെന്താണെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന്, പാറ ലഭ്യമാക്കുന്നതിന് തമിഴ്നാട്ടിലെ സപ്ലൈയർമാർക്ക് Supply Order കൊടുത്തുവെങ്കിലും അവർ യഥാസമയം പാറലഭ്യമാക്കുന്നില്ലെന്നും കേരളത്തിലേക്കുള്ള വഴി മദ്ധ്യേ ചെക്ക് പോസ്റ്റുകൾ, പോലീസ്, ആർ.ടി.ഒ എന്നിവയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് തടസ്സങ്ങളുള്ളതിനാൽ അവർക്ക് പാറ എത്തിക്കാൻ കഴിയില്ലെന്ന വിവരമാണ് അവരിൽ നിന്ന് അറിയുവാൻ കഴിഞ്ഞതെന്നും അദാനി വിഴിഞ്ഞം പോർട്ട്സ് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ വിശദമാക്കി. തമിഴ്നാട്ടിൽ നിന്നും പാറ കൊണ്ടു വരുമ്പോൾ അതിർത്തിയിൽ തമിഴ്നാട് പോലീസ് തടയുന്നു എന്നതിൽ കുളച്ചൽ തുറമുഖ പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വിഷയങ്ങളുണ്ടാകാമെന്ന് തദവസരത്തിൽ സമിതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു.

പാറവിതരണക്കാർക്ക് യഥാസമയം പേയ്മെന്റ് നടത്തിയിട്ടില്ലെന്ന വിഷയം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടെന്ന് തുറമുഖ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി സമിതിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയതിനെത്തുടർന്ന് പാറ ലഭ്യമാക്കിയിട്ട് 30 ദിവസങ്ങൾക്കുള്ളിൽ പേയ്മെന്റ് നടത്തിയിട്ടുണ്ടെന്നും പദ്ധതിയുടെ കൃത്യസമയത്തുള്ള പൂർത്തീകരണത്തിൽ പ്രകടമായി അനിശ്ചിതത്വം നിലനിൽക്കുന്നതായി കാണുമ്പോഴും ക്വാറികൾക്കുള്ള ഔദ്യോഗിക അനുമതി ലഭിച്ചാൽ 18 മാസങ്ങൾക്കുള്ളിൽ വിഴിഞ്ഞം പ്രോജക്ട് കമ്മീഷൻ ചെയ്യാനാകുമെന്ന് ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ സമിതിയെ അറിയിച്ചു.

ഈ വിഷയം ഗൗരവകരമായി വീക്ഷിച്ച സമിതി, ക്വാറികൾക്ക് അനുമതി നൽകുന്ന കാര്യം സംബന്ധിച്ച വ്യവസായ വകുപ്പുമന്ത്രി മുൻകയ്യെടുത്ത് ഒരു യോഗം ജില്ലാകളക്ടർമാരെ ഉൾപ്പെടെയുള്ളവരെ വിളിച്ച് ചേർത്ത്, കാര്യങ്ങൾ പരിഹരിക്കണമെന്ന് നിർദ്ദേശിക്കുകയും ഇക്കാര്യം സമിതി റിപ്പോർട്ടിൽ ശിപാർശ ചെയ്യുവാൻ തീരുമാനിക്കുകയും ചെയ്തു

മത്സ്യബന്ധന മേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഡ്രെഡ്ജിംഗ് നടപടികളുടെ നിലവിലെ അവസ്ഥ സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് മത്സ്യബന്ധന മേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട

ഡ്രഡ്ജിംഗിന്റെ 50% കഴിഞ്ഞുവെന്നും ശേഷിക്കുന്ന 50% ജോലി നടന്നു കൊണ്ടിരിക്കുകയാണെന്നും ഡ്രഡ്ജിംഗിൽ കാലതാമസം ഉണ്ടായെന്ന് പറയാനാവില്ലെന്നും സി.ഇ.ഒ. വ്യക്തമാക്കി. മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റെ മുൻ ഭാഗത്ത് അടിഞ്ഞിട്ടുള്ള മണ്ണിനെ സംബന്ധിച്ച് സർവ്വെ നടത്തിയെങ്കിലും ഇപ്രകാരം ഒരു Deposit-ന്റെ സാന്നിധ്യം സംബന്ധിച്ച് യാതൊരു ശാസ്ത്രീയമായ തെളിവും ലഭ്യമായിട്ടില്ലെന്നും ആയതിനാൽ വീണ്ടും പഠനങ്ങൾ സംഘടിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസറും സമിതിയെ അറിയിച്ചു.

പാറയുടെ ലഭ്യതയുടെ കാര്യത്തിൽ ഫലപ്രദമായ ഇടപെടൽ നടത്താൻ കഴിയുമോയെന്ന് പരിശോധിക്കണമെന്നും പുതിയ വ്യവസായ നയത്തിന്റെ ഭാഗമായി നടപടികൾ ലളിതമാക്കി കാര്യങ്ങൾ ദ്രുതഗതിയിലാക്കണമെന്നും സമിതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു.

ലഭ്യമായ പാറകൾക്ക് എന്തുവിലയാണ് നൽകുന്നതെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞപ്പോൾ GST ഉൾപ്പെടെ ₹960/- രൂപ (₹920+GST) യാണ് നൽകാറുള്ളതെന്നും ഇത്രയും ഉയർന്ന വില നൽകുമ്പോൾ ബ്രേക്ക് വാട്ടർ നിർമ്മാണത്തിന് ₹500 കോടി രൂപ കൺസഷണയർക്ക് നഷ്ടമുണ്ടാകുമെന്നും ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ മറുപടി നൽകി.

ബ്രേക്ക് വാട്ടർ നിർമ്മാണത്തിന്റെ ഓരോ ഘട്ടത്തിലും ഇത്രയിത്ര പ്രവൃത്തികൾ പൂർത്തീകരിക്കണം എന്ന് വളരെ വ്യക്തമായി കരാറിൽ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ടെങ്കിലും പദ്ധതി മോണിട്ടർ ചെയ്ത് ഇടപെടേണ്ടവർ ശരിയായ നിലയിൽ ഇടപെട്ടില്ല എന്നുള്ള പോരായ്മ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ടെന്ന് സ്ഥലം എം.എൽ.എ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതിന്, ബ്രേക്ക് വാട്ടറിന്റെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ശരിയായി കാര്യങ്ങൾ വിലയിരുത്തിക്കൊണ്ടാണ് VISL മുന്നോട്ടു പോയിരുന്നതെന്നും, അതേ സമയം കൺസഷണയർ ഇപ്പോൾ കാണിക്കുന്ന താല്പര്യം, മൂന്ന് വർഷം മുമ്പ് കാണിച്ചിരുന്നുവെങ്കിൽ ഇക്കാലയളവിൽ പദ്ധതി യഥാർത്ഥ്യമാകുമായിരുന്നെന്നും, കൺസഷണയറുടെ ഭാഗത്തുനിന്നുള്ള പ്ലാനിംഗിൽ വന്ന തകരാർ പദ്ധതി വൈകുന്നതിന് കാരണമായി ഭവിച്ചുവെന്നും VISL എം.ഡി. സമിതിയെ അറിയിച്ചു.

പാറയുടെ ദൗർലഭ്യവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നം പരിഹരിക്കുന്നതിന് പ്രത്യേകമായ ഇടപെടൽ ഉണ്ടാകണമെന്ന് വിലയിരുത്തിയ സമിതി, വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയുമായി

ബന്ധപ്പെട്ട് ബഹു. മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ സാന്നിദ്ധ്യത്തിൽ ഒരു ഉന്നതതലയോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടി പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കണമെന്ന് സംസ്ഥാന സർക്കാരിനോട് ശിപാർശ ചെയ്യാൻ തീരുമാനിച്ചു.

സമിതിയുടെ 5-ാമത്തെ യോഗം

3.1.7 - ടെർമിനേഷൻ പേയ്മെന്റ്

ഓഡിറ്റ് പരാമർശം സംബന്ധിച്ച് സമിതി വിശദീകരണം ആരാഞ്ഞതിന് കൺസഷൻ കാലാവധിയായ 40 വർഷം കഴിഞ്ഞ് പദ്ധതി പൂർത്തിയാക്കാതെ കൺസഷണയർ വിട്ടുപോകുകയോ പദ്ധതി സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കുകയോ ചെയ്യുമ്പോൾ നൽകുന്നതാണ് ടെർമിനേഷൻ ഫീയെന്നും, പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് റവന്യൂ ഒഴികെയുള്ള റിയലൈസബിൾ ഫീയിന്മേലാണ് ടെർമിനേഷൻ ഫീ കണക്കാക്കേണ്ടതെന്നും, എന്നാൽ, പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് റവന്യൂ കൂടി ഉൾപ്പെടുന്ന ആകെ വരുമാനത്തിൽ നിന്നും ടെർമിനേഷൻ ഫീ കണക്കാക്കിയതിനാലാണ് വലിയ തുക നഷ്ടം വരുന്നതായി C&AG കണ്ടെത്തിയതെന്നും VISL -ന്റെ ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ അറിയിച്ചു.

₹5608 കോടി രൂപയുടെ നഷ്ടം ഉണ്ടാവില്ലെന്നാണോ പറയുന്നതെന്ന സമിതിയുടെ തുടർ ചോദ്യത്തിന് പി.പി.പി. പ്രോജക്ടുകൾക്ക് 40 വർഷത്തിനുശേഷം ടെർമിനേഷൻ ഫീ നൽകണമെന്നതാണ് നടപടിക്രമമെന്നും ആയതിന് റിയലൈസബിൾ ഫീ മാത്രമാണ് ഇപ്പോൾ കണക്കാക്കുന്നതെന്നും, എല്ലാ വരുമാനവും ചേർത്ത് കണക്കാക്കിയാൽ വലിയ തുക ടെർമിനേഷൻ ഫീ ഇനത്തിൽ നൽകേണ്ടതായി വരുമെന്നും തുറമുഖ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി അറിയിച്ചു. ആർട്ടിക്കിൾ 26-ൽ റിയലൈസബിൾ ഫീസിൽ നിന്നും ഈടാക്കണമെന്ന് മാത്രമാണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നതെന്നും റിയലൈസബിൾ ഫീയുടെ ഡെഫനിഷനിൽ user charges മാത്രമേ വരുന്നുള്ളുവെന്നും പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് റവന്യൂ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടില്ലായെന്നും 7-ാം വർഷം മുതൽ പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റിൽ നിന്നും ലഭിക്കുന്ന വരുമാനത്തിന്റെ 10% സംസ്ഥാനത്തിന്റെ റവന്യൂവിന്റെ ഭാഗമാകുമെന്നും ആയത് സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ ഷെയർ കണക്കാക്കുമ്പോൾ പ്രസ്തുത തുക കുറവു ചെയ്യുമെന്നും IRR കാൽക്കുലേഷനിൽ എല്ലാ വരുമാനവും ഉൾപ്പെടുമെന്നും VISL-ന്റെ ചീഫ് അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് ഓഫീസർ അറിയിച്ചു.

പ്രൊജക്റ്റഡ് ഫിഗർ അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തിയാണ് കാൽക്കുലേഷൻ നടത്തിയിരിക്കുന്നതെന്നും, തുറമുഖ എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിൽ നിന്ന് ലഭിക്കുന്ന എല്ലാ വരുമാനവും ഈ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്കും ബാധകമായ നിയമങ്ങൾക്കും അനുസൃതമായി കൺസെഷനെയർ വിനിയോഗിക്കുമെന്നാണ് കൺസഷൻ എഗ്രിമെന്റിന്റെ ആർട്ടിക്കിൾ 31.3.2–ൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നതെന്നും, വകുപ്പ് ലഭ്യമാക്കിയ നടപടി റിപ്പോർട്ടിലെ പട്ടികയിൽ കേരള സർക്കാരിന്റെ വരുമാന ഓഹരി എന്ന ഇനത്തിൽ ഓഡിറ്റ് പ്രകാരമുള്ളതും വകുപ്പ് കണക്കാക്കിയതും ഒരേ തുകയാണെന്നും സീനിയർ ഓഡിറ്റ് ഓഫീസർ അഭിപ്രായപ്പെട്ടു.

റിയലൈസബിൾ ഫീസ് എന്നാൽ ഈ ഉടമ്പടി പ്രകാരം നൽകേണ്ട എല്ലാ ഫീസും എന്ന് നിർവചനത്തിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നതിനാൽ എല്ലാ ഫീസും ഉൾപ്പെടേണ്ടതല്ലേയെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റിൽ നിന്നും വിഴിഞ്ഞം പോർട്ടിന് വരുമാനം ലഭിക്കുന്നതിനാൽ ഇത് ഫീസിന്റെ പരിധിയിൽ വരുന്നില്ലായെന്നും ഫീസും റവന്യൂവും പ്രത്യേകമായാണ് കണക്കാക്കുന്നതെന്നും ചീഫ് അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് ഓഫീസർ അറിയിച്ചു. വരുമാനവും ഫീസും തമ്മിൽ വേർതിരിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും പോർട്ടിന്റെ നടത്തിപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ് റിയലൈസബിൾ ഫീസെന്നും പോർട്ടുമായി ബന്ധപ്പെട്ട അനുബന്ധ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ നിന്ന് ലഭിക്കുന്ന വരുമാനമാണ് പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് റവന്യൂയെന്നും, ഫീസ് എന്ന രീതിയിലാണ് റവന്യൂ കണക്കാക്കുന്നതെങ്കിൽ എ.ജി.യുടെ നിരീക്ഷണം ശരിയാണെന്നും പക്ഷെ വകുപ്പ് പിന്തുടരുന്നത് ആ രീതി അല്ലായെന്നും തുറമുഖ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി സമിതി മുമ്പാകെ ബോധിപ്പിച്ചു.

ഫീസും റവന്യൂവും തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം സംബന്ധിച്ച് എ.ജി.യും തുറമുഖ വകുപ്പും ഭിന്നാഭിപ്രായം പ്രകടിപ്പിച്ചത് നിരീക്ഷിച്ച സമിതി ഈ വിഷയം പരിശോധിച്ച് വ്യക്തത വരുത്താൻ പ്രിൻസിപ്പൽ അക്കൗണ്ടന്റ് ജനറലിനോട് നിർദ്ദേശിച്ചു.

3.1.8. കരാർ നൽകൽ

3.1.8.1 പദ്ധതി ഘടനയിൽ വരുത്തിയ മാറ്റങ്ങൾ

കേന്ദ്ര വിജിലൻസ് കമ്മീഷന്റെ പ്രീ – ക്വാളിഫിക്കേഷൻ മാനദണ്ഡങ്ങൾ പ്രകാരം 5 ക്രേതാക്കളെ യോഗ്യരായി കണ്ടെത്തിയതിനുശേഷം VISL പദ്ധതിയുടെ ഘടനയിൽ സമൂലമായ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തിയതു സംബന്ധിച്ച് സമിതി വിശദീകരണം ആരാഞ്ഞതിന്

പദ്ധതി നിർവഹണത്തിനായി സർക്കാർ മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുന്ന നിർദ്ദേശങ്ങളുമായി യോജിച്ചുവരുന്ന ക്രേതാക്കളെ കണ്ടെത്താൻ വേണ്ടിയാണ് ബിഡ്ഡേഴ്സിന് ആർ.എഫ്.പി. ഡോക്യുമെന്റും ഡ്രാഫ്റ്റ് കൺസെഷൻ എഗ്രിമെന്റും നല്കിയതെന്നും കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെയും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെയും എംപവേർഡ് കമ്മിറ്റിയുടെ തിരുമാനങ്ങളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഇത്തരം നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചതെന്നും VISL ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ കൂട്ടിച്ചേർത്തു.

സങ്കീർണ്ണമായതും അസാധാരണവുമായ പ്രോജക്ടിന്റെ നിർവ്വഹണത്തിനായി താല്പര്യമുള്ള കക്ഷികളിൽ നിന്നും ബിഡ് ക്ഷണിക്കുന്നതാണ് RFQ എന്നും, അതിൽ നിന്നും തെരെഞ്ഞെടുക്കുന്ന യോഗ്യരായവർ ലഭ്യമാക്കുന്ന പ്രൊപ്പോസലാണ് RFP യെന്നും പ്രീ-ബിഡ് മീറ്റിംഗിൽ കൺസഷൻ നൽകേണ്ടിവരുമെന്നതും, ഇതൊരു ഗ്രീൻഫീൽഡ് പ്രോജക്ടായതിനാലും അതു സംബന്ധിച്ച് വ്യക്തമായ ധാരണയില്ലാത്തതിനാൽ അവർ നൽകുന്ന പ്രൊപ്പോസലിന്മേൽ തീരുമാനമെടുക്കുകയാണ് ചെയ്യുന്നതെന്ന് വകുപ്പ് പറഞ്ഞതിനോട് യോജിക്കുന്നുവെന്നും പ്രിൻസിപ്പൽ എ.ജി. അറിയിച്ചു.

സർക്കാർ നൽകുന്ന ആനുകൂല്യമായ ലാൻഡ് മോർട്ട്ഗേജ്, ആർ.എഫ്.ക്യു. ക്ഷണിച്ചപ്പോൾ അറിയിക്കാതിരുന്നതിനാൽ തെരെഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട ബിഡ്ഡേഴ്സിനു മാത്രമെ അക്കാര്യം അറിയാൻ സാധിച്ചുള്ളൂവെന്നും മോർട്ട്ഗേജ് ചെയ്യാനുള്ള അവസരമുണ്ടായിരുന്നുവെങ്കിൽ അപേക്ഷ നൽകുമായിരുന്നുവെന്ന് മറ്റ് ബിഡ്ഡേഴ്സ് പറയാൻ സാധ്യതയുണ്ടെന്നതിനാൽ RFQ ക്ഷണിക്കുമ്പോൾത്തന്നെ അതിലെ വ്യവസ്ഥകൾ മാറുന്നതിനുള്ള സാധ്യതകളുണ്ടെന്ന clause കൂടി ഉൾപ്പെടുത്താതിരുന്നതിനാൽ പ്രസ്തുത പദ്ധതി നിർവ്വഹണത്തിനായി ബിഡ് ക്ഷണിച്ച നടപടിയുടെ സുതാര്യത നഷ്ടപ്പെട്ടിരിക്കുന്നുവെന്ന അക്കൗണ്ടന്റ് ജനറൽ കൂട്ടിച്ചേർത്തു. ആർ.എഫ്.ക്യു. ക്ഷണിക്കുമ്പോൾ തന്നെ അതിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് മാറ്റം വരാൻ സാധ്യതകളുണ്ടെന്ന ക്ലോസ് ഉൾപ്പെടുത്താത്തതു സംബന്ധിച്ച് സമിതി വിശദീകരണം ആരാഞ്ഞതിന് ഒരു നിശ്ചിത തീയതിയിൽ ക്വാളിഫൈഡ് ബിഡ്ഡേഴ്സിനെ വിളിച്ചു വരുത്തി അവരുടെ അഭിപ്രായങ്ങൾ കൂടി ശേഖരിച്ചു കൊണ്ട് വളരെ സുതാര്യമായാണ് പുതിയ കണ്ടീഷൻസ് (RFP-യിൽ) തയ്യാറാക്കിയതെന്നും ആയത് മിനിട്സിൽ രേഖപ്പെടുത്തുകയും വെബ്സൈറ്റിൽ

ഇതു സംബന്ധിച്ച വിവരങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്നും തുറമുഖ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി സമിതിയെ അറിയിച്ചു.

ആർ.എഫ്.പി. തയ്യാറാക്കിയപ്പോൾ ക്വാളിഫൈഡ് ബിഡേഴ്സിന്റെ അഭിപ്രായം ആരാഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്നും ആയത് സംബന്ധിച്ച വിവരങ്ങൾ വെബ്സൈറ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്നും പ്രസ്തുത വിവരങ്ങളടങ്ങിയ ഡോക്യുമെന്റ് സി & എ.ജിക്ക് ലഭ്യമാക്കിയിട്ടില്ലായെന്നും നിരീക്ഷിച്ച സമിതി മിനിട്ട്സിന്റെ പകർപ്പ് സമിതിക്ക് ലഭ്യമാക്കാൻ നിർദ്ദേശിച്ചു.

3.1.9 കൺസഷൻ കരാർ

3.1.9.1 സംസ്ഥാന താല്പര്യങ്ങൾക്ക് വിരുദ്ധമായ വ്യവസ്ഥകൾ

പി.പി.പി. പദ്ധതികളുടെ കൺസഷൻ കാലയളവ് സാധാരണ 30 വർഷം ആയിരിക്കണമെന്നിരിക്കേ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ കരാറിൽ കൺസഷൻ കാലാവധി 40 വർഷമായി നിർണ്ണയിച്ചതുമൂലം കൺസഷണയർക്ക് ₹29,217/- കോടി രൂപ അധിക വരുമാനമുണ്ടാകുമെന്ന ഓഡിറ്റ് നിരീക്ഷണം സംബന്ധിച്ച് സമിതി വിശദീകരണം ആരാഞ്ഞതിന് VISL പദ്ധതി നിർവ്വഹണത്തിന് പ്ലാനിംഗ് കമ്മീഷൻ തയ്യാറാക്കിയ മോഡൽ RFP, മോഡൽ RFQ, മോഡൽ കൺസഷൻ എഗ്രിമെന്റ് എന്നിവയാണ് വകുപ്പ് പിൻതുടർന്നതെന്നും മോഡൽ കൺസഷൻ എഗ്രിമെന്റിലെ സെക്ഷൻ 3.1.1-ൽ 40 വർഷമെന്നാണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നതെന്നും VISL-ന്റെ ചീഫ് അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് ഓഫീസർ സമിതി മുമ്പാകെ ബോധിപ്പിച്ചു. വിഴിഞ്ഞം പോലുള്ള ഗ്രീൻഫീൽഡ് തുറമുഖങ്ങൾക്ക് 40 വർഷമാണ് മാതൃകാ കൺസഷൻ കരാർ കാലാവധിയായി കേന്ദ്ര പ്ലാനിംഗ് കമ്മീഷൻ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളതെന്നും പ്രസ്തുത മോഡലാണ് ക്യാബിനറ്റ് തീരുമാനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കേരള സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചതെന്നും തുറമുഖ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി സമിതിയെ അറിയിച്ചു.

എല്ലാ തുറമുഖങ്ങളുടെ കാര്യത്തിലും കൺസഷൻ കാലയളവ് 40 വർഷമെന്ന കാലാവധിയാണോ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ളതെന്ന സമിതിയുടെ തുടർ ചോദ്യത്തിന് നിലവിലുള്ള പോർട്ടിന്റെ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ഇത്രയും കാലാവധി നൽകേണ്ടതില്ലായെന്നും പുതുതായി ആരംഭിക്കുന്ന ഗ്രീൻഫീൽഡ് തുറമുഖങ്ങൾക്കാണ് പ്രസ്തുത മാനദണ്ഡം

സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നതെന്നും, പുതിയ എയർപോർട്ടായ നവി മുംബൈ പോർട്ടിന് 40 വർഷമാണ് കൺസഷൻ കാലാവധി നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നതെന്നും തുറമുഖ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി അറിയിച്ചു. കൂടാതെ പോർട്ടിന്റെ പ്രായോഗികത പരിശോധിച്ച് അനുബന്ധമായി പല വികസന പ്രവൃത്തികളും ചെയ്താൽ മാത്രമേ ലാഭകരമായി പ്രവർത്തിപ്പിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളുവെന്നതിൽ അവർക്ക് ധാരാളം ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് നടത്തേണ്ടതായി വരുമെന്നതിനാലാണ് 40 വർഷക്കാലാവധി നൽകിയിട്ടുള്ളതെന്നും തുറമുഖ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി അറിയിച്ചു. വയബിലിറ്റി ഗ്യാപ് ഫണ്ടിംഗിനായി കേന്ദ്ര സർക്കാരിനെ സമീപിക്കേണ്ടിവന്നതിനാലാണ് പ്ലാനിംഗ് കമ്മീഷൻ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള 40 വർഷം ഉൾപ്പെടുത്തിയതെന്നും അതിൽ 4 വർഷം നിർമ്മാണക്കാലയളവാണെന്നും 36 വർഷമാണ് കാലാവധി ലഭിക്കുന്നതെന്നും ചിഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ, VISL അറിയിച്ചു. തുടർന്ന് ആദ്യം നിശ്ചയിച്ച 30 വർഷം എന്ന കാലാവധിയിൽ മാറ്റം വരുത്തിയതാണ് പ്രശ്നം എന്നും ഭാവിയിൽ ഇത്തരത്തിലുള്ള ധാരാളം പ്രോജക്ടുകൾ വരുമെന്നതിനാൽ ഈ പ്രോജക്ടിന് വ്യക്തമായ മാനദണ്ഡങ്ങൾ സ്വീകരിക്കേണ്ടതായിരുന്നുവെന്നും പ്രിൻസിപ്പൽ എ.ജി. അഭിപ്രായപ്പെട്ടു.

ഗ്രീൻഫീൽഡ് വികസന പദ്ധതികൾക്കെല്ലാം നഷ്ടസാധ്യതയും ചെലവും ഗണ്യമായി കൂടുതലായിരിക്കുമെന്നും, ഗ്രീൻ ഫീൽഡ് വിമാനത്താവളങ്ങൾ, തുറമുഖങ്ങൾ എന്നിവയ്ക്കുള്ള MCA-യിൽ കൺസഷൻ കരാർ 40 വർഷത്തേയ്ക്ക് നിജപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്നുമുള്ള സർക്കാർ മറുപടി നിരീക്ഷിച്ച സമിതി ഭാവിയിൽ കേരളത്തിൽ നടപ്പിലാക്കുന്ന വൻകിട ഗ്രീൻഫീൽഡ് പ്രോജക്ടുകൾക്ക് ഒരു നിശ്ചിത മാനദണ്ഡം സ്വീകരിക്കണമെന്ന് വകുപ്പിനോട് നിർദേശിച്ചു.

കൺസഷണയർ എന്നത് investor മാത്രമാണോ അതോ 67% ഓഹരി നൽകുന്ന സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റും കൺസഷണയർ ആയി മാറുന്നുണ്ടോയെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് ഒരു നിക്ഷേപം കൊണ്ട് ആനുകൂല്യം ലഭിക്കുന്ന ആൾ എന്നർത്ഥമാണ് കൺസഷണയർ എന്നും സംസ്ഥാന സർക്കാർ നിക്ഷേപം നടത്തുന്നത് റവന്യൂ വിഹിതം ആണെന്നും തുറമുഖ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി അറിയിച്ചു.

കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം കൺസഷണയർക്ക് നൽകേണ്ട ഓഹരി സഹായം കണക്കാക്കുമ്പോൾ മൊത്തം പദ്ധതി ചെലവിൽ നിന്നും ഓഹരി സഹായം

കുറയ്ക്കേണ്ടതില്ലായെന്ന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്യാത്തതുമൂലം പ്രസ്തുത ഓഹരി സഹായം ₹1226.70 കോടി ആയി ഉയർന്നതുകൊണ്ട് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ₹283.08 കോടി അധികമായി നൽകുന്നതിന് കാരണമായി തീരുകയും, അതുമൂലം ₹123.71 കോടി പലിശ നഷ്ടം ഉണ്ടാകുമെന്നും നിരീക്ഷിച്ച സമിതി ഇതു സംബന്ധിച്ച് വിശദീകരണം ആരാഞ്ഞു. ഡി.സി.എ.യുടെ നിർവ്വചനത്തിൽ ഇക്വിറ്റി സപ്പോർട്ടിന്റെ എക്സ്ക്ലൂസിവ് എന്നും 25.2 വകുപ്പ് പ്രകാരം ഇക്വിറ്റി സപ്പോർട്ട് ഉൾപ്പെടെയെന്നും പറഞ്ഞിരിക്കുന്നതിനാൽ ഡി.സി.എ.യിൽ നിലനിന്നിരുന്ന അവ്യക്തത നീക്കുന്നതിനാണ് ഇത്തരം ഉപാധി ഉൾപ്പെടുത്തിയതെന്നും കമ്പനി സെക്രട്ടറി സമിതി മുൻപാകെ ബോധിപ്പിച്ചു. 30 കോടി രൂപ പലിശയിനത്തിൽ കരാറുകാരന് അധിക ലാഭം ലഭിക്കുന്നുവെന്ന് ഓഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് സമ്മതിക്കുന്നുവെന്ന് തുറമുഖ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി അറിയിച്ചു. 4000 കോടി രൂപ കരാറുകാർ ഇതുവരെ മുടക്കിയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഈയിനത്തിൽ തുകയൊന്നും മുടക്കിയിട്ടില്ലായെന്നും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് തുകയൊന്നും ലഭിക്കാനില്ലായെന്നും VISL ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ കൂട്ടിച്ചേർത്തു.

തുറമുഖം കമ്മീഷൻ ചെയ്യേണ്ട കാലാവധി കഴിഞ്ഞതിനാൽ പദ്ധതി പൂർത്തീകരണത്തിനായി കൺസഷണയർക്ക് തുടർന്നനുവദിച്ച 9 മാസത്തിൽ 6 മാസം സർക്കാരിന് പെനാൽറ്റി ഒടുക്കി നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കണമെന്ന നിർദ്ദേശപ്രകാരം ദിനംപ്രതി 12 ലക്ഷം രൂപ പെനാൽറ്റി ഇനത്തിൽ സർക്കാരിന് നൽകുന്നുണ്ടോയെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് പ്രസ്തുത തുക ലഭിക്കാനായി നോട്ടീസ് നൽകിയതിനെ തുടർന്ന് അവർ ആർബ്രിട്രേഷൻ ഫയൽ ചെയ്തിരിക്കുകയാണെന്ന് തുറമുഖ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി സമിതിയെ അറിയിച്ചു. കൺസഷൻ കരാറിൽ കൺസഷണയർക്ക് ഫണ്ടഡ് വർക്കുകൾ ഒഴികെയുള്ള എല്ലാ പദ്ധതി ആസ്തികളും പണയം വയ്ക്കാനുള്ള അവകാശം വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിരിക്കുന്നതിനാൽ 548 കോടി രൂപ ചെലവിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഏറ്റെടുത്ത ഭൂമി പണയപ്പെടുത്തുവാനുള്ള അവകാശം കൺസഷണയർക്ക് നൽകുന്നതാണെന്ന വ്യവസ്ഥ M.C.A.-യിൽ ഇല്ലെന്ന ഓഡിറ്റ് പരാമർശം സംബന്ധിച്ച് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് സെക്യൂരിറ്റിയിന്മേൽ ലഭ്യമാകുന്ന തുകയ്ക്ക് ബാങ്കേഴ്സിനു നൽകുന്ന ഒരു സംരക്ഷണമായാണ് ഈ ബിഡ്ഡിംഗിന്റെ അവസാന പ്രോസസിംഗിൽ 41.5 എന്ന clause ഉൾപ്പെടുത്തിയതെന്നും

180 ദിവസം കഴിയുമ്പോൾ പ്രസ്തുത ഭൂമി സർക്കാരിന് തിരികെ ലഭ്യമാകുമെന്നും VISL ചീഫ് അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് ഓഫീസർ സമിതി മുമ്പാകെ ബോധിപ്പിച്ചു.

കൺസഷണയർ കരാറിൽ നിന്നും പിൻമാറാതിരിക്കാനാണ് മോർട്ട്ഗേജിംഗ് clause ഉൾപ്പെടുത്തിയെന്നത് അംഗീകരിക്കാൻ കഴിയില്ലായെന്നും സർക്കാരിന്റെ കൈവശമുള്ള ഭൂമി പണയപ്പെടുത്തുന്നതുകൊണ്ട് കൺസഷണയർ പ്രോജക്ടിൽ നിന്നും പിൻമാറാതിരിക്കുന്നതിന് മോർട്ട്ഗേജിംഗ് സഹായിക്കുന്നത് എങ്ങനെയാണെന്നത് സംബന്ധിച്ചും, വയബിലിറ്റി ഗ്യാപ് ഫണ്ടിംഗിനായി കേന്ദ്ര സർക്കാരിനെ സമീപിച്ചശേഷം പ്രസ്തുത ഭേദഗതി വരുത്തിയതു സംബന്ധിച്ചും, വ്യക്തത വരുത്തണമെന്ന് പ്രിൻസിപ്പൽ അക്കൗണ്ടന്റ് ജനറൽ അഭിപ്രായപ്പെട്ടു.

പ്രോജക്ടിന്റെ നിർമ്മാണ കാലത്ത് കൺസഷണയർക്ക് ധനസമാഹരണം നടത്തുന്നതിനാണ് ഈ clause ഉൾപ്പെടുത്തിയതെന്നും അല്ലെങ്കിൽ പ്രസ്തുത പ്രോജക്ടുമായി മുന്നോട്ട് പോകാൻ സാധിക്കില്ലായെന്നും എംപവേർഡ് കമ്മിറ്റിയുടെ നിർദ്ദേശം ക്യാബിനറ്റ് അംഗീകരിച്ചതിൻ പ്രകാരമാണ് ആയത് ഉൾപ്പെടുത്തിയതെന്നും തുറമുഖ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി സമിതി മുമ്പാകെ അറിയിച്ചു. ബിഡ്ഡിംഗിന്റെ അവസാന യോഗത്തിൽ ഒരു അഡീഷണൽ സെക്യൂരിറ്റി കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തണമെന്ന സീനിയർ ബിഡ്ഡേഴ്സിന്റെ നിർദ്ദേശത്തെ തുടർന്നാണ് പ്രസ്തുത clause ഉൾപ്പെടുത്തിയതെന്നും കേരള ഗവൺമെന്റിന്റെ മുൻകാലങ്ങളിലുള്ള കൺസഷൻ എഗ്രിമെന്റുകൾ പരിശോധിച്ചാലും ഇത്തരത്തിൽ മോർട്ട്ഗേജിംഗ് അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് VISL ചീഫ് അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് ഓഫീസർ തുടർന്നറിയിച്ചു.

548 കോടി രൂപ മുടക്കി സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഏറ്റെടുത്ത ഭൂമി കൺസഷണയർ പണയപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടോയെന്ന സമിതിയുടെ തുടർ ചോദ്യത്തിന് സാമ്പത്തിക പരാധീനത പരിഹരിക്കാൻ ആവശ്യമെങ്കിൽ ഉപയോഗിക്കാമെന്നേയുള്ളൂവെന്നും കൺസഷണയർ ഭൂമി തിരികെ ലഭ്യമാക്കിയിട്ടുണ്ടെന്നും ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർ അറിയിച്ചു.

പദ്ധതിയുടെ ശേഷി 3 MTEU ആയി ഉയർത്തിയാൽ കണസഷൻ കാലാവധി 40 വർഷത്തിനുപുറമെ 20 വർഷം കൂടി നീട്ടി നൽകാൻ കരാറിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ളത് സർക്കാർ ആദ്യം വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിരുന്നതുപോലെ10 വർഷമായി നിജപ്പെടുത്തിയിരുന്നെങ്കിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് 61,095 കോടി രൂപ അധിക

വരുമാനം ലഭിക്കുമായിരുന്നില്ലേയെന്ന സമിതിയുടെ ചോദ്യത്തിന് കൺസഷണയർക്ക് 40 വർഷം കൊണ്ട് ഒരു മില്യൺ കണ്ടയ്നർ കൈകാര്യം ചെയ്യാനുള്ള പദ്ധതി ആദ്യ ഘട്ടത്തിൽ പൂർത്തിയാക്കിയാൽ മതിയെന്നും 40 വർഷ കരാർ കാലാവധി കഴിഞ്ഞ് കരാർ നീട്ടണമെങ്കിൽ പദ്ധതിയുടെ ശേഷി ഉയർത്തണമെന്നും, കൺസഷണയർ തുടർവികസനത്തിനു വേണ്ടി അപേക്ഷ സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും ഇതിൽ ഗവൺമെന്റിന്റെ മുതൽമുടക്കൊന്നുമില്ലായെന്നും VISL ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ മറുപടി നൽകി.

പി.പി.പി. പ്രോജക്റ്റുകൾക്കുവേണ്ടി കരാറുകൾ ഭാവിയിൽ തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ പദ്ധതിയുടെ ശേഷി ഉയർത്തുന്നതു സംബന്ധിച്ചും കരാർ കാലാവധി സംബന്ധിച്ചും ശ്രദ്ധിക്കണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിച്ചു.

കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം കൺസഷണയർ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് സി.ഒ.ഡി.യുടെ 15–ാം വർഷം മുതൽ പ്രതിവർഷം കൺസഷൻ ഫീ നൽകേണ്ടതാണ് എന്നതാണ് വ്യവസ്ഥയെങ്കിലും സി.ഒ.ഡി.യുടെ 11–ാം വർഷം തന്നെ കൺസഷണയർക്ക് തങ്ങളുടെ നിക്ഷേപമായ ₹2,454 കോടി രൂപ പലിശ സഹിതം തിരികെ ലഭിക്കുമെന്നതിനാൽ പ്രസ്തുത വർഷം മുതൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് കൺസഷണയർ വരുമാന വിഹിതം നൽകാതെ 15–ാം വർഷം മുതൽ എന്ന് നീട്ടി നൽകിയതിലൂടെ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ₹2,153 കോടിയുടെ വരുമാന നഷ്ടമുണ്ടാകുമെന്ന ഓഡിറ്റ് പരാമർശത്തിന് സമിതി വിശദീകരണം ആരാഞ്ഞതിന് വയബിലിറ്റി ഗ്യാപ് ഫണ്ടിംഗ് ലഭിക്കുന്നതിനായി ആസൂത്രണ കമ്മീഷൻ മുഖാന്തിരം കേന്ദ്ര സർക്കാർ നൽകിയ രേഖകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് മോഡൽ കൺസഷൻ കരാർ തയ്യാറാക്കിയതെന്നും കരാർ രേഖ ആവശ്യാനുസരണം ഭേദഗതി വരുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്നും MCA തയ്യാറാക്കിയ സമയത്തുതന്നെ ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതായിരുന്നുവെന്നും ഗ്രീൻഫീൽഡ് പോർട്ട് ആയതിനാൽ ധാരാളം അപാകതകൾ വന്നിട്ടുണ്ടെന്നും VISL ചീഫ് അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് ഓഫീസർ സമിതി മുമ്പാകെ ബോധിപ്പിച്ചു.

മോഡൽ കൺസഷൻ എഗ്രിമെന്റ് നിർദ്ദേശത്തിനനുസരിച്ച് വരുത്താമെന്നതിനോട് യോജിക്കുന്നുവെന്നും 11–ാം വർഷം മുതൽ തന്നെ കൺസഷണയർ സംസ്ഥാന

സർക്കാരിന് വരുമാന വിഹിതം നൽകേണ്ടതാണെന്നും സീനിയർ ഓഡിറ്റ് ഓഫീസർ അഭിപ്രായപ്പെട്ടു.

കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം കൺസഷണയർക്ക് ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളുടെ ഉപഭോക്താക്കളിൽ നിന്നും യൂസർ ഫീ ചുമത്താനും പിരിക്കാനും അവകാശമുണ്ടായിരിക്കുമെന്ന വ്യവസ്ഥയും, ഫണ്ടഡ് വർക്കിന്റെ ഭാഗമായി നിർമ്മിക്കുന്ന മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രവർത്തനത്തിന്റെയും പരിപാലനത്തിന്റെയും ചുമതല സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റേതാണെന്ന വ്യവസ്ഥയും പരസ്പര വിരുദ്ധമായതിനാൽ തുറമുഖം ഉപയോഗിക്കുന്ന മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളിൽ നിന്നും യൂസർഫീ പിരിക്കാനുള്ള അവകാശത്തെ സംബന്ധിച്ച ആശയക്കുഴപ്പം ഒഴിവാക്കുന്നതിന് കരാറിൽ ആവശ്യമായ ഭേദഗതി വരുത്തി വ്യക്തത വരുത്തിയിട്ടുണ്ടോയെന്ന സമിതിയുടെ ചോദ്യത്തിന് കൺസഷൻ കരാറിലെ ക്ലോസ് 12.6.10-ൽ യൂസർ ഫീ പിരിക്കാൻ പാടില്ലെന്ന് വ്യക്തമായി പറഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്ന് തുറമുഖ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി അറിയിച്ചു. കൺസഷൻ കരാറിലെ ക്ലോസ് 12.6.6 പ്രകാരം മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റെ നടത്തിപ്പും പരിപാലനവും കൺസഷണയറുടെ ഉത്തരവാദിത്വത്തിൽപ്പെടാത്തതുകൊണ്ട് കൺസഷണയർക്ക് ഫണ്ടഡ് വർക്കിൽ ഉൾപ്പെടുന്ന മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിൽ നിന്നും യൂസർഫീ പിരിക്കാൻ അവകാശമില്ലായെന്ന് വിഴിഞ്ഞം ഇന്റർനാഷണൽ സീപോർട്ട് ലിമിറ്റഡിന്റെ ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ കൂട്ടിച്ചേർത്തു.

കൺസഷൻ കരാറിലെ clause 12.6.10-ഉം ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിന്റെ പ്രവർത്തനം സർക്കാരിന് മാത്രമായിരിക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ടെങ്കിലും യൂസർ ഫീയുടെ നിർവ്വചനത്തിൽ ഫിഷിംഗ് ഹാർബർ ഒഴിവാക്കിയിട്ടില്ലാത്തതിനാൽ അതിൽ ഒരു അവ്യക്തത നിലനിൽക്കുന്നുണ്ടെന്നും ആയതിൽ വ്യക്തത വരുത്തുവാൻ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കണമെന്നും പ്രിൻസിപ്പൽ എ.ജി. അഭിപ്രായപ്പെട്ടു.

കൺസഷൻ കരാറിലെ clause 12.6.10-ഉം യൂസർ ഫീയുടെ നിർവ്വചനവും വായിക്കുമ്പോൾ അവ്യക്തത നിലനിൽക്കുന്നതിനാൽ ആയത് സംബന്ധിച്ച് വ്യക്തത വരുത്താമെന്ന് തുറമുഖ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി സമിതിക്ക് ഉറപ്പ് നൽകി.

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ സി.ഒ.ഡി. മുതൽ 20 വർഷത്തെ ശരാശരി വാർഷിക ട്രാഫിക് പ്രതീക്ഷിച്ച ട്രാഫിക്കിൽ നിന്നും കുറവു വന്നാലും കൂടുതലായാലും കൺസഷണയർക്ക് പ്രയോജനകരമാകുന്ന രീതിയിൽ കൺസഷൻ കരാറിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിരിക്കുന്നതായി നിരീക്ഷിച്ച സമിതി ആയത് സംബന്ധിച്ച് വിശദീകരണം ആരാഞ്ഞതിന് വയബിലിറ്റി ഗ്യാപ് ഫണ്ടിംഗ് ലഭിക്കുന്ന ഇന്ത്യയിലെ ആദ്യത്തെ പ്രോജക്ടാണിതെന്നും, ബിഡ് ലഭിക്കാനുള്ള ശ്രമത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഉൾപ്പെടുത്തിയ ചില കണ്ടീഷനുകളാണിതെല്ലാമെന്നും, ഇതു സംബന്ധിച്ച് വിശദമായ ചർച്ചകൾ വിവിധ തലങ്ങളിൽ നടത്തിയാണ് പ്രസ്തുത clause ഉൾപ്പെടുത്തിയതെന്നും പദ്ധതിയുടെ ലക്ഷ്യത്തിലുള്ള ട്രാഫിക്കിൽ കുറവാണെങ്കിൽ കൺസഷൻ കാലാവധി നീട്ടുന്നതിനും ഉയർന്ന ട്രാഫിക് ആണെങ്കിൽ കൺസഷൻ കാലാവധി ചുരുക്കുന്നതിനുമുള്ള വ്യവസ്ഥയാണ് ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നതെന്നും VISL കമ്പനി സെക്രട്ടറി സമിതി മുമ്പാകെ ബോധിപ്പിച്ചു.

പദ്ധതി ലക്ഷ്യമിട്ടിരിക്കുന്ന ട്രാഫിക്കിൽ കുറവാണെങ്കിൽ 10 വർഷം കൂടി കൺസഷൻ കാലാവധി നീട്ടാനും ഉയർന്ന ട്രാഫിക്കാണെങ്കിൽ കൺസഷൻ കാലാവധി 3 വർഷം കുറയ്ക്കാനും പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് തമ്മിൽ യാതൊരു അനുപാതവുമില്ലെന്നും കൺസഷണയർക്ക് അനുകൂലമായ നടപടിയാണ് സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നതെന്നും പ്രിൻസിപ്പൽ അക്കൗണ്ടന്റ് ജനറൽ അഭിപ്രായപ്പെട്ടു.

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ അനുഭവങ്ങളെല്ലാം ഉൾക്കൊണ്ടുവേണം ഭാവിയിൽ ഇത്തരത്തിലുള്ള പദ്ധതികളും കരാറുകളും തയ്യാറാക്കേണ്ടതെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിച്ചു.

കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന് 100 KM ചുറ്റളവിൽ അപ്പോയിന്റഡ് ഡേറ്റിന്റെ 15–ാം വർഷത്തിനുള്ളിൽ മറ്റൊരു തുറമുഖം സ്ഥാപിക്കപ്പെടുകയാണെങ്കിൽ പ്രസ്തുത തുറമുഖം ആരംഭിക്കുന്ന തീയതിയും വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ അപ്പോയിന്റഡ് ഡേറ്റിന്റെ 15–ാം വാർഷിക തീയതിയും തമ്മിലുള്ള കാലവ്യത്യാസത്തിന്റെ 3 മടങ്ങ് കാലയളവ് കൺസഷൻ കാലാവധി കൂട്ടുമെന്ന് സമിതി നിരീക്ഷിച്ചു. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തു നിന്നും 51 KM അകലെ തമിഴ്നാട്ടിലെ കുളച്ചലിൽ കണ്ടയ്നർ ട്രാൻസ്ഷിപ്മെന്റ് തുറമുഖം നിർമ്മിക്കാനുള്ള പദ്ധതിയ്ക്ക് അനുമതി

നൽകിയിട്ടുള്ളതിനാൽ കുളച്ചൽ തുറമുഖം നിലവിൽ വന്നാൽ ടി വ്യവസ്ഥ നടപ്പിലാക്കുന്നതുകാരണം കൺസഷൻ കാലാവധി വീണ്ടും നീട്ടാനുള്ള സാധ്യതയില്ലേയെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് കുളച്ചൽ തുറമുഖത്തിന് അനുമതി നൽകിയിട്ടില്ലായെന്നും അന്നത്തെ സാഹചര്യത്തിൽ ഈ clause ഉൾപ്പെടുത്തിയെന്നേയുള്ളൂവെന്നും ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ സമിതിയെ അറിയിച്ചു.

കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം കൺസഷണയർക്ക് തുറമുഖത്തിന്റെ ഉപഭോക്താക്കളിൽ നിന്നും കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ യൂസർഫീ ചുമത്താൻ അധികാരമുള്ളതിനാൽ കൺസഷണയർക്ക് ഇഷ്ടാനുസരണം കുറഞ്ഞ ഫീസ് പിരിക്കാനും തങ്ങൾക്ക് താല്പര്യമുള്ള യാനങ്ങൾക്ക് തുറമുഖ സൗകര്യങ്ങളുടെ ഉപയോഗം സൗജന്യമായി നൽകാനും കഴിയുമെന്നതിനാൽ ആയത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വരുമാന വിഹിതത്തെ ദോഷകരമായി ബാധിക്കില്ലേയെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് കൺസഷൻ എഗ്രിമെന്റിലെ Schedule Q-ൽ ഏതു ഘട്ടം വരെ സീലിംഗ് ആകാമെന്ന് നിശ്ചയിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും മറ്റ് തുറമുഖങ്ങളുമായി മത്സരിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്നതിനാൽ പ്രാരംഭ ഘട്ടത്തിൽ കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ ആ പരിധിക്കുള്ളിൽ അഡ്ജസ്റ്റ് ചെയ്ത ഫീസാണിതെന്നും ഇന്ത്യയിലെ പ്രധാന തുറമുഖങ്ങൾക്കൊപ്പം നിശ്ചിത നിരക്കിലുള്ള ഫീസ് ഈടാക്കുമെന്നും VGF ന്റെ മാനദണ്ഡങ്ങളിലൊന്ന് താരിഫ് മുൻകൂട്ടി നിശ്ചയിച്ചിരിക്കണമെന്നും അല്ലാത്തപക്ഷം VGF അനുവദിക്കരുതെന്നുമാണെന്നും കമ്പനി സെക്രട്ടറി അറിയിച്ചു.

Clause 27.1.1 പ്രകാരം തുറമുഖ ഉപഭോക്താക്കളുടെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടു വന്നതിനുശേഷം ഉപഭോക്താക്കളിൽ നിന്നും കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ യൂസർ ഫീ ചുമത്താൻ അധികാരം ഉണ്ട് എന്ന് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നതിനാൽ ചില പ്രത്യേക ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് ഒരു നോട്ടീസ് പോലും നൽകാതെ ഉപഭോക്തൃ ഫീസ് കുറച്ചു നൽകാൻ അധികാരമുണ്ടെന്നും എ.ജി. ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയപ്പോൾ മേലധികാരികളുടെ ഉത്തരവില്ലാതെ അത്തരത്തിൽ മാറ്റം വരുത്തില്ലായെന്ന് VISL കമ്പനി സെക്രട്ടറി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു.

ക്ലോസ് 27.3.1 പ്രകാരം പോർട്ട് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചറിന് മതിയായ ശേഷി ലഭ്യമായെന്ന് തോന്നിയാൽ ഉപഭോക്തൃ ചാർജ്ജുകൾ സ്വതന്ത്രമത്സരം മുഖേന നോട്ടിഫിക്കേഷനിലൂടെ നിർണ്ണയിക്കാമെന്നത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ താല്പര്യത്തിനു വിരുദ്ധമാണെന്നും

കൃത്രിമത്വത്തിനുള്ള സാധ്യതയും ഉണ്ടാവുമെന്നും പ്രിൻസിപ്പൽ അക്കൗണ്ടന്റ് ജനറൽ അഭിപ്രായപ്പെട്ടു.

കൂടുതൽ ട്രാഫിക് ലഭിക്കാനും വോള്യം ഓഫ് ബിസിനസ് വർദ്ധിപ്പിക്കാനും സ്വീകരിക്കുന്ന ചില സ്ട്രാറ്റജികളാണ് ഇതെല്ലാമെങ്കിലും ഇവയിൽ കൂടുതൽ ശ്രദ്ധ നൽകേണ്ടതാണെന്നും തുറമുഖ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി അറിയിക്കുകയുണ്ടായി.

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കരാറിന്റെ Clause കളിൽ ധാരാളം ന്യൂനതകൾ കാണുന്നുണ്ടെന്നും ആയത് പരിഹരിക്കണമെന്നും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വരുമാനം നഷ്ടപ്പെടാതിരിക്കാൻ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കണമെന്നും കൺസഷൻ റേറ്റ് കുറച്ചുകൊണ്ടുവരുന്നതിനും സംസ്ഥാനത്തിനു നേട്ടം ലഭിക്കുന്നതിനുമായി എന്തെങ്കിലും മാറ്റം കൊണ്ടുവരാൻ സാധിക്കുമോയെന്ന് പരിശോധിക്കണമെന്നും സമിതി നിർദ്ദേശിച്ചു.

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കുള്ള VGF അപേക്ഷ സംസ്ഥാന സർക്കാർ കേന്ദ്രത്തിന് സമർപ്പിച്ചപ്പോൾ പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായുള്ള എല്ലാ പ്രവർത്തികളും തുറമുഖവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതായിരിക്കുമെന്ന് വ്യവസ്ഥയുണ്ടായിരുന്നുവെങ്കിലും പ്രസ്തുത വ്യവസ്ഥ കൺസഷൻ കരാറിലില്ലെന്നും, പദ്ധതി സ്ഥലത്തിന്റെ നിർവ്വചനം കൺസഷൻ കരാറിലില്ലാത്തതിനാൽ കടലിൽ നിന്നും വീണ്ടെടുക്കുന്ന 53 ഹെക്ടർ ഭൂമിയിലും കൺസഷണയർക്ക് പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനം നടത്താവുന്നതാണെന്നും, മൊത്തം ഭൂമിയുടെ 30% പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റിനായി ഉപയോഗിക്കാമെന്ന് പറയുന്നുണ്ടെങ്കിലും അത് എത്ര ഏക്കർ ഭൂമിയാണെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടില്ലായെന്നുമുള്ള ഓഡിറ്റ് നിരീക്ഷണത്തിന് സമിതി വിശദീകരണം ആരാഞ്ഞു.

Reclaimed land 130 ഏക്കറും ഏറ്റെടുത്ത 230 ഏക്കറും ഉൾപ്പെടെ 360 ഏക്കർ ഭൂമിയുള്ളതിൽ പരമാവധി 120 ഏക്കർ ഭൂമി വരെ പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിന് ഉപയോഗിക്കാമെന്നും പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സർക്കാർ ഭൂമിയായോ പണമായോ നിക്ഷേപങ്ങളൊന്നും നടത്താൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നില്ലായെന്നും രണ്ടാംഘട്ടനിർമ്മാണ പ്രവർത്തികൾക്ക് കൺസഷണയർ തന്നെ നിക്ഷേപങ്ങൾ നടത്തണമെന്നും ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർ വിശദീകരിച്ചു.

കൺസഷൻ കാലാവധി കഴിയുമ്പോൾ പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിനായി കൈമാറിയ ഭൂമി തിരികെ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ലഭിക്കണമെന്ന കേന്ദ്ര സാമ്പത്തികകാര്യ വകുപ്പിന്റെ നിർദ്ദേശം കൺസഷൻ കരാറിൽ ഉൾപ്പെടുത്താത്തതു സംബന്ധിച്ച് സമിതി വിശദീകരണം ആരാഞ്ഞതിന് നിശ്ചയിച്ച കാലാവധിയിൽ കൺസഷണയറെ ഒഴിവാക്കിയാലും കാലാവധി തീർന്നു കഴിഞ്ഞാൽ കൺസഷണയർ അനുവദിച്ച സബ്-ലൈസൻസുകൾ തുടരാനാവില്ലെന്ന് കരാറിൽ വ്യവസ്ഥയുള്ളതിനാൽ പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിനായി കൈമാറിയ ഭൂമി തിരികെ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ലഭ്യമാക്കുമെന്ന് VISL ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ സമിതി മുമ്പാകെ ബോധിപ്പിച്ചു.

3.1.10 - കൺസഷൻ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പാലിക്കാതിരിക്കൽ

കരാറിലെ വ്യവസ്ഥ 3 ഷെഡ്യൂൾ-L പ്രകാരം കരാർ ഒപ്പിട്ട് 90 ദിവസത്തിനകം രൂപകൽപ്പന സമയത്തുതന്നെ തുറമുഖത്തിന്റെ സുരക്ഷാ ഓഡിറ്റ് നിർവ്വഹിക്കുന്നതിനായി ഒരു സുരക്ഷാ ഉപദേഷ്ടാവിനെ നിയമിക്കേണ്ടതാണെങ്കിലും ഓഡിറ്റ് വേളയിൽ സുരക്ഷാ ഉപദേഷ്ടാവിനെ നിയമിച്ചിട്ടില്ലായിരുന്നുവെന്ന് നിരീക്ഷിച്ച സമിതി ആയതു സംബന്ധിച്ച് വിശദീകരണം ആരാഞ്ഞതിന് നിലവിൽ സുരക്ഷാ ഉപദേഷ്ടാവിനെ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും ആദ്യകാലത്ത് രണ്ടു മൂന്ന് ടെണ്ടർ ക്ഷണിച്ചിട്ടും ആരെയും ലഭിച്ചില്ലായിരുന്നുവെന്നും എല്ലാ ഡിസൈനിലും സുരക്ഷാ പരിശോധിക്കണമെന്നും ക്രെയിനിന്റെ സുരക്ഷ പരിശോധിക്കുന്നതിന് ഇവരുടെ സാന്നിദ്ധ്യം ആവശ്യമാണെന്നും VISL ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ അറിയിച്ചു.

തുറമുഖ നിർമ്മാണത്തിന്റെ എത്ര ശതമാനം പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ടെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് 70% വർക്കുകൾ പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ടെന്ന് ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ അറിയിച്ചു.

തദവസരത്തിൽ 80% പണി പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ടെന്ന് 23.01.2020-ലെ സമിതി യോഗത്തിൽ ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥർ അറിയിച്ചിരുന്നതായി സമിതി ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. തുടർന്ന് പ്രസ്തുത പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കമ്പോണന്റ് അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള ഓരോ പ്രവർത്തിയുടെ പുരോഗതി സംബന്ധിച്ച റിപ്പോർട്ട്

ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിച്ചു. ആയത് ലഭ്യമാക്കാമെന്ന് വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി ഉറപ്പ നൽകുകയും ചെയ്തു.

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി എന്ന് പൂർത്തിയാക്കാൻ സാധിക്കുമെന്ന സമിതിയുടെ തുടർ ചോദ്യത്തിന് 2024-ൽ കമ്മീഷൻ ചെയ്യാൻ സാധിക്കുമെന്നും 2023 മാർച്ച്/ഏപ്രിൽ മാസത്തിൽ ബർത്തിനുമുകളിൽ സ്ഥാപിക്കാവുന്ന തരത്തിലുള്ള ക്വറ്റൻ ക്രെയിൻ ഉൾപ്പെടെയുള്ള കപ്പൽ കൊണ്ടുവരാനാണ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളതെന്ന് അറിയിക്കുകയുണ്ടായി. 3100 മീറ്റർ ബ്രേക്ക് വാട്ടറിന്റെ നിർമ്മാണത്തിൽ 1850 മീറ്റർ വരെ മാത്രമേ പൂർത്തിയായിട്ടുള്ളൂ എന്നതിനാൽ തിരമാലകൾ വന്നടിക്കുന്നതുകൊണ്ട് കപ്പലുകൾക്ക് സുരക്ഷിതമായി നങ്കൂരമിടാൻ സാധിക്കില്ലായെന്നും ബ്രേക്ക് വാട്ടർ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയായാൽ മാത്രമേ കപ്പൽ കൊണ്ടുവരാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂവെന്നും തുറമുഖ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി അറിയിച്ചു.

<u>സമിതിയുടെ ആറാമത്തെയോഗം.</u>

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ വിവിധ ഘട്ടങ്ങളുടെ നിർമ്മാണ പുരോഗതി വിലയിരുത്തുന്നതിനാണ് പദ്ധതി പ്രദേശം സന്ദർശിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചതെന്ന് സമിതി ചെയർമാൻ ആമുഖമായി അറിയിച്ചു.

തുറമുഖത്തിന്റെ നിർമ്മാണ പുരോഗതി സംബന്ധിച്ച് പവർപോയിന്റ് പ്രസന്റേഷൻ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുണ്ടെന്നും ആയത് വീക്ഷിച്ചതിനുശേഷം നിർമ്മാണ പുരോഗതി വിലയിരുത്തുന്നതിനായി പദ്ധതി പ്രദേശം സന്ദർശിക്കാവുന്നതാണെന്നും തുറമുഖ വകുപ്പ സെക്രട്ടറി സമിതിയെ അറിയിച്ചു.

തുടർന്ന് വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര സീപോർട്ട് ലിമിറ്റഡ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ പവർപോയിന്റ് പ്രസന്റേഷൻ നടത്തുകയുണ്ടായി.

ലോകത്തിലെ ഏറ്റവും തിരക്ക് കൂടിയ കണ്ടയ്നയെർ ഷിപ്പിംഗ് റൂട്ടുകളിൽ ഒന്നാണ് വിഴിഞ്ഞത്തിന് സമീപത്തുകൂടി കടന്നുപോകുന്ന യൂറോപ്പ് – കിഴക്കൻ ഏഷ്യ ചരക്കുപാതയെന്നും 18 മുതൽ 24 മീറ്റർ വരെ കടലിനു ആഴമുള്ളതിനാലും തീരത്തുനിന്നും 10 nautical mile (ഏകദേശം 18.52Km) അകലെ ചരക്കുപാത ഉള്ളതിനാലുമാണ് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്ക് രൂപം നൽകിയതെന്നും അദ്ദേഹം വിശദമാക്കി.

ഏഷ്യയിൽ കൊളംബോ, സിംഗപ്പൂർ തുടങ്ങിയ തുറമുഖങ്ങളാണ് കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റിന്റെ മുഖ്യപങ്ക് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതെന്നും, ഇന്ത്യയുടെ കണ്ടെയ്നറുകളുടെ കാര്യത്തിൽ കൊളംബോയാണ് മുന്നിലെന്നും കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റിന് അയൽ രാജ്യങ്ങളിലെ തുറമുഖങ്ങളെ ആശ്രയിക്കുന്നതു വഴി 2500 കോടി രൂപയുടെ വാർഷിക നഷ്ടം കേന്ദ്ര സർക്കാർ കണക്കാക്കുന്നുണ്ടെന്നും ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ വിശദീകരിച്ചു. തുടർന്ന് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാകുന്നതോടെ കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റിന്റെ സിംഹഭാഗവും കൈകാര്യം ചെയ്യാനാകുമെന്നതിനാൽ വിദേശ നാണ്യവരവിൽ വർദ്ധനവുണ്ടാകുമെന്നും, റെയിൽ-ദേശീയ പാതകളിലൂടെ ദക്ഷിണേന്ത്യൻ സംസ്ഥാനങ്ങളുമായി വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തെ ബന്ധിപ്പിക്കാനാകുമെന്നും,പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാകുന്നതോടെ സാമൂഹിക-സാമ്പത്തിക വളർച്ചയും കൂടുതൽ തൊഴിലവസരങ്ങളും സാധ്യമാകുമെന്നും അദ്ദേഹം വിശദീകരിച്ചു.

രാജ്യത്ത് ആഴമുള്ള തുറമുഖങ്ങൾ വിരളമാണെന്നും കൊച്ചിയുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ പ്രാഥമിക ഡ്രഡ്ജിംഗ് പൂർത്തിയായാൽ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ആവശ്യമില്ലെന്നും വിഴിഞ്ഞത്ത് നിലവിൽ 20 മീറ്റർ ആഴം ഉള്ളതിനാൽ വലിയ മദർഷിപ്പുകൾക്ക് തീരത്ത് അടുക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നും, മൂന്നു വർഷത്തിനുള്ളിൽ രാജ്യത്തെ ആദ്യ കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റ് പോർട്ടായി വിഴിഞ്ഞത്തെ വികസിപ്പിക്കുമെന്നാണ് 2021-ൽ പുറത്തിറക്കിയ മാരിടൈം ഇന്ത്യാവിഷൻ 2030-ൽ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ളതെന്നും അദ്ദേഹം വിശദമാക്കി.

7700 കോടി രൂപ പദ്ധതി ചെലവുള്ള ആദ്യ ഘട്ടത്തിൽ 800 മീറ്റർ ബെർത്ത്, അതിനു പിന്നിലെ കണ്ടെയ്നർ യാർഡ്, ബ്രേക്ക് വാട്ടർ, അപ്രോച്ച് റോഡ്, ഗേറ്റ് വേ, ഗേറ്റ് കോംപ്ലക്സ്, സബ്സ്റ്റേഷൻ എന്നിവ ഉൾപ്പെടുന്നു. ഇതൊരു പി.പി.പി. പ്രോജക്റ്റ് ആയതിനാൽ 67% സംസ്ഥാന സർക്കാരും 33% പ്രൈവറ്റ് ഡെവലപ്പറുമാണ് വഹിക്കുന്നതെന്നും, ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ, അപ്രോച്ച് റോഡ്/റെയിൽവേ ലൈൻ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് വേണ്ട സഹായങ്ങൾ എന്നിവ സംസ്ഥാന സർക്കാരാണ് ചെയ്യുന്നതെന്നും വയബിലിറ്റിഗ്യാപ് ഫണ്ടായി കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ വിഹിതമായ ₹817 കോടിയും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ

വിഹിതമായ ₹817 കോടിയും ചേർത്ത് ആകെ 1635 കോടി രൂപ ഗ്രാന്റായി അനുവദിക്കുമെന്നും അദ്ദേഹം വിശദമാക്കി.

പ്രോഫിറ്റ് ഷെയറിംഗിനെക്കുറിച്ച് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന്, പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ച് സുതാര്യമായ ടെൻഡർ നടപടികൾക്കുശേഷം സംസ്ഥാന സർക്കാർ അദാനിപോർട്ട് & സ്പെഷ്യൽ എക്കണോമിക് സോൺ ലിമിറ്റഡുമായി 17.08.2015–ൽ കരാറിലേർപ്പെട്ടുകയും 05.12.2015–ൽ നിർമ്മാണം ആരംഭിക്കുകയും ചെയ്തുവെന്നും 15–ാം വർഷം മുതൽ റവന്യൂ ഷെയറിംഗ് ലഭിക്കത്തക്കവിധത്തിലാണ് കേന്ദ്ര-ധനകാര്യ മന്ത്രാലയം അംഗീകാരം നൽകിയിട്ടുള്ളതെന്നും VISL, ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ മറുപടി നൽകി.

ബ്രേക്ക് വാട്ടർ നിർമ്മാണത്തെ തുടർന്ന് സമീപ തീരങ്ങൾ കടലെടുക്കുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടോയെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് സെഡിമെന്റ് സെല്ലിനുള്ളിലുള്ള വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തെ സംബന്ധിച്ച് നിരവധി പാരിസ്ഥിതിക പഠനങ്ങൾ നടത്തിയതിനുശേഷമാണ് പാരിസ്ഥിതിക അനുമതി ലഭിച്ചതെന്നും, പാരിസ്ഥിതിക അനുമതി ചോദ്യം ചെയ്തുകൊണ്ടുള്ള ഹർജികളിൽ വാദം കേൾക്കില്ലെന്ന് വ്യക്തമാക്കിയ ട്രൈബ്യൂണൽ, പദ്ധതിയുടെ മേൽനോട്ടം വഹിക്കാൻ വിദഗ്ദ്ധ സമിതിയെ നിയമിക്കുന്നതിനും ആറുമാസം കൂടുമ്പോൾ ട്രൈബ്യൂണലിന് റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുന്നതിനും നിർദ്ദേശിച്ചിരുന്നുവെന്നും VISL ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ സമിതിയെ ബോധിപ്പിച്ചു.

VISL–ന് വൈദ്യുതി ലഭിക്കുന്നതിനുള്ള സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ച് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് KSEBL–ന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തേയ്ക്ക് കാട്ടാക്കടയിൽ നിന്നും ബാലരാമപുരം വഴി 220KV ലൈനിലൂടെ വൈദ്യുതി എത്തിക്കുന്നതിനുള്ള മെയിൻ ഗ്യാസ് ഇൻസുലേറ്റഡ് റിസീവിംഗ് സബ്സ്റ്റേഷന്റെ നിർമ്മാണവും ഇവിടെ നിന്ന് വൈദ്യുതി സ്റ്റെപ് ഡൗൺ ചെയ്ത് തുറമുഖത്തെ സബ്സ്റ്റേഷനുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പദ്ധതിയും പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും, സോളാർ വൈദ്യുതി ഉല്പാദനം സംബന്ധിച്ച് ചർച്ചകൾ നടന്നുവരികയാണെന്നും VISL ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ മറുപടി നൽകി.

പദ്ധതി പ്രദേശത്തേയ്ക്കുള്ള ജലവിതരണ സംവിധാനത്തെക്കുറിച്ചുള്ള സമിതിയുടെ ചോദ്യത്തിന് 3.3 MLD വാട്ടർ സപ്ലൈ സ്കീം കമ്മീഷൻ ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്നും ശുദ്ധജലത്തിന്റെ

ഭൂരിഭാഗവും മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്ക് നൽകി വരുന്നുണ്ടെന്നും ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥൻ മറുപടി നൽകി.

പദ്ധതി പ്രദേശത്തേയ്ക്കുള്ള റോഡ്, റെയിൽ എന്നിവയുടെ നിർമ്മാണ പുരോഗതി സംബന്ധിച്ച് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് തുറമുഖത്തു നിന്നും 2 കി.മീ. ദൂരത്തിൽ നിലവിൽ നിർമ്മാണം നടക്കുന്ന നാലുവരിപ്പാത തലക്കോട് വരെ നീട്ടി കഴക്കൂട്ടം–കോവളം–കാരോട് ബൈപാസിൽ (NH–66) ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന രീതിയിലാണ് നിർമ്മിക്കുന്നതെന്നും അതിനുവേണ്ടിയുള്ള സ്ഥലമെടുപ്പ് 95% പൂർത്തീകരിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും, കൂടാതെ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖവും ബാലരാമപുരം റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന 9 കി.മീ. ടണൽ ഉൾ പ്പെടെ 10.7 km ദൂരമുള്ള 1060 കോടി രൂപയുടെ റെയിൽവേ ലൈൻ പദ്ധതി ദക്ഷിണറെയിൽവേ അംഗീകരിക്കുകയും, അതിനായി ബാലരാമപുരം മുതൽ വിഴിഞ്ഞം വരെ 6.65 ഹെക്ടർ ഭൂമിയേറ്റെടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ പുരോഗമിക്കുകയാണെന്നും കൊങ്കൺ റെയിൽ കോർപ്പറേഷനാണ് റെയിൽവേ ലൈനിന്റെ നിർമ്മാണ ചുമതലയെന്നും അദ്ദേഹം തുടർന്നറിയിച്ചു.

2019 ഡിസംബർ മൂന്നിന് പൂർത്തിയാക്കേണ്ടിയിരുന്ന വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി ബ്രേക്ക് വാട്ടർ നിർമ്മാണത്തിനുള്ള പാറയുടെ ദൗർലഭ്യം കാരണം വൈകുവാൻ ഇടയായിയെന്നും നിലവിൽ ദ്രുതഗതിയിൽ നിർമ്മാണം നടന്നുവരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ 2024 ഡിസംബറിൽ പദ്ധതി പൂർത്തീകരിക്കുമെന്നാണ് ഡെവലപ്പർ അറിയിച്ചിരിക്കുന്നതെന്നും എന്നാൽ 2024 മെയ് മാസത്തോടെ പ്രവൃത്തി പൂർത്തീകരിക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നതെന്നും VISL ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ അറിയിച്ചു.

റെയിൽവേലൈനുകളുടെ പൂർത്തീകരണം ഈ കാലയളവിനുള്ളിൽ സാധ്യമാകുമോയെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് റോഡ് നിർമ്മാണം തുറമുഖ നിർമ്മാണത്തോടൊപ്പം പൂർത്തിയാക്കുവാൻ സാധിക്കുമെങ്കിലും തുറമുഖ നിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിച്ച് രണ്ടുവർഷത്തിനുള്ളിൽ മാത്രമേ റെയിൽ വികസനം സാധ്യമാകുകയുള്ളൂവെന്നും ആയതിനാൽ തുറമുഖ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയായാലുടനെ റെയിൽവേലൈനിലൂടെ ചരക്കുനീക്കം സാധ്യമാകില്ലായെന്നും കണ്ടയനർ

ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റ് തുറമുഖമായാണ് വിഴിഞ്ഞത്തെ വികസിപ്പിക്കുന്നതെന്നും ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥൻ അറിയിച്ചു.

സംസ്ഥാന വിഹിതം പൂർണ്ണമായും അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ടോയെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് ബ്രേക്ക് വാട്ടർ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഒരോ ഘട്ടത്തിലും തുക അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും വയബിലിറ്റ് ഗ്യാപ് ഫണ്ടിൽ കേന്ദ്ര വിഹിതം അനുവദിച്ചാൽ മാത്രമേ സംസ്ഥാന വിഹിതം അനുവദിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളുവെന്നും VISL ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ അറിയിച്ചു.

ഓരോ ഘടകങ്ങളുടെയും നിർമ്മാണം ഏതു ഘട്ടം വരെയായെന്ന് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് ബിൽഡിംഗ്സ്-39%, ബ്രേക്ക് വാട്ടർ-53%, ഡ്രഡ്ജിംഗ് & റിക്ലമേഷൻ 65%, കണ്ടയ്നർ ബെർത്ത്-78%, പ്രോജക്ട് എക്യൂപ്മെന്റ്-51%, കണ്ടയ്നർ യാർഡ്-34%, ഗേറ്റ് കോംപ്ലക്സ് & റോഡ് ഡെവലപ്പ്മെൻറ്-74%, യൂട്ടിലിറ്റീസ് & അദേഴ്സ്-41%, എന്നിവ ഉൾപ്പെടെ ആകെ 55% നിർമ്മാണം കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്നും കണ്ടയ്നെർ ബർത്ത് നിർമ്മാണത്തിനുള്ള പൈലിംഗ് പൂർത്തിയാക്കി സ്ലാബ് സ്ഥാപിക്കുന്ന പ്രവൃത്തി പുരോഗമിക്കുന്നുവെന്നും VISL ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ അറിയിച്ചു.

തുറമുഖം പ്രവർത്തനക്ഷമമാകണമെങ്കിൽ ബ്രേക്ക് വാട്ടർ, കണ്ടയ്നെർ ബെർത്ത് എന്നീ രണ്ടു ഘടകങ്ങളാണ് പൂർത്തീകരിക്കേണ്ടതെന്നും 400m ബെർത്ത് നിർമ്മാണം പൂർത്തിയായിക്കഴിഞ്ഞാൽ കപ്പൽ എത്തിക്കാൻ സാധിക്കുമെന്നും വരുന്ന ഓണക്കാലത്ത് വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്ത് ആദ്യ കപ്പൽ എത്തിക്കുമെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചത് ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണെന്നും തുറമുഖ വകുപ്പ് സെക്രട്ടറി അറിയിച്ചു.

അന്താരാഷ്ട്ര തുറമുഖത്തിനാവശ്യമായ വലിയ ക്രെയിനുകൾക്കായി ചൈനയിലെ ഷാങ്ഹായ് ഷെൻഹ്വ പോർട്ട് മെഷിനറി കമ്പനിയുമായി വിഴിഞ്ഞം ഇന്റർനാഷണൽ സീ പോർട്ട് ലിമിറ്റഡ് കരാറിലേർപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെന്നും ക്രെയിനുകളുമായി കപ്പൽ ഒക്ടോബറിൽ വിഴിഞ്ഞത്തെത്തുമെന്നും അതിലേക്കാവശ്യമായ ബെർത്ത് ഒരുക്കുന്നതാണെന്നും VISL ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ അറിയിച്ചു.

ഡെവലപ്പർ ഏകദേശം 3000 കോടി രൂപ ചെലവഴിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും 2960 മീറ്റർ നീളമുള്ള ബ്രേക്ക് വാട്ടർ നിർമ്മാണത്തിൽ 2300 മീറ്റർ നിർമാണം പൂർത്തിയായിട്ടുണ്ടെന്നും ശേഷിക്കുന്ന 660 മീറ്റർ നിർമ്മാണം കടലിന്റെ ആഴം കൂടിയ ഭാഗത്തായതിനാൽ പാറയുടെ

ആവശ്യം കൂടുതലാണെന്നും നിലവിൽ ക്രൂ ചെയിഞ്ചിംഗ് പുനരാരംഭിച്ചിട്ടില്ലായെന്നും കോവിഡ് കാലത്ത് ഇരുന്നൂറോളം കപ്പലുകൾ ക്രൂ ചെയിഞ്ചിംഗ് നടത്തിയതു കൊണ്ട് ലോക മാരിടൈം ഭൂപടത്തിൽ വിഴിഞ്ഞത്തെ അടയാളപ്പെടുത്താനായെന്നും ഇത് സംബന്ധിച്ച് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥൻ മറുപടി നൽകി.

ബ്രേക്ക് വാട്ടർ(പുലിമുട്ട്) കൺസ്ട്രക്ഷൻ രണ്ട് രീതിയിലാണ് ചെയ്യുന്നതെന്നും ട്രക്കിൽ പാറ കൊണ്ട് വന്ന് ഡ്രോപ് ചെയ്ത് ഗ്രെയിൻസുകളായി പ്രൊഫൈൽ ചെയ്യുന്നതാണ് ആദ്യത്തെ രീതിയെന്നും 1000 മുതൽ 2000 ടൺ വരെ അടിവശം ഓപ്പൺ ചെയ്യാവുന്ന ഹൈഡ്രോളജിക്കലി ഓപ്പറേറ്റഡ് ബാർജുകളിൽ പാറ കൊണ്ടു വന്ന് ഓരോ അലൈൻമെന്റിലും ഡ്രോപ്പ് ചെയ്ത് ലൈൻസ് ആന്റ് എറേർസിൽ പ്രൊഫൈൽ ചെയ്യുന്നതാണ് രണ്ടാമത്തെ രീതിയെന്നും പുലിമുട്ടിനകത്ത് ശാന്തമായ പ്രദേശമുണ്ടെങ്കിൽ മാത്രമേ കപ്പലിന് വന്ന് ചേരാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂവെന്നും ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥൻ കൂട്ടിച്ചേർത്തു.

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രവൃത്തി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിന് 2024 ഡിസംബർ മാസം വരെ കാലാവധി നീട്ടി നൽകണമെന്ന ആവശ്യം സർക്കാർ അംഗീകരിച്ചിട്ടില്ലായെന്നും. 2019 ഡിസംബർ മാസത്തിൽ പൂർത്തീകരിച്ചില്ലെങ്കിൽ കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം 9 മാസത്തെ സമയം കൂടി അനുവദിക്കാമെന്നും അതിൽ ആദ്യത്തെ 3 മാസം ഗ്രേസ് പീരീഡും ബാക്കിയുള്ള 6 മാസം 12 ലക്ഷം രൂപ ദിവസം വച്ച് കരാർ ചെയ്തിരുന്നുവെന്നും അത്തരത്തിൽ 270 ദിവസം വരെ ദീർഘിപ്പിച്ചു നൽകിയിട്ടുണ്ടെന്നും VISL ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ സമിതിയെ അറിയിച്ചു അസംസ്കൃത വസ്തുക്കളുടെ ലഭ്യതക്കുറവുണ്ടായെന്ന ന്യായം ശരിയല്ലായെന്നും പിഴ അടക്കേണ്ട നടപടിയിലേക്ക് സർക്കാർ നീങ്ങിയപ്പോൾ അവർ ട്രൈബ്യൂണലിനെ സമീപിച്ചതായും സമിതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു.

ട്രിബ്യൂണലിന്റെ ആർബിട്രേഷൻ നടപടികളുടെ നിലവിലെ സ്ഥിതി സംബന്ധിച്ച് സമിതി ആരാഞ്ഞതിന് കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം ഡിസ്പ്യൂട്ട് സൊല്യൂഷന് clause ഉണ്ടെന്നും നിർമ്മാണക്കാലാവധി നീട്ടുന്നതിന് കമ്പനി പറഞ്ഞ കാരണങ്ങൾ സർക്കാർ തള്ളിയതിനാൽ കമ്പനി ആർബിട്രേഷനുമായി മുന്നോട്ട് പോയെന്നും ആയതിനാൽ സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഒരു ആർബിട്രേറ്ററെ നിയോഗിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും മൂന്ന് സുപ്രീം

കോടതി ജഡ്ജിമാരെ വച്ച് ആർബിട്രേഷൻ ട്രൈബ്യൂണലിൽ ഹിയറിംഗ് നടന്നുവരുകയാണെന്നും എതിർവിസ്താരം പൂർത്തിയായെന്നും വിധി വന്നശേഷം മാത്രമേ ഷെഡ്യൂൾ പൂർത്തിയാക്കുന്ന തീയതി സംബന്ധിച്ച് തീരുമാനിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂവെന്നും VISL ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ അറിയിച്ചു. ഷെഡ്യൂൾ പൂർത്തിയാക്കൽ തീയതി തീരുമാനിക്കാൻ ട്രിബ്യൂണലിന്റെ വിധി കാത്തിരിക്കേണ്ടതില്ലെന്ന് സമിതി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു.

ആർബിട്രേഷനു വേണ്ടി സർക്കാർ പുതിയ നോംസ് വച്ചിട്ടുള്ളതിനാൽ നിശ്ചിത സമയപരിധിക്കുള്ളിൽ തന്നെ പ്രവൃത്തി പൂർത്തീകരിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്നും അല്ലെങ്കിൽ ജോയിന്റ് ആപ്ലിക്കേഷൻ ഫയൽ ചെയ്ത് അനുവാദം വാങ്ങണമെന്നും VISL ചീഫ് എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഓഫീസർ അറിയിച്ചു.

ബെർത്ത് നിർമ്മിക്കുന്നത് ഫ്ലോട്ടിംഗ് രീതിയിലാണോയെന്ന സമിതിയുടെ ചോദ്യത്തിന് അല്ലെന്നും 1.2-ന്റെ നാലിരട്ടി ഡയമീറ്ററുള്ള 617 പൈലുകൾ സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും അത് 40 മീറ്റർ ഡെക്കിനു താഴെയാണെന്നും 15 മീറ്റർ ആഴവും അതിനു മുകളിൽ ബെർത്തിന്റെ ഉയരവും വരുന്നുണ്ടെന്നും കപ്പൽ വന്നടുക്കുമ്പോൾ ആഘാതമുണ്ടാകാതിരിക്കാൻ എല്ലാ സൗകര്യങ്ങളും ഒരുക്കുന്നുണ്ടെന്നും യാർഡ് പൂർത്തിയാക്കുമ്പോഴാണ് കണ്ടെയ്നറുകൾ കൊണ്ടു വരാൻ കഴിയുന്നതെന്നും, ബെർത്തിൽ നിന്ന് വരുന്ന കണ്ടെയ്നറുകൾ ഉയർത്തി വയ്ക്കുകയും തിരിച്ചു കൊണ്ടുപോകുകയും ചെയ്യുന്ന പ്രക്രിയയാണ് നടക്കുന്നതെന്നും ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥൻ അറിയിച്ചു

തുടർന്ന്, സമിതി പദ്ധതി പ്രദേശം സന്ദർശിച്ച് നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പുലിമുട്ട്, ഡ്രഡ്ജിംഗ്, റിക്ലമേഷൻ, കണ്ടെയ്നർ ബെർത്ത്, കണ്ടെയ്നർ യാർഡ്, ടഗ് ബോട്ടുകൾ തുടങ്ങിയ ഘടകങ്ങളുടെ നിർമ്മാണ പുരോഗതി വിലയിരുത്തി.

<u>ശിപാർശകൾ</u>

1. കമ്പനിയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ള പുതുക്കിയ പട്ടിക പ്രകാരം 2020 ഡിസംബറിനും 2021 ജനുവരിക്കുമിടയിൽ പദ്ധതി പൂർത്തീകരിക്കുമെന്ന് പ്രസ്താവിച്ചിരുന്നതായും പദ്ധതിയുടെ കട്ട് ഓഫ് ഡേറ്റായി നിശ്ചയിച്ചിരുന്ന 03.12.2019 തീയതിയിൽ കമ്പനിയ്ക്ക് പദ്ധതി കമ്മീഷൻ ചെയ്യാൻ സാധിക്കാത്തതിനാൽ

സംസ്ഥാന സർക്കാരും കൺസഷണയറും തമ്മിലുള്ള കരാർ വ്യവസ്ഥകൾ ലംഘിക്കപ്പെട്ടതായും സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. കരാറിലെ വ്യവസ്ഥ പ്രകാരം നിശ്ചിത സമയത്തിനുള്ളിൽ പദ്ധതി കമ്മീഷൻ ചെയ്യുന്നതിൽ കമ്പനി വീഴ്ച വരുത്തിയാൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് കമ്പനി ദിനംപ്രതി 12 ലക്ഷം രൂപ നഷ്ടപരിഹാരം നല്കണമെന്ന് നിരീക്ഷിച്ച സമിതി, കരാറിലെ വ്യവസ്ഥ പ്രകാരമുള്ള ക്യൂറബിൾ പീരിയഡ് നൽകി കൃത്യമായി കമ്പനിയിൽ നിന്ന് കരാറിൽ നിശ്ചയിച്ച പ്രകാരമുള്ള നഷ്ടപരിഹാരം ഈടാക്കണമെന്ന് ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

2. രണ്ട് വർഷത്തിനുള്ളിൽ വിഴിഞ്ഞത്ത് ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിന്റെ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കുമെന്ന് കരാറിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ബ്രേക്ക് വാട്ടറിന്റെയും ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിന്റെയും നിർമ്മാണം എത്രയും പെട്ടെന്ന് പൂർത്തിയാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

3. സംസ്ഥാന സർക്കാരും വി.ഐ.എസ്.എല്ലും കരാറിൽ നിഷ്കർഷിച്ചിരിക്കുന്ന സമയക്രമമനുസരിച്ച്, കരാർ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി പദ്ധതി പൂർത്തീകരിക്കണമെന്നും പദ്ധതി സമയബന്ധിതമായി കമ്മീഷൻ ചെയ്യുന്നതിനായി ഉന്നതാധികാരസമിതി സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ സംബന്ധിച്ച റിപ്പോർട്ട് സമിതിക്ക് ലഭ്യമാക്കണമെന്നും ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

4. കരാർ പ്രകാരം കൺസഷണയർക്ക്, തുറമുഖത്തിന്റെ ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് പബ്ലിക് നോട്ടീസ് നല്കിയതിനുശേഷം ആരിൽനിന്ന് വേണമെങ്കിലും കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ യൂസർഫീ ചുമത്താൻ അധികാരമുണ്ടെന്ന് സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. എന്നാൽ പബ്ലിക് നോട്ടീസ് മുൻകൂറായി നൽകുന്നതുവഴി ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് ഉചിതമായ തീരുമാനമെടുക്കാനുള്ള അവസരം ലഭിക്കുമെന്ന് സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു. ആയതിനാൽ തുറമുഖത്തിന്റെ ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് പബ്ലിക് നോട്ടീസ് മുൻകൂറായി നൽകിക്കൊണ്ട് മാത്രമേ യൂസർഫീ ചുമത്താൻ വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ പാടുള്ളൂ എന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

<u>ഖണ്ഡിക 3.1.5</u>

5. വിഴിഞ്ഞത്ത് കടൽ ഭിത്തിയുടെയും (ബ്രേക്ക് വാട്ടർ) മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റെയും നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഇ.പി.സി. വർക്കുകളെ പി.പി.പി. ടെണ്ടറിൻ കീഴിൽ ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളായി ഉൾപ്പെടുത്തിയത് സംബന്ധിച്ച സർക്കാർ ഉത്തരവിന്റെ (ജി.ഒ.(എം.എസ്) 21/2014/F&PD) പകർപ്പ് ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

6. സാമ്പത്തിക സാങ്കേതിക ഉപദേഷ്ടാക്കളുടെ ശിപാർശ പ്രകാരം സംസ്ഥാന സർക്കാരിലെ സെക്രട്ടറിമാർ ഉൾപ്പെടെ ഉന്നതാധികാര സമിതി തുറമുഖ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളുടെ മതിപ്പു ചെലവ്, 2015-ലെ നിരക്കിൽ 1463 കോടി രൂപയായി വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ക്യാബിനറ്റ് തീരുമാനം കൂടാതെ ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളുടെ തുക വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ സാമ്പത്തിക സാങ്കേതിക ഉപദേഷ്ടാക്കളും സെക്രട്ടറിമാരുമടങ്ങിയ ഒരു സമിതിക്ക് അധികാരമില്ലെന്ന് സമിതി അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു. ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളുടെ ചെലവ് കൂട്ടിയതിന് ഉന്നതാധികാര സമിതി നിരത്തിയ കാരണങ്ങൾ ദുർബലമാണെന്നും വസ്തുതകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ളവയല്ലെന്നും തുക കൂട്ടിയ നടപടി ഏതെങ്കിലും വകുപ്പ് പരിശോധിച്ചിട്ടില്ലെന്നും തുക കൂട്ടാനിടയായ സാഹചര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് യാതൊരു വ്യക്തതയുമില്ലെന്നും സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. ആയതിനാൽ ഇതു സംബന്ധിച്ച വിശദീകരണം സമിതിക്ക് ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

7. ചീഫ് സെക്രട്ടറിയുടെ അദ്ധ്യക്ഷതയിൽ 02.08.2019-ൽ ചേർന്ന ഉന്നതാധികാര സമിതിയോഗത്തിൽ തുറമുഖത്തിന്റെ 50% പണികൾ മേയ് 2020-ഓടെ പൂർത്തിയാകുമെന്നും ബാക്കിയുള്ള നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ ഒക്ടോബർ 2020-ഓടുകൂടി പൂർത്തീകരിച്ച് പദ്ധതി കമ്മീഷൻ ചെയ്യുമെന്നും പദ്ധതി പൂർത്തിയാക്കാനുള്ള പുതുക്കിയ നിർമ്മാണ ഷെഡ്യൂൾ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് സമർപ്പിക്കാമെന്നും അദാനി കമ്പനി ഉറപ്പു നല്കിയതായി സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. സംസ്ഥാന ഏജൻസിയുടെ ചുമതല, കരാറുകാരനു വേണ്ടി അസംസ്കൃത വസ്തുക്കൾ

സംഭരിക്കുകയല്ലെന്നും പദ്ധതി നടത്തിപ്പിനിടയിൽ നേരിടാവുന്ന നിയമ നടപടികൾ, ഭരണപരമായ പ്രതിസന്ധികൾ, നിയമപ്രശ്നങ്ങൾ എന്നിവ കൈകാര്യം ചെയ്യുക എന്നതുമാണെന്ന് സമിതി ഓർമ്മപ്പെടുത്തുന്നു. വിഴിഞ്ഞം പോലൊരു ബൃഹത്പദ്ധതിക്ക് ടെണ്ടർ ക്ഷണിക്കുന്ന അവസരത്തിൽ ബിഡറിന് ടെണ്ടർ സമർപ്പിക്കാനുള്ള തീയതി നീട്ടിക്കൊടുക്കാതിരുന്ന നടപടി ശരിയല്ലെന്നും ടെണ്ടറിൽ ഒരു ബിഡർ മാത്രം ഉള്ള അവസ്ഥയിൽ വീണ്ടും ടെണ്ടർ ക്ഷണിക്കുക എന്നതാണ് ശരിയായ രീതിയെന്നും സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കായുള്ള ടെണ്ടറിൽ ബിഡറെ തെരഞ്ഞെടുത്തത് വഴിവിട്ട രീതിയിലാണെന്ന് നിരീക്ഷിച്ച സമിതി ടെണ്ടറിൽ ഒരു ബിഡർ മാത്രം ഉള്ള അവസ്ഥയിൽ വീണ്ടും ടെണ്ടർ ക്ഷണിക്കാത്തത് സംബന്ധിച്ച് വിശദമായ റിപ്പോർട്ട് നൽകണമെന്ന് ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

8. ഒരു പ്രോജക്റ്റ് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനായി കരാറിൽ ഏർപ്പെടുമ്പോൾ, സ്വാഭാവികമായി നടത്തേണ്ടതായ അസംസ്കൃത വസ്തുക്കളെ സംബന്ധിച്ച സാധ്യതാ പഠനം വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ കാര്യത്തിൽ നടന്നതായി കാണാൻ കഴിയുന്നില്ലെന്ന് സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു. പദ്ധതി നടത്തിപ്പിൽ ഘട്ടം ഘട്ടമായി സ്വീകരിക്കേണ്ടിയിരുന്ന നടപടി കൺസഷണയർ സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ലെന്നും, ക്വാറികൾക്കുള്ള അപേക്ഷ നൽകിയതുപോലും കരാറിൽ ഏർപ്പെട്ട് മൂന്നു വർഷത്തിനുശേഷം മാത്രമാണെന്നും, പാറയുടെ ദൗർലഭ്യമാണ് പദ്ധതിയുടെ കാലതാമസത്തിനുള്ള കാരണമെന്ന കമ്പനിയുടെ വാദങ്ങളെ ഇക്കാരണത്താൽ അംഗീകരിക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നും സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. ആയതിനാൽ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ കാര്യത്തിൽ അസംസ്കൃത വസ്തുക്കളെ സംബന്ധിച്ച സാധ്യതാ പഠനം നടത്തിയതിന്റെ റിപ്പോർട്ട് ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

9. മത്സ്യബന്ധന മേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഡ്രഡ്ജിംഗിന്റെ 50% കഴിയുകയും ശേഷിക്കുന്ന 50% ജോലി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നതിനാൽ ഡ്രഡ്ജിംഗിൽ കാലതാമസം ഉണ്ടായെന്ന് പറയാനാവില്ലെന്നും മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റെ

മുൻഭാഗത്ത് അടിഞ്ഞിട്ടുള്ള മണ്ണിനെ സംബന്ധിച്ച് സർവെ നടത്തിയെങ്കിലും ഇപ്രകാരം ഒരു ഡെപ്പോസിറ്റിന്റെ സാന്നിധ്യം സംബന്ധിച്ച് യാതൊരു ശാസ്ത്രീയമായ തെളിവും ലഭ്യമായിട്ടില്ലാത്തതിനാൽ വീണ്ടും പഠനം നടത്തുവാൻ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. ആയതിനാൽ മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റെ മുൻഭാഗത്ത് അടിഞ്ഞിട്ടുള്ള മണ്ണിനെ സംബന്ധിച്ച് നടത്തിയ പഠനം സംബന്ധിച്ച റിപ്പോർട്ട് ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

3.1.8. കരാർ നൽകൽ

3.1.8.1 പദ്ധതി ഘടനയിൽ വരുത്തിയ മാറ്റങ്ങൾ

10. സർക്കാർ നൽകുന്ന ആനുകൂല്യമായ ലാൻഡ് മോർട്ട്ഗേജ്, ആർ.എഫ്.ക്യൂ. ക്ഷണിച്ചപ്പോൾ അറിയിക്കാതിരുന്നതിനാൽ തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട ബിഡ്ഡേഴ്സിനു മാത്രമേ അക്കാര്യം അറിയാൻ സാധിച്ചുള്ളൂവെന്നും മോർട്ട്ഗേജ് ചെയ്യാനുള്ള അവസരമുണ്ടായിരുന്നുവെങ്കിൽ അപേക്ഷ നൽകുമായിരുന്നുവെന്ന് മറ്റ് ബിഡ്ഡേഴ്സ് പറയാൻ സാധ്യതയുണ്ടെന്നതിനാൽ ആർ.എഫ്.ക്യൂ. ക്ഷണിക്കുമ്പോൾത്തന്നെ അതിലെ വ്യവസ്ഥകൾ മാറ്റുന്നതിനുള്ള സാധ്യതകളുണ്ടെന്ന clause കൂടി ഉൾപ്പെടുത്താതിരുന്നതിനാൽ പ്രസ്തുത പദ്ധതി നിർവ്വഹണത്തിനായി ബിഡ് ക്ഷണിച്ച നടപടിയുടെ സുതാര്യത നഷ്ടപ്പെട്ടിരിക്കുന്നുവെന്നും സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. ആർ.എഫ്.ക്യൂ. തയ്യാറാക്കിയപ്പോൾ ഒരു നിശ്ചിത തീയതിയിൽ ക്വാളിഫൈഡ് ബിഡ്ഡേഴ്സിനെ വിളിച്ചുവരുത്തി അഭിപ്രായം ആരാഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്നും ആയത് മിനിട്സിൽ രേഖപ്പെടുത്തുകയും ഇതു സംബന്ധിച്ച വിവരങ്ങൾ വെബ്സൈറ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്നും എന്നാൽ പ്രസ്തുത വിവരങ്ങളടങ്ങിയ ഡോക്യുമെന്റ് സി&എ.ജിക്ക് ലഭ്യമാക്കിയിട്ടില്ലായെന്നും നിരീക്ഷിച്ച സമിതി പ്രസ്തുത മിനിട്ട്സിന്റെ പകർപ്പ് സമിതിക്ക് ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

3.1.9 കൺസഷൻ കരാർ

3.1.9.1 സംസ്ഥാന താല്പര്യങ്ങൾക്ക് വിരുദ്ധമായ വ്യവസ്ഥകൾ

11. ഗ്രീൻഫീൽഡ് വികസന പദ്ധതികൾക്കെല്ലാം നഷ്ടസാധ്യതയും ചെലവും ഗണ്യമായി കൂടുതലായിരിക്കുമെന്നും, ഗ്രീൻ ഫീൽഡ് വിമാനത്താവളങ്ങൾ,

തുറമുഖങ്ങൾ എന്നിവയ്ക്കുള്ള MCA-യിൽ കൺസഷൻ കരാർ 40 വർഷത്തേയ്ക്ക് നിജപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്നും നിരീക്ഷിച്ച സമിതി ഭാവിയിൽ കേരളത്തിൽ നടപ്പിലാക്കുന്ന വൻകിട ഗ്രീൻഫീൽഡ് പ്രോജക്ടുകൾക്ക് ഒരു നിശ്ചിത മാനദണ്ഡം സ്വീകരിക്കണമെന്ന് ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

12. പി.പി.പി. പ്രോജക്ടുകൾക്കുവേണ്ടി ഭാവിയിൽ കരാറുകൾ തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ പദ്ധതിയുടെ ശേഷി ഉയർത്തുന്നതു സംബന്ധിച്ചും കരാർ കാലാവധി സംബന്ധിച്ചും വ്യക്തമായ മാനദണ്ഡങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു

13. കൺസഷൻ കരാറിലെ clause 12.6.10-ൽ ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിന്റെ പ്രവർത്തനം സർക്കാരിന് മാത്രമായിരിക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ടെങ്കിലും യൂസർ ഫീയുടെ നിർവ്വചനത്തിൽ ഫിഷിംഗ് ഹാർബർ ഒഴിവാക്കിയിട്ടില്ലാത്തതിനാൽ അതിൽ ഒരു അവ്യക്തത നിലനിൽക്കുന്നുണ്ടെന്ന് നിരീക്ഷിച്ച സമിതി ഇക്കാര്യം പരിശോധിച്ച് വ്യക്തത വരുത്തി സമിതിക്ക് റിപ്പോർട്ട് നൽകണമെന്ന് ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

14. പദ്ധതി ലക്ഷ്യമിട്ടിരിക്കുന്ന ട്രാഫിക്കിൽ കുറവാണെങ്കിൽ 10 വർഷം കൂടി കൺസഷൻ കാലാവധി നീട്ടാനും ഉയർന്ന ട്രാഫിക്കാണെങ്കിൽ കൺസഷൻ കാലാവധി 3 വർഷം കുറയ്ക്കാനും കൺസഷൻ കരാറിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിരിക്കുന്നതിൽ യാതൊരു അനുപാതവുമില്ലെന്നും ഇത് കൺസഷണയർക്ക് അനുകൂലമാണെന്നും നിരീക്ഷിച്ച സമിതി വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ നടത്തിപ്പിൽ വന്ന പാളിച്ചകളെല്ലാം ഉൾക്കൊണ്ടുവേണം ഭാവിയിൽ ഇത്തരത്തിലുള്ള പദ്ധതികളും കരാറുകളും തയ്യാറാക്കേണ്ടതെന്ന് ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

15. ക്ലോസ് 27.3.1 പ്രകാരം പോർട്ട് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചറിന് മതിയായ ശേഷി ലഭ്യമായെന്ന് തോന്നിയാൽ ഉപഭോക്തൃ ചാർജുകൾ സ്വതന്ത്രമത്സരം മുഖേന നോട്ടിഫിക്കേഷനിലൂടെ നിർണ്ണയിക്കാമെന്നത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ താല്പര്യത്തിനു വിരുദ്ധമാണെന്നും കൃത്രിമത്തിനുള്ള സാധ്യതയും ഉണ്ടാവുമെന്നും നിരീക്ഷിച്ച സമിതി വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കരാറിന്റെ Clause കളിൽ ധാരാളം

ന്യൂനതകൾ കാണുന്നുണ്ടെന്നും ആയത് പരിഹരിക്കണമെന്നും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വരുമാനം നഷ്ടപ്പെടാതിരിക്കാൻ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കണമെന്നും കൺസഷൻ റേറ്റ് കുറച്ചുകൊണ്ടു വരുന്നതിനും സംസ്ഥാനത്തിനു നേട്ടം ലഭിക്കുന്നതിനുമായി എന്തെങ്കിലും മാറ്റം കൊണ്ടുവരാൻ സാധിക്കുമോയെന്ന് പരിശോധിക്കണമെന്നും ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

16. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി പ്രദേശത്തേക്കുള്ള റോഡ്, റെയിൽ എന്നിവയുടെ നിർമ്മാണ പുരോഗതി വിലയിരുത്തിയ സമിതി പ്രസ്തുത നടപടികൾ ത്വരിതഗതിയിൽ പൂർത്തിയാക്കണമെന്ന് ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

17. കരാറിൽ സംസ്ഥാന താൽപര്യത്തിന് മുൻഗണന ലഭിക്കത്തക്കവിധം വ്യവസ്ഥകൾ ഇല്ലെങ്കിലും പല വ്യവസ്ഥകളും കൺസഷണർക്ക് മുൻതൂക്കം നൽകുന്നതാണ്. എന്നിരുന്നാലും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സർവ്വതോമുഖമായ വികസനത്തിന് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി നാഴികക്കല്ലാകുമെന്ന നിരീക്ഷണത്തിൽ സമിതി വിശ്വാസം പ്രകടിപ്പിക്കുകയും ഭാവുകങ്ങൾ നേരുകയും ചെയ്യുന്നു.

ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ,
ചെയർപേഴ്സൺ,
പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച സമിതി.

തിരുവനന്തപുരം,
2025 സെപ്റ്റംബർ 17.

അനുബന്ധം –1 സമിതിയുടെ നിഗമനങ്ങൾ/ശിപാർശകൾ			
ക്രമ നമ്പർ	ഖണ്ഡിക നമ്പർ	ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പ്	നിഗമനങ്ങൾ/ശിപാർശകൾ
(1)	(2)	(3)	(4)
1	1	മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും വകുപ്പ്	കമ്പനിയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ള പുതുക്കിയ പട്ടിക പ്രകാരം 2020 ഡിസംബറിനും 2021 ജനുവരിക്കുമിടയിൽ പദ്ധതി പൂർത്തീകരിക്കുമെന്ന് പ്രസ്താവിച്ചിരുന്നതായും പദ്ധതിയുടെ കട്ട് ഓഫ് ഡേറ്റായി നിശ്ചയിച്ചിരുന്ന 03.12.2019 തീയതിയിൽ കമ്പനിയ്ക്ക് പദ്ധതി കമ്മീഷൻ ചെയ്യാൻ സാധിക്കാത്തതിനാൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരും കൺസഷണയറും തമ്മിലുള്ള കരാർ വ്യവസ്ഥകൾ ലംഘിക്കപ്പെട്ടതായും സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. കരാറിലെ വ്യവസ്ഥ പ്രകാരം നിശ്ചിത സമയത്തിനുള്ളിൽ പദ്ധതി കമ്മീഷൻ ചെയ്യുന്നതിൽ കമ്പനി വീഴ്ച വരുത്തിയാൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് കമ്പനി ദിനംപ്രതി 12 ലക്ഷം രൂപ നഷ്ടപരിഹാരം നല്കണമെന്ന് നിരീക്ഷിച്ച സമിതി, കരാറിലെ വ്യവസ്ഥ പ്രകാരമുള്ള ക്യൂറബിൾ പീരിയഡ് നൽകി കൃത്യമായി കമ്പനിയിൽ നിന്ന് കരാറിൽ നിശ്ചയിച്ച പ്രകാരമുള്ള നഷ്ടപരിഹാരം ഈടാക്കണമെന്ന് ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
2	2	മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും വകുപ്പ്	രണ്ട് വർഷത്തിനുള്ളിൽ വിഴിഞ്ഞത്ത് ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിന്റെ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കുമെന്ന് കരാറിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ബ്രേക്ക് വാട്ടറിന്റെയും ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിന്റെയും നിർമ്മാണം എത്രയും പെട്ടെന്ന് പൂർത്തിയാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
3	3	മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും വകുപ്പ്	സംസ്ഥാന സർക്കാരും വി.ഐ.എസ്.എല്ലും കരാറിൽ നിഷ്കർഷിച്ചിരിക്കുന്ന സമയക്രമമനുസരിച്ച്, കരാർ

			വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി പദ്ധതി പൂർത്തീകരിക്കണമെന്നും പദ്ധതി സമയബന്ധിതമായി കമ്മീഷൻ ചെയ്യുന്നതിനായി ഉന്നതാധികാരസമിതി സ്വീകരിച്ച നടപടികൾ സംബന്ധിച്ച റിപ്പോർട്ട് സമിതിക്ക് ലഭ്യമാക്കണമെന്നും ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
4	4	മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും വകുപ്പ്	കരാർ പ്രകാരം കൺസഷണയർക്ക്, തുറമുഖത്തിന്റെ ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് പബ്ലിക് നോട്ടീസ് നല്കിയതിനുശേഷം ആരിൽനിന്ന് വേണമെങ്കിലും കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ യൂസർഫീ ചുമത്താൻ അധികാരമുണ്ടെന്ന് സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. എന്നാൽ പബ്ലിക് നോട്ടീസ് മുൻകൂറായി നൽകുന്നതുവഴി ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് ഉചിതമായ തീരുമാനമെടുക്കാനുള്ള അവസരം ലഭിക്കുമെന്ന് സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു. ആയതിനാൽ തുറമുഖത്തിന്റെ ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് പബ്ലിക് നോട്ടീസ് മുൻകൂറായി നൽകിക്കൊണ്ട് മാത്രമേ യൂസർഫീ ചുമത്താൻ വേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ പാടുള്ളൂ എന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
5	5	മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും വകുപ്പ്	വിഴിഞ്ഞത്ത് കടൽ ഭിത്തിയുടെയും (ബ്രേക്ക് വാട്ടർ) മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റെയും നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഇ.പി.സി. വർക്കുകളെ പി.പി.പി. ടെണ്ടറിൻ കീഴിൽ ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളായി ഉൾപ്പെടുത്തിയത് സംബന്ധിച്ച സർക്കാർ ഉത്തരവിന്റെ (ജി.ഒ.(എം.എസ്) 21/2014/F&PD) പകർപ്പ് ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
6	6	മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും വകുപ്പ്	സാമ്പത്തിക സാങ്കേതിക ഉപദേഷ്ടാക്കളുടെ ശിപാർശ പ്രകാരം സംസ്ഥാന സർക്കാരിലെ സെക്രട്ടറിമാർ ഉൾപ്പെടെ ഉന്നതാധികാര സമിതി തുറമുഖ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളുടെ മതിപ്പ ചെലവ്, 2015-ലെ നിരക്കിൽ 1463 കോടി രൂപയായി വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ക്യാബിനറ്റ് തീരുമാനം കൂടാതെ

			ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളുടെ തുക വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ സാമ്പത്തിക സാങ്കേതിക ഉപദേഷ്ടാക്കളും സെക്രട്ടറിമാരുമടങ്ങിയ ഒരു സമിതിക്ക് അധികാരമില്ലെന്ന് സമിതി അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു. ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളുടെ ചെലവ് കൂട്ടിയതിന് ഉന്നതാധികാര സമിതി നിരത്തിയ കാരണങ്ങൾ ദുർബലമാണെന്നും വസ്തുതകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ളവയല്ലെന്നും തുക കൂട്ടിയ നടപടി ഏതെങ്കിലും വകുപ്പ് പരിശോധിച്ചിട്ടില്ലെന്നും തുക കൂട്ടാനിടയായ സാഹചര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് യാതൊരു വ്യക്തതയുമില്ലെന്നും സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. ആയതിനാൽ ഇതു സംബന്ധിച്ച വിശദീകരണം സമിതിക്ക് ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
7	7	മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും വകുപ്പ്	ചീഫ് സെക്രട്ടറിയുടെ അദ്ധ്യക്ഷതയിൽ 02.08.2019-ൽ ചേർന്ന ഉന്നതാധികാര സമിതിയോഗത്തിൽ തുറമുഖത്തിന്റെ 50% പണികൾ മേയ് 2020-ഓടെ പൂർത്തിയാകുമെന്നും ബാക്കിയുള്ള നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ ഒക്ടോബർ 2020-ഓടുകൂടി പൂർത്തീകരിച്ച് പദ്ധതി കമ്മീഷൻ ചെയ്യുമെന്നും പദ്ധതി പൂർത്തിയാക്കാനുള്ള പുതുക്കിയ നിർമ്മാണ ഷെഡ്യൂൾ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് സമർപ്പിക്കാമെന്നും അദാനി കമ്പനി ഉറപ്പു നല്കിയതായി സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. സംസ്ഥാന ഏജൻസിയുടെ ചുമതല, കരാറുകാരനു വേണ്ടി അസംസ്കൃത വസ്തുക്കൾ സംഭരിക്കുകയല്ലെന്നും പദ്ധതി നടത്തിപ്പിനിടയിൽ നേരിടാവുന്ന നിയമ നടപടികൾ, ഭരണപരമായ പ്രതിസന്ധികൾ, നിയമപ്രശ്നങ്ങൾ എന്നിവ കൈകാര്യം ചെയ്യുക എന്നതുമാണെന്ന് സമിതി ഓർമ്മപ്പെടുത്തുന്നു. വിഴിഞ്ഞം പോലൊരു ബൃഹത്പദ്ധതിക്ക് ടെണ്ടർ ക്ഷണിക്കുന്ന അവസരത്തിൽ ബിഡറിന് ടെണ്ടർ സമർപ്പിക്കാനുള്ള തീയതി നീട്ടിക്കൊടുക്കാതിരുന്ന നടപടി ശരിയല്ലെന്നും ടെണ്ടറിൽ ഒരു ബിഡർ മാത്രം ഉള്ള

			അവസ്ഥയിൽ വീണ്ടും ടെണ്ടർ ക്ഷണിക്കുക എന്നതാണ് ശരിയായ രീതിയെന്നും സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കായുള്ള ടെണ്ടറിൽ ബിഡറെ തെരഞ്ഞെടുത്തത് വഴിവിട്ട രീതിയിലാണെന്ന് നിരീക്ഷിച്ച സമിതി ടെണ്ടറിൽ ഒരു ബിഡർ മാത്രം ഉള്ള അവസ്ഥയിൽ വീണ്ടും ടെണ്ടർ ക്ഷണിക്കാത്തത് സംബന്ധിച്ച് വിശദമായ റിപ്പോർട്ട് നൽകണമെന്ന് ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
8	8	മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും വകുപ്പ്	ഒരു പ്രോജക്റ്റ് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനായി കരാറിൽ ഏർപ്പെട്ടപ്പോൾ, സ്വാഭാവികമായി നടത്തേണ്ടതായ അസംസ്കൃത വസ്തുക്കളെ സംബന്ധിച്ച സാധ്യതാ പഠനം വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ കാര്യത്തിൽ നടന്നതായി കാണാൻ കഴിയുന്നില്ലെന്ന് സമിതി വിലയിരുത്തുന്നു. പദ്ധതി നടത്തിപ്പിൽ ഘട്ടം ഘട്ടമായി സ്വീകരിക്കേണ്ടിയിരുന്ന നടപടി കൺസഷണയർ സ്വീകരിച്ചിട്ടില്ലെന്നും, ക്വാറികൾക്കുള്ള അപേക്ഷ നൽകിയതുപോലും കരാറിൽ ഏർപ്പെട്ട് മൂന്നു വർഷത്തിനുശേഷം മാത്രമാണെന്നും, പാറയുടെ ദൗർലഭ്യമാണ് പദ്ധതിയുടെ കാലതാമസത്തിനുള്ള കാരണമെന്ന കമ്പനിയുടെ വാദങ്ങളെ ഇക്കാരണത്താൽ അംഗീകരിക്കാൻ കഴിയില്ലെന്നും സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. ആയതിനാൽ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ കാര്യത്തിൽ അസംസ്കൃത വസ്തുക്കളെ സംബന്ധിച്ച സാധ്യതാ പഠനം നടത്തിയതിന്റെ റിപ്പോർട്ട് ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
9	9	മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും വകുപ്പ്	മത്സ്യബന്ധന മേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഡ്രഡ്ജിംഗിന്റെ 50% കഴിയുകയും ശേഷിക്കുന്ന 50% ജോലി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നതിനാൽ ഡ്രഡ്ജിംഗിൽ കാലതാമസം ഉണ്ടായെന്ന് പറയാനാവില്ലെന്നും മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റെ മുൻഭാഗത്ത് അടിഞ്ഞിട്ടുള്ള

			മണ്ണിനെ സംബന്ധിച്ച് സർവെ നടത്തിയെങ്കിലും ഇപ്രകാരം ഒരു ഡെപ്പോസിറ്റിന്റെ സാന്നിധ്യം സംബന്ധിച്ച് യാതൊരു ശാസ്ത്രീയമായ തെളിവും ലഭ്യമായിട്ടില്ലാത്തതിനാൽ വീണ്ടും പഠനം നടത്തുവാൻ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നും സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. ആയതിനാൽ മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റെ മുൻഭാഗത്ത് അടിഞ്ഞിട്ടുള്ള മണ്ണിനെ സംബന്ധിച്ച് നടത്തിയ പഠനം സംബന്ധിച്ച റിപ്പോർട്ട് ലഭ്യമാക്കണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
10	10	മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും വകുപ്പ്	സർക്കാർ നൽകുന്ന ആനുകൂല്യമായ ലാൻഡ് മോർട്ട്ഗേജ്, ആർ.എഫ്.ക്യൂ. ക്ഷണിച്ചപ്പോൾ അറിയിക്കാതിരുന്നതിനാൽ തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട ബിഡ്ഡേഴ്സിനു മാത്രമേ അക്കാര്യം അറിയാൻ സാധിച്ചുള്ളൂവെന്നും മോർട്ട്ഗേജ് ചെയ്യാനുള്ള അവസരമുണ്ടായിരുന്നുവെങ്കിൽ അപേക്ഷ നൽകുമായിരുന്നുവെന്ന് മറ്റ് ബിഡ്ഡേഴ്സ് പറയാൻ സാധ്യതയുണ്ടെന്നതിനാൽ ആർ.എഫ്.ക്യൂ. ക്ഷണിക്കുമ്പോൾത്തന്നെ അതിലെ വ്യവസ്ഥകൾ മാറ്റുന്നതിനുള്ള സാധ്യതകളുണ്ടെന്ന clause കൂടി ഉൾപ്പെടുത്താതിരുന്നതിനാൽ പ്രസ്തുത പദ്ധതി നിർവ്വഹണത്തിനായി ബിഡ് ക്ഷണിച്ച നടപടിയുടെ സുതാര്യത നഷ്ടപ്പെട്ടിരിക്കുന്നുവെന്നും സമിതി നിരീക്ഷിക്കുന്നു. ആർ.എഫ്.ക്യൂ. തയ്യാറാക്കിയപ്പോൾ ഒരു നിശ്ചിത തീയതിയിൽ ക്വാളിഫൈഡ് ബിഡ്ഡേഴ്സിനെ വിളിച്ചുവരുത്തി അഭിപ്രായം ആരാഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്നും ആയത് മിനിട്സിൽ രേഖപ്പെടുത്തുകയും ഇതു സംബന്ധിച്ച വിവരങ്ങൾ വെബ്സൈറ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ടെന്നും എന്നാൽ പ്രസ്തുത വിവരങ്ങളടങ്ങിയ ഡോക്യുമെന്റ് സി&എ.ജിക്ക് ലഭ്യമാക്കിയിട്ടില്ലായെന്നും നിരീക്ഷിച്ച സമിതി പ്രസ്തുത മിനിട്ട്സിന്റെ പകർപ്പ് സമിതിക്ക് ലഭ്യമാക്കണമെന്ന്

			ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
11	11	മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും വകുപ്പ്	ഗ്രീൻഫീൽഡ് വികസന പദ്ധതികൾക്കെല്ലാം നഷ്ടസാധ്യതയും ചെലവും ഗണ്യമായി കൂടുതലായിരിക്കുമെന്നും, ഗ്രീൻ ഫീൽഡ് വിമാനത്താവളങ്ങൾ, തുറമുഖങ്ങൾ എന്നിവയ്ക്കുള്ള MCA-യിൽ കൺസഷൻ കരാർ 40 വർഷത്തേയ്ക്ക് നിജപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്നും നിരീക്ഷിച്ച സമിതി ഭാവിയിൽ കേരളത്തിൽ നടപ്പിലാക്കുന്ന വൻകിട ഗ്രീൻഫീൽഡ് പ്രോജക്ടുകൾക്ക് ഒരു നിശ്ചിത മാനദണ്ഡം സ്വീകരിക്കണമെന്ന് ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
12	12	മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും വകുപ്പ്	പി.പി.പി. പ്രോജക്ടുകൾക്കുവേണ്ടി ഭാവിയിൽ കരാറുകൾ തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ പദ്ധതിയുടെ ശേഷി ഉയർത്തുന്നതു സംബന്ധിച്ചും കരാർ കാലാവധി സംബന്ധിച്ചും വ്യക്തമായ മാനദണ്ഡങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തണമെന്ന് സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു
13	13	മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും വകുപ്പ്	കൺസഷൻ കരാറിലെ clause 12.6.10-ൽ ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിന്റെ പ്രവർത്തനം സർക്കാരിന് മാത്രമായിരിക്കുമെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ടെങ്കിലും യൂസർ ഫീയുടെ നിർവ്വചനത്തിൽ ഫിഷിംഗ് ഹാർബർ ഒഴിവാക്കിയിട്ടില്ലാത്തതിനാൽ അതിൽ ഒരു അവ്യക്തത നിലനിൽക്കുന്നുണ്ടെന്ന് നിരീക്ഷിച്ച സമിതി ഇക്കാര്യം പരിശോധിച്ച് വ്യക്തത വരുത്തി സമിതിക്ക് റിപ്പോർട്ട് നൽകണമെന്ന് ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
14	14	മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും വകുപ്പ്	പദ്ധതി ലക്ഷ്യമിട്ടിരിക്കുന്ന ട്രാഫിക്കിൽ കുറവാണെങ്കിൽ 10 വർഷം കൂടി കൺസഷൻ കാലാവധി നീട്ടാനും ഉയർന്ന ട്രാഫിക്കാണെങ്കിൽ കൺസഷൻ കാലാവധി 3 വർഷം കുറയ്ക്കാനും കൺസഷൻ കരാറിൽ വ്യവസ്ഥ

			ചെയ്തിരിക്കുന്നതിൽ യാതൊരു അനുപാതവുമില്ലെന്നും ഇത് കൺസഷണയർക്ക് അനുകൂലമാണെന്നും നിരീക്ഷിച്ച സമിതി വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ നടത്തിപ്പിൽ വന്ന പാളിച്ചകളെല്ലാം ഉൾക്കൊണ്ടുവേണം ഭാവിയിൽ ഇത്തരത്തിലുള്ള പദ്ധതികളും കരാറുകളും തയ്യാറാക്കേണ്ടതെന്ന് ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
15	15	മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും വകുപ്പ്	ക്ലോസ് 27.3.1 പ്രകാരം പോർട്ട് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചറിന് മതിയായ ശേഷി ലഭ്യമായെന്ന് തോന്നിയാൽ ഉപഭോക്തൃ ചാർജ്ജുകൾ സ്വതന്ത്രമത്സരം മുഖേന നോട്ടിഫിക്കേഷനിലൂടെ നിർണ്ണയിക്കാമെന്നത് സംസ്ഥാനത്തിന്റെ താല്പര്യത്തിനു വിരുദ്ധമാണെന്നും കൃത്രിമത്തിനുള്ള സാധ്യതയും ഉണ്ടാവുമെന്നും നിരീക്ഷിച്ച സമിതി വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കരാറിന്റെ Clause കളിൽ ധാരാളം ന്യൂനതകൾ കാണുന്നുണ്ടെന്നും ആയത് പരിഹരിക്കണമെന്നും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വരുമാനം നഷ്ടപ്പെടാതിരിക്കാൻ പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കണമെന്നും കൺസഷൻ റേറ്റ് കുറച്ചുകൊണ്ടു വരുന്നതിനും സംസ്ഥാനത്തിനു നേട്ടം ലഭിക്കുന്നതിനുമായി എന്തെങ്കിലും മാറ്റം കൊണ്ടുവരാൻ സാധിക്കുമോയെന്ന് പരിശോധിക്കണമെന്നും ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
16	16	മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും വകുപ്പ്	വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി പ്രദേശത്തേക്കുള്ള റോഡ്, റെയിൽ എന്നിവയുടെ നിർമാണ പുരോഗതി വിലയിരുത്തിയ സമിതി പ്രസ്തുത നടപടികൾ ത്വരിതഗതിയിൽ പൂർത്തിയാക്കണമെന്ന് ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.
17	17	മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും വകുപ്പ്	കരാറിൽ സംസ്ഥാന താൽപര്യത്തിന് മുൻഗണന ലഭിക്കത്തക്കവിധം വ്യവസ്ഥകൾ ഇല്ലെങ്കിലും പല വ്യവസ്ഥകളും കൺസഷണർക്ക് മുൻതൂക്കം നൽകുന്നതാണ്. എന്നിരുന്നാലും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സർവ്വതോമുഖമായ വികസനത്തിന് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി നാഴികക്കല്ലാകുമെന്ന നിരീക്ഷണത്തിൽ സമിതി വിശ്വാസം പ്രകടിപ്പിക്കുകയും

			ഭാവുകങ്ങൾ നേരുകയും ചെയ്യുന്നു.

വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര ആഴക്കടൽ വിവിധോദ്ദേശ്യ തുറമുഖ പദ്ധതി സംബന്ധിച്ചുള്ള സി.&എ.ജി. ആഡിറ്റ് നിരീക്ഷണങ്ങൾക്കുള്ള മറുപടികൾ

<table>
<tr><th>ഇനം</th><th>എ.ജി.യുടെ ആഡിറ്റ് കണ്ടെത്തലുകൾ</th><th>മറുപടി</th></tr>
<tr>
<td>3.1.4
പദ്ധതിയുടെ മതിപ്പ് ചെലവുകൾ ഗണിച്ചതും വിജയസാദ്ധ്യതയും</td>
<td>പദ്ധതിയുടെ മതിപ്പ് ചെലവിന്റെ യുക്തിസഹതയും പദ്ധതിയുടെ വിജയസാദ്ധ്യതയും പരിശോധിച്ചു പരിശോധനാഫലങ്ങൾ താഴെ പ്രതിപാദിക്കുന്നു.

• വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖപദ്ധതി സ്ഥാപിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന സ്ഥലത്തുനിന്നും ഏകദേശം 50 കി.മീ. അകലെ തമിഴ്നാട്ടിലെ കുളച്ചലിൽ വികസിപ്പിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന 1.6 ദശലക്ഷം റ്റി.ഇ.യു. (എം.റ്റി.ഇ.യു.) ശേഷിയുള്ള തുറമുഖത്തിന്റെ കണക്കാക്കപ്പെട്ട (സെപ്റ്റംബർ 2015 ൽ) മൊത്തം പദ്ധതി ചെലവ് ₹3,693.48[9] കോടി ആയിരുന്നു. അതായത് ഒരു എം.റ്റി.ഇ.യു.വിന് ₹2308.43 കോടി. ഇതിനോട് താരതമ്യപ്പെടുത്തുമ്പോൾ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഒരു എം.റ്റി.ഇ.യു.വിന് കണക്കാക്കപ്പെട്ട ടി.പി.സി. കൂടുതലായിരുന്നു (₹3,271[10] കോടി). ഇതിനു പ്രധാനകാരണം ചുവടെ പ്രതിപാദിക്കും പോലെ യന്ത്രസാമഗ്രികൾക്കായുള്ള ചെലവ് കണക്കാക്കിയതിൽ യുക്തിരഹിതവും അന്യായവുമായ നിരക്കുകൾ സ്വീകരിച്ചതാണ്.</td>
<td>• കൊളച്ചലിൽ തുറമുഖ നിർമ്മാണത്തിന് പദ്ധതി നിലവിലില്ല. പകരം കണ്ടെത്തിയിട്ടുള്ള ഇനയത്ത് നിർമ്മാണം ആരംഭിച്ചിരിക്കുന്ന കാര്യം ഇതുവരെ തീർച്ചപ്പെടുത്തിയില്ല. ഇതുവരെ തീർച്ചപ്പെടുത്തുകയൊ പാരിസ്ഥിതികാനുമതി നേടുകയോ ചെയ്തിട്ടില്ലാത്ത ഒരു തുറമുഖത്തോടാണ് ആഡിറ്റർമാർ താരതമ്യം ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഈ നടപടി യുക്തിസഹമല്ല.

• സി.&എ.ജി. റിപ്പോർട്ടിലെ കണക്കുകൂട്ടൽ ഇപ്രകാരമാണ്:

<table>
<tr><th>ഇനവിവരം</th><th>കൊളച്ചൽ (ഇനയം) (കോടി)</th><th>വിഴിഞ്ഞം (കോടി)</th></tr>
<tr><td>പുലിമുട്ട്, ബാഹ്യസംവിധാനങ്ങൾ (റോഡ്, റെയിൽ...), നിർമാണവേളയിലെ പലിശ എന്നിവ ഒഴിച്ചുള്ള മൊത്തം പദ്ധതി ചിലവ് (റ്റി.പി.സി.)</td><td>3,693.48</td><td>3,271.00</td></tr>
<tr><td>റ്റി. ഇ. യു. (ദശലക്ഷം)</td><td>1.60</td><td>1.00</td></tr>
<tr><td>ഓരോ എം.റ്റി.ഇ.യു.വിനുമുള്ള ചെലവ് (₹)</td><td>2,308.4</td><td>3,271.0</td></tr>
</table>

• ഇനിയം പദ്ധതിക്കായി പാരിസ്ഥിതിക അനുമതിക്ക് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ള Techno-Economic Feasibility Report പ്രകാരം ഒന്നാം ഘട്ടത്തിന്റെ റ്റി.പി.സി. ₹ 6,575.20 കോടിയാണ് (Ref: റ്റി.വൈ.പി.എസ്.എ. & ബി.സി.ജി. കൺസോർഷ്യം തയ്യാറാക്കിയ സാങ്കേതിക-സാമ്പത്തിക സാധ്യതാ റിപ്പോർട്ട് പേജ് നമ്പർ 183 അനക്സ് - 1 ആയി ചേർത്തിട്ടുള്ളത് ലഭ്യമാണ്).</td>
</tr>
</table>

* തുറമുഖത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന ഘടകങ്ങളും അവയ്ക്ക് കണക്കാക്കിയ മൊത്തം ചിലവുകളും ചുവടെ പറയും പ്രകാരമാണ്.

(തുക കോടിയിൽ)

ഇനവിവരം	കൊളച്ചൽ (ഇനയം)	വിഴിഞ്ഞം
പ്രാഥമിക ഘടകങ്ങൾ	₹23.60	₹11.00
പുലിമുട്ട്	₹1,124.40	₹0.00
ബെർത്ത്	₹429.20	₹426.00
ഡ്രെഡ്ജിംഗും നികത്തലും	₹809.10	₹720.00
യാർഡുകൾ	347.30	218.00
ഉപകരണങ്ങൾ	1,247.40	1,124.00
കെട്ടിടങ്ങൾ	₹27.40	₹28.00
Network and Utilities	₹131.00	₹230.00
അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ (Connectivity)	₹273.40	₹0.00
ഭൂമിയേറ്റെടുക്കൽ	₹70.80	₹0.00
തുറമുഖ Craft	₹0.00	₹360.00
മൊത്തം മരാമത്ത് ചെലവ്	**₹4,483.60**	**₹3,117.00**
എഞ്ചിനീയറിംഗും പദ്ധതി മാനേജ്മെന്റും	₹336.30	₹154.00
യാദൃശ്ചിക ചെലവുകൾക്കുള്ള വ്യവസ്ഥ	₹672.50	₹0.00
വർദ്ധന	347.50	0.00
മൊത്തം നിർമാണ ചെലവ്	**₹5,839.90**	**₹3,271.00**
നിർമാണകാലത്തെ പലിശ	₹689.30	₹818.00
സിൻഡിക്കേഷൻ ചാർജുകൾ	46.00	0.00
മൊത്തം പദ്ധതി ചെലവ്	**₹6,575.20**	**₹4,089.00**

മേൽപറഞ്ഞിട്ടുള്ളത് അടിസ്ഥാനമാക്കുമ്പോൾ പുലിമുട്ട്, ബാഹ്യസംവിധാനങ്ങൾ, നിർമ്മാണകാലത്തെ പലിശ എന്നിവ ഒഴിച്ച് തുറമുഖ നിർമ്മാണ ചെലവ് ചുവടെ കാണിക്കും പ്രകാരമാണ്. (ആഡിറ്റർമാർ സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ള അതേ മാർഗ്ഗത്തിലൂടെയാണ് തുറമുഖ നിർമ്മാണ ചെലവ് നിർണ്ണയിച്ചിട്ടുള്ളത്).

(തുക കോടിയിൽ)

ഇനവിവരം	കുളച്ചൽ (ഇനയം)	വിഴിഞ്ഞം
മൊത്തം പദ്ധതിചെലവ്	**6,575.20**	**4,089.00**
ഒഴിവാക്കിയ ഇനങ്ങൾ കുറച്ചാൽ		
കടൽഭിത്തി (പുലിമുട്ട്) ചെലവ്	1,124.40	0.00
ബാഹ്യസംവിധാനങ്ങൾ (റോഡ്, റെയിൽ, വൈദ്യുതി, വെള്ളം)	344.20	0.00
നിർമ്മാണകാലയളവിലെ പലിശ	735.30	818.00
മൊത്തം പദ്ധതി ചെലവ് താരമൃത്തിനായി	**4,371.30**	**3,271.00**
റ്റി.ഇ.യു. (ദശലക്ഷത്തിൽ)	**1.60**	**1.25**
ഓരോ എം.റ്റി.ഇ.യുവിനുമുള്ള ചെലവ് (₹)	**2,732.10**	**2,616.80**

വിഴിഞ്ഞത്തെ റ്റി.പി.സി യുടെ തുറമുഖ ശേഷി 1.25 ദശലക്ഷം റ്റി.ഇ.യു ആണ് (Ernst and Young ന്റെ Feasibility Report – പേജ് 13/14/65 പരാമർശിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇത് ഇനയത്ത് 1.6 ദശലക്ഷമാണ്.

മേൽ പറഞ്ഞ പട്ടിക അനുസരിച്ച് ഓരോ എം.റ്റി.ഇ.യുവിനുമുള്ള ചെലവ് ഇനിയെത്തെക്കാൾ വിഴിഞ്ഞത്ത് കുറവാണ്.

- എ.ഇ.കോം തയ്യാറാക്കിയ ബയിസിക് എഞ്ചിനീയറിംഗ് റിപ്പോർട്ട് (ബി.ഇ.ആർ.)[11] ആസ്പദമാക്കിയാണ് പദ്ധതിയുടെ ടി.പി.സി.4089 കോടിയായി നിർണ്ണയിച്ചത്. 2013 ൽ തയ്യാറാക്കിയ ഡീറ്റൈൽഡ് പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം ₹631.87 കോടിയായി കണക്കാക്കപ്പെട്ടിരുന്ന ഉപകരണങ്ങളുടെ റേറ്റുകൾ ഡിസംബർ 2014 ൽ ബി.ഇ.ആർ. തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ ₹934.61 കോടിയായി എ.ഇ.കോം വർദ്ധിപ്പിച്ചു. പക്ഷേ, ഈ വർദ്ധന ന്യായീകരിക്കാനുള്ള കാരണങ്ങളൊന്നും രേഖപ്പെടുത്തിയിരുന്നില്ല. **അനുബന്ധം 9** ൽ വിശദീകരിക്കുന്നതുപോലെ ഞങ്ങൾ എട്ട് യന്ത്രോപകരണങ്ങളുടെ യുക്തിസഹമായ മതിപ്പു ചെലവ് ഡി.പി.ആർ. (2013)-ലെ നിരക്കുകൾ അടിസ്ഥാനമാക്കി എടുക്കുകയും 2013 മുതൽ 2014 വരെ വർഷംപ്രതി 5 ശതമാനം അധികരിക്കൽ നൽകുകയും ഒരു യു.എസ്.ഡി.ക്ക് 64 രൂപ എന്ന നിരക്കിൽ വിനിമയ നിരക്ക് (2014 ഡിസംബർ 31-ലെ നിരക്ക്) നൽകിക്കൊണ്ട് ₹825.65 കോടിയായി കണ്ടെത്തുകയുണ്ടായി. ബി.ഇ.ആർ. തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ ഉപകരണങ്ങളുടെ വില എ.ഇ.കോം യുക്തിരഹിതമായി വർദ്ധിപ്പിച്ചതായി ഞങ്ങൾ നിരീക്ഷിച്ചു. യുക്തിസഹമായ മതിപ്പു ചെലവിനേക്കാൾ ഉണ്ടായ വർദ്ധന ₹130.85 കോടി[12] ആയിരുന്നു. ഇതു കൺസഷനൈർക്ക്

ഈ നിരീക്ഷണം സംബന്ധിച്ചുള്ള വസ്തുതകൾ ചുവടെ നൽകുന്നു:

1. ഒരു കണ്ടെയ്നർ തുറമുഖത്തിനാവശ്യമായ ഉപകരണങ്ങൾ ഇന്ത്യൻ ഉത്പാദകർ നിർമ്മിക്കുന്നില്ലെന്നതിനാൽ രാജ്യത്തിന് പുറത്ത് നിന്ന് ഇറക്കുമതി ചെയ്യുകയാണ് പതിവ്. അഥവാ, അത്തരം ഉത്പന്നങ്ങൾ രാജ്യത്തിനകത്ത് ഉത്പാദിപ്പിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ പോലും അവയുടെ മൂല്യത്തിൽ കാര്യമായ വിദേശനാണ്യ വിനിമയസ്വാധീനം അടങ്ങിയിട്ടുണ്ടാവും. ചെലവ് പുതുക്കി നിശ്ചയിക്കാൻ വിദേശനാണ്യ വിനിമയനിരക്കിലെ ചാഞ്ചാട്ടവും കൂട. കൺസൽട്ടന്റ് പരിഗണിച്ചിരുന്നു. ഇൻഡ്യൻ രൂപയുടെ വിനിമയ മൂല്യം 2012-2016 കാലത്ത് 53 ൽ നിന്ന് 67 ആയി കുത്തനെ ഇടിഞ്ഞത് ഇവിടെ പ്രസ്താവ്യമാണ്.
   അമേരിക്കൻ ഡോളറിന് ഇൻഡ്യൻ രൂപയ്ക്കുമേൽ ഏതാനും വർഷങ്ങളായുള്ള വിനിമയ മൂല്യവർദ്ധന ചുവടെ കൊടുക്കുന്നു:

വർഷം	രൂപയ്ക്കെതിരെ അമേരിക്കൻ ഡോളർ (12 മാസങ്ങളിലെ ശരാശരി)	വർഷം തോറുമുള്ള വർദ്ധന നിരക്ക്
2010	45.76	
2011	46.94	2.59 %
2012	53.56	14.09 %
2013	59.00	10.17 %
2014	61.10	3.55 %
2015	64.31	5.26 %
2016	67.35	4.73 %

എ.ഇ.കോം പ്രാഥമിക എഞ്ചിനീയറിംഗ് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കുമ്പോൾ (2013 ൽ) അമേരിക്കൻ ഡോളർ നിരക്ക് പട്ടികയിൽ കാണുമ്പോലെ (10 ശതമാനത്തിലധികം) ക്രമമായി വർദ്ധിക്കുകയായിരുന്നു. അങ്ങനെയാകുമ്പോൾ ആഡിറ്റർ നിർദ്ദേശിക്കുന്ന വർഷാവർഷം 5 ശതമാനം വർദ്ധനയെന്നത് ശരിയായ മൂല്യനിർണയത്തിന് ഉപകരിക്കാത്തതിനാലാണ് എ.ഇ.കോം മേൽ വർദ്ധന

	₹52.34 കോടിയുടെ അധിക ധനസഹായം (₹130.85 കോടിയുടെ 40 ശതമാനം) ലഭിക്കുന്നതിനുമിടയാക്കി. കണ്ടെയിനർ ട്രാൻസ്ഷിപ്‌മെന്റ് തുറമുഖങ്ങൾക്കു വേണ്ട യന്ത്രോപകരണങ്ങൾ പൊതുവെ ഇറക്കുമതി ചെയ്യപ്പെടാറാണുള്ളത്. അല്ലാതെ ഇന്ത്യൻ നിർമ്മാതാക്കൾ തദ്ദേശീയമായി നിർമ്മിക്കുകയല്ല എന്ന് സംസ്ഥാനസർക്കാർ മറുപടി നൽകി (ഓഗസ്റ്റ് 2016). അഥവാ തദ്ദേശീയമായി നിർമ്മിക്കപ്പെടുന്നവയാണെങ്കിൽ പോലും അവയിൽ വിദേശവിനിമയ നിരക്കുകൾ ഗണ്യമായി ഉൾപ്പെട്ടിരിക്കും. അതിനാൽ മൊത്തം ചിലവ് പരിഷ്കരിക്കുന്നതിന് എ.ഇ.കോം. വിദേശവിനിമയ നിരക്കുകളുടെ വ്യതിയാനം കണക്കിലെടുക്കുകയുണ്ടായി. മറുപടി സ്വീകാര്യമല്ല, കാരണം യുക്തിസഹമായ മൊത്തം ചിലവ് കണക്കാക്കിയപ്പോൾ ഞങ്ങളും വിദേശവിനിമയ നിരക്കുകളിലെ വ്യതിയാനം കണക്കിലെടുത്തിരുന്നു. കൂടാതെ, യന്ത്രോപകരണങ്ങളുടെ മൊത്തം മതിപ്പുചിലവ് വർദ്ധിക്കാൻ സ്വീകരിച്ചതിന്റെ യഥാർത്ഥ അടിസ്ഥാനം എ.ഈ.കോം. ലഭ്യമാക്കിയിരുന്നില്ല. തങ്ങളുടെ ബാഹ്യ ഉപദേഷ്ടാക്കൾ തയ്യാറാക്കിയ ബി.പി.ആർ./ബി.ഇ.ആർ. ഉൾപ്പെടുത്തിയ മതിപ്പുചിലവുകൾ മൊത്തമായും വി.ഐ.എസ്.എൽ/	നൽകിയിരിക്കുന്നത്. ഇപ്പോഴത്തെ സാഹചര്യത്തിലും ഡോളർ നിരക്ക് ഏകദേശം 70 രൂപ ആയതിനാൽ (2012 ൽ ഡോളർ നിരക്ക് 53 രൂപ ആയിരുന്നു) ഈ വർദ്ധന പ്രസക്തമാണ്. • വർദ്ധിത റീച്ചുള്ള 18000 റ്റി.ഇ.യു. കപ്പലിന് യോജിച്ച് ആർ.എം.ക്യൂ.സി.കളാണ് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്ക് വേണ്ടത്. കൺസഷൻ കരാറും പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ടുകളും 65 മീറ്റർ റീച്ചാണ് ആർ.എം.ക്യൂ.സി.കളിൽ വിഭാവനം ചെയ്യുന്നത്. ജെ.എൻ.പി.ടി. പോലുള്ള തുറമുഖങ്ങളിൽ 18000 റ്റി.ഇ.യു. കപ്പലുകൾക്കാവശ്യമായ സൗകര്യങ്ങൾ ആവശ്യമില്ല. അതുകൊണ്ട് ജെ.എൻ.പി.ടി യുമായി വിഴിഞ്ഞത്തെ ഒരു തരത്തിലും താരതമ്യം ചെയ്യാൻ കഴിയില്ല. ആർ.എം.ക്യൂ.സി.കളുടെ അടിസ്ഥാനമൂല്യം നിർണയിക്കുന്നതിന് മുമ്പ് സമാനമായ മുൻ പദ്ധതി അനുഭവങ്ങളും അടിസ്ഥാന ബഡ്ജറ്റ് നിർദ്ദേശങ്ങളും കൺസൾട്ടന്റായ എ.ഇ.കോം കണക്കിലെടുത്തിട്ടുണ്ട്. ജെ.എൻ.പി.റ്റി. ഒരിക്കലും 65 എം. റീച്ചുള്ള സൂപ്പർ പോസ്റ്റ് പാൻമാക്സ് (Super Post PANMAX) വാങ്ങിയിട്ടില്ലെന്നുള്ളതിനാൽ ആഡിറ്റ് നിരീക്ഷണം നടന്നിട്ടുള്ളത് കുറഞ്ഞ ശേഷിയുള്ള യന്ത്രവും എ.ഇ.കോം നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള ഉയർന്ന ശേഷിയുള്ള യന്ത്രവും തമ്മിലാണ്. ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ള ഉപകരണത്തിന്റെ നിലവിലുള്ള വില കൺസൾണ്ടന്റ് കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ള മതിപ്പുവില അവയെ ശരിവക്കുന്നു. അതുകൊണ്ട് ആഡിറ്ററുടെ നിരീക്ഷണം ശരിയല്ല. • മേൽ സാഹചര്യം കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ടാണ് എ.ഇ.കോം റീച്ച് സ്റ്റാക്കറിന്റെ അടിസ്ഥാനമൂല്യവും നിർണയിച്ചിരിക്കുന്നത്. സംസ്ഥാന സർക്കാർ ചെറുകിട തുറമുഖങ്ങളായ ബേപ്പൂരിനും, കൊല്ലത്തിനും വേണ്ടി വാങ്ങിയ റീച്ച് സ്റ്റാക്കറുകളെ ഒരു രാജ്യാന്തര തുറമുഖവുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുന്നതിൽ യുക്തിയില്ല. അതുകൊണ്ട് ഓഡിറ്റിന്റെ നിരീക്ഷണം അപ്രസക്തമാണ്.

	സംസ്ഥാനസർക്കാർ അംഗീകരിക്കുകയായിരുന്നു. • ഓഡിറ്റ് ശേഖരിച്ച വിവരങ്ങൾ പ്രകാരം റെയിൽ മൗണ്ടഡ് ക്വായ് ക്രെയിൻ (ആർ.എം.ക്യു.സി.)[13] എന്ന കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റിനായുള്ള പ്രധാന ഉപകരണത്തിന്റെ വില (ഒരെണ്ണത്തിന്) 2013 ൽ ജവഹർലാൽ നെഹ്റു പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് മുംബൈ അവരുടെ പദ്ധതിക്കായി വാങ്ങിയതു പ്രകാരം 32.26 കോടി ആയിരുന്നു. വർഷാവർഷമുള്ള വിലക്കയറ്റം പരിഗണിച്ചാൽ പോലും 2014 ൽ ഇത് ₹37.34 കോടിയായേ വർദ്ധിക്കുമായിരുന്നുള്ളു. പക്ഷേ, വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ മതിപ്പു ചിലവിൽ പ്രസ്തുത ഉപകരണത്തിന് കണക്കാക്കി യിരിക്കുന്ന അടിസ്ഥാന വില ₹75.44 കോടിയാണ്. അങ്ങനെ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കായി വേണ്ടിവരുന്ന എട്ട് ആർ.എം.ക്യു.സി.കൾക്ക് മതിപ്പുചിലവ് ₹304.80 കോടി അധികമായി കണക്കാക്കുകയുണ്ടായി. ഓഡിറ്റ് കണ്ടെത്തലിൽ താരതമ്യം ചെയ്തിരിക്കുന്ന ആർ.എം.ക്യു.സികൾ (മുംബൈ ജെ.എൻ.പി.ടി.യിലെ) 18,000 റ്റി.ഇ.യു. ശേഷിയുള്ള കപ്പലുകൾക്ക് അനുയോജ്യമല്ല. അതിനാൽ അവ വിലകുറഞ്ഞവയാണ് എന്ന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ മറുപടി നൽകി. ഉപദേഷ്ടാക്കളായ എ.ഈ.കോം,	

	ആർ.എം.ക്യു.സിയുടെ അടിസ്ഥാന വിലനിർണ്ണയിച്ച ബഡ്ജറ്റിലെ നിർദ്ദേശങ്ങളും സമാന പദ്ധതികളിലെ മുൻകാല അനുഭവവും കണക്കിലെടുത്താണെന്നും സംസ്ഥാന സർക്കാർ വാദിച്ചു. ജെ.എൻ.പി.റ്റി.യിൽ സ്ഥാപിക്കപ്പെട്ട ആർ.എം.ക്യൂ.സി.കൾ സൂപ്പർപോസ്റ്റ് പാനാമാക്സ് ശ്രേണിയിൽ പെട്ടതും 65 മീറ്റർ ഔട്ട് റീച്ച് ഉള്ളവയുമാണ്. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിനായി നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ട ആർ.എം.ക്യൂ.സി.കളും ഇതേ സാങ്കേതികസവിശേഷതകൾ ഉള്ളവയായതിനാൽ സംസ്ഥാനസർക്കാരിന്റെ മറുപടി അംഗീകരിക്കാനാവില്ല. • അതുപോലെ, വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ മൊത്തം പദ്ധതി ചെലവിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള റീച്ച് സ്റ്റാക്കർ എന്ന ഉപകരണത്തിന്റെ മതിപ്പുവില ₹3.31 കോടിയാണ് (അടിസ്ഥാനവില). പക്ഷേ, സംസ്ഥാന സർക്കാരിനുവേണ്ടി തുറമുഖ ഡയറക്ടറേറ്റ് ഇതേ ഉപകരണം 2014 മാർച്ചിൽ (മാർച്ച് 2015 ൽ വിതരണം ചെയ്തു) വാങ്ങിയത് എല്ലാ ചെലവും ഉൾപ്പെടെയുള്ള വിലയായ ₹2.35 കോടിയ്ക്കാണ്. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിനായി വാങ്ങേണ്ടുന്ന റീച്ച് സ്റ്റാക്കറുകൾ ഭാരമേറിയ ട്രാൻസ്ഷിപ്മെന്റിന് ഉപയോഗിക്കാൻ	

	ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളവയാണ് എന്നാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ തങ്ങളുടെ മറുപടി നൽകിയത് (ആഗസ്റ്റ് 2016). തുറമുഖ ഡയറക്ടറേറ്റ് വാങ്ങിയ റീച്ച് സ്റ്റാക്കറുകളും മേൽപ്പറഞ്ഞ ഉപയോഗത്തിന് ഉതകുന്നവയാണെന്ന് അവ വാങ്ങാനുള്ള ഇ-ടെൻഡർ വിജ്ഞാപനത്തിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുള്ള സാങ്കേതിക സവിശേഷതകൾ പ്രകാരം വ്യക്തമാകുന്നതിനാൽ മറുപടി അംഗീകരിക്കാനാവില്ല.	
3.1.5 ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളുടെ വികസനം	കടൽഭിത്തിയുടെയും (ബ്രേക്ക് വാട്ടർ) മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റെയും നിർമ്മാണം തുടക്കത്തിൽ പ്രത്യേകമായി എഞ്ചിനീയറിംഗ് പ്രോക്യൂർമന്റ് ആൻഡ് കൺസ്ട്രക്ഷൻ കരാർ (ഇ.പി.സി.) വഴി നടപ്പിലാക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിച്ചിരുന്നത്. ഇ.പി.സി. ദർഘാസിൽ ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ ഓഫറിന്റെ 15 ശതമാനത്തിനുള്ളിൽ കൺസഷണയർ ഓഫർ സമർപ്പിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ ദർഘാസ് വ്യവസ്ഥ പ്രകാരം കൺസഷണയർക്ക് റൈറ്റ് ഓഫ് ഫസ്റ്റ് റെഫ്യൂസൽ (ആർ.ഒ.എഫ്.ആർ.) ഉണ്ടായിരുന്നു. പിന്നീട് തുറമുഖ മേഖലയിലെ പി.പി.പി. പദ്ധതികൾക്ക് വിഭാവനം ചെയ്ത മാതൃകാ കൺസഷൻ കരാർ (എം.സി.എ.)[14] സ്വീകരിച്ചതു കാരണം, ഇ.പി.സി. കരാറിനുള്ള ദർഘാസ് റദ്ദാക്കുകയുണ്ടായി (ഓഗസ്റ്റ് 2015). ബ്രേക്ക് വാട്ടറിന്റെയും മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റെയും നിർമ്മാണം കൺസഷണയർ നിർവ്വഹിക്കേണ്ട പി.പി.പി. പദ്ധതിയിൽ ഫണ്ടഡ് വർക്ക് എന്ന പേരിൽ	പി.പി.പി പ്രോജക്ടുകൾക്കുള്ള മോഡൽ കൺസഷൻ എഗ്രിമെന്റിലെ വ്യവസ്ഥകളനുസരിച്ച് ഏക കരാർ പ്രകാരമായിരിക്കണം ജോലികൾ നിർവഹിക്കേണ്ടതെന്ന് നിഷ്ക്കർഷിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതാണ് ഇ.പി.സി. ടെണ്ടർ പ്രൊപ്പോസൽ വേണ്ടന്നുവയ്ക്കാനുള്ള പ്രധാന കാരണം. അതുകൊണ്ടാണ് ഇക്കാര്യം പരിഗണിച്ച് ഇ.പി.സി. വർക്കുകളെ പി.പി.പി. ടെണ്ടറിൻ കീഴിൽ ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളായി ഉൾപ്പെടുത്തുവാൻ 2014 മാർച്ച് 1-ാം തീയതിയിലെ ജി.ഒ. (എംഎസ്) നമ്പർ 21/2014/എഫ്&പിഡി എന്ന ഉത്തരവ് പ്രകാരം സംസ്ഥാന സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചത്. ഒരേ പദ്ധതിക്കായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന വിവിധ ഏജൻസികൾക്കിടയിലെ തർക്കങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുകയെന്ന ലക്ഷ്യവും മോഡൽ കൺസഷൻ എഗ്രിമെന്റ് പ്രകാരം ഉദ്ധേശിക്കുന്നുണ്ട്. കൺസഷണയർ ഏറ്റെടുക്കുന്ന എല്ലാ വർക്കുകളും ഇ.പി.സി. വർക്കുകളുടെ പുരോഗതിയിൽ നേരിട്ട് സ്വാധീനം ചെലുത്തും എന്നതിനാൽ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനത്തിൽ ഇക്കാര്യം സങ്കീർണ്ണമാകാനിടയുണ്ട്. മാത്രമല്ല കരാറുകൾ വിഭജിക്കുന്നത് കേന്ദ്ര സഹായമായ വയബിലിറ്റി ഗ്യാപ് ഫണ്ട് (വി.ജി.എഫ്.) അംഗീകാരം വൈകിപ്പിക്കുമെന്നതും കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് കൂടിയാണ് ഇത്തരമൊരു തീരുമാനം കൈക്കൊണ്ടത്. ഫണ്ടഡ് വർക്ക് എന്ന ആശയം സ്വീകരിച്ചതോടെ കരാറുകാരന് ഈ പദ്ധതി കൂടുതൽ ആകർഷകമായിട്ടുണ്ടെന്ന് അനുമാനിക്കുന്നതാണ്. ലംപ്സം തുകയിൽ കുറവുണ്ടാകുന്ന പക്ഷം കോട്ടഡ് ഗ്രാന്റിലെ വർദ്ധനവായും ലംപ്സം തുകയിൽ വർദ്ധനവുണ്ടാകുമ്പോൾ കോട്ടഡ്

<table>
<tr>
<td></td>
<td>₹1,463 കോടി ചെലവിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി. ഫണ്ടഡ് വർക്കിനു വേണ്ടിവരുന്ന മൊത്തം ചെലവും സർക്കാർ വഹിക്കേതാണ്.

ഇ.പി.സി. ടെണ്ടർ റദ്ദാക്കിയതുകാരണം സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് പ്രസ്തുത നിർമ്മാണ ജോലികളുടെ വിപണി നിരക്ക് തിട്ടപ്പെടുത്താനായില്ല. അതിനാൽ അവ എസ്റ്റിമേറ്റ് നിരക്കിൽ തന്നെ കൺസഷണീയർക്ക് നൽകേണ്ടിവന്നു.

ഞങ്ങൾ ശ്രദ്ധിച്ചതെന്തെന്നാൽ:</td>
<td>ഗ്രാന്റിലെ കുറവായും പ്രതിഫലിക്കുമായിരുന്നു. നിർമാണ ഘട്ടത്തിലുണ്ടാകുന്ന വിലവർദ്ധന മൂലമുണ്ടാക്കുന്ന പ്രോജക്ട് കോസ്റ്റിന്റെ വർദ്ധന ഒഴിവാക്കാൻ ഫണ്ടഡ് വർക്ക് എന്ന ആശയം സഹായിച്ചിട്ടുണ്ട്. സർക്കാരിൽ നിന്നുള്ള Financial Outflow നിജപ്പെടുത്താനും ഇതിലൂടെ കഴിയും. പി.പി.പി. മോഡൽ അംഗീകരിച്ച് വർക്ക് അവാർഡ് ചെയ്തതോടെ ഇ.പി.സി. ടെണ്ടർ നടപടിക്ക് സാധുതയില്ലാതായി.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• ഇ.പി.സി. കരാർ നൽകാനായി ബ്രേക്ക് വാട്ടറും മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖവും നിർമ്മിക്കാനുള്ള മതിപ്പ് ചെലവ് ₹767 കോടിയായി എ.ഈ.കോം. തിട്ടപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത് മെയ് 2013-2014 മാർച്ചിൽ വിദേശവിനിമയ നിരക്കിലെ വ്യതിയാനങ്ങൾ കാരണം ₹1,210 കോടിയായി ഉയർത്തപ്പെട്ടു. ഫണ്ടഡ് വർക്ക് എന്ന ആശയം അംഗീകരിച്ചതിനെ തുടർന്ന് ചെലവ് വീണ്ടും ₹1,463 കോടിയായി ഉയർത്തുകയുണ്ടായി (ഏപ്രിൽ 2015). തദ്ദേശീയമായി വാങ്ങേണ്ടുന്ന പാറകൾ, കോൺക്രീറ്റ് ആർമർ ബ്ലോക്കുകൾ തുടങ്ങിയവയ്ക്ക് വിദേശവിനിമയ നിരക്ക് ബാധകമാക്കിയതിന് ഒരു ന്യായീകരണവും ഉണ്ടായിരുന്നില്ല.

2014 ലെ നിരക്കുകൾ അനുസരിച്ചാണ് മുൻപ് ഫണ്ടഡ് വർക്കിന്റെ ചെലവ് ₹1,210 കോടിയായി തിട്ടപ്പെടുത്തിയതെന്ന്</td>
<td>2013-ലെ ഡി.പി.ആർ പ്രകാരം താഴെ പറയുന്ന തരത്തിലാണ് ഫണ്ടഡ് വർക്കിനുള്ള ചെലവ് നിശ്ചയിച്ചിരുന്നത്.

<table>
<tr><td>കടൽഭിത്തി</td><td>767 കോടി</td></tr>
<tr><td>കൺടിജൻസി (20%)</td><td>230 കോടി</td></tr>
<tr><td>മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖം, നാവികസേന, തീരസേന ബർത്ത്</td><td>343 കോടി</td></tr>
<tr><td>ആകെ</td><td>1340 കോടി (ഈ ജോലികൾക്കായി ആർ. എഫ്.ക്യു വിൽ 1400 കോടിയായി ഉൾക്കൊള്ളിച്ചു.)</td></tr>
</table>

ആയത്, 2014 ലെ വിലനിലവാരം അടിസ്ഥാനമാക്കിയും നാവികസേനയെയും തീരസേനയെയും ഒഴിവാക്കിയും ₹1,210 കോടിയായി പുനർനിർണ്ണയിക്കുകയുണ്ടായി [₹952 കോടി കടൽഭിത്തിക്ക് + ₹190 കോടി (20 ശതമാനം കൺടിജൻസി ചെലവുകൾക്ക്) + ₹68 കോടി മത്സ്യബന്ധന ബെർത്ത്]. എ.ജി. പരാമർശിക്കുന്ന ₹1210 കോടി മേൽ പറഞ്ഞ മൂന്ന് ഘടകങ്ങളും</td>
</tr>
</table>

	സർക്കാർ മറുപടി നൽകി (ഓഗസ്റ്റ് 2016). പ്രസ്തുത നിർമ്മാണത്തിനു ബാധകമായ ബാധ്യതകളും ചെലവുകളും കണക്കിലെടുത്ത് പ്രതിശ്രുത കരാറുകാർ 2015 ലെ നിരക്കുകൾക്ക് അനുസൃതമായി ഇത് ₹1,500 കോടിയായി വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടു. സാമ്പത്തിക സാങ്കേതിക ഉപദേഷ്ടാക്കളുടെ ശുപാർശപ്രകാരം സംസ്ഥാന സർക്കാരിലെ സെക്രട്ടറിമാരുടെ ഉന്നതാധികാര സമിതി[15] ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളുടെ മതിപ്പുചെലവ് 2015 ലെ നിരക്കിൽ ₹1,463 കോടിയായി വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചു. ഫണ്ടഡ് വർക്കിന്റെ മതിപ്പുചെലവ് കൂട്ടിയത് പി.പി.പി. ദർഘാസിൽ കരാറിൽ ആവശ്യപ്പെട്ടേക്കാവുന്ന വി.ജി.എഫ്. പരമാവധി കുറക്കുക എന്ന ഉദ്ദേശത്തോടുകൂടി ആയിരുന്നു എന്നും സംസ്ഥാനസർക്കാർ പറഞ്ഞു. ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളുടെ മതിപ്പു ചെലവ് കൂട്ടിയിട്ടും പരമാവധി ധനസഹായം ആവശ്യപ്പെടുന്ന ഒരേ ഒരു ഓഫർ മാത്രമെ പി.പി.പി. കരാറിനു ലഭിച്ചുള്ളു എന്നതിനാൽ മറുപടി സ്വീകാര്യമല്ല. അങ്ങനെ നോക്കുമ്പോൾ ഫണ്ടഡ് വർക്കിന്റെ മതിപ്പുചെലവ് കൂട്ടിയത് ഗ്രാന്റ് സഹായം കുറയുന്നതിന് കാരണമായില്ല. തദ്ദേശീയമായി സംഭരിക്കുന്ന പാറകൾ മുതലായവയ്ക്ക് വിദേശവിനിമിയ നിരക്കു വ്യതിയാനം ബാധകമാക്കിയതിനെക്കുറിച്ച് മറുപടി ഒന്നും ഉണ്ടായില്ല.	ഉൾപ്പെട്ടതാണ്; അതുകൊണ്ട് ₹767 കോടി രൂപ 1210 കോടിയായി വർദ്ധിച്ചുയെന്ന ആഡിറ്റ് നിരീക്ഷണം ശരിയല്ല. നാവികസേനയെയും തീരസേനയെയും ഒഴിവാക്കിക്കൊണ്ടും സുരക്ഷാ യൂണിറ്റുകളുടെ അളവ് പുനരവലോകനം ചെയ്തുകൊണ്ടുമാണ് 2014 മെയ് മാസത്തിൽ ബേസിക് എഞ്ചിനീയറിംഗ് റിപ്പോർട്ട് (ബി.ഇ.ആർ) പി.പി.പി. ടെണ്ടറിനായി തയ്യാറാക്കിയത്. അതിൻപ്രകാരം മത്സ്യബന്ധന ബെർത്ത് (ഫണ്ടഡ് വർക്ക്) കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള കടൽഭിത്തിയുടെ ചെലവ് 2014 വിലനിലവാരത്തിൽ ₹1317 കോടിയായി. പ്രവർത്തന മൂലധനമായ ₹59 കോടിക്കുള്ള പലിശ, 2014ലെ ബി.ഇ.ആർ. പ്രകാരം കണക്കാക്കിയ ചെലവ് എന്നിവയ്ക്കു മേൽ 6.6 ശതമാനം (₹87 കോടി) വാർഷിക വർദ്ധന ഏർപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് മതിപ്പുകണക്ക് ₹1463 കോടിയായി 2015 മാർച്ചിൽ പുതുക്കിയിരുന്നു. ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളുടെ മതിപ്പുചിലവ് കണക്കാക്കിയതിന് വിദേശ നാണ്യ വിനിമയ നിരക്ക് കണക്കിലെടുത്തിട്ടില്ല.

	• എ.ഇ.കോം കണക്കാക്കിയതു പ്രകാരം ബ്രേക്ക് വാട്ടർ നിർമ്മാണത്തിന് ഉപയോഗിക്കേണ്ട പാറകളുടെ മതിപ്പുവില (₹312.85 കോടി) വളരെ കൂടുതലായിരുന്നു. കേരളത്തിലെ നിലവിലുള്ള വിപണി നില ആസ്പദമാക്കി തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പ് (എച്ച്.ഇ.ഡി.) ക്രോഡീകരിച്ച നിലവാരം അടിസ്ഥാനമാക്കുമ്പോൾ ചിലവ് (₹250.48 കോടി) വളരെ കുറവ് ആയിരുന്നു. രണ്ടു നിരക്കുകളും തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം ₹62.37 കോടി ആയിരുന്നു. പാറകളുടെ ഘനനം, ഭാരം അവ കടലിൽ ഇടുന്ന രീതി, പാറപൊട്ടിക്കാനും ഘനനം ചെയ്യാനും തരം തിരിക്കാനും ഉപയോഗിക്കുന്ന മാർഗ്ഗങ്ങൾ, കടത്തിക്കൊണ്ടുപോകൽ, കയറ്റിറക്ക്, എന്നിവ വ്യത്യസ്തമായതിനാലും ദുഷ്കരമായ കാലാവസ്ഥ കാരണവും വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കാവശ്യമായ പാറകൾക്കുള്ള നിരക്ക് എച്ച്.ഇ.ഡി. നിരക്കുകളുമായി താരതമ്യം ചെയ്യാനാവില്ല എന്ന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ മറുപടി നൽകി (ഓഗസ്റ്റ് 2016). എച്ച്.ഇ.ഡി. ഡാറ്റാബേസിലും എ.ഇ.കോമിന്റെ എസ്റ്റിമേറ്റിലും ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന ഒരേതരത്തിലുള്ള ഭാരവും പ്രത്യേകതകളുമുള്ള പാറകളുടെ നിരക്കുകളാണ് ഞങ്ങൾ താരതമ്യം ചെയ്തതെന്നതിനാൽ മറുപടി സ്വീകാര്യമല്ല.	തുറമുഖ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പ് (എച്ച്.ഇ.ഡി.) ഡേറ്റാബേസ് അടിസ്ഥാനമാക്കി 3,100 മീറ്റർ നീളമുള്ള വിഴിഞ്ഞത്തെ ബ്രേക്ക് വാട്ടർ നിർമ്മാണത്തെ താരതമ്യം ചെയ്യാനാവില്ല. വളരെ ദീർഘകാലം വലിപ്പമേറിയ പാറകളും അക്രോപോഡുകളും രാജ്യാന്തര നിലവാരത്തിലുള്ള ബ്രേക്ക് വാട്ടർ നിർമ്മാണത്തിന് ആവശ്യമാണ്. ആവശ്യമായ പാറകളുടെ വലിപ്പം, larger lead, സമുദ്രത്തിന്റെ ആഴത്തിൽ നിക്ഷേപിക്കുന്നതിനുള്ള ശാസ്ത്രീയമായ യന്ത്രങ്ങളുടെ ആവശ്യം, പാറനിരത്തുന്ന രീതിയിലുള്ള വ്യത്യാസം എന്നിവയും പാറ ഖനനം, തരംതിരിക്കൽ, കടത്ത്, കയറ്റിറക്ക്, ദുഷ്ക്കരമായ കാലാവസ്ഥ തുടങ്ങി ഘടകങ്ങളും കണക്കിലെടുത്താൽ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്ക് തയ്യാറാക്കിയ പാറയുടെ മതിപ്പുവിലയും എച്ച്.ഇ.ഡി. ഡേറ്റാബേസും തമ്മിൽ താരതമ്യം ചെയ്യാനാകില്ലെന്നു വ്യക്തമാകുന്നതാണ്. രൂപയുടെ വിനിമയനിരക്കിലുള്ള വ്യത്യാസം ഇക്കാര്യത്തിൽ പരിഗണിച്ചിട്ടില്ല. • എച്ച്.ഇ.ഡി. സാധാരണ ഗതിക്ക് തയ്യാറാക്കുന്ന മതിപ്പുകണക്കുകൾ ഏറ്റവും സമീപസ്ഥമായ ക്വാറിയിൽ നിന്ന് നിർമാണസ്ഥലം വരെയുള്ള ഏതാണ്ട് 15 –20 കി.മീ. കൂടാതെ, minimum lead ആണ് അനുവദിച്ചു നൽകുന്നത്. വിഴിഞ്ഞം ബ്രേക്ക് വാട്ടറിന് വർദ്ധിച്ച വലിപ്പമുള്ള പാറകൾ വൻതോതിൽ (ഏതാണ്ട് 75 ലക്ഷം ടൺ) ആവശ്യമായിവരുന്നുണ്ട്. അത്തരം പാറകൾ നൽകാൻ ശേഷിയുള്ള ക്വാറികൾ തിരുവനന്തപുരത്തും അയൽ ജില്ലകളായ കൊല്ലം, കന്യാകുമാരി, പത്തനംതിട്ട എന്നിവിടങ്ങളിൽ നിന്നും ഏകദേശം 50–100 കി.മീ. പരിധിക്കുള്ളിലാണ് സ്ഥിതിചെയ്യുന്നത്. • ഏതാണ്ട് 3 –10 മീറ്റർ മാത്രം താഴ്ചയിൽ മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖങ്ങൾക്കായി കടൽഭിത്തി നിർമിക്കുകയാണ് എച്ച്.ഇ.ഡി. സാധാരണ ചെയ്യാറുള്ളത്. പക്ഷേ, വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കാവശ്യമായ കടൽഭിത്തി ഏതാണ്ട് 21 മീറ്റർ വരെ ആഴത്തിലാണ് നിർമിക്കേണ്ടത്. ആഴത്തിലേക്ക് പാറകൾ നിക്ഷേപിക്കുന്നതിന് സഹായിക്കുന്ന അടിതുറന്ന ബാർജുകൾ അടക്കമുള്ള (bottom opening barges) ആധുനിക യന്ത്ര സാമഗ്രികൾ ഉപയോഗിക്കേണ്ടി വരും. എച്ച.ഇ.ഡി-യുടെ estimate-ൽ ഇക്കാര്യം പ്രതിഫലിക്കുകയില്ല. ഇക്കാരണങ്ങളാൽ എച്ച്.ഇ.ഡി-യുടെ റേറ്റുമായുള്ള താരതമ്യ നിരക്ക് വ്യക്തമായ ചിത്രം നൽകുകയില്ല.

3.1.6 പദ്ധതിയുടെ ധനപരമായും സാമ്പത്തികപരവുമായുള്ള ആശാസ്യത	നെറ്റ് പ്രസന്റ് വാല്യു (എൻ.പി.വി.) ഒരു പദ്ധതിയുടെ ധനപരമായ നേട്ടങ്ങളും ചെലവുകളും തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം ഇപ്പോഴത്തെ വിലനിരക്കിൽ സൂചിപ്പിക്കുന്നു. എൻ.പി.വി. പൂജ്യത്തിനു മുകളിൽ വരുന്ന പദ്ധതികൾ മാത്രമേ നടപ്പാക്കാവൂ. കാരണം, എൻ.പി.വി. പൂജ്യത്തിനു താഴെയാണെങ്കിൽ അതിനർത്ഥം പദ്ധതിയിൽ നിന്ന് ലഭിക്കാവുന്ന വരവിനേക്കാൾ കൂടുതൽ അതിനായി ചെലവാകും എന്നാണ്. ഇന്റേർണൽ റേറ്റ് ഓഫ് റിട്ടേൺ (ഐ.ആർ.ആർ.) എന്നത് ഒരു നിക്ഷേപത്തിൽ നിന്നും ധനപരമായ നേട്ടങ്ങൾ ലഭിക്കുന്ന തോതിനെ കുറിക്കുന്നു. ഇക്കണോമിക് ഐ.ആർ.ആർ. (ഇ.ഐ.ആർ.ആർ.) ഇക്കണോമിക് എൻ.പി.വി. (ഇ.എൻ.പി.വി.) എന്നിവയിൽ ധനപരമായ നേട്ടങ്ങൾക്കു പുറമേ ഒരു പദ്ധതിയിൽ നിന്നും സമ്പദ്ഘടനയ്ക്കുണ്ടാകുന്ന മറ്റു നേട്ടങ്ങൾ - തൊഴിലവസരങ്ങളുടെ സൃഷ്ടി, അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസനം മുതലായവകൂടി പരിഗണിക്കുന്നു. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ ധനകാര്യ മന്ത്രാലയം പുറപ്പെടുവിച്ച പി.പി.പി. പദ്ധതികൾക്കായുള്ള മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശങ്ങൾ പ്രകാരം ഒരു പദ്ധതി നടപ്പാക്കണമോ വേണ്ടയോ എന്നു തീരുമാനിക്കാൻ എൻ.പി.വി., ഇ.ഐ.ആർ.ആർ. എന്നിവ ആസ്പദമാക്കണം. പൊതുവെ പൂജ്യത്തിനു താഴെ എൻ.പി.വി. ഉള്ള പദ്ധതികൾ നടപ്പാക്കാൻ പാടില്ല.	നെഗറ്റീവ് (പൂജ്യത്തിനു താഴെ) നെറ്റ് പ്രസന്റ് വാല്യുവും (എൻ.പി.വി.) 9% ഇക്കണോമിക് ഐ.ആർ.ആർ.ഉം (ഇ.ഐ.ആർ.ആർ.) പരിഗണിച്ചാൽ പദ്ധതി സംസ്ഥാനത്തിന് നേട്ടമുണ്ടാക്കില്ലെന്നാണ് ഓഡിറ്റിന്റെ നിരീക്ഷണം. പ്രസ്തുത നിരീക്ഷണത്തിന്മേൽ ചുവടെ പറയുന്ന കാര്യങ്ങൾ സമർപ്പിക്കുന്നു. • ഇന്ത്യയിലെ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റ് വ്യവസായം പ്രധാനമായും കൊളംബോ, ദുബായ്, സിംഗപ്പൂർ തുറമുഖങ്ങളെ ആശ്രയിച്ചാണ് നടന്ന് വരുന്നത്. ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റ് വ്യവസായത്തെ ഇന്ത്യയിലേക്ക് പറിച്ചുനടുന്നതിനുള്ള നടപടിയുടെ ഭാഗമാണ് വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം. ഇതുവഴി സംസ്ഥാനത്തിന്റെയും രാജ്യത്തിന്റെയും സാമ്പത്തിക മേഖലക്ക് വലിയ നേട്ടമുണ്ടാകും എന്നാണ് കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നത്. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ വികസനം പരമപ്രധാനമാണ്. ഇന്ത്യൻ തീരമേഖലയ്ക്കാകെ ഉപയുക്തമായ ഒരു ട്രാൻസ്ഷിപ്മെന്റ് ഹബ്ബായി മാറാനുള്ള കരുത്ത് വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിനുണ്ട്. ട്രാൻസ്ഷിപ്മെന്റ് പ്രവൃത്തികളെ വൻതോതിൽ ഇന്ത്യയിലേക്ക് പറിച്ചുനടാനും തദ്വാരാ ധാരാളം വിദേശനാണ്യ നേട്ടം രാജ്യത്തിന്റെ സമ്പദ്വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് ലഭ്യമാക്കാനും പ്രോജക്ടിന് കഴിയും. പ്രത്യക്ഷവും പരോക്ഷവുമായ തൊഴിൽ സാധ്യകൾക്കു പുറമേ, കേരളത്തിന്റെ വ്യാവസായിക-സാമ്പത്തിക മേഖലയുടെ വമ്പിച്ച മുന്നേറ്റത്തിന് ഗണ്യമായ സംഭാവനകൾ നൽകാനും വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖവും അനുബന്ധ സംവിധാനങ്ങളും വികസിപ്പിക്കുന്നതിലൂടെ കഴിയും. • വിഴിഞ്ഞം പോലെയുള്ള അടിസ്ഥാനസൗകര്യ വികസന പദ്ധതികളിൽ കേവലം സാമ്പത്തിക ഐ.ആർ.ആർ. മാത്രം അടിസ്ഥാനമാക്കി നേട്ടങ്ങളെയും സഞ്ചിതനേട്ടങ്ങളെയും വിലയിരുത്തുന്നത് ശരിയല്ല. നേരെമറിച്ച്, സമ്പദ്വ്യവസ്ഥക്ക് പദ്ധതിയിലൂടെ കൈവരുന്ന മൊത്തം സാമ്പത്തിക നേട്ടങ്ങളെ ആധാരമാക്കി വേണം ഇത്തരം വിലയിരുത്തൽ നടത്തേണ്ടത്. • വലിയ മൂലധനചെലവും നീണ്ട കാത്തിരിപ്പുകാലവും പരിമിതമായ താരിഫും ആണെന്നതിനാൽ ഈ പ്രോജക്ട് മാത്രമായി വിലയിരുത്തുമ്പോൾ പ്രാരംഭ കാലത്ത് നഷ്ട സാധ്യതയുണ്ടെങ്കിലും ഭാവിയിൽ വലിയ സാമൂഹിക സാമ്പത്തിക നേട്ടങ്ങൾ കൈവരിക്കാൻ കെൽപ്പുള്ള ബൃഹത്തായ പദ്ധതിയായി ഇത് മാറും എന്നാണ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്.

സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെയും കൺസഷണയറുടെയും നിക്ഷേപവും എൻ.പി.വി. / ഐ.ആർ.ആർ.[16] / ഇ.ഐ.ആർ.ആർ.[17] എന്നിവയും പട്ടിക 3.2 ൽ താരതമ്യം ചെയ്തിരിക്കുന്നു.

പട്ടിക 3.2 സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെയും കൺസഷണയറുടേയും നിക്ഷേപവും നേട്ടങ്ങളും തമ്മിലുള്ള താരതമ്യം

വിവരണം	നിക്ഷേപ മൂല്യം (കോടിയിൽ)	ഡിസ്കൗണ്ട് ചെയ്യപ്പെട്ടാത്ത ക്യാഷ് ഇൻഫ്ളോ (കോടിയിൽ)	എൻ.പി.വി. (കോടിയിൽ)	ഐ.ആർ.ആർ. (ശതമാനം)
കേരള സർക്കാർ	₹5,071 (67 ശതമാനം)	₹13,947	(-) ₹3,866.33	3.72

- രാജ്യത്തിന് നേട്ടമാകുന്ന ഇത്തരം ബൃഹദ് പദ്ധതികൾ economically viable ആക്കുന്നതിനു വേണ്ടി സർക്കാർ സഹായം നൽകുകയെന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെയാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാർ 2004ൽ പബ്ലിക് പ്രൈവറ്റ് പാർട്നർഷിപ്പ് അടിസ്ഥാനത്തിൽ നടപ്പാക്കുന്ന ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ പ്രോജക്ട്കൾക്ക് വയബിലിറ്റി ഗാപ് ഫണ്ടിംഗ് (വി.ജി.എഫ്) സ്കീം പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഈ നയത്തിന്റെ കീഴിൽ രാജ്യത്ത് വളരെയധികം പ്രൊജക്ടുകൾ നടപ്പാക്കികൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇത്തരത്തിൽ സംസ്ഥാനത്ത് ആദ്യമായും തുറമുഖ മേഖലയിൽ രാജ്യത്ത് ആദ്യമായും VGF സ്കീം പ്രകാരം സഹായത്തിനു തിരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട ആദ്യ പദ്ധതിയാണ് വിഴിഞ്ഞം.

- പൊതുധന വിനിയോഗം കൊണ്ട് മാത്രം അടിസ്ഥാനസൗകര്യ വികസനത്തിനാവശ്യമായ വൻതോതിലുള്ള നിക്ഷേപം നടത്താൻ കഴിയില്ലെന്നതിനാൽ സ്വകാര്യ മൂലധനവും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട സാങ്കേതിക-മാനേജ്മെന്റ് കാര്യശേഷിയും ആകർഷിക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെ അടിസ്ഥാനസൗകര്യ വികസനമേഖലയിൽ പബ്ലിക് പ്രൈവറ്റ് പാർട്നർഷിപ്പുകൾ (പി.പി.പി.) പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കാൻ സർക്കാർ പ്രതിജ്ഞാബദ്ധമായിരിക്കുന്നു;

- 2010-ൽ പ്രോജക്ട് അഡ്വൈസർമാരായിരുന്ന ഐ.എഫ്.സി. സമർപ്പിച്ച റിപ്പോർട്ടിലും റയിൽ, റോഡ് സംവിധാനങ്ങളും കടൽഭിത്തി, ബെർത്ത് തുടങ്ങിയ സിവിൽ വർക്കുകളും ഉൾപ്പെട്ട ബാഹ്യസൗകര്യങ്ങൾ വികസിപ്പിക്കാനുള്ള ഉത്തരവാദിത്തം സർക്കാർ ഏറ്റെടുക്കണമെന്ന് നിർദ്ദേശിച്ചിരുന്നു. സ്വകാര്യപങ്കാളിയുടെ ഉത്തരവാദിത്വത്തിൽ ഉൾപ്പെടുന്നത് Super structure, തുറമുഖത്തിനാവശ്യമായ ഉപകരണങ്ങൾ, തുറമുഖത്തിന്റെ നടത്തിപ്പ് (operation) എന്നിവയാണെന്നു മാത്രമല്ല, ഇവയ്ക്കും ഗ്രാന്റ് ആവശ്യമാണെന്ന് ഐ.എഫ്.സി. നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളതുമാണ്. തുടർന്ന് പ്രസ്തുത മാതൃകയുടെ വാണിജ്യ സാധ്യത ബിഡ്ഡർപരിശോധിച്ച് ₹970 കോടിയുടെ ഒരു പി.പി.പി. നിക്ഷേപത്തിന് ₹479.54 കോടി (എൻ.പി.വി. ഗ്രാന്റ്) കോട്ടു ചെയ്യുകയും ചെയ്തു.

കൺസഷണയർ	₹2,454 (33 ശതമാനം)	₹1,30,706	₹607.19	15.00
ആകെ	₹7,525	₹1,44,653		

അവലംബം: ഏൺസ്റ്റ് & യംഗ് തയ്യാറാക്കിയ സാദ്ധ്യതാപഠന റിപ്പോർട്ട് (കേരള സർക്കാരിന്റെ എൻ.പി.വി., ഐ.ആർ.ആർ. എന്നിവ ഒഴികെ)

പട്ടികയിൽ നിന്നും നിരീക്ഷിക്കാവുന്നത് പദ്ധതിയിൽ 67 ശതമാനം മുതൽ മുടക്കുള്ള സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ നിക്ഷേപത്തിന്റെ എൻ.പി.വി. (-) ₹3,866.33 കോടിയും അതേസമയം 33 ശതമാനം മാത്രം മുതൽ മുടക്കുള്ള കൺസഷണയറുടെ 40 വർഷത്തെ നിക്ഷേപത്തിന്റെ എൻ.പി.വി. ₹607.19 കോടിയുമാണ്. കൂടാതെ പദ്ധതിയുടെ ഇക്കണോമിക് എൻ.പി.വി.[18] (-) ₹834.60 കോടിയും ഇ.ഐ.ആർ.ആർ. 8.9 ശതമാനവുമാണ്. അതിനാൽ സംസ്ഥാനത്തിനു ലഭിക്കുന്ന സാമ്പത്തിക നേട്ടം സംസ്ഥാനം നടത്തിയ നിക്ഷേപത്തിന് ആനുപാതികമല്ല.

പദ്ധതിയുടെ നിക്ഷേപത്തിന് പകരമുള്ള വരുമാനം പ്രാരംഭ വർഷത്തിൽ ലഭിക്കില്ലെങ്കിലും 15-ാം വർഷം മുതൽ റവന്യൂവരവ് (Premium to Government) കൺസഷൻ കരാറിൽ നിഷ്കർശിച്ചിട്ടുണ്ട്. റവന്യൂവരവ് കൺസഷൻ കാലാവധിയിൽ ഓരോ വർഷവും 1 ശതമാനം വീതം പരമാവധി 40 ശതമാനം വരെ ക്രമാനുഗതമായി വർദ്ധിക്കുന്നതാണ്.

കൺസഷൻ അംഗീകരിച്ചതുമുതൽ 60 വർഷങ്ങൾ പരിഗണിച്ചാൽ, പ്രവർത്തനക്ഷമമായ 56 വർഷങ്ങളിൽ ശരാശരി 15.36 ശതമാനം റവന്യൂവരവ് (ആദ്യ 15 വർഷങ്ങൾക്ക് 0, 16-ാം വർഷം 1 ശതമാനം, 17-ാം വർഷം 2 ശതമാനം എന്ന തോതിൽ 56-ാം വർഷം 40 ശതമാനം) പദ്ധതി നൽകുന്നതാണ്. ആസ്തിയുടെ മിച്ചമുള്ള ആയുഷ്ദൈർഘ്യം, പദ്ധതിയിൽ നിന്നുള്ള ഭാവി റവന്യൂവരവ്, ഇതര സാമ്പത്തിക നേട്ടങ്ങൾ എന്നിവ പരിഗണിച്ചാൽ, നിക്ഷേപം ന്യായീകരിക്കാവുന്നതാണ്. പുതിയൊരു മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖം നിർമിച്ചുകൊണ്ട് പ്രദേശത്തെ സാമൂഹ്യ-സാമ്പത്തിക വികസനം സാധ്യമാക്കുന്നതിനു കൂടി ഫണ്ടഡ് വർക്കിൽ ഒരു പങ്ക് നീക്കിവച്ചിരിക്കുന്നു.

നെറ്റ് പ്രസന്റ് വാല്യുവോ (എൻ.പി.വി.) ഇന്റേണൽ റേറ്റ് റിട്ടേണോ (ഐ.ആർ.ആർ.) അല്ല, മറിച്ച് ഇകണോമിക് എൻ.പി.വി. (ഇ.എൻ.പി.വി.) അല്ലെങ്കിൽ ഇക്കണോമിക് ഐ.ആർ.ആർ. (ഇ.ഐ.ആർ.ആർ.) എന്നിവയാണ് പൊതുവായ മൂല്യനിർണയത്തെ നയിക്കേണ്ടത്. എൻ.പി.വി/ഇ.എൻ.പി.വി. അല്ലെങ്കിൽ ഐ.ആർ.ആർ./ഇ.ഐ.ആർ.ആർ. എന്നിവ താരതമ്യം ചെയ്യവേ ആഡിറ്റർമാർ കേരള സർക്കാരിന്റെ റവന്യൂ വിഹിതം മാത്രം പരിഗണിക്കുകയും കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ റവന്യൂ വിഹിതം മുഖാന്തിരം സമ്പദ്‌വ്യവസ്ഥക്ക് ലഭിക്കുന്ന സഞ്ചിതനേട്ടം പരിഗണിച്ചിട്ടില്ല. പതിനഞ്ചാം വർഷം മുതൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിനു ലഭിക്കുന്ന റവന്യൂ വിഹിതത്തിൽനിന്ന് കേന്ദ്ര സർക്കാരിനു തിരിച്ചടക്കുന്ന 817.80 കോടി രൂപയാണ്. (This in NPV terms at 10 % discount would be ₹60 crores.) ഇത് പരിഗണിച്ചാൽ ആഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള (-) 834.60 കോടിക്കു പകരം (-) 774.60 കോടി ഇ.എൻ.പി.വി. ആയി തീരും. അങ്ങനെയെങ്കിൽ ഇ.ഐ.ആർ.ആർ. 8.96 ശതമാനത്തിനു പകരം 9.05 ശതമാനമാകും. ഡിസ്കൗണ്ട് ഘടകവും ഇ.ഐ.ആർ.ആർ.ഉം തമ്മിലുള്ള അന്തരം തുലോം 0.95 ശതമാനം (10.00%-9.05%) മാത്രമായ ഈ പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ടുപോകുകയാണ് ഏതൊരു സർക്കാരും ചെയ്യുക. കേന്ദ്ര സംസ്ഥാന

		സർക്കാരുകൾക്ക് നികുതിയും മറ്റു വരുമാനങ്ങളും കിട്ടിത്തുടങ്ങുന്നതോടെ ഇ.എൻ.പി.വി. മെച്ചപ്പെടുന്നതാണ്. കൺസഷണയർക്ക് പദ്ധതിയിൽ നിന്ന് undiscounted amount ആയി ₹1,30,706 കോടി രൂപ ലഭിക്കുമെന്നാണ് സി.എ.ജി. റിപ്പോർട്ടിലുള്ളത്. ഇതു നികുതികൾ, തേയ്മാനം, മറ്റു ഭരണചിലവുകൾ കണക്കാക്കാതെയാണ്. ഈ ചിലവുകൾ കുറയ്ക്കുമ്പോൾ ആകെ വരുമാനം ₹44,431 കോടിയാണ്. ആയതിനാൽ കൺസഷണയർക്ക് കേരള സർക്കാരിന് ലഭിക്കുന്നതിനെക്കാൾ 10 മടങ്ങ് കൂടുതൽ പണം ലഭിക്കുമെന്ന് തോന്നിപ്പിക്കുന്ന ആഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിലെ സംഖ്യകൾ വസ്തുതാപരമായി തെറ്റാണ്.
	ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാനുണ്ടായ ചെലവ് കണക്കിലെടുക്കാതെ വേണം നിക്ഷേപത്തിൻമേലുള്ള വരവ് കണക്കാക്കാൻ എന്ന് കേരള സർക്കാർ മറുപടി നൽകി (ഓഗസ്റ്റ് 2016). സംസ്ഥാനത്തിനുണ്ടാകുന്ന നേട്ടങ്ങൾ കണക്കാക്കുമ്പോൾ സമ്പദ്ഘടനക്ക് മൊത്തമായുകുന്ന നേട്ടങ്ങളും പരിഗണിക്കണമെന്നും സംസ്ഥാനസർക്കാർ ആവശ്യപ്പെട്ടു. മറുപടി സ്വീകാര്യമല്ല. കാരണം സംഭവ്യമായ എല്ലാ നേട്ടങ്ങളും പരിഗണിച്ച് കണക്കാക്കിയ ഇ.എൻ.പി.വി. പൂജ്യത്തിനു താഴെയും ഇ.ഐ.ആർ.ആർ. കൺസഷണയർക്കു ലഭിക്കുന്ന ഐ.ആർ.ആർ. ആയ 15 ശതമാനത്തിനെക്കാൾ വളരെ കുറവും ആയിരുന്നു. സർക്കാരിന്റെ എൻ.പി.വി./ഇ.ഐ.ആർ.ആർ. കണക്കാക്കാനായി ഭൂമിയുടെ വില പരിഗണിക്കാൻ കാരണം പദ്ധതിക്ക്	ഇനയം തുറമുഖം പൂർണമായും കടൽ നികത്തി നിർമിക്കും വിധമായതിനാൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കലിനുള്ള ചെലവ് വേണ്ടിവരില്ല. റോഡ്, റെയിൽവേ എന്നിവക്കാവശ്യമായ 112.20 ഹെക്ടർ ഭൂമിയുടെ വിലയായി ₹70.7 കോടി മാത്രമാണ് സാങ്കേതിക-സാമ്പത്തിക സാധ്യതാ റിപ്പോർട്ടിൻ പ്രകാരമുള്ള പദ്ധതി ചെലവിൽ (റ്റി.പി.സി.) ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിരിക്കുന്നത്. അതേ സമയം വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ ബാക്കപ്പ് ഏരിയ, ട്രക്ക് ടെർമിനൽ, വെയർ ഹൗസ്, റോഡ് കണക്ടിവിറ്റി എന്നിവയ്ക്കുള്ള ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടിവരും. മാത്രമല്ല കേരളത്തിലെ ഭൂമി വില കുളച്ചലിലെ ഭൂമി വിലയുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ പത്തു മടങ്ങ് വർദ്ധിക്കുമെന്നാണ് അനുമാനിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ടാണ് എൻ.പി.വി കണക്കാക്കുമ്പോൾ ഭൂമി വില ഉൾപ്പെടുത്തേണ്ട എന്ന് സർക്കാർ ആവശ്യപ്പെട്ടത്. സംസ്ഥാനത്തെ റെയിൽവെ, എൻ.എച്ച് എന്നിവയ്ക്ക് ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നത് ഈ വിഷയത്തിൽ പ്രസക്തമാണ്. അതിനാൽ ഭൂമി വില കൂടി ചേർത്താൽ യാഥാർത്ഥ്യബോധത്തോടെയുള്ള ഐ.ആർ.ആർ. ലഭിക്കുകയില്ല. ഇത്തരം സാമൂഹിക-സാമ്പത്തിക പദ്ധതികളിൽ ഐ.ആർ.ആർ. കണക്കാക്കാൻ ഭൂമിവില സാധാരണ ഉൾപ്പെടുത്താറില്ല.

	ഉപയോഗിക്കുന്നത് സർക്കാർ ഭൂമിയല്ല മറിച്ച് പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി ഉയർന്ന ചിലവിൽ പ്രത്യേകമായി ഏറ്റെടുത്ത ഭൂമിയാണ് എന്നതാണ്. മാത്രമല്ല, കുളച്ചൽ തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ എൻ.പി.വി./ഇ.ഐ.ആർ.ആർ. കണക്കാക്കിയപ്പോൾ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാനുള്ള ചെലവും പരിഗണിച്ചിരുന്നു. സംസ്ഥാന സർക്കാരോ വി.ഐ.എസ്.എല്ലോ പദ്ധതിയിൽ സംസ്ഥാനം നടത്തുന്ന നിക്ഷേപത്തിന്റെ എൻ.പി.വി/ഐ.ആർ.ആർ./ഇ.ഐ.ആർ.ആർ. ഒരു സമയത്തും വിശകലനം ചെയ്തിരുന്നില്ല. പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠന റിപ്പോർട്ടിലെ (ഇ.ഐ.എ.) നേട്ടം - ചെലവ് വിശകലനത്തിനു കീഴിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്ന ഇ.ഐ.ആർ.ആർ. പോലും സ്വകാര്യപങ്കാളിയുടെ നിക്ഷേപം മാത്രം പരിഗണിച്ചാണ് കണക്കാക്കിയത്.	
3.1.7 ടെർമിനേഷൻ പേയ്മെന്റ്	കൺസഷൻ കരാറിന്റെ ക്ലോസ് 38.3.5 പ്രകാരം കൺസഷൻ കാലാവധി കഴിയുമ്പോൾ, കൺസഷൻ കാലാവധിയുടെ അവസാന മാസം ലഭിച്ച റിയലൈസബിൾ ഫീയുടെ മുപ്പതു മടങ്ങ് കൺസഷണയർക്ക് സംസ്ഥാന സർക്കാർ നൽകണം. ഏപ്രിൽ 2015 ഏണസ്റ്റ് & യംഗ് (ഇ.& വൈ) തയ്യാറാക്കിയ സാദ്ധ്യതാപഠന റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം കൺസഷൻ കാലാവധിയുടെ നാൽപതാം വർഷം റിയലൈസബിൾ ഫീയായി ലഭിച്ചേക്കാം എന്നനുമാനിക്കുന്നത് ₹7,822 കോടിയാണ്. മുൻ നിശ്ചയിച്ച പ്രകാരമുള്ള കൺസഷൻ കാലാവധി (40 വർഷം) പൂർത്തിയാകുമ്പോൾ നിർത്തലാകും എന്നനുമാനിച്ചാൽ (20 വർഷത്തെ നീട്ടി	കണസഷനയർ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥ പ്രകാരം തുറമുഖത്തിന്റെ കപ്പാസിറ്റി വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും കൺസഷൻ കാലാവധി നീട്ടി നൽകണമെന്ന് നോട്ടീസ് ലഭിച്ച ശേഷം കരാർ കാലാവധി നീട്ടി നൽകാതിരിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ മാത്രമാണ്. ക്ലോസ് 38.3.5 പ്രകാരമുള്ള ടെർമിനേഷൻ പേയ്മന്റ് ബാധകമാകുന്നത്. മാത്രമല്ല റിയലൈസബിൾ ഫീയിന്മേലാണ് (പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് റവന്യു ഒഴികെ) ടെർമിനേഷൻ പേമെന്റ് കണക്കാക്കേണ്ടത്. എന്നാൽ ആഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിൽ ഇത് ആകെ വരുമാനത്തിന്മേലാണ് (പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് റവന്യു ഉൾപ്പെടെ) കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളത്. റിപ്പോർട്ടിലുള്ള വ്യത്യാസം താഴെ പറയും പ്രകാരമാണ്:

നൽകൽ ഇല്ലാതിരുന്നാൽ) മുകളിൽ പറഞ്ഞ വ്യവസ്ഥ അനുസരിച്ച് കൺസഷനയർക്ക് നൽകേ ടെർമിനേഷൻ പേയ്മെന്റ് ₹19,555[19] കോടിയാണ്. ഇതിന്റെ എൻ.പി.വി. ₹567.10 കോടിയാണ്.

ഞങ്ങൾ താഴെ പറയുന്ന കാര്യങ്ങൾ നിരീക്ഷിച്ചു

- ഇ.&വൈ.യുടെ അനുമാനപ്രകാരം 40 കൊല്ലത്തെ കൺസഷൻ കാലാവധിയിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ലഭിക്കുന്ന ആകെ വരുമാനം ₹13,947 കോടിയാണ്. ₹19,555 കോടി ടെർമിനേഷൻ പേയ്മെന്റായി നൽകുമ്പോൾ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയിൽ നിന്നും 40 വർഷങ്ങൾക്കു ശേഷം ലഭിക്കുന്ന വരുമാനം (-) ₹5,608 കോടിയായിരിക്കും.

(തുക കോടിയിൽ)

ക്രമനമ്പർ	ഇന വിവരം	ആഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരമുള്ള ടെർമിനേഷൻ പേമെന്റ്	റിയലൈസബിൾ ഫീയിൻമേൽ കണക്കാക്കിയ ടെർമിനേഷൻ പേമെന്റ്
1	ഒടുവിലത്തെ മാസത്തെ റിയലൈസബിൾ ഫീ	₹651.83 (₹7,822 / 12 മാസങ്ങൾ)	₹285.08 (₹3,421 / 12 മാസങ്ങൾ)
2	ടെർമിനേഷൻ പേമെന്റ്	₹19,555 (₹651.83 X 30)	₹8,552 (₹285.08 X 30)
3	എൻ.പി.വി. ഘടകം @ 10 % കിഴിവ്	0.029	0.029
4	ടെർമിനേഷൻ പേമെന്റിന്റെ എൻ.പി.വി. (2 X 3)	₹567.10	₹248
5	കേരള സർക്കാരിന്റെ വരുമാന ഓഹരി	₹13,947	₹13,947
6	കേരള സർക്കാരിന്റെ യഥാർത്ഥ വരവ് (5- 2)	(-)₹5,608	₹5,395

അതായത് സർക്കാരിന് ടെർമിനേഷൻ പേമെന്റ് കഴിഞ്ഞുള്ള യഥാർത്ഥവരുമാനം പോസിറ്റീവ് ₹5,395 കോടിയാണ്, അല്ലാതെ ആഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിൽ കാണിച്ചിട്ടുള്ള നെഗറ്റീവ് (-) ₹5,608 കോടി അല്ല. മാത്രമല്ല, ടെർമിനേഷൻ പേമെന്റിന്റെ എൻ.പി.വി.യിൽ പറയുമ്പോലെ ₹567.10 അല്ല, യഥാർത്ഥത്തിൽ അത് ₹248 ആണ്.

അപ്രതീക്ഷിതമായി വലിയ ലാഭം ഉണ്ടാകുമെന്നു കണ്ടാൽ മാത്രമെ ടെർമിനേഷൻ നടപടികൾ കേരള സർക്കാർ കൈക്കൊള്ളുകയുള്ളു.

		അപ്രതീക്ഷിതമായ വൻലാഭം പ്രതീക്ഷിക്കാനാവുമ്പോൾ 248 കോടി ചെലവാക്കുന്നത് ബുദ്ധിപരമായ ബിസിനസ് തീരുമാനം തന്നെയാണ്. നേരെമറിച്ച്, വിവേചനരഹിതമായ ടെർമിനേഷൻ സാഹചര്യമുണ്ടായാൽ കൺസഷണയറെ സംരക്ഷിക്കുകയും വേണം. ഈ ക്ലോസിന്റെ അഭാവത്തിൽ അടുത്ത പകുതിയിൽ മുതൽമുടക്കാൻ കൺസഷണയർ മടിക്കുകയും നിക്ഷേപ സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കാത്ത പക്ഷം ഐച്ഛികമായ (optional) നാലാം ഘട്ടം ഉൾപ്പെടെയുള്ള തുടർ ഘട്ടങ്ങൾ അവതാളത്തിലാവുകയും ചെയ്യും.
	• കൺസഷൻ കാലാവധി, ഗ്രാന്റ് തുക (വി.ജി.എഫ്.) സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് നൽകേണ്ട വരുമാനം വിഹിതം മുതലായ പദ്ധതി ഘടകങ്ങൾ എല്ലാം തന്നെ നിർണ്ണയിച്ചത് കൺസഷണയർക്ക് പദ്ധതിയിൽ തങ്ങളുടെ നിക്ഷേപത്തിന്മേൽ 15 ശതമാനം ഓഹരി ഐ.ആർ.ആർ. ലഭിക്കണം എന്ന ഉദ്ദേശത്തോടെയാണ്. പക്ഷേ, ഐ.ആർ.ആർ./എൻ.പി.വി. കണക്കാക്കുന്നതിന് മേൽപ്പറഞ്ഞ ടെർമിനേഷൻ പേയ്മെന്റ് ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നില്ല എന്ന് ഞങ്ങൾ നിരീക്ഷിച്ചു. അതുൾപ്പെടുത്തിയാൽ തങ്ങളുടെ നിക്ഷേപമായ ₹2,454 കോടിയിന്മേൽ കൺസഷണയർക്ക് ലഭിക്കുന്ന ഐ.ആർ.ആർ. 16.08 ശതമാനവും നിക്ഷേപത്തിന്റെ എൻ.പി.വി. ₹842.57 കോടിയുമാകും. അതേസമയം സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ നിക്ഷേപമായ ₹5,071 കോടിയിന്മേൽ സംസ്ഥാനത്തിനു ലഭിക്കുന്ന ഇ.ഐ.ആർ.ആർ. പൂജ്യത്തിനു താഴെയും	മുടക്കു മുതലും ന്യായമായ ലാഭവും ഉറപ്പായാൽ മാത്രമെ ഒരു ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ പദ്ധതിയിൽ മുതൽ മുടക്കുവാൻ ഒരു സ്വകാര്യ സംരംഭകൻ തയ്യാറാകയുള്ളൂ. പി.പി.പി. സ്കീമിൻ പ്രകാരം സ്വകാര്യ പങ്കാളിക്ക് യുക്തിസഹമായ ഐ.ആർ.ആർ. ലഭിക്കാത്ത പക്ഷം അത്തരം പദ്ധതികൾ പരിഗണിക്കാറില്ല. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി അനുവദിക്കുന്ന 16-20 ശതമാനം യുക്തിസഹ ഐ.ആർ.ആർ. ആണ്. ഒരു സാധ്യതമാത്രമായിട്ടുള്ള ടെർമിനേഷൻ പെയ്മന്റ് ഐ.ആർ.ആർ. കണക്കാക്കുന്നതിൽ പരിഗണിക്കുന്നത് യുക്തിസഹമല്ല.

	എൻ.പി.വി. (-) ₹4,441.40 കോടിയും ആയിരിക്കും. • കൂടാതെ, സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പദ്ധതിയുടെ ഇ.ഐ.ആർ.ആർ. 7.59 ശതമാനം മാത്രവും ഇ.എൻ.പി.വി. (-) ₹1409.70 കോടിയുമാണ്.	
	• വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ കൺസഷൻ കരാറിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയതുപോലെ ടെർമിനേഷൻ പേയ്മെന്റ് നൽകാനുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ ഹൈദരാബാദ് മെട്രൊ പദ്ധതി ജെ.എൻ.പി.ടി. നാലാം ടെർമിനൽ മുതലായ പി.പി.പി. അടിസ്ഥാന സൗകര്യ വികസന പദ്ധതികളുടെ കൺസഷൻ കരാറുകളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നില്ല എന്നും ഞങ്ങൾ നിരീക്ഷിച്ചു. എം.സി.എ. പ്രകാരമാണ് പ്രസ്തുത വ്യവസ്ഥ കരാറിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയതെന്ന് വി.ഐ.എസ്.എൽ മറുപടി നൽകി (മാർച്ച് 2017). ടെർമിനേഷൻ പേയ്മെന്റ് കാരണം കൺസഷണയർക്ക് ലഭിക്കുന്ന അധിക വരുമാനം കണക്കാക്കുകയോ എൻ.പി.വി./ഐ.ആർ.ആർ. നിർണ്ണയത്തിന്മേൽ ഉൾപ്പെടുത്തുകയോ ചെയ്തിട്ടില്ലാത്തതിനാൽ ഈ മറുപടി അംഗീകരിക്കാനാവില്ല.	ടെർമിനേഷൻ പെയ്മെന്റ് ബാധകമാകുന്നത് സംബന്ധിച്ച മുകളിലത്തെ മറുപടിയിൽ യുക്തി സഹമായ കാരണങ്ങൾ പരാമർശിച്ചിട്ടുണ്ട്.

3.1.8 കരാർ നൽകൽ/ 3.1.8.1 പദ്ധതി ഘടനയിൽ വരുത്തിയ മാറ്റങ്ങൾ	കേന്ദ്ര വിജിലൻസ് കമ്മീഷൻ പുറപ്പെടുവിച്ച മാർഗ്ഗരേഖകൾ പ്രകാരം പ്രീ ക്വാളിഫിക്കേഷൻ (പി.ക്യു.) മാനദണ്ഡങ്ങൾ ചിട്ടപ്പെടുത്തേണ്ടത് സൽപ്പേരുള്ളതും പ്രശസ്തരും ഉചിതമായ പ്രവർത്തന പാരമ്പര്യമുള്ളതുമായ സ്ഥാപനങ്ങളെ ആകർഷിക്കുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെയാകണം. അതിനാൽ തന്നെ പി.ക്യു. മാനദണ്ഡങ്ങൾ സമ്പൂർണ്ണവും അതേസമയം വ്യക്തവും അസന്നിഗ്ദ്ധവുമായിരിക്കണം. മേൽപ്പറഞ്ഞ മാർഗ്ഗരേഖയിൽ നിന്നും താഴെപ്പറയുന്ന വ്യതിയാനങ്ങൾ ഞങ്ങളുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടു: ➢ അഞ്ചു ക്രേതാക്കളെ യോഗ്യരായി കണ്ടെത്തിയതിനു ശേഷം വി.ഐ.എസ്.എൽ., പദ്ധതിയുടെ ഘടനയിൽ സമൂലമായ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തി. പ്രസ്തുത മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തിയത് സംസ്ഥാന തുറമുഖങ്ങൾക്കുവേണ്ടി ദേശീയ ആസൂത്രണ കമ്മീഷൻ പുറത്തിറക്കിയ മാതൃകാ കൺസഷൻ കരാർ (എം.സി.എ.) സംസ്ഥാന സർക്കാർ അംഗീകരിച്ച അവസരത്തിലായിരുന്നു. സ്വകാര്യ നിക്ഷേപകർക്ക് പദ്ധതി കൂടുതൽ ആകർഷണീയമാക്കുക എന്ന ഉദ്ദേശ്യത്തോടെയാണ് ഈ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തിയത്. എം.സി.എ. അംഗീകരിച്ചതിനെ തുടർന്ന് പദ്ധതി ഘടനയിൽ വരുത്തപ്പെട്ട പ്രധാനമാറ്റങ്ങൾ	കേന്ദ്ര പ്ലാനിംഗ് കമ്മിഷന്റെ മോഡൽ ആർ.എഫ്.ക്യൂ അനുസരിച്ചാണ് ഈ പദ്ധതിയുടെ ആർ.എഫ്.ക്യൂ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളത്. <u>പദ്ധതി വികസന മാതൃക</u>: ബിഡ് രേഖകൾ പുറപ്പെടുവിക്കുന്നതിന് മുമ്പുതന്നെ 29-11-2013ലെ ജി. ഒ. (എംഎസ്) നം. 69/2013/എഫ്.&പി.ഡി. ഉത്തരവ് പ്രകാരം പദ്ധതി മാതൃക (Model for Vizhinjam International Deepwater Multipurpose Seaport Project) സർക്കാർ അംഗീകരിച്ചിരുന്നു. പ്ലാനിംഗ് കമ്മിഷന്റെ മാതൃകാ രേഖകളെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയാണ് ആർ.എഫ്.ക്യൂ.വും ആർ.എഫ്.പി.യും (RfQ and RfP) തയ്യാറാക്കിയത്. <u>കൺസഷൻ കാലാവധി</u>: ഗ്രീൻ ഫീൾഡ് തുറമുഖങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച എം.സി.എ-യിൽ 40 വർഷമാണ് കൺസഷൻ കാലാവധിയായി നിർദ്ദേശിക്കുന്നത്. ആയതു അംഗീകരിക്കുക മാത്രമെ ഇവിടെ ചെയ്തിട്ടുള്ളൂ. <u>ആകെ പദ്ധതി ചെലവ്</u>: ആകെ പദ്ധതി ചെലവിൽ (റ്റി.പി.സി.) <u>ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടായിട്ടുള്ള</u> 5 ശതമാനം വ്യതിയാനം ഒരു സാധാരണ നടപടി മാത്രമാണ്. <u>ബ്രേക്ക് വാട്ടർ, മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖ നിർമ്മാണം</u>: കടൽഭിത്തി നിർമാണത്തിന് 1400 കോടി രൂപയായി ആർ.എഫ്.ക്യു.-ൽ പറയുന്നുണ്ട്. ആർ.എഫ്.ക്യു ക്ലോസ് ചെയ്യുന്നതിന് മുമ്പ് തന്നെ ടി പ്രവർത്തികൾ ഫണ്ടഡ് വർക്ക് ആയി സർക്കാർ ഉത്തരവായി. ഇത് ആർ.എഫ്.ക്യു.-വിന്റെ അനുബന്ധം 9 ആയി ക്രേതാക്കളെ അറിയിച്ചിട്ടുമുണ്ട്. ആയതിനാൽ ടി പരാമർശത്തിൽ പ്രസക്തി ഇല്ല. <u>പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനം</u>: മോഡൽ കൺസഷൻ എഗ്രിമെന്റിലെ guidelines പ്രകാരമാണ് ഈ വ്യവസ്ഥ ഉൾപ്പെടുത്തിയത്. ഈ വ്യവസ്ഥ കൊണ്ടുവന്നത് മൂലമാണ് IRR ഉയരാനും, പദ്ധതി വയബിൾ ആകാനും കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റ വി.ജി.എഫ് ഫണ്ട് ലഭിക്കുന്നതിനും കാരണമായത്. <u>പദ്ധതി ആസ്തികൾ പണയപ്പെടുത്തൽ</u>: നിർമാണ ഘട്ടത്തിലും break even period-ലും കൺസഷണയർക്ക് ധനശേഖരണം നടത്താനുള്ള ആത്മവിശ്വാസം സൃഷ്ടിക്കുക എന്ന ഉദ്ദേശ്യത്തോടെയാണ് സി.ഒ.ഡി. മുതൽ 20 വർഷക്കാലം ഭൂമി

– ആർ.എഫ്.ക്യൂ.വുമായി താരതമ്യം ചെയ്ത് പട്ടിക 3.3 ൽ നൽകിയിരിക്കുന്നു.

പട്ടിക 3.3: പദ്ധതി ഘടനയിൽ വരുത്തിയ മാറ്റങ്ങളുടെ വിശദാംശങ്ങൾ

ക്രമ നമ്പർ	വിവരണം	ആർ.എഫ്.ക്യൂ.	ആർ.എഫ്.പി./കരട് കൺസഷൻ കരാർ (ഡി.സി.എ.)
1	പദ്ധതി വികസന മാതൃക	ലാന്റ് ലോർഡ് മാതൃക	ലാന്റ് ലോർഡ്, സ്വകാര്യ സർവ്വീസ് മാതൃകകളുടെ മിശ്രണം
2	കൺസഷൻ കാലാവധി	വ്യക്തമാക്കിയില്ല	നാൽപ്പതു വർഷം. ഇരുപതു വർഷം കൂടി നീട്ടി നൽകാം
3	ആകെ പദ്ധതി ചെലവ്	₹3,900 കോടി	₹4,089 കോടി
4	ബ്രേക്ക് വാട്ടർ, മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖ നിർമ്മാണം	ഇ.പി.സി. കരാർ മുഖേന	₹1,463 കോടി ചെലവിൽ ഫണ്ടഡ് വർക്ക് ആയി കൺസഷണയർ തന്നെ നിർവ്വഹിക്കും.
5	പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ്	പരാമർശിച്ചിട്ടി	പദ്ധതി ഭൂമിയുടെ 30 ശതമാനം

പണയപ്പെടുത്തുവാൻ അനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. IFC (International Financial Corporation) തയ്യാറാക്കിയ ഡ്രാഫ്റ്റ് എഗ്രിമെന്റിലും ഈ വ്യവസ്ഥ ഉണ്ടായിരുന്നു.

<u>തുറമുഖത്തിന്റെ വാർഷിക ശേഷി</u>: ശേഷിയിൽ മാറ്റമൊന്നും വരുത്തിയിട്ടില്ല. ഗ്രീൻ ഫീൽഡ് പോർട്ട് എന്ന നിലയിലും കണ്ടയ്നർ ട്രാൻസ്ഷിപ്മെന്റ് ബിസിനസ്സിലെ അനിശ്ചിതാവസ്ഥ പരിഗണിച്ചുമാണ് ഈ വ്യവസ്ഥ ഉൾപ്പെടുത്തിയത്.

ആർ.എഫ്.ക്യൂ-ൽ പദ്ധതിയുടെ പൊതുവായ വിവരങ്ങൾ അതായത് മൊത്തം മുതൽമുടക്ക്, നിർമ്മാണ രീതി, അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങളാണ് ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നത്. ആർ.എഫ്.ക്യു കൊണ്ട് യോഗ്യരായ അപേക്ഷകരെ കണ്ടെത്തുവാനുള്ള പ്രാധമിക തെരഞ്ഞെടുപ്പാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ആർ.എഫ്.ക്യൂ-വിൽ തെരഞ്ഞടുക്കപ്പെട്ട ബിഡ്ഡറുമാർക്ക് അതിന്റെ നിശ്ചിത ഫീസ് ഒടുക്കിയ ശേഷമാണ് ആർ.എഫ്.പി, ഡ്രാഫ്റ്റ് കൺസഷൻ കരാറും നൽകുന്നു. മോഡൽ കൺസഷൻ എഗ്രിമെന്റ് അടിസ്ഥാനപ്പെടുത്തിയാണ് തുടർന്നുള്ള മാറ്റങ്ങളെല്ലാം വരുത്തിയിട്ടുള്ളതെന്നതിന്നാൽ ഈ മാറ്റങ്ങൾക്കുശേഷം വീണ്ടും ആർ.എഫ്.ക്യൂ ഷണിക്കണമെന്ന ആഡിറ്റ് നിരീക്ഷണത്തിന് പ്രസക്തിയില്ല.

Prospective Bidders ന് അവരുടെ സംശയങ്ങളും ആവശ്യങ്ങളും സമർപ്പിക്കുന്നതിന്നും ആർ.എഫ്.പി യിൽ നിക്ഷിപ്തമാണ്. ബിഡർമാർ ഉന്നയിച്ച നിർദ്ദേശങ്ങൾ ചീഫ് സെക്രട്ടറി അദ്ധ്യക്ഷനായ എംപവേർഡ് കമ്മിറ്റി പരിശോധിക്കുകയും അവർ നൽക്കിയ ശുപാർശയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ 9 അനുബന്ധ തീരുമാനങ്ങൾ പുറപ്പെടുവിച്ചു. ഇവയെല്ലാം കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ ധനകാര്യ മന്ത്രാലയവും പ്ലാനിംഗ് കമ്മിഷനും പല അവസരങ്ങളിലും (വി.ജി.എഫ് അപേക്ഷ വിലയിരുത്തൽ വേളയിൽ) പരിശോധിക്കുകയും ആർ.എഫ്.പി., ഡ്രാഫ്റ്റ് കൺസഷൻ കരാർ രേഖകൾ വിലയിരുത്തയിതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ നിന്നും പദ്ധതിക്കായി തത്ത്വത്തിൽ അംഗീകാരം ലഭിച്ചതും.

	വികസനം	ല്ല	റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള വാണിജ്യ വികസനത്തിനായി കൺസഷണയർക്ക് കൈമാറും
6	പദ്ധതി ആസ്തികൾ പണയപ്പെടുത്തൽ	പരാമർശിച്ചിട്ടില്ല	ഭൂമി ഉൾപ്പെടെയുള്ള പദ്ധതി ആസ്തികൾ കൺസഷണയർക്ക് പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്നതിനു വേണ്ടി വായ്പയെടുക്കാനായി പണയപ്പെടുത്താം
7	തുറമുഖത്തിന്റെ വാർഷിക ശേഷി	സി.ഒ. ഡി.ക്ക് 10 ലക്ഷം ടി.ഇ.യു.	സി.ഒ.ഡി.ക്ക് 6 ലക്ഷം ടി.ഇ.യു. പത്തു കൊല്ലത്തിനകം 10 ലക്ഷം ടി.ഇ.യു.

മേൽപ്പറഞ്ഞ മാറ്റങ്ങൾ പ്രതിശ്രുത ക്രേതാക്കൾക്ക് ആർ.എഫ്.ക്യൂ. നൽകുന്ന സമയത്ത് ആർ.എഫ്.ക്യൂ/ഡി.പി.ആർ./ മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ എന്നിവയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നില്ല. അതിനാൽ തന്നെ യോഗ്യരായി തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് അന്യായമായ ആനുകൂല്യം ലഭിച്ചു. കരാറിനുവേണ്ടി

	ഓഫർ നൽകാൻ യോഗ്യരായിരിക്കേണ്ട സ്ഥാപനങ്ങളെ തിരഞ്ഞെടുത്തശേഷം പദ്ധതിഘടനയിൽ പ്രധാനമാറ്റങ്ങൾ വരുത്തുകവഴി എം.സി.എയിൽ നിഷ്കർഷിച്ച ''സാങ്കേതിക വ്യവസ്ഥകൾ താരിഫ് നിരക്കുകൾ, കൺസഷൻ കാലാവധി മുതലായ എല്ലാ പദ്ധതി ഘടകങ്ങളും ആദ്യം തന്നെ സുവ്യക്തമാക്കണം'' എന്ന നിർദ്ദേശത്തിന്റെ അന്തഃസത്ത സംസ്ഥാന സർക്കാർ/വി.ഐ.എസ്.എൽ. ലംഘിച്ചു[20]. ആർ.എഫ്.ക്യു. നൽകിയ ശേഷം പദ്ധതിയുടെ ആകർഷകതയിൽ ഗണ്യമായ മാറ്റം വരുത്താനുതകുന്ന ഒരു പദ്ധതി ഘടകത്തിലും ഘടനയിലും തങ്ങൾ മാറ്റം വരുത്തിയില്ല എന്ന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ മറുപടി പറഞ്ഞു (ആഗസ്റ്റ് 2016). പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിനുള്ള വ്യവസ്ഥ ഉൾപ്പെടുത്തിയത്, കൺസഷൻ കാലാവധി സാധാരണയായുള്ള മുപ്പതു വർഷത്തിൽ നിന്ന് നാൽപ്പതായി കൂട്ടിയത്, ഫണ്ടഡ് വർക്കുകൾ ഉൾപ്പെടുത്തിയത് മുതലായ മാറ്റങ്ങൾ പദ്ധതിയുടെ ഘടനയിൽ സമൂലമായ വ്യതിയാനങ്ങൾ വരുത്തി എന്നതിനാൽ, പ്രസ്തുത മറുപടി ബോധ്യപ്പെടുന്നതല്ല. പദ്ധതി ഘടനയിൽ സമൂലമാറ്റങ്ങൾ വരുത്തിയതിനെ തുടർന്ന് കരാർ പ്രക്രിയ റദ്ദാക്കി പുതിയ ആഗോള കരാർ ക്ഷണിക്കേണ്ടതായിരുന്നു. അങ്ങനെയെങ്കിൽ പദ്ധതിയുടെ ആകർഷണീയത കൂടുകയും കരാർ നൽകൽ സുതാര്യമാവുകയും ചെയ്യുമായിരുന്നു.	

3.1.9 കൺസഷൻ കരാർ / 3.1.9.1 സംസ്ഥാന താല്പര്യങ്ങൾക്ക് വിരുദ്ധമായ വ്യവസ്ഥകൾ

പി.പി.പി. പദ്ധതികളിൽ 'കൺസഷൻ' എന്നതുകൊണ്ട് അർത്ഥമാക്കുന്നത്, കൺസഷൻ കാലാവധിയിൽ നിർമ്മിക്കാനും നടത്തിക്കൊണ്ടുപോകാനും നിലനിർത്താനുമുള്ള പ്രത്യേകമായ അവകാശവും അനുമതിയും അധികാരവുമാണ്. സ്വകാര്യ പങ്കാളിക്ക് അയാളുടെ നിക്ഷേപവും അതിന്മേലുള്ള പലിശയും തിരികെ കിട്ടുന്നതിന് ആവശ്യമായ യൂസർ ഫീ ശേഖരിക്കാൻ ഉതകുന്ന ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ കാലാവധിയാണ് കൺസഷൻ കാലാവധിയായി നിർണയിക്കേണ്ടത്. കൺസഷന്റെ വ്യവസ്ഥകൾ കൺസഷൻ കരാറിനെ ആശ്രയിച്ചിരിക്കുന്നു.

2014 മെയ് 12 ൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ കരട് കൺസഷൻ കരാർ തയ്യാറാക്കുന്നതിനായി ദേശീയ ആസൂത്രണ കമ്മീഷൻ പുറത്തിറക്കിയ മാതൃകാ കൺസഷൻ കരാർ (എം.സി.എ.) അംഗീകരിച്ചു. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ അധികാരത്തിനുള്ളിൽ വരുന്ന മൈനർ തുറമുഖമായതിനാൽ[21] എം.സി.എ. നിർബന്ധമായി അനുവർത്തിക്കേണ്ട ബാധ്യത സംസ്ഥാന സർക്കാരിനുണ്ടായിരുന്നില്ല. കരാർ നേടാൻ ആഗ്രഹിച്ച സ്ഥാപനങ്ങൾ നൽകിയ നിർദ്ദേശങ്ങൾ, കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ സാമ്പത്തികകാര്യ വകുപ്പിന്റെ (ഡി.ഇ.എ.) കീഴിലുള്ള പി.പി.പി. സെൽ നൽകിയ നിർദ്ദേശങ്ങൾ, ദേശീയ ആസൂത്രണ കമ്മീഷൻ,

വിഴിഞ്ഞം പോലുള്ള ഗ്രീൻഫീൽഡ് തുറമുഖങ്ങൾക്ക് കേന്ദ്ര പ്ലാനിങ് കമ്മീഷൻ തയ്യാറാക്കിയ മാതൃകാ കൺസഷന് കരാറിൽ 40 വർഷമാണ് കരാർ കാലാവധിയാണ് നിശ്ചിയിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഗ്രീൻഫീൽഡ് എയർപോർട്ടുകൾക്കും 40 വർഷമാണ് കരാർ കാലാവധി. മതിപ്പ് ട്രാഫിക് കണക്കുകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ബ്രൗൺഫീൽഡ് തുറമുഖങ്ങൾക്ക് 30 വർഷമാണ് കരാർ കാലാവധി. ഉദാഹരണമായി : മഹാരാഷ്ട്രയിലെ രേവാസ് തുറമുഖം, ഹൈദരബാദ് മെട്രോ എന്നിവയുടെ കരാർ കാലാവധി കൺസഷൻ എഗ്രിമന്റ് വ്യവസ്ഥ പ്രകാരം 35 വർഷമായി നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നു. മതിപ്പ് ട്രാഫിക് കണക്കുകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ 40 വർഷമെത്തിയാലും വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം ലാഭകരമല്ലന്നാണ് കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ടാണ് പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റുകൂടി പ്രോജക്ട് ആദായകരമാക്കുന്നതിന് ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്.

നിർമാണ കാലാവധിയായ 3 വർഷത്തിനു പുറമേ 30 വർഷമാണ് കൺസഷൻ കാലാവധിയായി ഐ.എഫ്.സി. നിർദ്ദേശിച്ചിരുന്നത്. അതിനാൽ ഇപ്പോഴത്തെ കൺസഷൻ കാലാവധിയിലെ നിർമ്മാണ കാലം കുറച്ചാൽ 36 വർഷമാണ് കരാറുകാരന് ലഭിക്കുന്ന പ്രവർത്തന കാലാവധി.

ആഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ടിൽ അധിക വരുമാനമായി മൊത്തം ടേണോവർ കാണിച്ചിരിക്കുന്നത് തെറ്റിദ്ധാരണാജനകമാണ്. പകരം പ്രവർത്തനത്തിലൂടെ നേടുന്ന യഥാർത്ഥ ലാഭമാണ് കാട്ടേണ്ടിയിരുന്നത്. അതുപോലെ അധിക ആദായം കണക്കാക്കുമ്പോൾ നിർമാണകാലമായ 4 വർഷങ്ങൾ കുറക്കേണ്ടിയിരുന്നു. ഈ കാലഘട്ടത്തിൽ കേരള സർക്കാരിന് ലഭിക്കുന്ന വരുമാനവും പരിഗണിച്ചിട്ടില്ല. റിപ്പോർട്ടിലുള്ള വ്യത്യാസം താഴെ പറയും പ്രകാരമാണ്.

(തുക കോടിയിൽ)

ക്രമ നമ്പർ	ഇനവിവരം	10 വർഷത്തെ ആഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം	നിർമാണ കാലമായ 4 വർഷം ഒഴിച്ച് 6 വർഷത്തെ വരുമാനം
(എ)	കൺസഷണയറിന്റ് വിശദാംശങ്ങൾ		
1	തുറമുഖത്തിൽ നിന്നുമാത്രമുള്ള	₹29,217	₹18,150

നിയമോപദേഷ്ടാക്കൾ എന്നിവർ നിർദ്ദേശിച്ച മാറ്റങ്ങൾ എന്നിവ പരിഗണിച്ച് ഡി.സി.എ.യിൽ ചില മാറ്റങ്ങൾ, സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ അനുമതിയോടെ വി.ഐ.എസ്.എൽ. വരുത്തി. ഈ മാറ്റങ്ങൾ പ്രകീർണ്ണകം 1 മുതൽ 9 വരെ പുറത്തിറക്കി ആർ.എഫ്.പി. വാങ്ങിയ സ്ഥാപനങ്ങളെ അറിയിച്ചു.

സംസ്ഥാന താല്പര്യങ്ങൾക്കു വിരുദ്ധമായ വ്യവസ്ഥകൾ

കൺസഷണയറുമായി ഒപ്പിട്ട കൺസഷൻ കരാർ പരിശോധിച്ചതിൽ നിന്നും താഴെ വിവരിക്കുന്നതുപോലെ സംസ്ഥാന സർക്കാർ താല്പര്യങ്ങൾക്കു വിരുദ്ധമായ വ്യവസ്ഥകൾ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടു:

- പി.പി.പി. പദ്ധതികളുടെ കൺസഷൻ കാലയളവ് സാധാരണ 30 വർഷമാണ്. 2005ൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ അംഗീകരിച്ച തുറമുഖ കപ്പൽ വ്യവഹാര വികസന നയത്തിലും സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തത്തോടെ നടപ്പാക്കുന്ന പദ്ധതികളിലെ അടിസ്ഥാന കൺസഷൻ കാലാവധി 30 വർഷമായി പരിമിതപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ, വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് ഇന്റർനാഷണൽ ഫിനാൻസ് കോർപറേഷൻ തയ്യാറാക്കിയ പഠന റിപ്പോർട്ടിൽ കൺസഷൻ കാലയളവ് 30[22] വർഷമാക്കാൻ ശുപാർശ ചെയ്തിരുന്നു. 2013 ലെ ദർഘാസിനു മുൻപ് വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി പുറപ്പെടുവിച്ച മൂന്നു ദർഘാസുകളിലും കൺസഷൻ

	ടേണോവർ		
2	ചെലവുകൾ കുറച്ചിട്ട്		
2.a	കേരള സർക്കാരിനുള്ള വരുമാന വീതം	ലഭ്യമല്ല	₹3,384
2.b	പ്രവർത്തന ചെലവ്	ലഭ്യമല്ല	₹11,794
3	നികുതിക്കു ശേഷമുള്ള വരുമാനം (1 – 2)	ലഭ്യമല്ല	₹2,972
	10 ശതമാനം കിഴിച്ചുള്ള ധനനിർഗനമത്തിനുള്ള ൻ.പ .വി.	ലഭ്യമല്ല	₹99
(ബി)	കേരള സർക്കാർ ഭാരത സർക്കാർ വിശദാംശങ്ങൾ		
	വരുമാന വിഹിതം	ലഭ്യമല്ല	₹3,384
	10 % കിഴിച്ചുള്ള എൻ.പി.വി.	ലഭ്യമല്ല	₹103

സി.&എ.ജി. കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ള ₹29,217 കോടിക്കു പകരം, 6 വർഷത്തേക്ക് മൊത്ത വരുമാനം ₹18,150 ും ചിലവുകൾ കഴിച്ച ₹2,972-ുമാണ്. 10 ശതമാനം ഡിസ്കൗണ്ട് കിഴിച്ച് ആറു വർഷത്തെ അധിക വരുമാനം 99 കോടിയാണ് എന്നു കാണാം.

	കാലയളവ് 30 വർഷമായി നിജപ്പെടുത്തിയിരുന്നു. എന്നാൽ ഇപ്പോഴത്തെ കരാറിൽ കൺസഷൻ കാലാവധി 40 വർഷമായി നിർണ്ണയിച്ചിരിക്കുന്നു. 10 വർഷം അധിക കൺസഷൻ കാലാവധി നൽകിയതു വഴി കൺസഷണയർക്ക് ₹29,217[23] കോടിയുടെ അധിക വരുമാനമുണ്ടാകും.	
	സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഓഗസ്റ്റ് 2016 ൽ നൽകിയ മറുപടി പ്രകാരം പദ്ധതിക്കായി സ്വീകരിച്ച മാതൃകാ കൺസഷൻ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥ പ്രകാരമാണ് കൺസഷൻ കരാറിലെ കാലാവധി 40 വർഷമായി നിർണ്ണയിച്ചത്. 30 വർഷത്തെ സാധാരണ കൺസഷൻ കാലാവധി നിക്ഷേപവും ബാധ്യതകളും പരിമിതമായ 'ബ്രൗൺഫീൽഡ്'[24] പദ്ധതികൾക്കാണ് ബാധകമാകുക. പ്രധാന 'ഗ്രീൻ ഫീൽഡ്'[25] വികസനങ്ങൾക്ക് ബാധ്യതകളും ചിലവും വളരെ കൂടുതലായിരിക്കും. കൂടാതെ, ദൈർഘ്യം കൂടിയ കൺസഷൻ കാലയളവ് പദ്ധതിക്കുവേണ്ട ധനസഹായം കുറക്കുമെന്നും സംസ്ഥാന സർക്കാർ അറിയിച്ചു. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന് സമാനമായ രീതിയിൽ ഗ്രീൻഫീൽഡ് തുറമുഖം വിഭാവനം ചെയ്യുന്ന കുളച്ചൽ പദ്ധതിയിൽ കൺസഷൻ കാലാവധി 30 കൊല്ലമായി നിർണ്ണയിച്ചിരിക്കുന്നതിനാൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ മറുപടി അംഗീകരിക്കാനാകില്ല. കൂടാതെ, കൺസഷൻ കാലാവധി 40 വർഷമാക്കിയെങ്കിലും കരാറുകാരൻ പരമാവധി ധനസഹായം ആവശ്യപ്പെട്ടു.	പദ്ധതി സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ള എം.സി.എ. പ്രകാരം കൺസഷൻ കരാർ വ്യവസ്ഥചെയ്യുന്ന കൺസഷൻ കാലാവധി 40 വർഷമാണ്. ആയതിനാൽ കൺസഷൻ കാലാവധി 40 വർഷമായി നീട്ടിനൽകുന്നത് സംബന്ധിച്ച ചോദ്യത്തിനു തന്നെ പ്രസക്തിയില്ല. ഗ്രീൻഫീൽഡ് വികസന പദ്ധതികൾക്കെല്ലാം നഷ്ടസാധ്യതയും ചെലവും ഗണ്യമായി കൂടുതലായിരിക്കും. ഗ്രീൻഫീൽഡ് വിമാനത്താവളങ്ങൾ, തുറമുഖങ്ങൾ എന്നിവയ്ക്കുള്ള എം.സി.എ.യിൽ കൺസഷൻ കരാർ 40 വർഷത്തേക്കെന്ന് നിജപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. പുറമെ, പ്രാരംഭ ട്രാഫിക് വ്യാപ്തി കൈവരിക്കുന്നതോടെ കാര്യശേഷി വർദ്ധന ഏറ്റെടുക്കാനുള്ള ഉത്തരവാദിത്തവും കൺസഷണയർക്കുണ്ടെന്ന് എം.സി.എ. നിഷ്കർഷിക്കുന്നു. കേരള സർക്കാരും അദാനി വിഴിഞ്ഞം പോർട്ട് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡും (എ.വി.പി.പി.എൽ) തമ്മിൽ ഒപ്പുവച്ച കൺസഷൻ കരാറിലും ഇക്കാര്യം ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുണ്ട് (ക്ലോസ് 12.8.1). 40 വർഷം ഉണ്ടെങ്കിൽക്കൂടി, ഒരു മൽസരാധിഷ്ഠിത ടെണ്ടറിൽ ഗ്രാന്റ് കുറക്കുവാൻ ബിഡർമാർക്ക് സാധ്യമല്ല. ആയതിനാൽ കുറഞ്ഞ കൺസഷൻ കാലാവധി നിശ്ചയിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ പദ്ധതിയുടെ തുടക്കം തന്നെ യാഥാർത്ഥ്യമാകില്ലായിരുന്നു. മാത്രമല്ല, കൊളച്ചൽ (ഇനയം) തുറമുഖ വികസനം ഇപ്പോഴും ഒരു സങ്കല്പമാണെന്നതും ശ്രദ്ധേയമാണ്.

- കൺസഷൻ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പ്രകാരം കൺസഷണയറിന് നൽകേണ്ട വി.ജി.എഫ്. (₹1,635 കോടി) രണ്ടു ഭാഗമായാണ് നൽകേണ്ടത് - പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണ സമയത്ത് ഓഹരി സഹായമായും പിന്നെ സി.ഒ.ഡി.ക്കു ശേഷം ഓപ്പറേഷൻ ആന്റ് മെയിന്റനൻസ് (ഒ.&എം.) സഹായമായും. ഓഹരി സഹായം കൺസഷണയർ കൊണ്ടുവരുന്ന മൂലധനത്തിന്റെ 150 ശതമാനമായിരിക്കും. പക്ഷേ, അത് ആകെ പദ്ധതി ചെലവിന്റെ 30 ശതമാനമായി നിജപ്പെടുത്തേണ്ടതുമാണ്.

എം.സി.എ. പ്രകാരം ഓഹരി സഹായം കണക്കാക്കുമ്പോൾ, ആകെ പദ്ധതി ചെലവിൽ ഓഹരി സഹായം ഉൾക്കൊള്ളിക്കാൻ പാടില്ല. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ കൺസഷണയർക്ക് ഓഹരി സഹായമായി നൽകേത് ₹943.62 കോടിയാണ്[26]. ബാക്കിയുള്ള വി.ജി.എഫ്. അതായത് ₹691.38 കോടി ഒ.&എം. സഹായമായി ത്രൈമാസിക തവണകളായി[27] സി.ഒ.ഡി.ക്കു ശേഷം നൽകേണ്ടതാണ്. പക്ഷേ, ഒപ്പുവെച്ച കൺസഷൻ കരാറിൽ ഓഹരിസഹായം കണക്കാക്കുമ്പോൾ മൊത്തം പദ്ധതിചെലവിൽ നിന്നും ഓഹരി സഹായം കുറക്കേണ്ടതില്ല എന്ന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്തു. തത്ഫലമായി കൺസഷണയർക്ക് സംസ്ഥാന സർക്കാർ നൽകേ ഓഹരി സഹായം ₹1,226.70 കോടി (₹4,089 കോടിയുടെ 30 ശതമാനം) ആയി ഉയർന്നു.

ആശയക്കുഴപ്പം ഒഴിവാക്കുക എന്ന ഉദ്ദേശത്തോടെയും നിയമോപദേഷ്ടാവിന്റെ നിർദ്ദേശപ്രകാരം എംപവേർഡ് കമ്മറ്റിയുടെ അംഗീകാരത്തോടെയാണ് ഈ മാറ്റം വരുത്തിയിട്ടുള്ളത്. ഗ്രീൻഫീൽഡ് എയർപ്പോർക്ക്, നാഷണൽ ഹൈവെ എന്നീ പ്രോജറ്റുകളിലെ സമാനമായ വ്യവസ്ഥ നിയമോപദേശത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഈ കരാറിലും ഉൾപ്പെടുത്തുക്കയായിരുന്നു. ഗ്രീൻഫീൽഡ് പോർട്ടിൽ കരാറുകാരന്റെ നിക്ഷേപം വർദ്ധിപ്പിക്കാനും ബാങ്കുക്കൾക്ക് വായ്പ നൽക്കുന്നതിന് ആത്മവിശ്വാസം നൽക്കുന്നതിന്നും ഈ മാറ്റം ആവശ്യമായിരുന്നു. ഈ കണക്കുകൂട്ടലിൽ രണ്ട് ഘടകങ്ങൾ ഉള്ളതിനാലാണ് ആശയക്കുഴപ്പം ഉണ്ടായത്. കരട് കൺസഷൻ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥ അനുസരിച്ച് കരാറുകാരന് നിക്ഷേപം 629 കോടി രൂപയിൽ നിജപ്പെടുമായിരുന്നു. ആഡിറ്റർമാർ അവലംബിച്ച കണക്കു ചുവടെ ചേർത്തിരിക്കും പ്രകാരമാണ്.

ഇനവിവരം	തുക കോടിയിൽ
സഹായ വിഹിതം ഉൾപ്പെടെ റ്റി.പി.സി.	₹4,089.00
റ്റി.പി.സി.യിലുള്ള സഹായ വിഹിതം	30%
കുറവ്: സഹായ വിഹിതം പോയിട്ടുള്ള റ്റി.പി.സി. നിശ്ചയിക്കുന്നതിന് മുൻപുള്ള ക്ലോസ് 25.2.2 പ്രകാരം കുറക്കേണ്ട തുക (4,089/130% * 30%)	₹943.62
സഹായവിഹിതം ഒഴിച്ചുള്ള റ്റി.പി.സി.	₹3,145.38
ഇപ്പോൾ, മേൽതുകയുടെ 30% (3,145.38 * 30%) (നിബന്ധന നം.1)	₹943.62
ഈ സാഹചര്യത്തിൽ, കൺസഷണയർ നൽകേണ്ട വിഹിതം (943.62 / 150 % * 100 %)	₹629.08
ഇപ്പോൾ വിഹിതത്തിന്റെ 150% (നിബന്ധന നം. 2)	₹943.62

കൺസഷണയറുടെ ഭാഗത്ത് നിന്നും മുതൽമുടക്ക് കൂടുന്നതിനുള്ള അവസരമുണ്ടെങ്കിൽ പദ്ധതി മുഖാന്തരമുള്ള സാമ്പത്തിക ബാധ്യതകൾ മറികടക്കുന്നതിന് കൂടുതൽ ഭദ്രത ലഭിക്കുമെന്നതിനാൽ കടബാധ്യത കുറയുന്നതും സഹായവിഹിതം കൂടുന്നതും അതോറിറ്റിക്ക് ഗുണദായകമാണ്.

ഈ മാറ്റം ഉന്നതാധികാര സമിതിയാണ് ഡിസംബർ 2014 ൽ വരുത്തിയത്. ഈ മാറ്റത്തിനു കാരണമായി പറഞ്ഞത് വ്യക്തത കൂട്ടാൻ എന്നതാണ്. പക്ഷേ, കരാർ സമർപ്പിക്കാൻ സാധ്യതയുള്ളവർ ആരും തന്നെ ഇങ്ങനെ ഒരു മാറ്റം ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നില്ല. പ്രസ്തുത ഭേദഗതി കാരണം സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ₹283.08 കോടി അധികമായി ആദ്യം തന്നെ നൽകേണ്ടി വന്നു. ഇതുകാരണം ഉണ്ടായ പലിശനഷ്ടം ₹123.71 കോടിയാണ്[28].

സംസ്ഥാന സർക്കാർ പറഞ്ഞത് (ആഗസ്റ്റ് 2016) പ്രസ്തുത ഭേദഗതി നിയമോപദേഷ്ടാവിന്റെ അഭിപ്രായം അനുസരിച്ച് അവ്യക്തത മാറ്റാനായി വരുത്തിയതാണ് എന്നാണ്. പ്രസ്തുത ഭേദഗതി കാരണം ധനപരമായ നഷ്ടമൊന്നും ഉണ്ടാകില്ല എന്നും സംസ്ഥാന സർക്കാർ പറഞ്ഞു. കൂടാതെ ഭേദഗതി ചെയ്യാതിരുന്നെങ്കിൽ പദ്ധതിയുടെ വിജയസാധ്യതയും ആകർഷണീയതയും മത്സരശേഷിയും കുറയുമായിരുന്നു എന്നും സർക്കാർ പറഞ്ഞു.

ഓഹരി സഹായം കണക്കാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് കരാറിലെ ബന്ധപ്പെട്ട ആർട്ടിക്കിളിൽ അവ്യക്തത ഇല്ലായിരുന്നു. എന്നതിനാൽ മറുപടി സ്വീകാര്യമല്ല. മാത്രമല്ല കൺസഷണയർക്ക് ₹123.71 കോടിയുടെ നേരിട്ടുള്ളതല്ലാത്ത ധനലാഭം മുകളിൽ പറഞ്ഞ ഭേദഗതി കാരണം ഉണ്ടാകും.

നിർമാണകാലാവധിയിൽ തന്നെ വി.ജി.എഫ്. ഉൾപ്പെടെ ആകെ പദ്ധതി ചെലവിന്റെ 30 ശതമാനം സഹായ വിഹിതമായി നൽകാനുള്ള തീരുമാനം ടെണ്ടർ തുറക്കുന്നതിന് മുമ്പു തന്നെ ഉന്നതാധികാര സമിതി (Empowered Committee) കൈക്കൊണ്ടിരുന്നതിനാൽ പ്രസ്തുത തീരുമാനം ആരെയെങ്കിലും പ്രത്യേകമായി സഹായിച്ചിട്ടില്ല. ബിഡിനുള്ള അവസാന തീയതിക്കു മുമ്പുതന്നെ ഈ മാറ്റം വരുത്തിയിരുന്നു. അഞ്ച് ബിഡർമാർക്കും തുല്യവും ന്യായവുമായ അവസരവും ലഭ്യമാക്കിയിരുന്നു. **എം.സി.എയിലെ വ്യവസ്ഥകളിൽ.യുക്തമായ മാറ്റം വരുത്താൻ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് എം.സി.എ. ൽ വ്യവസ്ഥയുണ്ട്..**

ഈ മാറ്റം മൂലം 2015 ഡിസംബർ മുതൽ 2019 നംവംബർ വരെ പ്രതിവർഷം 10% നിരക്കിൽ □123.71 പലിശ നഷ്ടമുണ്ടാകുമെന്നാണ് ആഡിറ്റ് കണക്കാക്കുന്നത്. ഈ നിരീക്ഷണം ശരിയല്ല. Senior Lenders നൽകുന്ന കടത്തിന് ആനുപാതികമായി മാത്രമേ സർക്കാരിൽ നിന്നുള്ള ഗ്രാന്റ് അർഹതയുണ്ടാവുകയുള്ളു. കരാറുകാരൻ തന്റെ ഓഹരി നിക്ഷേപം പൂർത്തിയാക്കിയ ശേഷമേ ഗ്രാന്റ് അനുവദിക്കുകയുള്ളൂ. അതായത് നിർമാണകാലത്തിന്റെ അവസാനത്തോടടുത്താണ് ഈ തുക നൽകേണ്ടിവരുക. പദ്ധതിയുടെ നിർണായക ഘട്ടങ്ങളും കടത്തിന് ആനുപാതികമായ വി.ജി.എഫ്. വിതരണവും പരിഗണിക്കുമ്പോൾ □30 കോടിയാണ് പലിശയിനത്തിൽ അധിക ലാഭം കരാറുക്കാരന് ലഭിക്കുക. ഇത് താഴെ പറയുന്ന രീതിയിൽ കണക്കാക്കാവുന്നതാണ്.

(തുക കോടിയിൽ)

	Year 1	Year 2	Year 3	Year 4	Total
Equity Support payable (new clause)	-	76.67	536.68	613.35	1,226.70
Equity Support payable (Old clause)	-	58.98	412.83	471.81	943.62
Difference in disbursement					

	-	17.69	123.85	141.54	283.08
Interest loss @ 10 % on early disbursement (To GoI & GoK):					
1st year		0.88	-	-	0.88
2nd / 1st year		1.77	6.19	-	7.96
3rd / 2nd / 1st year		1.77	12.38	7.08	21.23
Total interest applicable on early payment of Equity support					**30.08**

	• എം.സി.എ.യിലെ ആർട്ടിക്കിൾ 41 പ്രകാരം പദ്ധതി ആസ്തികളെ (സ്ഥലത്തിനു മുകളിലുള്ള വഴി അവകാശം ഉൾപ്പെടെ) കൺസഷണയർക്ക് വായ്പയെടുക്കാനായി പണയം വയ്ക്കാവുന്ന ആസ്തികളിൽ നിന്നും അവകാശങ്ങളിൽ നിന്നും ഒഴിവാക്കിയിരുന്നു. പക്ഷേ, കൺസഷൻ കരാറിൽ (ആർട്ടിക്കിൾ 41.5) കൺസഷണയർക്ക് ഫണ്ടഡ് വർക്കുകൾ ഒഴികെയുള്ള എല്ലാ ആസ്തികളേയും പണയം വയ്ക്കാനുള്ള അവകാശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഇതിനു കാരണമായി പറഞ്ഞത് ഇത് വായ്പ നൽകുന്നവർക്ക് അധിക സുരക്ഷ നൽകുമെന്നും കൂടാതെ നിയമോപദേഷ്ടാക്കൾ നൽകിയ	കരട് കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം കരാറുകാരൻ നിർമ്മിക്കുന്ന ആസ്തികൾ പണയപ്പെടുത്തുന്നതിന് വ്യവസ്ഥ ഉണ്ടായിരുന്നു. അതിനൊപ്പം നിർമ്മാണ സ്ഥലം കൂടി പണയപ്പെടുത്താൻ അനുവദി നൽക്കുന്നതാണ് നിർദിഷ്ട വ്യവസ്ഥ. നിർമാണകാലത്തും breakeven period-ലും ധനസമാഹരണം നടത്തുന്നതിന് കൺസഷണയർക്ക് സാധിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് സി.ഒ.ഡി. മുതൽ പരമാവധി 20 വർഷം വരെ ഭൂപണയം അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളത്. രാജ്യത്തെ മറ്റുചില കൺസഷൻ കരാറുകളിലും (പവർ പ്രോജക്ടുകളിൽ) ഈ വ്യവസ്ഥ നിലവിലുണ്ട്. ആഡിറ്റർമാർ നിരീക്ഷിച്ചതുപോലെ ആസ്തികൾ പണയപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള അനുവാദം ഉന്നതാധികാര സമിതി നിഷേധിച്ചപ്പോൾ കരാറുകാർ പിന്മാറുന്ന സ്ഥിതിയുണ്ടായപ്പോയാണ് ഈ കാര്യത്തിൽ വീണ്ടും നിയമോപദേശം തേടുകയും ടി നിയമോപദേശത്തിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ എംപവേർഡ് കമ്മിറ്റി ഈ വ്യവസ്ഥ ഉൾപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തത്. പണയപ്പെട്ട ആസ്തികളുടെ ഫസ്റ്റ് ചാർജ് അവകാശം സർക്കാരിനും ബാങ്കിന് സെക്കൻഡ് ചാർജ് അവകാശവും ആണുള്ളത്. മാത്രമല്ല സർക്കാരിന്റെ താൽപര്യം സംരക്ഷിക്കുന്നതിന് ചുവടെ പറയുന്ന വ്യവസ്ഥകൾ കരാറിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

	ഉപദേശമനുസരിച്ച് ഇതു സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ സാമ്പത്തിക ബാദ്ധ്യതകളെ ദോഷകരമായി ബാധിക്കുന്നില്ല എന്നുമാണ്. മാർച്ച് 2015ൽ കരാർ കാംക്ഷികളിലൊരാൾ മേൽപ്പറഞ്ഞ രീതിയിൽ ഒരു ഭേദഗതി ആവശ്യപ്പെട്ടപ്പോൾ സർക്കാർ സെക്രട്ടറിമാർ അടങ്ങുന്ന ഉന്നതാധികാര സമിതി പ്രസ്തുത ആവശ്യം നിരാകരിച്ചു എന്ന് ഞങ്ങൾ നിരീക്ഷിച്ചു. സാങ്കേതിക ഉപദേഷ്ടാക്കളുടെ ഉപദേശത്തെ തുടർന്നാണ് ഇത് നിരാകരിച്ചത്. അതിനാൽ തന്നെ കൺസഷൻ കരാറിൽ വരുത്തി ഭേദഗതി സാങ്കേതിക ഉപദേഷ്ടാക്കളുടെ നിർദ്ദേശത്തിനു വിരുദ്ധവും ₹548 കോടി ചെലവിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഏറ്റെടുത്ത ഭൂമി പണയപ്പെടുത്താനുള്ള അവകാശം കൺസഷണയർക്കു നൽകുന്നതുമായിരുന്നു. സംസ്ഥാന സർക്കാർ തങ്ങളുടെ മറുപടിയിൽ (ആഗസ്റ്റ് 2016) പറഞ്ഞത് പദ്ധതി ആസ്തികൾ (ഭൂമി ഉൾപ്പെടെ) പണയപ്പെടുത്താനുള്ള അനുമതി വായ്പ നൽകുന്നവരുടെ അപേക്ഷ പ്രകാരം മാത്രം നടപ്പാക്കാവുന്ന ഒരു വ്യവസ്ഥയാണെന്നും വൈദ്യുതി മേഖലയിലെ വൈദ്യുതി വാങ്ങൽ കരാറുകളിൽ (പി.പി.എ.) സമാനമായ വ്യവസ്ഥകൾ ഉണ്ടെന്നുമാണ്. മറുപടി തൃപ്തികരമല്ല, എന്തെന്നാൽ സർക്കാർ/വി.ഐ.എസ്.എൽ. തുറമുഖങ്ങൾക്ക് വേണ്ടിയുള്ള എം.സി.എ.	ഇക്കാര്യം കൺസഷൻ കരാറിന്റെ ക്ലോസ് 41.5.1 (ബി)യിൽ ഇപ്രകാരം സൂചിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നു: “ *Senior Lenders shall not exercise or enforce any rights or title over the Mortgaged Assets at any time prior to the expiry of 180 (one hundred and eighty) days from the Transfer Date;”.* തുടർന്ന് ക്ലോസ് 41.5.1 (സി)-യിൽ ഇക്കാര്യം സംബന്ധിച്ച് ഇങ്ങനെ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നു: “ *The charge created over the Mortgaged Assets shall stand released and extinguished upon the Authority making the Termination Payment in accordance with the provisions of the Agreement;”.* ബിഡ് സമർപ്പിക്കുന്നതിന് മുൻപുതന്നെ ഈ മാറ്റം വരുത്തിയിരുന്നു. ബിഡ് തുറന്നതിനുശേഷമാണ് ഈ മാറ്റം വരുത്തിയതെന്ന ആഡിറ്റ് നിരീക്ഷണം ശരിയല്ല. “കേരള സർക്കാർ സൗകര്യംപോലെ ക്ലോസുകളെ കൂട്ടിച്ചേർക്കുകയും ഒന്നാക്കുകയും മറ്റും ചെയ്യുകയായിരുന്നു...” എന്ന നിരീക്ഷണം ശരിയല്ല. വിഴിഞ്ഞം പോലെ വലിയ മുതൽ മുടക്കുള്ള ഒരു പ്രോജക്ട് നടപ്പാക്കുമ്പോൾ മോഡൽ കരാറിലെ നിർദ്ദേശങ്ങൾക്ക് വിധേയമായും പ്രി-ബിഡ് കൂടിയാലോചനകളിൽ ഉരുത്തിരിയുന്ന ആവശ്യങ്ങളും പരിഗണിച്ച് ആവശ്യമായ ഭേദഗതികൾ വരുത്താനുള്ള അധികാരം ഉന്നതാധികാര സമിതിക്ക് കേരള സർക്കാർ നൽകിയിരുന്നു. ഭേദഗതികൾ ആവശ്യമായി വരുമ്പോൾ അവ ന്യായീകരിക്കത്തക്കതാണോ എന്ന് പരിശോധിക്കാനും ഉന്നതാധികാര സമിതിക്ക് അവകാശമുണ്ടായിരുന്നു. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയിൽ എം.സി.എ. ഏതാണ്ട് അതേപടി പാലിച്ചിട്ടുണ്ട്. യഥാവിധം നടപടിക്രമങ്ങൾ പാലിച്ചുകൊണ്ടാണ് പ്രീ-ബിഡ് കൂടിയാലോചനകൾ, ഉപദേഷ്ടാക്കളുടെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ എന്നിവയ്ക്ക് അനുസൃതമായി ഭേദഗതികൾ വരുത്തിയിട്ടുള്ളത്.

<table>
<tr>
<td></td>
<td>സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നത് അതേപടി തന്നെയാണ്. ഇത്തരം ഒരു വ്യവസ്ഥ എം.സി.എ.യിൽ അവലോകനം ചെയ്തിട്ടുമില്ല. കൺസഷണയർക്ക് ദീർഘമായ കൺസഷൻ കാലയളവ് പോലുള്ള കൂടുതൽ നേട്ടങ്ങൾ കൊടുക്കാൻ വേണ്ടിയുള്ള ന്യായീകരണമായാണ് സർക്കാർ എം.സി.എ. പ്രയോഗിക്കുന്നത്. അതേ സമയം തന്നെ മേൽപറഞ്ഞപോലെ കൺസഷണയർക്ക് അധിക നേട്ടം നൽകുന്നതിന് എം.സി.എ.യിൽ നിന്ന് വ്യതിചലിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. അങ്ങനെ സർക്കാർ വ്യവസ്ഥകൾ സൗകര്യാർത്ഥം കൂട്ടിക്കുഴക്കുകയും കൂട്ടിച്ചേർക്കുകയും ചെയ്യുകയും ഇതെല്ലാം കൺസഷണയർക്ക് കൂടുതൽ നേട്ടം നൽകുന്നതിന് കാരണമാകുകയും ചെയ്തു. കൂടാതെ പദ്ധതിയുടെ നിയമോപദേഷ്ടാക്കൾ മുമ്പ് ഇങ്ങനെയൊരു ഭേദഗതി ആവശ്യമില്ലെന്ന് അഭിപ്രായപ്പെട്ടിരുന്നു.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>
കൺസഷൻ കരാറിലെ ക്ലോസ് 3.1.1 പ്രകാരം കൺസഷൻ കാലാവധി 40 വർഷമായിരിക്കും. പക്ഷേ, കൺസഷൻ കാലാവധിയുടെ 30-ാം വർഷത്തിനകം പദ്ധതിയുടെ ശേഷി 3 എം.ടി.ഇ.യും ആയി ഉയർത്തിയാൽ കൺസഷൻ കാലാവധി 20 വർഷം കൂടി നീട്ടി നൽകുന്നതാണ്. ഇതിനായി കൺസഷൻ കാലാവധിയുടെ 36-37-ാം വർഷം കൺസഷണർ ഒരു അപേക്ഷ നൽകിയാൽ മതിയാകും.
കരടു കൺസഷൻ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകൾ
</td>
<td>
സർക്കാരിന് നൽകേണ്ട വരുമാന വിഹിതത്തെക്കുറിച്ചല്ലാതെ, പ്രവർത്തനം നടത്തുമ്പോൾ കൺസഷണയർക്ക് ഉണ്ടാകുന്ന <u>ചെലവ് ആഡിറ്റർമാർ പരിഗണിച്ചിട്ടില്ല</u>. അതിനാൽ ചുവടെ കൊടുത്തിരിക്കും പ്രകാരം ഊതിപ്പെരുപ്പിച്ചാണ് കൺസഷണയറുടെ നേട്ടത്തെ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിട്ടുള്ളത്.
(തുക കോടിയിൽ)
<table>
<tr><th>ക്രമനമ്പർ</th><th>ഇനവിവരം</th><th>ആഡിറ്റ് റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം</th><th>പുനർനിർണ്ണയം നടത്തിയത്</th></tr>
<tr><td>(എ)</td><td>കൺസഷണയറുടെ വിവരങ്ങൾ</td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td>
</tr>
</table>

	പ്രകാരം കൺസഷൻ കാലാവധി 40 വർഷമായിരുന്നു. 10 വർഷം കൂടി നീട്ടി നൽകാവുന്നതും ആണ്. കാലാവധി കൂട്ടിയത് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ചീഫ് സെക്രട്ടറി നടത്തിയ അഭ്യർത്ഥനയുടെ ഫലമായി ഭാരത സർക്കാരിന്റെ ഡി.ഇ.എ. നൽകിയ അനുവാദത്തോടെയാണ്. കരാറിനു മുൻകൂറായി നടത്തിയ കൂടിക്കാഴ്ചകളിൽ കരാർ ഏറ്റെടുക്കാൻ താല്പര്യം ഉണ്ടായിരുന്നവർ ഉന്നയിച്ച പദ്ധതിയുടെ ഗ്രീൻഫീൽഡ് സ്വഭാവം, ദീർഘമായ പദ്ധതി കാലയളവ്, നിർബന്ധമായും ചെയ്യേണ്ട ശേഷി വർദ്ധനവ് എന്നീ ഉത്കണ്ഠകൾ ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയാണ് അദ്ദേഹം പ്രസ്തുത അഭ്യർത്ഥന നടത്തിയത്. പിന്നീട് ഡി.ഇ.എ. കൺസഷന്റെ ദീർഘിപ്പിക്കാവുന്ന കാലയളവ് 20 വർഷമായി നീട്ടി. ഞങ്ങളുടെ നിരീക്ഷണത്തിൽ, സംസ്ഥാന സർക്കാർ ആദ്യം വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിരുന്നതുപോലെ നീട്ടി നൽകാവുന്ന കാലാവധി പത്തു വർഷമായിത്തന്നെ തീരുമാനിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ സംസ്ഥാനത്തിന് ₹61,095 കോടിയുടെ (ഇപ്പോഴത്തെ മൂല്യം □353 കോടി) അധികവരുമാനം[29] ലഭിക്കുമായിരുന്നു. കൂടാതെ, പദ്ധതിയുടെ മാസ്റ്റർ പ്ലാൻ പ്രകാരം പദ്ധതിയുടെ ശേഷി 3 എം.ടി.ഇ.യു. ആയി ഉയർത്തുന്നതിന് വേണ്ടിവരുന്ന ചെലവ് ₹3,390 കോടിയാണ്. ഈ ചെലവ് 30-ാം വർഷമാണ് വേണ്ടിവരുന്നതെങ്കിൽ അതേ നിരക്കിൽ	(see table and text below)

1	പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് ഉൾപ്പെടെ ടേണോവർ (7,822 X 10 വർഷങ്ങൾ)	₹78,220	₹78,220
2	കുറവ്: ചെലവുകൾ		
2. എ.	കേരള സർക്കാരിന് നൽകിയ വരുമാന വിഹിതം (3,421 X 33 % വർഷാ വർഷം 1% വച്ച് കൂടുന്നത് തുറമുഖ വരുമാനത്തിൽ നിന്നും & 4,401 X 10% പ്രതിവർഷം 10 വർഷത്തേക്ക്)	₹17,127	₹17,127
2.ബി.	പ്രവർത്തന ചെലവ്	ലഭ്യമല്ല	₹37,183
3	നികുതിക്കു ശേഷമുള്ള ലാഭം (1 – 2)	₹61,095	₹23,910
	കാര്യശേഷി വർദ്ധനവിനാവശ്യമായ മതിപ്പു ചെലവ്	₹14,651	₹14,651
	വിപുലീകരണത്തിന് ചെലവാക്കുന്ന തുകയുടെ ശതമാനം കണക്കാക്കിയുള്ള വരുമാനം	400 % [₹61,095 / ₹14,651]	160 % [₹23,910 / ₹14,651]
(ബി)	കേരള സർക്കാരിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള വിവരങ്ങൾ		
	കേരള സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുന്ന വരുമാന വിഹിതം	₹17,127	₹17,127

ഇതു പ്രകാരം, the returns as a % of cost spent on earning, ആഡിറ്റ് നിരീക്ഷച്ചപോലെ 400% അല്ല, മറിച്ച് മുകളിൽ കാണിച്ചിരിക്കും പ്രകാരമുള്ള 160% ആണ്. പത്തു വർഷം കൊണ്ട് കൺസഷണയർ കൈവരിക്കുന്ന വരുമാനം

	നിന്നും അത് ₹14,651 കോടിയായി ഉയർന്നേക്കാം. അതായത് ₹14,651 കോടി മുടക്കിയാൽ കൺസഷയണർക്ക് ₹61,095 കോടിയുടെ അധികവരുമാനം ലഭിക്കും. ഓഡിറ്റ് നടത്തിയ സാമ്പത്തിക വിശകലനത്തിൽ നീട്ടി നൽകുന്ന കാലയളവിലെ 21 ശതമാനത്തിൽ തുടങ്ങി 40 ശതമാനത്തിൽ അവസാനിക്കുന്ന സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ വരുമാനവിഹിതം കണക്കിലെടുത്തിട്ടില്ല എന്ന് സംസ്ഥാനസർക്കാർ തങ്ങളുടെ മറുപടിയിൽ (ഓഗസ്റ്റ് 2016) അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. ശരാശരി 30 ശതമാനത്തോളം വരുന്ന ഭീമമായ വരുമാനവിഹിതം കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ പ്രസ്തുത വ്യവസ്ഥ സംസ്ഥാനത്തിന് ദോഷകരമല്ല എന്നും മറിച്ച് തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രവർത്തനത്തിൽ തുടർച്ചയും സംസ്ഥാനത്തിന് മെച്ചപ്പെട്ട വരുമാന വിഹിതവും ലഭിക്കുമെന്ന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ പറഞ്ഞു. സംസ്ഥാനസർക്കാരിന്റെ മറുപടി വസ്തുതാപരമായി ശരിയല്ല. കാരണം സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വരുമാനവിഹിതം ഞങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്തിരുന്നു. ₹14,651കോടി ചിലവാക്കുമ്പോൾ കൺസഷണയർക്ക് അതിന്മേൽ 400 ശതമാനം വരുമാനം ലഭിക്കുമെന്ന വസ്തുത സംസ്ഥാന സർക്കാർ നിഷേധിച്ചുമില്ല.	₹23,910 ആണ്, ആഡിറ്റേഴ്സ് റിപ്പോർട്ടിൽ കൊടുത്തിരിക്കുന്നതു പോലെ ₹61,095 അല്ല. അതുപോലെ പത്തു വർഷം കൊണ്ട് കേരള സർക്കാർ ഉണ്ടാക്കുന്ന വരുമാനം ₹17,127 ആണ്. അതായത് റിപ്പോർട്ടിലുള്ളതുപോലെ കേരള സർക്കാരിന്റെയും കൺസഷണയറുടെയും വരുമാന വ്യതിയാനം വളരെ വലുതല്ല. മാത്രമല്ല മുകളിൽ കാണിച്ചിട്ടുള്ള വരുമാന വിഹിതത്തിനു പുറമേ, നികുതികളും ഇതര ചാർജുകളും കൂടി സംസ്ഥാന സർക്കാരിനും കേന്ദ്രസർക്കാരനും ലഭിക്കുന്നതാണ്. കൺസഷണയർ ₹14,651 കോടി നിക്ഷേപിച്ച് 400% ആദായം നേടുന്നുവെന്ന ആഡിറ്റ് നിരീക്ഷണത്തിന് ഘടകവിരുദ്ധമാണ് കൺസഷണയറും കേരള സർക്കാരും നേടുന്ന വരുമാന വിന്യാസത്തിന്റെ മേൽപറഞ്ഞ യഥാർത്ഥചിത്രം.

	• കൺസഷൻ കരാറിലെ ആർട്ടിക്കിൾ 26 പ്രകാരം കൺസഷണയർ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് സി.ഒ.ഡി.യുടെ 15-ാം വാർഷികം മുതൽ കൺസഷൻ ഫീ ആയി പ്രതിവർഷം ₹1 നൽകേണ്ടതും അധിക കൺസഷൻ ഫീ ആയി ആ വർഷത്തെ മൊത്തം റിയലയസ്സബിൾ ഫീയുടെ ഒരു ശതമാനവും നൽകേണ്ടതാണ്. അതിന് ശേഷം വരുന്ന വർഷങ്ങളിൽ റിയലയസ്സബിൾ ഫീയുടെ ഒരു ശതമാനം വീതം വർദ്ധിപ്പിച്ച് പരമാവധി 40 ശതമാനം വരെ നൽകേണ്ടതാണ്. ഞങ്ങളുടെ നിരീക്ഷണത്തിൽ കണ്ടത് എന്തെന്നാൽ ഉപദേഷ്ടാവ്[31] തയ്യാറാക്കിയ ധനാഗമന നിർഗമന കണക്കുപ്രകാരം സി.ഒ.ഡി.യുടെ 11-ാം വർഷം കൺസഷണയർക്ക് തങ്ങളുടെ നിക്ഷേപമായ ₹2,454 കോടി പലിശ സഹിതം തിരികെ ലഭിക്കും (2030-ൽ). പദ്ധതിചെലവിന്റെ 67 ശതമാനവും വഹിക്കുന്നത് സംസ്ഥാനസർക്കാർ ആയതുകൊണ്ട് കൺസഷണയർക്ക് തങ്ങളുടെ നിക്ഷേപം പൂർണ്ണമായും തിരികെ ലഭിക്കുന്ന വർഷം മുതൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് വരുമാന വിഹിതം നൽകി തുടങ്ങേണ്ടതാണ് (2031 മുതൽ). സി.ഒ.ഡി.യുടെ 15-ാം വാർഷികം മുതൽ എന്ന് നീട്ടി നൽകിയതിലൂടെ	ഇ.ഐ.ആർ.ആർ.ഉം ഇ.എൻ.പി.വി.യുടെ ഡിസ്കൗണ്ടിംഗ് ഘടകവും തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം സംബന്ധിച്ചും സർക്കാർ എന്തുകൊണ്ട് ഈ നിക്ഷേപ സാധ്യത തെരഞ്ഞെടുത്തുവെന്നത് സംബന്ധിച്ച കാര്യം മുകളിൽ വിശദമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. . മുൻപ് സി.എ.ജി ക്ക് നൽകിയ വിശദീകരണം ഞങ്ങൾ ആവർത്തിക്കുന്നു. ബിഡിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പ്രകാരം ഒന്നാം വർഷം മുതൽ പ്രീമിയം നൽകി പദ്ധതി ഏറ്റെടുക്കാൻ വ്യവസ്ഥയുണ്ടായിരുന്നു. ഈ വ്യവസ്ഥകൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു. *"1.2.6 (a) Bids are invited for the financial grant required by a Bidder for implementing the Project (the* ***"Grant"****). A Bidder may, instead of seeking a Grant, offer to pay a premium to the Authority in the form of a revenue share and also an upfront Premium in terms of the draft Concession Agreement (the* ***"Premium")****.* *(b) In this RFP, the term "****Highest Bidder****" shall mean the Bidder who is offering the highest Premium, and where no Bidder is offering a Premium, it shall mean the Bidder seeking the lowest Grant. The concession period and other terms are pre-determined, as indicated in the draft Concession Agreement, and the Grant/ Premium shall constitute the sole criteria for evaluation of Bids. Subject to the provisions of Clause 2.16, the Project will be awarded to the Highest Bidder.* *(c) In case a Bidder seeks a Grant, it shall specify the amount thereof in its Bid. For the avoidance of doubt, it is clarified that a Bidder who seeks a Grant cannot offer any Premium. A Bidder who seeks a Grant, or does not offer any Premium, shall nevertheless be required to commence payment of a Premium of 1% (one per cent) of the total Realisable Fee from the 15th (fifteenth) anniversary of COD, which shall be increased for each subsequent year by an additional 1% (one per cent) of the total Realisable Fee, in accordance with the provisions of Clause 26.2.1 of the draft Concession Agreement.* *(d) In case a Bidder offers a Premium, it shall, –*

	സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ₹2,153[32] കോടിയുടെ വരുമാന നഷ്ടമുണ്ടാകുകയും സ്വകാര്യ പങ്കാളിക്ക് അർഹിക്കാത്ത സാമ്പത്തിക നേട്ടം അനുവദിക്കപ്പെടുകയും ചെയ്തു. ഒരുമാന വിഹിതത്തിന് ഒരു ശതമാനം എന്ന നിരക്കു നിശ്ചയിച്ചതിനും ഒരു അടിസ്ഥാനവും ഇല്ലായിരുന്നു. സംസ്ഥാനത്തിന് വരുമാനവിഹിതം നൽകേണ്ട കാലയളവ് വിപണി നിശ്ചിതമാണെന്നും 15 വർഷം കാലയളവ് പദ്ധതിയുടെ വായ്പാ തിരിച്ചടവിനായി ബാങ്കുകൾ നിർദ്ദേശിച്ചിരുന്നു എന്നും സംസ്ഥാനസർക്കാർ ആഗസ്റ്റ് 2016 ൽ നൽകിയ മറുപടിയിൽ പറഞ്ഞു. തുറമുഖത്തിന്റെ വികസനം നേരിട്ടും അല്ലാതെയും തൊഴിൽ അവസരങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനു പുറമേ സംസ്ഥാനത്തിന് വ്യവസായ സാമ്പത്തിക മേഖലകളിൽ വലിയ തോതിലുള്ള വളർച്ച കൈവരിക്കാൻ ഗണ്യമായി സഹായിക്കുമെന്നും സർക്കാർ അവകാശപ്പെട്ടു. സംസ്ഥാനസർക്കാരിന്റെ മറുപടി അംഗീകരിക്കാനാകില്ല, കാരണം വരുമാന വിഹിതം നൽകി തുടങ്ങേണ്ടത് ഒന്നുകിൽ സി.ഒ.ഡി. മുതലോ അല്ലെങ്കിൽ സി.ഒ.ഡി. മുതൽ സി.ഒ.ഡി.യുടെ 15-ാം വാർഷികം വരെയുള്ള ഏതെങ്കിലും ഒരു വർഷം മുതൽക്കോ ആകാം എന്ന്	*(i) specify the day on which the payment thereof shall commence at a rate of 1% (one per cent) of the total Realisable Fee for the first year, which shall be increased for each subsequent year by an additional 1% (one per cent) of the total Realisable Fee, in accordance with the provisions of Clause 26.2.1 of the draft Concession Agreement. For the avoidance of doubt, it is clarified that the aforesaid payment of a Premium of 1% (one per cent) shall commence either from COD or from any other date falling between COD and the 15th (fifteenth) anniversary thereof, as specified in the Bid, and in accordance with the provisions of Clause 26.2.1 of the draft Concession Agreement; or* *(ii) specify a Premium exceeding 1% (one per cent) of the total Realisable Fee for the year commencing from COD, which shall be increased for each subsequent year by an additional 1% (one per cent) of the total Realisable Fee in accordance with the provisions of Clause 26.2.1 of the draft Concession Agreement, subject to a maximum of 40% (forty percent) in terms of Clause 26.2.3 of the draft Concession Agreement; or* *(iii) while offering a Premium of 40% (forty per cent) of the total Realisable Fee for the 1st (first) year commencing from COD, in addition offer an upfront Premium in terms of Clause 26.6 of the draft Concession Agreement."* കൺസഷണയർ കരാർ ഒപ്പിടുന്ന സമയത്ത് ഒരു നിശ്ചിത പ്രിമിയവും ഒന്നാം വർഷം മുതൽ 1 ശതമാനം വിഹിതവും നൽകാനാവുമായിരുന്നു എന്ന് കൺസഷൻ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പ്രകാരം വ്യക്തമാണ്. **കൺസഷൻ കരാറിൽ നിഷ്കർഷിക്കുന്ന 15 വർഷ കാലതാമസം അതോറിറ്റി നിശ്ചയിച്ചതല്ലെന്നും വിപണയധിഷ്ഠിത ബിഡ് കോട്ടിന്റെ ഫലമാണെന്നുമാണ് ഇതിൽ നിന്നും മനസ്സിലാവുന്നത്. മാത്രമല്ല, 15 വർഷകാലാവധി എന്നത്**

	ആർ.എഫ്.പി.യിൽ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ടെങ്കിലും; ആർ.എഫ്.പി.യോടൊപ്പം നൽകിയ കരട് കൺസഷൻ കരാറിൽ (ഡി.സി.എ.) വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിരുന്നത് വരുമാന വിഹിതം നൽകിത്തുടങ്ങേണ്ടത് ഡി.ഒ.സി.യുടെ 15-ാം വാർഷികം മുതൽക്ക് എന്നാണ്. കൂടാതെ പദ്ധതിയിൽ നിന്നും സംസ്ഥാനത്തിന് ലഭിക്കുമെന്ന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ പറയുന്ന സാമ്പത്തിക നേട്ടങ്ങൾ ഖണ്ഡിക 3.1.6ൽ വിശദീകരിച്ചതുപോലെ സർക്കാർ നിക്ഷേപത്തിന്റെ ഇ.എൻ.പി.വി. പൂജ്യത്തിനു താഴെയായതിനാൽ സംശയാസ്പദമാണ്.	**പദ്ധതിയുടെ വായ്പ തിരിച്ചടക്കുന്നതിന് ബാങ്ക് നൽകിയിട്ടുള്ള കാലപരിധിയുമാണ്.** മേൽപറഞ്ഞ വസ്തുതകളുടെയും ആർ.എഫ്.പി., കൺസഷൻ കരാർ എന്നിവയുടെയും പശ്ചാത്തലത്തിൽ, നിരീക്ഷണങ്ങൾക്ക് ചുവടെ കൊടുക്കുന്ന കാര്യകാരണ മറുപടി ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതാണ്: വായ്പ എടുത്ത ധനമുപയോഗിച്ച് ബൃഹത്തായ നിക്ഷേപം നടത്തുന്നത് കേരള സർക്കാരിനെ കടക്കെണിയിലാക്കും എന്ന നിരീക്ഷണം സംബന്ധിച്ച് ചുവടെ പറയുന്നത് സദയം ശ്രദ്ധിക്കുക: 15 വർഷങ്ങൾക്കുശേഷം 1 ശതമാനം നിശ്ചയിച്ചതിന് അടിസ്ഥാനമില്ലെന്ന നിരീക്ഷണം സംബന്ധിച്ച് ചുവടെ പറയുന്ന കാര്യങ്ങൾ സമർപ്പിക്കുന്നു. ○ 15 വർഷത്തെ മോറട്ടോറിയം/അവധി ക്രമരഹിതമായ ഒന്നല്ല. രാജ്യത്തെ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ച്ചർ പദ്ധതികൾക്ക് 15 വർഷം കാലാവധിയുള്ള വായ്പകളാണ് ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ടാണ് 15 വർഷ കാലാവധി നിശ്ചയിച്ചത്. ○ പ്രവർത്തനം തുടങ്ങി ആദ്യ വർഷം മുതൽ തന്നെ കുറഞ്ഞ ഗ്രാന്റും വർദ്ധിച്ച പ്രീമിയവുമാണ് ബിഡ് വിഭാവനം ചെയ്തിരുന്നത്. എന്നാൽ ബിഡിൽ പങ്കെടുത്ത ആരും അതിന് തയ്യാറായിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് സംസ്ഥാനത്തിന് ₹2,153[32] കോടിയുടെ വരുമാന നഷ്ടമുണ്ടാകുമെന്ന ആഡിറ്റ് നിരീക്ഷണം യുക്തിസഹമല്ല.
	• കൺസഷൻ കരാറിലെ ആർട്ടിക്കിൾ 12.6.6 പ്രകാരം കൺസഷണയർക്ക് ഫണ്ടഡ് വർക്കുകൾ നടത്തിക്കൊണ്ടുപോകാനും പരിപാലിക്കാനും പിഴവുകൾ തീർക്കാനും ഉള്ള കടമ നിർവഹിക്കുന്നതിനു പകരമായി ഫണ്ടഡ് വർക്കുകളുടെ ഉപഭോക്താക്കളിൽ നിന്നും യൂസർഫീ ചുമത്താനും പിരിക്കാനുമുള്ള അവകാശം ഉണ്ടായിരിക്കും. അതേസമയം, ആർട്ടിക്കിൾ 12.6.10 പ്രകാരം ഫണ്ടഡ് വർക്സിന്റെ ഭാഗമായി നിർമ്മിക്കുന്ന മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രവർത്തനത്തിന്റെയും പരിപാലനത്തിന്റെയും ചുമതല	*"12.6.6 The User Fee, payable in accordance with the provisions of this Agreement, for and in respect of Funded Works shall be levied, collected and appropriated by the Concessionaire in lieu of its obligations relating to operation, maintenance, defect liability and other functions."* *"12.6.10The obligations of the Concessionaire, for and in respect of the fishing harbour forming part of Funded Works, shall be restricted to the construction thereof. For the avoidance of doubt, the Parties expressly agree that the operation and maintenance of the fishing harbour shall, at all times, be undertaken by the Authority. The Parties further agree that the Concessionaire shall be responsible and liable for and in respect of all defects and deficiencies*

	സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റേതാണ്. മേൽപ്പറഞ്ഞ രണ്ട് ആർട്ടിക്കിളുകൾ പരസ്പര വിരുദ്ധമാണ് എന്നാണ് ഞങ്ങളുടെ നിരീക്ഷണത്തിൽ കാണുന്നത്. ഫണ്ടഡ് വർക്കായി സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ പൂർണ്ണ ചെലവിൽ (1,463 കോടി) നിർമ്മിക്കുന്ന മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖം ഉപയോഗിക്കുന്ന മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളിൽ നിന്നും യൂസർഫീ പിരിക്കാനുള്ള അവകാശം ഇതുമൂലം കൺസഷണയർക്ക് ലഭിച്ചു. ഇത് കൺസഷണയർക്ക് അർഹതയില്ലാത്ത സാമ്പത്തിക സഹായം നൽകുന്നതിന് തുല്യമാണ്. സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ അഭിപ്രായ പ്രകാരം (ഓഗസ്റ്റ് 2016) മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രവർത്തനവും പരിപാലനവും കൺസഷണയറിന്റെ ചുമതലയിൽപ്പെട്ടതല്ല. അതിനാൽ തന്നെ മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖം പ്രയോജനപ്പെടുത്തുന്നവരിൽ കൺസഷണയർ യൂസർ ഫീ ചുമത്തില്ലെന്നും സംസ്ഥാന സർക്കാർ പറഞ്ഞു. എന്നിരുന്നാലും ഫണ്ടഡ് വർക്കുകൾക്കു മേൽ യൂസർഫീ പിരിക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആശയക്കുഴപ്പം നിലനിൽക്കുന്നു. ഇക്കാര്യത്തിൽ കരാറിൽ വേണ്ട ഭേദഗതി വരുത്തി വ്യക്തത വരുത്തേണ്ടതാണ്.	*in the construction of the fishing harbour which may be detected within a period of 2 (two) years from COD, and it shall have the obligation to repair and rectify, at its own cost, all such defects and deficiencies as may be determined by the Independent Engineer."* ഇതിൻപ്രകാരം മത്സ്യബന്ധനതുറമുഖത്തിന്റെ നടത്തിപ്പും പരിപാലനവും ഒരിക്കലും കൺസഷണയറുടെ ഉത്തരവാദിത്തത്തിൽ പെടില്ലെന്നും ആയതുകൊണ്ട് കൺസഷണയർക്ക് ഫണ്ടഡ് വർക്കിൽ ഉൾപ്പെടുന്ന മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിൽ യൂസർ ഫീ ഏർപ്പെടുത്താൻ ആവില്ല.

	• കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം വിഴിഞ്ഞം	ട്രാഫിക് വർദ്ധിക്കുമ്പോഴും കുറയുമ്പോഴും കൺസഷണയർ ക്രമരഹിതമായി

	തുറമുഖം പ്രവർത്തനം തുടങ്ങുമ്പോൾ പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന വാർഷിക ട്രാഫിക് 6 ലക്ഷം[33] ടി.ഇ.യു. ആണ്. സി.ഒ.ഡി. മുതൽ 20 വർഷത്തെ ശരാശരി വാർഷിക ട്രാഫിക് പ്രതീക്ഷിച്ച ട്രാഫിക്കിൽ നിന്നും 5 ശതമാനത്തിൽ അധികം കൂടുകയോ കുറയുകയോ ചെയ്താൽ അതനുസരിച്ച് കൺസഷൻ കാലാവധിയിൽ വ്യതിയാനം വരുത്തേണ്ട രീതി കൺസഷൻ കരാറിന്റെ ആർട്ടിക്കിൾ 29 ൽ വിശദീകരിക്കുന്നു. ഓരോ രണ്ടു ശതമാനം കുറവിനും കൺസഷൻ കാലാവധിയിൽ പരമാവധി പത്തുവർഷം എന്ന പരിധിയോടെ ഒരു വർഷത്തെ വർദ്ധന വരുത്തും. അതുപോലെ ഓരോ രണ്ടു ശതമാനം വർദ്ധനക്കും കൺസഷൻ കാലാവധി പരമാവധി കുറവ് മൂന്നു വർഷം എന്ന പരിധിയോടെ ആറുമാസം വീതം കുറയും. പക്ഷേ, ട്രാഫിക് കൂടുന്ന ഓരോ വർഷത്തിനും അതാതു വർഷത്തെ റിയലൈസബിൾ ഫീയുടെ പത്തുശതമാനം അധികവരുമാന വിഹിതം സംസ്ഥാന സർക്കാരിനു നൽകുക വഴി കൺസഷണയർക്ക് കൺസഷൻ കാലാവധിയിൽ ട്രാഫിക് കൂടുന്നതു കാരണം വരുത്തേണ്ട കുറവ് ഒഴിവാക്കാവുന്നതാണ്. കൺസഷൻ കരാറിലെ മേൽപറഞ്ഞ വ്യവസ്ഥകൾ കൺസഷണയർക്ക് കൂടുതൽ പ്രയോജനകരമാണ് എന്ന്	ലാഭം നേടുമെന്നാണ് സി.&എ.ജി. യുടെ നിരീക്ഷണം. കൺസഷൻ കരാറിലെ ക്ലോസ് 29.2 പ്രകാരം പദ്ധതിയുടെ ടാർഗറ്റ് ട്രാഫിക്കായ 6,00,000 റ്റി.ഇ.യു.വിൽ കുറഞ്ഞ ട്രാഫിക്കാണ് യഥാർത്ഥത്തിൽ ഉള്ളതെങ്കിൽ കൺസഷണയർക്ക് മതിയായ നഷ്ടപരിഹാരവും മറിച്ച് വർദ്ധിച്ച ട്രാഫിക്ഉണ്ടായാൽ കൺസഷൻ കാലാവധി ചുരുക്കാനും വ്യവസ്ഥചെയ്യുന്നു. ഈ വ്യവസ്ഥ മോഡൽ കൺസഷൻ എഗ്രിമെന്റിൽ നിന്ന് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. വ്യവസ്ഥകളെല്ലാം സന്തുലിതവും മറ്റ് പി.പി.പി. കരാറുകളിലെ സമാനമായ ക്ലോസുകൾക്ക് സദൃശവുമാണ്. ദേശീയ പാതയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മാതൃകാ കൺസഷൻ കരാറിൽ സമാനമായ ക്ലോസ് ഉണ്ട്. ഓഡിറ്റ് നിരീക്ഷണത്തിൽ റവന്യു വിഹിതമായി സർക്കാരിന് ലഭിക്കുന്ന ആ വർഷത്തെ റവന്യൂ വിഹിതത്തെപ്പറ്റി സൂചിപ്പിച്ചിട്ടില്ല. നഷ്ടസാധ്യതയെ ഇരുകൂട്ടരിലുമായി വിഭജിച്ച് ലഘൂകരിക്കാൻ ഈ നടപടി ഉപകരിക്കും. എല്ലാ നഷ്ടവും കൺസഷണയർ മാത്രമായി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടി വന്നാൽ നിക്ഷേപത്തിനായി ആരും മുന്നോട്ടുവരില്ല. ചുവടെ പറയുന്ന കാര്യങ്ങൾ പരിഗണിച്ചാണ് ട്രാഫിക്കിലെ ഏറ്റക്കുറച്ചിലുകൾക്കനുസരിച്ചുള്ള ക്രമീകരണങ്ങൾ നടത്തുന്നത്: (എ) പണത്തിന്റെ സമയമൂല്യം (Time value of money) 40 വർഷങ്ങൾക്കുള്ളിൽ കൈവരിക്കുന്ന നേട്ടവും 40 വർഷം കഴിഞ്ഞ് അതേ കാലാവധിക്കുള്ളിൽ ഉണ്ടാക്കുന്ന തത്തുല്യമായ നേട്ടവും ഒരുപോലെയാവില്ല. (ബി) വർദ്ധിച്ച ട്രാഫിക് സൃഷ്ടിച്ച് തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രവർത്തനം വർദ്ധിപ്പിക്കാനായി കൺസഷണർക്ക് അർഹമായ പ്രോത്സാഹനം നൽകുക. വിപണനവും മത്സരം അഭിമുഖീകരിക്കലും കൺസഷണയറുടെ ഉത്തരവാദിത്തമാണ്. തുറമുഖത്തിലെ ട്രാഫിക് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിലേക്ക് കൺസഷണയർക്ക് ഇൻസെന്റീവ് നൽകില്ല. ട്രാഫിക് വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നത് സംസ്ഥാന സമ്പദ്‌വ്യവസ്ഥക്ക് അധിക വരുമാനത്തോടൊപ്പം പരോക്ഷമായ മറ്റ് നേട്ടങ്ങളും സൃഷ്ടിക്കുന്നു. പ്രോജക്ടിന്റെ ഗ്രീൻഫീൽഡ് സ്വഭാവം കണക്കിലെടുത്താണ് 2 ശതമാനം band തെരഞ്ഞെടുത്തത്. A higher band of 10 % or so will result in the bidder apportioning higher risk factor to the bid to adjust such high difference in traffic. സാമ്പത്തികകാര്യവകുപ്പിലെ (Department of Economic Affairs) ഇ.ഐ.,

ഞങ്ങളുടെ നിരീക്ഷണത്തിൽ കണ്ടു. ഉദാഹരണം പട്ടിക 3.4 ൽ കൊടുത്തിരിക്കുന്നു. (ഈ കണക്കുകൾ ഉദാഹരണത്തിനു മാത്രമാണ്).

പട്ടിക 3.4: ട്രാഫിക് തോതിൽ വരുന്ന ഏറ്റക്കുറച്ചിലുകളുടെ പ്രത്യാഘാതം

	സ്ഥിതി	പ്രത്യാഘാതം
സാഹചര്യം - എ	യഥാർത്ഥ ശരാശരി ട്രാഫിക് ലക്ഷ്യം വച്ചതിൽ നിന്നും 20 ശതമാനം കുറയുന്നു	കൺസഷൻ കാലാവധി 10 വർഷം കൂടി കൂട്ടും. അതായത് 2066 വരെ കൺസഷണയർക്ക് ലഭിക്കുന്ന അധികവരുമാനം ₹24,620[34] കോടി
സാഹചര്യം - ബി	യഥാർത്ഥ ശരാശരി ട്രാഫിക് ലക്ഷ്യം വച്ചതിനേക്കാൾ 20 ശതമാനം കൂടുന്നു	കൺസഷൻ കാലാവധി 3 വർഷം കുറക്കുന്നു. സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ലഭിക്കുന്ന അധികലാഭം ₹7,386[35] കോടി
സാഹചര്യം - സി	യഥാർത്ഥ ശരാശരി ട്രാഫിക് 20 ശതമാനം കൂടുകയും കൺസഷനയർ ആറു വർഷത്തെ റിയലൈസബി	കൺസഷൻ കാലാവധി കുറക്കുന്നില്ല. കൺസഷണയർക്കുള്ള അധികലാഭം ₹6,381[36] കോടി

ഇ.സി. എന്നിവരുമായുള്ള ഫലപ്രദമായ പരസ്പര സംവാദത്തിനിടെ ഈ വിഷയത്തെ സംബന്ധിച്ച അവരുടെ ചോദ്യങ്ങൾക്കെല്ലാം തൃപ്തികരമായി മറുപടി നൽകാനും തദ്വാരാ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ വി.ജി.എഫ്. ഗ്രാന്റ് ലഭിക്കുന്നതിന് തത്വത്തിൽ അംഗീകാരം നേടാനും കഴിഞ്ഞു.

<table>
<tr>
<td></td>
<td>
<table>
<tr><td></td><td>ശ് ഫീയുടെ 10 ശതമ നം സർക്കാരിന് നൽകുകയും ചെയ്യുന്നു.</td><td></td></tr>
</table>
ഞങ്ങളുടെ നിരീക്ഷണത്തിൽ കണ്ട മറ്റൊരു വസ്തുത എന്തെന്നാൽ കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ സാമ്പത്തിക കാര്യ വകുപ്പ് സംസ്ഥാനസർക്കാർ സമർപ്പിച്ച വി.ജി.എഫ്. അപേക്ഷ പരിഗണിക്കവെ അഭിപ്രായപ്പെട്ടത് ട്രാഫിക്കിൽ വ്യതിയാനം വന്നാൽ കൺസഷൻ കാലാവധിയിൽ മാറ്റം വരുത്തുന്നതിനായി നിശ്ചയിച്ച ട്രാഫിക് വ്യതിയാനശതമാനമായ 2 ശതമാനം തീരെ കുറവാണെന്നും പൊതുവേ 10 ശതമാനം വ്യതിയാനമാണ് പരിഗണിക്കുന്നത് എന്നും ആണ്.
ഡി.ഇ.എ., അതുകൊണ്ട്, യുക്തമായ ട്രിഗർ 10 ശതമാനം എന്ന നിലയിൽ നിശ്ചയിക്കുന്നതിന് ജി.ഒ.കെ.യോട് അഭ്യർത്ഥിച്ചുവെങ്കിലും അതിൻമേൽ ജി.ഒ.കെ. ഒരു നടപടിയും കൈക്കൊണ്ടില്ല.
സംസ്ഥാനസർക്കാർ തങ്ങളുടെ മറുപടിയിൽ (ഓഗസ്റ്റ് 2016) പറഞ്ഞത് ട്രാഫിക്കിൽ വരുന്ന കൂടുതലിനും കുറവിനും വ്യത്യസ്ത പ്രത്യാഘാതം വ്യവസ്ഥ ചെയ്തത് കൺസഷണയറെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കാനാണ് എന്നാണ്.
ട്രാഫിക് കുറഞ്ഞാലും കൂടിയാലും കൺസഷണയർക്ക് ലാഭമുണ്ടാകുന്നു എന്നതിനാൽ മറുപടി സ്വീകാര്യമല്ല.
</td>
<td></td>
</tr>
</table>

	• കൺസഷൻ കരാറിലെ ആർട്ടിക്കിൾ 30.1.1 പ്രകാരം ഏതെങ്കിലുമൊരു ''ഗവൺമെന്റ് ഇൻസ്ട്രുമെന്റാലിറ്റി''. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന് 100 കി.മീറ്റർ ചുറ്റളവിൽ അപ്പോയിന്റഡ് ഡേറ്റിന്റെ 15-ാം വാർഷികത്തിനുള്ളിൽ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തോട് മൽസരിക്കുന്ന മറ്റൊരു തുറമുഖം സ്ഥാപിക്കുകയാണെങ്കിൽ പ്രസ്തുത തുറമുഖം പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കുന്ന തീയതിയും അപ്പോയിന്റഡ് ഡേറ്റിന്റെ 15-ാം വാർഷിക തീയതിയും തമ്മിലുള്ള കാല വ്യത്യാസത്തിന്റെ മൂന്നു മടങ്ങ് കാലയളവ് കൺസഷൻ കാലാവധിയോട് കൂട്ടും. കൂടാതെ, കരാർ പ്രകാരം നിർബന്ധമായും കൈവരിക്കേണ്ട തുറമുഖശേഷി വർദ്ധനവിൽ നിന്നും കൺസഷണയറെ ഒഴിവാക്കും. ഏതെങ്കിലും ഒരു വർഷത്തെ ശരാശരി ട്രാഫിക് തുറമുഖ ശേഷിയുടെ 90 ശതമാനം കവിഞ്ഞാൽ മുകളിൽ പറഞ്ഞ ആർട്ടിക്കിൾ കരാറിന് ബാധകമാക്കാനാകില്ല. ഞങ്ങൾ നിരീക്ഷിച്ചത് കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം ''ഗവൺമെന്റ് ഇൻസ്ട്രുമെന്റാലിറ്റി''യുടെ നിർവ്വചനത്തിൽ ഉൾപ്പെടുന്ന കേന്ദ്രസർക്കാർ ജൂലൈ 2016-ൽ തമിഴ്നാട്ടിലെ കുളച്ചലിൽ, വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തു നിന്നും 51 കി.മീ. അകലെ ₹24,969 കോടി ചെലവിൽ, ഒരു കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റ് തുറമുഖം	പുതിയ തുറമുഖം അപ്പോയിന്റഡ് തീയതിയായ 2015 ഡിസംബർ 5 മുതൽ 15 വർഷത്തിനുള്ളിൽ, പ്രവർത്തനക്ഷമമാവുകയാണെങ്കിലും കൂടാതെ കപ്പാസിറ്റി അച്ചീവ്മെന്റ് 90% താഴെയാണെങ്കിൽ മാത്രമാണ് മേൽപറഞ്ഞ ക്ലോസ് ബാധകമാവുക. കുളച്ചൽ (ഇനയം) ഇപ്പോഴും സങ്കല്പാവസ്ഥയിലാണ്. ഇത്തരം പദ്ധതികൾ യാഥാർത്ഥ്യമാകാൻ ഉദ്ദേശം 10-15 വർഷത്തെ കാത്തിരിപ്പ് വേണ്ടിവരുമെന്നാണ് കണക്കാക്കുന്നത്. ബിസിനസ് പ്ലാനുകളെയും സാധ്യതാക്ഷമതയേയും ബാധിക്കും വിധം മൽസരക്ഷമമായ മറ്റൊരു തുറമുഖം ഉയർന്നുവരുമ്പോഴുണ്ടാകുന്ന നഷ്ട സാധ്യത അതോറിറ്റിയും കൺസഷണയറും ആനുപാതികമായി പങ്കിടേണ്ടിവരുമെന്നത് വ്യക്തമാണ്. നഷ്ടം വഹിക്കാൻ വേണ്ടി മാത്രം ഒരു കൺസഷണറെ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നതിൽ കാര്യമില്ല. ഈ അപകടസാധ്യത നേരിടുന്നതിലേക്ക് കൺസഷൻ കരാറിൽ ചുവടെ പറയുന്ന വ്യവസ്ഥകൾ ചേർത്തിട്ടുണ്ട്: i) **ക്ലോസ് 5.9 - മത്സരബാധ്യത** 250 കി.മീ. ദൂരപരിധിയിലൊരു തുറമുഖം സ്വന്തമാക്കുന്നതിൽ നിന്നും നടത്തിക്കൊണ്ടുപോകുന്നതിൽ നിന്നും കൺസഷണയറെ വിലക്കുന്നു. ii) **ആർട്ടിക്കിൾ 30 പ്രകാരം** ഏതെങ്കിലും സർക്കാർ സംവിധാനം (Government instrumentality) മൽസരക്ഷമമായ മറ്റൊരു തുറമുഖം കമ്മിഷൻ ചെയ്യുന്നത് തടയുന്നതിന് ആവശ്യമായ വ്യവസ്ഥ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ബന്ധപ്പെട്ട ക്ലോസുകൾ മാതൃകാ കൺസഷൻ കരാറിൽ നിന്ന് എടുത്തിട്ടുള്ളതും ഗവൺമെന്റ് സംവിധാനത്തിന്റെ (Government instrumentality) നിർവചനം എം.സി.എ.യിൽ നിന്നും ലഭിച്ചതുമാണ്. നിർവചനം സുവ്യക്തവും ഓരോ കേസുകൾക്കും അനുസരിച്ച് പരിശോധിക്കപ്പെടേണ്ടതുമാണ്.

	നിർമ്മിക്കാനുള്ള പദ്ധതിക്ക് അനുമതി നൽകിയതായാണ്. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ, മത്സരസ്വഭാവമുള്ള മറ്റു തുറമുഖങ്ങൾ സ്ഥാപിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് കൺസഷൻ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകൾ നടപ്പാക്കണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെടാൻ കൺസഷണയർക്ക് നിയമപരമായി അവകാശമുണ്ട്. ബന്ധപ്പെട്ട വ്യവസ്ഥകൾ എം.സി.എ.യിൽ നിന്നും സ്വീകരിച്ചതാണെന്നും ''ഗവൺമെന്റ് ഇൻസ്ട്രുമെന്റാലിറ്റി''യുടെ നിർവചനം എം.സി.എ. പ്രകാരമാണ് എന്നുമാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ തങ്ങളുടെ മറുപടിയിൽ (ഓഗസ്റ്റ് 2016) പറഞ്ഞു. നിർദ്ദിഷ്ട നിർവചനം വ്യക്തമാണെന്നും അതിന്റെ ഉപയുക്തത ഓരോ സന്ദർഭങ്ങളിലും പ്രത്യേകമായ് വിലയിരുത്തുമെന്നും പറഞ്ഞു. കുളച്ചൽ തുറമുഖം നിലവിൽ വന്നാൽ മേൽപറഞ്ഞ വ്യവസ്ഥകൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതു കാരണം കൺസഷൻ കാലാവധി വീണ്ടും നീട്ടേണ്ടിവരുമെന്നുള്ള സാധ്യത നിലനില്ക്കുന്നു.	
	• കൺസഷൻ കരാറിലെ ക്ലോസ് 27.1.1 തുറമുഖത്തിന്റെ ഉപഭോക്താക്കൾക്ക് നോട്ടീസ് നൽകിയതിനു ശേഷം ആരിൽ നിന്നു വേണമെങ്കിലും കുറഞ്ഞ നിരക്കിൽ യൂസർഫീ ചുമത്താൻ കൺസഷണയർക്ക് അധികാരം നൽകുന്നു. ഈ വ്യവസ്ഥ കൺസഷണയർക്ക് തങ്ങളുടെ ഇഷ്ടാനുസരണം ഉപഭോക്താക്കളിൽ നിന്നും കുറഞ്ഞ ഫീസ് പിരിക്കാനും ഫീസ് പരിഗണിക്കാതെ തന്നെയിരിക്കാനും ഉള്ള	ഓഡിറ്റിന്റെ നിരീക്ഷണം ശരിയല്ല. മാർക്കറ്റ് നിരക്കിന് അനുസരിച്ച് കൺസഷണയർ കൺസഷൻ ഫീ നിർണയിച്ചാലും ക്ലോസ് 26.3 (Determination of Concession Fee) പ്രകാരം സംസ്ഥാനത്തിന്റെ *താല്പര്യം സംരക്ഷിക്കുന്നതിന് താഴെപ്പറയുന്ന വ്യവസ്ഥയുണ്ട്.* *"Notwithstanding anything to the contrary contained in this Agreement, the Concessionaire agrees and undertakes that the total Realisable Fee for the purposes of computing the Concession Fee under this Article 26 shall be determined on the express understanding that in the first year following the*

	അധികാരം നൽകുന്നു. ഇത് സംസ്ഥാനസർക്കാരിന്റെ വരുമാന വിഹിതത്തെ ദോഷകരമായി ബാധിക്കാം. കൺസഷണയർക്ക് തനിക്കിഷ്ടമുള്ള യാനങ്ങൾക്ക് തുറമുഖ സൗകര്യങ്ങളുടെ ഉപയോഗം സൗജന്യമായി നൽകാൻ ഈ വ്യവസ്ഥ അധികാരം നൽകുന്നു.	*COD, the Realisable Fee shall be deemed to be the higher of (a) the actual Fee realised by the Concessionaire and (b) Rs. 100,00,00,000 (Rupees one hundred crore); and that the Realisable Fee for computing the Concession Fee for each subsequent year shall be deemed to be the higher of (a) the actual Fee and (b) 3% (three percent) greater than the Realisable Fee reckoned hereunder in the immediately preceding year."* വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ 80% ഇടപാടും ട്രാൻസ്ഷിപ്മെന്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ടിരിക്കുന്നതിനാൽ വിദേശ തുറമുഖങ്ങളുമായി നേരിട്ടുള്ള മൽസരം വേണ്ടിവരും. ഇക്കാര്യത്തിൽ flexible ആയ സമീപനം അവലംബിച്ചില്ലെങ്കിൽ മൽസരാധിഷ്ഠിതമായ ആഗോള വ്യാപാര രംഗത്ത് പിടിച്ചു നിൽക്കാൻ തുറമുഖ നടത്തിപ്പുകാർ പരാജയപ്പെടാൻ സാദ്ധ്യതയുണ്ട്.
	• കൺസഷൻ കരാറിലെ ക്ലോസ് 3.1.3 പ്രകാരം റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് വികസിപ്പിക്കാനും പ്രവർത്തിപ്പിക്കാനും പരിപാലിക്കാനും പ്രസ്തുത വികസനം വാണിജ്യോദ്ദേശ്യങ്ങൾക്ക് ഉപയോഗപ്പെടുത്താനും കൺസഷണയർക്ക് അധികാരം നൽകുന്നു (പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനം). കൂടാതെ പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റിന്റെ ഭാഗങ്ങൾ മൊത്തമായോ ഭാഗികമായോ മറ്റുള്ളവർക്ക് പദ്ധതി കരാറുകൾ ഉപ-ലൈസൻസ് ചെയ്തു നൽകാനും കൺസഷണയർക്ക് അധികാരമുണ്ടാകും. പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിന് ഉപയോഗിക്കുന്നത് പദ്ധതിക്കായി	Port Estate Development തുറമുഖ പ്രവർത്തനങ്ങളെ ബാധിക്കാത്ത തരത്തിൽ ആയിരിക്കണമെന്ന് കൺസഷൻ കരാറിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. മോഡൽ കൺസഷൻ എഗ്രിമെന്റിൽ പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് ഡെവലപ്പ്മെന്റിനുള്ള Terms and conditions സംസ്ഥാന സർക്കാറിന് നിശ്ചയിക്കാമെന്ന് വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. അതുകൊണ്ടാണ് ടി വ്യവസ്ഥ ഉൾപ്പെടുത്തിയത്. ഇക്കാര്യം എല്ലാ ബിഡ്ഡർമാരേയും അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. കൺസഷൻ കരാറിലെ ക്ലോസ് 10.1 സൈറ്റിനെ (site) വ്യക്തമായി നിർവ്വചിച്ചിട്ടുണ്ട്. കൺസഷൻ കരാറിലെ അനക്സ് - 1 ഷെഡ്യൂൾ എ-യിൽ പദ്ധതിപ്രദേശം (The Site) എന്നത് ഡ്രോയിംഗ് നമ്പർ സി.എ./എ/വി-ആർ ൽ അടയാളപ്പെടുത്തിട്ടുള്ള പദ്ധതി പ്രദേശത്തിൽ റോഡിനുൾപ്പെടെ ഏറ്റെടുത്ത ഭൂമിയും നികത്തിയെടുത്ത ഭൂമിയും ഉൾപ്പെടുന്നു. എന്നാൽ റെയിൽവേയ്ക്കാവശ്യമായ സ്ഥലം ഇതിൽ ഉൾപ്പെടുന്നില്ല. പദ്ധതിയുടെ അതിരിനുള്ളിൽ തുറമുഖ സഞ്ചാരത്തിനായുള്ള റോഡ് മാത്രമാണ് ഇതിൽ ഉൾപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. ഈ റോഡ് നിർമ്മാണം കൺസഷണയറുടെ ചുമതലയാണ്. ബിഡ് നടപടി സമയത്ത് എല്ലാ ബിഡ്ഡർമാരോടും ഇക്കാര്യം

	ഏറ്റെടുത്ത മൊത്തം ഭൂമിയുടെ 30 ശതമാനത്തിലധികമാക്കാൻ പാടില്ല എന്നും, ഈ മുപ്പതു ശതമാനത്തിന്റെ മൂന്നിലൊന്നു ഭൂമി മാത്രമേ പാർപ്പിട സമുച്ചയങ്ങൾ നിർമ്മിക്കാൻ നിർമ്മിക്കാൻ ഉപയോഗിക്കാവൂ എന്നും കൺസഷൻ കരാർ വ്യവസ്ഥചെയ്യുന്നു. ഞങ്ങൾ നിരീക്ഷിച്ചത്: ✓ കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ സാമ്പത്തികകാര്യവകുപ്പ് (ഡി.ഇ.എ.) വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിക്കായി സംസ്ഥാന സർക്കാർ സമർപ്പിച്ച വി.ജി.എഫ്. അപേക്ഷക്ക് തത്വത്തിൽ അനുമതി നൽകിയത് പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി നടത്താൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന എല്ലാ പ്രവൃത്തികളും തുറമുഖവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതായിരിക്കുമെന്നും തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ ആവശ്യങ്ങൾക്ക് അനുസൃതമായിരിക്കും എന്നുമുള്ള സംസ്ഥാനസർക്കാരിന്റെ ഉറപ്പിനെ തുടർന്നാണ് . പക്ഷേ, പ്രസ്തുത നിബന്ധന കൺസഷൻ കരാറിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരുന്നില്ല. ✓ കൺസഷൻ കരാറിലെ ഷെഡ്യൂൾ എ,	വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുള്ളതാണ്. പദ്ധതിയുടെ സാധ്യതാ റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളതും ഇതേ നിർവചനപ്രകാരമാണ്. *"10.1 The site of the Port shall comprise the real estate described in Schedule-A and in respect of which the Right of Way shall be provided and granted by the Authority to the Concessionaire as a licensee under and in accordance with this Agreement (the "**Site**"). For the avoidance of doubt, it is hereby acknowledged and agreed that references to the Site shall be construed as references to the real estate required for the Port as set forth in Schedule-A and shall include use of the Site for Port Estate Development, and in the event of Capacity Augmentation thereof, references to the Site shall be construed to include the real estate required for such Capacity Augmentation in accordance with the said Schedule. For the avoidance of doubt, the Parties agree that for and in respect of the construction and/or operation of any road by the Concessionaire in accordance with the provisions of Clause 6.2.1, references to the Site shall be construed to include the real estate required for such road."* പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് ഡവലപ്മെന്റിന് ആവശ്യമായ ഭൂമിക്കായി □232.9 കോടി ചെലവാക്കിയെന്നാണ് ആഡിറ്റ് നിരീക്ഷണം. ഇതുമൂലം സർക്കാരിന് നിശ്ചിത വരുമാനം ഉറപ്പാക്കിയിട്ടുണ്ട്. കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരം സി.ഒ.ഡി.യുടെ 7-ാം വർഷം മുതൽ പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് ഡവലപ്മെന്റിലൂടെയുള്ള മൊത്തം വരുമാനത്തിന്റെ 10% സർക്കാരിന് ലഭിക്കുന്നതാണ്. ഏണസ്റ്റ് & യങിന്റെ റിപ്പോർട്ട് അനുസരിച്ച് വെറും 2 ½ വർഷം കൊണ്ട് ഇത് സർക്കാറിന് ലഭിക്കുന്നതാണ്. അതായത് എൻ.പി.വി. പ്രകാരം സി.ഒ.ഡി.യുടെ 7-ാം വാർഷികം തൊട്ട് 7 ½ വർഷമാകുമ്പോഴും കേരള സർക്കാരിന് വരുമാന വിഹിതമായി □232.97 കോടി ലഭിക്കുമെന്നാണ് സാധ്യതാ റിപ്പോർട്ട്.

	അനുബന്ധം - IV ൽ നിർവചിച്ചിരിക്കുന്നതു പ്രകാരം പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിനായി അനുവദനീയമായ ഭൂമിയുടെ വിസ്തീർണ്ണം പദ്ധതി ഭൂമിയുടെ മുപ്പതു ശതമാനത്തിൽ കവിയാൻ പാടില്ലാത്തതും അതിൽ തന്നെ പാർപ്പിടങ്ങൾക്കായി ഉപയോഗിക്കുന്നത് മൂന്നിലൊന്നിൽ കവിയാൻ പാടില്ലാത്തതുമാണ്. പക്ഷേ, പദ്ധതി സ്ഥലം (സൈറ്റ്) എന്നതിന്റെ നിർവചനം കൺസഷൻ കരാറിൽ എവിടേയും നിർവചിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. അതിനാൽ കടലിൽ നിന്നും വീണ്ടെടുക്കേണ്ട 53 ഹെക്ടറും റോഡ്/റെയിൽ വികസനത്തിലായി ഏറ്റെടുത്ത/ഏടുക്കേണ്ട ഭൂമിയും ഉൾപ്പെടെ പദ്ധതിയുടെ മൊത്തം ഭൂമിയുടെ 30 ശതമാനം ഭാഗത്തും കൺസഷണയർക്ക് പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനം നടത്താവുന്നതാണ്. ✓ പദ്ധതിയുടെ മാസ്റ്റർപ്ലാൻ അനുസരിച്ച് 296.40 ഏക്കർ ഭൂമി പദ്ധതിക്കായി ഏറ്റെടുക്കേണ്ടതാണ്. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാൻ ഇതുവരെ ചെലവായ ശരാശരി തുകയായ ₹2.62	

	കോടി/ഏക്കർ വച്ചു കണക്കാക്കിയാൽ, കൺസഷണയർക്കു പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിനായി കൈമാറേണ്ട ഭൂമിയുടെ (88.92 ഏക്കർ) മൂല്യം ₹232.99 കോടിയാണ്.	
	• വാണിജ്യ വികസന അവകാശം കൺസഷൻ കാലാവധിയുമായി സമവീത പ്രകാരവും സമാന കാലയളവിൽ അവസാനിക്കുന്നതുമായിരിക്കണം എന്ന് ഡി.ഇ.എ. അഭിപ്രായപ്പെട്ടിരുന്നു. അങ്ങനെയാണെങ്കിൽ കൺസഷൻ കാലാവധി അവസാനിക്കുമ്പോൾ പ്രസ്തുത ആസ്തികൾ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് തിരികെ ലഭിക്കും. പക്ഷേ, ഞങ്ങളുടെ നിരീക്ഷണത്തിൽ കൺസഷൻ കരാറിലെ ആർട്ടിക്കിൾ 31.5 പ്രകാരം കൺസഷണയർക്ക് പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിന്റെ ഭാഗമായി വികസിപ്പിക്കുന്ന ആസ്തികൾ (പാർപ്പിട സമുച്ചയങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെ) ഉപ-ലൈസൻസ് നൽകാൻ അധികാരം നൽകുന്നു എന്നു കണ്ടു. ഈ ഉപ-ലൈസൻസ് കൺസഷൻ	പദ്ധതിപ്രദേശം സംബന്ധിച്ച ലൈസൻസ്, കൺസഷൻ കാലാവധിക്കൊപ്പം അവസാനിക്കുന്നതും സൃഷ്ടിച്ചിട്ടുള്ള വികസന സംവിധാനങ്ങളെല്ലാം കേരള സർക്കാരിന് കൈമാറാൻ കൺസഷൻ കരാറിൽ വ്യക്തമായ വ്യവസ്ഥയുണ്ട്. ഇക്കാര്യം ക്ലോസ് 10.2.4ലും 31.6ലും പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. *" 10.2.4 It is expressly agreed that the licence granted hereunder shall terminate automatically and forthwith, without the need for any action to be taken by the Authority to terminate the licence, upon the Termination of this Agreement for any reason whatsoever. For the avoidance of doubt, the Parties expressly agree that notwithstanding any temporary or permanent structures erected on the Site by the Concessionaire or its sub-licensees, the licence in respect of the Site shall automatically terminate, without any further act of the Parties, upon Termination of this Agreement"* *"31.6 The Parties expressly acknowledge and agree that the Concessionaire may, in its discretion, grant sub-licences for Port Estate Development upto the maximum period permissible under Clause 3.1.1, which shall include the extended period specified in the first Proviso of that Clause. The Parties further agree that in the event of Termination prior to expiry of such maximum permissible period, the tenure of the sub-licences and the rights of the sub-licencees shall continue to subsist as if the sub-licences were granted by the Authority, and the Authority shall, for the remaining period of each sub-*

	കാലാവധിയുടെ അതേ ദൈർഘ്യമുള്ളതും എന്നാൽ കൺസഷൻ റദ്ദാക്കിയാലും തുടരുന്നതുമായിരിക്കും. ഈ വ്യവസ്ഥ വ്യക്തമാക്കുന്നത് പാർപ്പിട സമുച്ചയങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് ആസ്തികൾ, ഡി.ഇ.എ. നിർദ്ദേശിച്ചതുപോലെ കൺസഷൻ കാലാവധിയോടൊപ്പം അവസാനിക്കുന്നതായി മാറ്റിയില്ല എന്നാണ്. തന്മൂലം ഡി.ഇ.എ. ഉയർത്തിക്കാണിച്ച പ്രശ്നങ്ങൾ, പ്രത്യേകിച്ച് കൺസഷൻ കാലാവധി കഴിയുമ്പോൾ പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിനായി കൈമാറിയ ഭൂമി തിരികെ സംസ്ഥാനസർക്കാരിന് ലഭിക്കുന്നതുൾപ്പെടെ, സംസ്ഥാനസർക്കാർ/വി.ഐ.എസ്.എൽ. പരിഗണിച്ചില്ല.	*licence, be deemed to be the grantor of the sub-licence by stepping into such sub-licence in pursuance of the Covenant referred to in Clause 5.2.4. For the avoidance of doubt and by way of illustration, if the Concession Period including the extended period is 60 (sixty) years and the Concession Agreement is terminated prior to the 20th (twentieth) anniversary of the Appointed Date, the tenure of a sub-licence shall extend upto the earlier of the term specified in such sub-licence and the 60th (sixtieth) anniversary of the Appointed Date."* കൺസഷൻ കരാറിലെ ക്ലോസ് 3.1.1 പ്രകാരം നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള കാലാവധിയിൽ ഏതെങ്കിലും കാരണവശാൽ കൺസഷനയറെ ഒഴിവാക്കിയാലും കാലാവധി തീർന്നുകഴിഞ്ഞാൽ കൺസഷനയർ അനുവദിച്ച സബ്-ലൈസൻസുകൾ തുടരാനാവില്ലെന്ന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇത്തരമൊരു വ്യവസ്ഥയില്ലെങ്കിൽ ബിസിനസ് തുടർച്ചയിലെ അസ്ഥിരതമൂലം യോഗ്യരായ സബ്-ലൈസൻസികൾ മുതൽ മുടക്കാൻ തയ്യാറാവില്ല. മോഡൽ കൺസഷൻ എഗ്രിമെന്റിലെ വ്യവസ്ഥ സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുകയാണ് ചെയ്തത്.
3.1.10 കൺസഷൻ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പാലിക്കാതിരിക്കൽ	കൺസഷൻ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥ 3 ഷെഡ്യൂൾ - എൽ പ്രകാരം കരാർ ഒപ്പിട്ട് 90 ദിവസത്തിനകം രൂപകൽപ്പന സമയത്തു തന്നെ തുറമുഖത്തിന്റെ സുരക്ഷാ ഓഡിറ്റ് നിർവ്വഹിക്കുന്നതിനായി ഒരു സുരക്ഷാ ഉപദേഷ്ടാവിനെ സംസ്ഥാനസർക്കാർ നിയമിക്കേണ്ടതാണ്. ഞങ്ങളുടെ	2016 സെപ്റ്റംബർ 26 തീയതിയിലെ ജി.ഒ.(സാ.ധാ)നം.615/2016/എഫ്.&പി.ഡി. പ്രകാരം (i) ശ്രീ. ജെയിംസ് വർഗീസ്, പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറി, തുറമുഖ വകുപ്പ്, (ii) ശ്രീ. ജിമ്മി ജോർജ്, സീനിയർ ഡപ്യൂട്ടി ട്രാഫിക് മാനേജർ, കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ്, (iii) ഡോ. ജയകുമാർ, എം.ഡി. & സി.ഇ.ഒ., വി.ഐ.എസ്.എൽ. എന്നിവർ ഉൾപ്പെട്ട ഒരു ഉപസമിതി സർക്കാർ രൂപീകരിച്ചു. പ്രസ്തുത ഉപസമിതി ടെണ്ടർ രേഖകൾ ആവിഷ്കരിച്ച് തീരുമാനിക്കുകയും 23.01.2017ന് മലയാള മനോരമ, ദേശാഭിമാനി (കേരള എഡിഷൻ മുഴുവൻ); ബിസിനസ് ലൈൻ, ന്യൂ ഇൻഡ്യൻ എക്സ്പ്രസ് (ദേശീയ എഡിഷനുകൾ) തുടങ്ങി വാർത്താ പത്രങ്ങളിലൂടെ ബിഡ്

	നിരീക്ഷണത്തിൽ കത് തുറമുഖപദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികൾ 2015 ഡിസംബർ 5 ന് തുടങ്ങുകയും 2016 ഏപ്രിൽ വരെ ലഭ്യമായ വിവരങ്ങൾ അനുസരിച്ച് ₹16 കോടിയുടെ പ്രവൃത്തികൾ ചെയ്യുകയും ഉണ്ടായെങ്കിലും സുരക്ഷാ ഉപദേഷ്ടാവിനെ നിയമിച്ചില്ല എന്നാണ്. എത്രയും പെട്ടെന്ന് സുരക്ഷാ ഉപദേഷ്ടാവിനെ നിയമിക്കുന്നതാണെന്ന് സംസ്ഥാന സർക്കാർ മറുപടി നൽകി (ആഗസ്റ്റ് 2016).	വിളംബരം ചെയ്യുകയും ചെയ്തു. ഇരുപതോളം സാധ്യതയുള്ള ബിഡർമാർക്ക് ടെണ്ടർ രേഖകൾ നേരിട്ട് അയച്ചുകൊടുക്കുകയും ചെയ്തു. എന്നാൽ ബിഡ് അവസാനിക്കുന്ന യഥാർത്ഥ തീയതിയായ 2017 ഫെബ്രുവരി 22 നോ, നീട്ടിവച്ച തീയതികളായ 2017 മാർച്ച് 31 നോ ഒരൊറ്റ ബിഡ് പോലും ലഭിച്ചില്ല. ഇക്കാര്യം 29-ാമത് ഉന്നതാധികാര സമിതി (ഇ.സി.) മുമ്പാകെ സമർപ്പിക്കുകയും ബിഡുകൾക്കു പ്രതികരണമൊന്നും ലഭിക്കാത്ത പശ്ചാത്തലത്തിൽ രേഖകളിലും ആർ.എഫ്.പി. നിബന്ധനകളിലും മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തി ബിഡ് വീണ്ടും വിളംബരം ചെയ്യാൻ ഉപസമിതിയെ അധികാരപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തു. മാത്രമല്ല, അഡിഷണൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറി (പോർട്സ്), സീനിയർ ഡപ്യൂട്ടി ട്രാഫിക് മാനേജർ, കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ്, മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ & സി.ഇ.ഒ., വി.ഐ.എസ്.എൽ. എന്നിവരെ ഉൾപ്പെടുത്തി ഉപസമിതി പുനസംഘടിപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. പുതുക്കിയ ടെണ്ടർ വിളംബരം ചെയ്യാനുള്ള നടപടിക്രമങ്ങളിൽ ഏർപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണ് ഉപസമിതി. ഇക്കാര്യത്തിൽ സാധ്യമായ എല്ലാ നടപടികളും സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

[1] കടലാക്രമണത്തിൽ നിന്നും തുറമുഖങ്ങളെ കടൽതീരങ്ങളെ സംരക്ഷിക്കാൻ നിർമിക്കുന്ന കടൽഭിത്തി

[2] അദാനി പോർട്സ് & എസ്.ഇ.ഇസഡ് ലിമിറ്റഡ്, കോംകാസ്റ്റ് - ഹ്യുണ്ടായ് കൺസോർഷ്യം, എസ്സാർ പോർട്സ് ലിമിറ്റഡ്, ഗാമൺ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ പ്രോജക്ട്സ് ലിമിറ്റഡ്, എസ്.ആർ.ഇ.ഐ. - ടി.എച്ച്.എൽ കൺസോർഷ്യം എന്നിവ

[3] കേരള സർക്കാർ ഉത്തരവ് - ജി.ഒ.(എം.എസ്.) നം.36/2014/എഫ്.&പി.സി./തീയതി 12 മെയ് 2014

[4] സാമ്പത്തികമായി വിജയ സാധ്യത ഇല്ലാത്ത പി.പി.പി. പ്രോജക്ടുകൾക്ക് ധനസഹായം നൽകുവാൻ വേണ്ടി ചിട്ടപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്. ചെലവുകൾ നേരിട്ടാൽ വരുമാനത്തിന്റെ അളവു കുറക്കുക വഴി സ്വകാര്യ മേഖലക്ക് സാമ്പത്തികമായി ആകർഷകമായ നേട്ടം നൽകാൻ വി.ജി.എഫിന് കഴിയും

[5] എ.പി.എസ്.പി.എല്ലിന്റെ സബ്സിഡിയറി കമ്പനിയായി രൂപീകരിക്കപ്പെട്ട കമ്പനി

[6] ഫേസ്-I 1 എം.ടി.ഇ.യു ഫേസ്-II 1.5 എം.ടി.ഇ.യു. ഫേസ്-III 2.2 എം.ടി.ഇ.യു. ഫേസ്-IV 3 എം.ടി.യു

[7] ഇരുപത് അടിക്ക് തത്തുല്യമായ യൂണിറ്റ്

[8] കൺസഷൻ കരാർ പ്രകാരമുള്ള മുൻകൂർ വ്യവസ്ഥകൾ എല്ലാം നിറവേറ്റപ്പെടുകയോ, ഇളവ് നൽകപ്പെടുകയോ ചെയ്യുകയും ഫിനാൻഷ്യൽ ക്ലോസ് സംഭരിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന തീയതി ആണ് അപ്പോയിന്റഡ് ഡേറ്റ്

[9] ബ്രേക്ക വാട്ടർ, ബാഹ്യ അടിസ്ഥാന നിർമാണ സമയത്തെ പലിശ എന്നിവ കൂടാതെ

[10] മൊത്തം പദ്ധതി ചെലവ് ₹4,089 കോടിയിൽ നിന്നും നിർമാണസമയത്തെ പലിശ ₹818 കോടി കുറച്ചിട്ട്

[11] എ.ഇ.കോം ഡിസംബർ 2014 ൽ തയ്യാറാക്കിയ ബി.ഇ.ആറിൽ തുറമുഖ സംവിധാനത്തിന്റെ വിവിധ ഘടകങ്ങളുടെ പ്രാഥമിക എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിശദീകരിക്കുന്നു

[12] ₹934.9 കോടി + ആനുപാതികമായ വിലവർദ്ധനവ് നിർമാണസമയത്തെ പലിശയും അടക്കം

[13] ആർ.എം.ക്യു.സിയുടെ വിശേഷണം 65 മീറ്റർ ഔട്ട്റീച്ചുള്ള സൂപ്പർ പോസ്റ്റ് പനാമാക്സ്

[14] പി.പി.പി. പദ്ധതികളിലെ സ്വകാര്യ നിക്ഷേപം നിലനിർത്തുന്നതിനായി ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ള നിയമപരമായ ചട്ടക്കൂടാണ് എം.സി.എ. സ്രോതസ്സ്. www.planningcommission.gov.in/reports/genrep/overviewMCA.pdf

[15] സ്വീകരിക്കപ്പെടുന്ന ബിഡുകൾ വിലയിരുത്തുന്നതിനായി സംസ്ഥാന സർക്കാർ രൂപീകരിച്ചത്

[16] പദ്ധതിയുടെ ക്യാഷ് ഇൻഫ്ളോകളുടെ വർത്തമാനമൂല്യം ക്യാഷ് ഔട്ട് ഫ്ളോയുടെ വർത്തമാനമൂല്യവുമായി തുല്യമാക്കുന്ന നിരക്കാണ് ഐ.ആർ.ആർ.

[17]. സാമ്പത്തിക ചെലവുകളുടെയും നേട്ടങ്ങളുടെയും വർത്തമാനമൂല്യം തുല്യനിലയിലാക്കുന്ന നിരക്കാണ് ഇ.ഐ.ആർ.ആർ. മറ്റൊരു രീതിയിൽ പറഞ്ഞാൽ നെറ്റ് പ്രസന്റ് വാല്യു പൂജ്യമാക്കുന്ന ഡിസ്കൗണ്ട് നിരക്കാണ് അത്.

[18] സമ്പദ്ഘടനാപരമായ നേട്ടങ്ങളുടെ കാഷ് ഫ്ളോസ് എടുത്തിരിക്കുന്നത് ഡെല്ലോയിറ്റ് ടോമാറ്റ്സു, വി.ഐ.എസ്.എൽ.നു വേണ്ടി തയ്യാറാക്കിയ ഇ.ഐ.ആർ.ആർ. റിപ്പോർട്ടിൽ നിന്നാണ്.

[19] ₹7822/12*30

[20] എം.സി.എ. ഫ്രെയിംവർക്കിന്റെ ഓവർവ്യൂ (പേജ് xxi)

[21] 1908 ലെ ഇന്ത്യൻ പോർട്സ് നിയമപ്രകാരം കേന്ദ്രസർക്കാർ അത്തരത്തിൽ വിജ്ഞാപനം ചെയ്യുന്ന തുറമുഖങ്ങളെ മേജർ തുറമുഖങ്ങൾ എന്നു വിളിക്കുന്നു. മറ്റു തുറമുഖങ്ങൾ മൈനർ തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന് അറിയപ്പെടുന്നു. അവയുടെ ഭരണ നിയന്ത്രണം അതാത് സംസ്ഥാനസർക്കാരുകൾക്കാണ് വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം ഒരു മൈനർ തുറമുഖം ആയതിനാൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ഭരണനിയന്ത്രണത്തിലാണ്.

[22] ഖണ്ഡിക 5.2 (iii) ഇന്റർനാഷണൽ ഫിനാൻസ് കോർപ്പറേഷൻ തയ്യാറാക്കിയ സ്ട്രാറ്റജിക് ഓപ്ഷൻ റിപ്പോർട്ട് (ഡിസംബർ 2010)

[23] ഏണസ്റ്റ് & യംഗിന്റെ ഏപ്രിൽ 2015 ന്റെ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ നിന്നുള്ള വരുമാന അനുമാനങ്ങളെ അവലംബിച്ച്

[24] നിലവിലുള്ള ആസ്തികളെ കൂടുതൽ വികസിപ്പിക്കാനുള്ള പദ്ധതികളെ ബ്രൗൺഫീൽഡ് പദ്ധതിയെന്നു പറയുന്നു

[25] നിലവിൽ ശൂന്യമായി കിടക്കുന്ന സ്ഥലത്ത് പുതിയ ആസ്തികൾ വികസിപ്പിക്കുന്ന പദ്ധതികൾ - ഗ്രീൻഫീൽഡ് പദ്ധതികൾ എന്ന് അറിയപ്പെടുന്നു

[26] മൊത്തം പദ്ധതി ചെലവായ ₹4,089 കോടിയുടെ 30 ശതമാനം (ഓഹരി സഹായം കുറച്ചതിനു ശേഷം) താഴെ പറയുന്ന പ്രകാരം കണക്കാക്കിയത്

ഓഹരി സഹായം X; ടി.പി.സി. = ₹4,089 എന്നിരിക്കട്ടെ, X= (4,089-X) 0.30, X= (4,089*0.30)-(0.30*X)

1.3 X= 1,226.70, അതിനാൽ X= 1.226.70/1.3 = 943.62

[27] ഓരോ ത്രൈമാസതവണയും ഓഹരി സമാഹരണത്തിന്റെ 7.50 ശതമാനമാണ്

[28] ഡിസംബർ 2015 മുതൽ നവംബർ 2019 വരെയുള്ള നാലുവർഷത്തേക്ക്, 10 ശതമാനം വാർഷിക നിരക്കിൽ കണക്കാക്കിയത്

[29] ഏണസ്റ്റ് &യംഗ് തയ്യാറാക്കിയ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരമുള്ള വരുമാനം ₹78,222 കോടിയിൽ നിന്നും 50-ാം വർഷം മുതൽ 60-ാം വർഷം വരെ കൺസഷണയർ സംസ്ഥാനസർക്കാരിനു നൽകേണ്ട വരുമാനവിഹിതമായ ₹17, 122 കോടി കുറച്ചാൽ

[30] ആകെ പദ്ധതി ചെലവ് (ഫേസ് -I) ₹4,089 കോടി ആയി കണക്കാക്കിയാൽ വി.ഐ.എസ്.എൽ. അനുമാനിച്ച പ്രകാരം പ്രതിവർഷം 5 ശതമാനം എന്ന കണക്കിൽ വിലവർദ്ധനവ് നൽകി കണക്കുകൂട്ടിയത്

[31] സംസ്ഥാന സർക്കാരിനു ലഭിക്കേണ്ട വരുമാനവിഹിതം ഡി.ഒ.സി.യുടെ 11-ാം വർഷം മുതൽ നൽകി തുടങ്ങിയെങ്കിൽ 40 വർഷം കൊണ്ടു ലഭിക്കുന്നത് ₹8,981 കോടി. പതിനഞ്ചാം വർഷം മുതൽ വരുമാനവിഹിതം ലഭിക്കുമ്പോൾ ആകെ കിട്ടുന്നത് ₹6,828 കോടി. ഇവതമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം ₹2153 കോടി

[32] സംസ്ഥാന സർക്കാരിനു ലഭിക്കേണ്ട വരുമാനവിഹിതം ഡി.ഒ.സി.യുടെ 11-ാം വർഷം മുതൽ നൽകി തുടങ്ങിയെങ്കിൽ 40 വർഷം കൊണ്ടു ലഭിക്കുന്നത് ₹8,981 കോടി. പതിനഞ്ചാം വർഷം മുതൽ വരുമാനവിഹിതം ലഭിക്കുമ്പോൾ ആകെ കിട്ടുന്നത് ₹6,828 കോടി. ഇവതമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം ₹2153 കോടി

[33] തുറമുഖ ശേഷിയുടെ 60 ശതമാനം

[34] 2056 ൽ കൺസഷണയർക്ക് ലഭിക്കുന്ന അറ്റാദായം ₹2462 കോടി X 10 വർഷം

[35] 2056 ൽ കൺസഷണയർക്ക് ലഭിക്കുന്ന അറ്റാദായം ₹2462 കോടി X 3 വർഷം

[36] മൂന്നു വർഷത്തെ അറ്റാദായമായ ₹7,386 കോടിയിൽ നിന്നും 6 വർഷത്തെ വരുമാനത്തിന്റെ 10 ശതമാനമായ ₹1,005 കോടി കുറച്ചപ്പോൾ

[37] കേരള സംസ്ഥാന ഇലക്ട്രോണിക്സ് വികസന കോർപറേഷൻ ലിമിറ്റഡ്, കേരള ചെറുകിട വ്യവസായ കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ്, റോഡ്സ് ആൻഡ് ബ്രിഡ്ജസ് ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപറേഷൻ ഓഫ് കേരള ലിമിറ്റഡ്, കേരള സ്റ്റേറ്റ് കൺസ്ട്രക്ഷൻ കോർപറേഷൻ ലിമിറ്റഡ്, കേരള സ്റ്റേറ്റ് കോസ്റ്റൽ ഏരിയ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപറേഷൻ ലിമിറ്റഡ്, കേരള ഇറിഗേഷൻ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപറേഷൻ ലിമിറ്റഡ്, ഫോറസ്റ്റ് ഇൻഡസ്ട്രീസ് ട്രാവൻകൂർ ലിമിറ്റഡ് എന്നിവ

[38] കേരള സംസ്ഥാന ഇലക്ട്രോണിക്സ് വികസന കോർപറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് (കെൽട്രോൺ) ജി.ഒ.കെയുടെ 18 വകുപ്പുകൾക്കും ഏജൻസികൾക്കുമായി നിർവഹിച്ച 41 വർക്കുകളും ജി.ഒ.കെ.യുടെ ഒരു വകുപ്പിനും മൂന്ന് ഏജൻസികൾക്കുമായി കേരള ചെറുകിട വ്യവസായ വികസന കോർപറേഷൻ (സിഡ്കോ) നിർവഹിച്ച ഒൻപതു വർക്കുകളും

[39] പി.എസ്.യു.കൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന ഒരു പദമാണ് ബാക് ടു ബാക് വ്യവസ്ഥ. പി.എസ്.യു.കൾക്ക് ജി.ഒ.കെ.യിൽ നിന്നോ ഏജൻസികളിൽ നിന്നോ ലഭിക്കുന്ന ഓർഡറുകൾക്ക് അനുസരിച്ച് പി.എസ്.യു.കൾ വാങ്ങലുകൾ നടത്തുകയും അതിന് ശേഷം സ്വകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് കൈമാറ്റം വരുകയും ജി.ഒ.കെ./ഏജൻസികളിൽ നിന്ന് തുക സ്വീകരിക്കുന്ന മുറക്ക് ധനകാര്യസ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് പണം നൽകാമെന്നും വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്ന ഒന്നാണ് ബാക് ടു ബാക്.

GIRIJA KUMARI.G
Joint Secretary
Fisheries And Ports Department
Govt. Secretariat

അനുബന്ധം 9

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ ബേസിക് ഇഞ്ചിനീയറിംഗ് റിപ്പോർട്ടിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള എട്ടു യന്ത്രോപകരണങ്ങളുടെ മൊത്തവില അനുമാനത്തിൽ വന്ന അധിക തുക കാണിക്കുന്ന പട്ടിക

(ഖണ്ഡിക 3.1.4 ൽ പരാമർശിച്ചിരിക്കുന്നു)

ക്രമ നമ്പർ	യന്ത്രോപകരണം	എണ്ണം	ബി.ഇ.ആർ പ്രകാരമുള്ള വില അനുമാനം (₹ കോടിയിൽ)	രൂപയുടെ വിനിമയനിരക്ക് ₹64 യു.എസ്.ഡി ആയി ഉയർത്തിയും വാർഷിക വില വർദ്ധനവ് 5 ശതമാനം കണക്കാക്കിയും ഡി.പി.ആർ പ്രകാരമുള്ള വില വർദ്ധിപ്പിച്ചത് (₹ കോടിയിൽ)	ബി.ഇ ആറിലെ അധികവില (₹ കോടിയിൽ)
1	റെയിൽ മൗണ്ടഡ് ക്വയ് ക്രെയിൻ	8	603.52	522.67	80.85
2	റീച്ച് സ്റ്റാക്കർ	2	6.62	13.07	(–) 6.45
3	ആർ.റ്റി.ജി (യാർഡ്)	24	223.20	188.16	35.04
4	എംപിറ്റി കണ്ടെയ്നർ ഹാന്റ്ലർ	6	13.80	23.52	(–) 9.72
5	ഐ.റ്റി.വി	55	37.95	31.62	6.33
6.	വർക്ക്ഷോപ്പ് ഉപകരണങ്ങൾ		5.00	6.53	(–) 1.53
7	ഡംപറുകൾ	2	0.00	0.78	(–) 0.78
8	സെപയറുകൾ	2	44.52	39.30	5.22
	ആകെ		**934.61**	**825.65**	**108.96**