

പതിമൂന്നാം കേരള നിയമസഭ

പതിനഞ്ചാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്ര ചിഹ്നമിട

07-12-2015 ൽ മറുപടിയിൽ

ചോദ്യം നമ്പർ : 162

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണ കരാർ

ചോദ്യം

മറുപടി

പ്രൊഫ. സി.രവീന്ദ്രനാഥ് :
ശ്രീ. എ.കെ.ബാലൻ :
ഡോ.ടി.എം.തോമസ് ഐസക് :
ശ്രീ. കെ.കെ. ജയചന്ദ്രൻ :

ശ്രീ. കെ.ബാബു
(മത്സ്യബന്ധനവും തുറമുഖവും എക്സൈസും
വകുപ്പു മന്ത്രി)

(എ) വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണ കരാറിലെ വിശദാംശം വെളിപ്പെടുത്തുമോ ; സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ദീർഘകാല താൽപര്യം സംരക്ഷിക്കുന്നതിന് കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പര്യാപ്തമാണോ എന്ന് പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ ;

(എ) വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ നിർമ്മാണത്തിനും നടത്തിപ്പിനുമായുള്ള കൺസഷൻ കരാർ സംസ്ഥാന സർക്കാർ 2015 ആഗസ്റ്റ് മാസം 17 ഓം തീയതി ഒപ്പുവെച്ചു. സുതാര്യമായ രണ്ടു ഘട്ട തിരഞ്ഞെടുപ്പ് പ്രക്രിയയിലൂടെ തിരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട ബിസ്റ്റർ ആയ അദാനി പോർട്ട്സ് & സ്പെഷ്യൽ ഇക്കണോമിക് സോൺ പദ്ധതിക്കായി രൂപീകരിച്ച പ്രത്യേക ഉദ്ദേശ കമ്പനിയായ അദാനി വിഴിഞ്ഞം പോർട്ട് പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡുമാണ് കരാർ ഒപ്പു വെച്ചത്. 300 ഓളം പേജുകളുള്ള ഈ കരാർ പൂർണ്ണരൂപത്തിൽ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ കമ്പനിയുടെ വെബ്സൈറ്റിൽ പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്ര ആസൂത്രണ കമ്മീഷൻ തയ്യാറാക്കിയ സംസ്ഥാന തുറമുഖങ്ങൾക്കായുള്ള മാതൃക കൺസഷൻ എഗ്രിമെന്റ് പ്രകാരമാണ് ഈ പദ്ധതിക്കായുള്ള കൺസഷൻ കരാർ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളത്. കരാറിലെ ചില മുഖ്യ വ്യവസ്ഥകൾ താഴെ പറയുന്നവയാണ്.

കരാർ കാലാവധി

40 വർഷമാണ് കരാർ കാലാവധി. ഇതിൽ നാല് വർഷം നിർമ്മാണ കാലാവധിയും ഉൾപ്പെടും. കൺസഷനയർ സ്വന്തം ചെലവിൽ തുടർഘട്ട നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ കരാറിനനുസൃതമായി നടത്തുകയാണെങ്കിൽ മാത്രം 20 വർഷം കൂടി നീട്ടി നൽകുന്നതാണ്.

കരാർ തുകയും സഹായധനവും

കരാർ പ്രകാരം വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയിൽ തുറമുഖത്തിനു മാത്രമായുള്ള ആകെ തുക 5552 കോടി രൂപയാണ്. ഇതിൽ 4089 കോടി രൂപ പി.പി.പി ഘടകവും 1463 കോടി രൂപ സർക്കാർ ചെലവിൽ നിർമ്മിക്കുന്ന ഫണ്ടഡ് വർക്കായ ബ്രേക്ക്വാട്ടറിന്റെ തുകയുമാണ്.

പി.പി.പി ഘടകത്തിൽ സ്വകാര്യ പങ്കാളിക്ക് 40% സഹായധനത്തിന് അർഹതയുണ്ട്. ബിസ്നസ് ആവശ്യപ്പെട്ട സഹായധനം 1635 കോടി രൂപയാണ്. ഇതിൽ പി.പി.പി. ഘടകത്തിന്റെ 30% സഹായധനം 1226.7 കോടി രൂപ "Equity Support" -ആയി നിർമ്മാണ ഘട്ടത്തിലും, 408.3 കോടി രൂപ "O&M Support" ആയി നടത്തിപ്പു കാലയളവിലും സ്വകാര്യ പങ്കാളിയ്ക്കു നൽകേണ്ടതാണ്.

കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിർമ്മാണ കാലയളവിൽ 817.8 കോടി രൂപ ചെലവ് സഹായധനമായി നൽകും (പി.പി.പി ഘടകത്തിന്റെ 20%).

സംസ്ഥാന സർക്കാർ നിർമ്മാണ കാലയളവിൽ 1463 കോടി രൂപയുടെ ഫണ്ടഡ് വർക്കിന്റെ ചെലവ് വഹിക്കും. ഒപ്പം 408.9 കോടി രൂപ ചെലവ് സഹായധനമായി (പി.പി.പി. ഘടകത്തിന്റെ 10%) നൽകും. നിർമ്മാണ കാലയളവിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ചെലവ് 1871.9 കോടി രൂപയാണ് (1463+408.9).

സംസ്ഥാന സർക്കാർ നടത്തിപ്പു കാലയളവിൽ 408.3 കോടി രൂപ സഹായധനമായി നൽകും.

വരുമാന വിഹിതം

തുറമുഖ നടത്തിപ്പിന്റെ പതിനഞ്ചാം വർഷം മുതൽ (കരാറിന്റെ പത്തൊമ്പതാം വർഷം) സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് തുറമുഖത്തിന്റെ നടത്തിപ്പിൽ നിന്നുള്ള വരുമാനത്തിന്റെ വിഹിതം ലഭിച്ചു തുടങ്ങും. ഇരുപതാം വർഷം ഈ വിഹിതം ഒരു ശതമാനവും പിന്നീടുള്ള ഓരോ വർഷവും ഒരു ശതമാനം വീതം കൂടി കരാർ കാലാവധി പൂർത്തിയാകുന്ന നാൽപ്പതാം വർഷം ഇരുപത്തി ഒന്ന് ശതമാനം വരെ ഉയരും.

തുറമുഖേതര പ്രവർത്തനങ്ങളായ പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് ഡവലപ്മെന്റിന്റെ ആകെ വരുമാന

ത്തിന്റെ 10% തുറമുഖ നടത്തിപ്പിന്റെ ഏഴാം വർഷം മുതൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് ലഭിക്കും.

ഒറ്റ വ്യവസ്ഥകൾ

പൊതു സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തത്തിൽ വികസിപ്പിക്കുന്ന ഈ പദ്ധതിയിൽ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ താല്പര്യം സംരക്ഷിക്കുവാൻ നിരവധി വ്യവസ്ഥകൾ ഉണ്ട്. അവയിൽ ചിലത് താഴെ പറയുന്നു.

- കർശനമായ നിബന്ധനകൾക്ക് അനുസൃതമായി മാത്രമാണ് സഹായധനം നൽകുന്നത്. കൺസഷനയർ സ്വന്തം മുതൽമുടക്ക് പൂർണ്ണമായി വിനിയോഗിച്ചതിനു ശേഷം മാത്രമേ സഹായധനം നൽകുകയുള്ളൂ.
- കരാർ പ്രകാരമുള്ള എല്ലാ സാമ്പത്തിക ക്രയവിക്രയങ്ങളും ഒരു എസ്ക്രോ അക്കൗണ്ടിനും എസ്ക്രോ എഗ്രിമെന്റിനും അനുസൃതമായിരിക്കും.
- നിർമ്മാണ നിർവ്വഹണ മേൽനോട്ടത്തിനായി ഒരു സ്വതന്ത്ര ഏജൻസി (Independent Engineer) ഉണ്ടായിരിക്കുന്നതാണ്.
- കണക്കുകൾ പരിശോധിക്കുന്നതിനായി ഓഡിറ്റർ പാനൽ സർക്കാർ തയ്യാറാക്കുന്നതാണ്. സ്വതന്ത്ര ഓഡിറ്റിംഗ് (Concurrent) സർക്കാരിനും നടത്താം.
- നിർമ്മാണം കർശനമായും സർക്കാർ നിഷ്കർഷിക്കുന്ന Manual of Specification and Standards പ്രകാരമായിരിക്കും.

(ബി) അന്താരാഷ്ട്ര കപ്പൽ പാതയിൽ നിന്ന് ഏതാനും കിലോമീറ്റർ മാത്രം അകലെയുള്ള പ്രകൃതിദത്തമായ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്ക് എഴുപത് ശതമാനത്തിലധികം തുകയും കേന്ദ്ര - സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾ

വലിയ വികസന കാലാവധി (Long Gestation period) വേണ്ടി വരുന്ന അടിസ്ഥാന സൗകര്യ പദ്ധതികളിൽ പലതും അവയ്ക്ക് ലഭിക്കാവുന്ന വരുമാനത്തിന്റെ പരിധിമൂലവും പരിമിതിമൂലവും കേവലം സാമ്പത്തികമായി നിലനിൽക്കാൻ കഴിവില്ലാത്തവയാണ് (Financially unviable). എന്നാൽ അത്തരം പദ്ധതികൾ അവയുടെ സാമ്പത്തികവും സാമൂഹികവുമായ

കരാർ വ്യവസ്ഥകൾ പൊതു
 താൽപര്യത്തിന് ഗുണകരമാണോ
 എന്നും കരാറിനെ തുടർന്നുള്ള
 ആക്ഷേപങ്ങളും പരിശോധിക്കുക
 യുണ്ടായോ ?

ഈ പദ്ധതിയ്ക്ക് ഉണ്ടെങ്കിലും ഈ പദ്ധതി മേൽ
 പറഞ്ഞ ഗണത്തിൽ പെടുന്നതാണ്
 നിലവിൽ ഇന്ത്യൻ ട്രാൻസ്പി
 ഷ്മെന്റിന്റെ സിംഹഭാഗവും കൈകാര്യം ചെയ്യു
 ന്നത് സിംഗപ്പൂർ, സലാല, ദുബായ്, കൊളംബോ,
 എന്നീ തുറമുഖങ്ങളാണ്. കഴിഞ്ഞ ദശകത്തിൽ
 ചൈനയുടെ സാമ്പത്തിക സഹായത്തോടെ
 ശ്രീലങ്ക കൊളംബോ, ഹമ്പൻ ടോട്ട എന്നീ തുറ
 മുഖങ്ങളുടെ കണ്ടെയ്ൻ ശേഷി ഗണ്യമായി
 വർദ്ധിപ്പിച്ചു. ശക്തമായ മത്സരത്താൽ നിയന്ത്രി
 തമായ ഷിപ്പിംഗ് വ്യവസായത്തിൽ വിഴിഞ്ഞം
 തുറമുഖത്തിന് ചരക്കുകപ്പലുകളെ ആകർഷി
 ക്കാൻ മറ്റു തുറമുഖങ്ങളിലുള്ളതിനേക്കാൾ നിര
 ക്കിൽ ഇളവുകൾ നൽകേണ്ടത് അനിവാര്യമാണ്.
 ഇത് മൂലമാണ് പദ്ധതിയുടെ സാമ്പത്തിക
 സാധ്യത താഴ്ന്നതും സഹായധനം ആവശ്യ
 മായി വരുന്നതും. ഇത് 2010 ലെ ഉപദേശകരായ
 ഐ.എഫ്.സി തയ്യാറാക്കിയ "Strategic Option
 Report" ലും വിശദമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. അത്
 സർക്കാർ അംഗീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. തുറമുഖത്തിന്റെ
 ആദ്യഘട്ടങ്ങളിൽ ബാഹ്യ അടിസ്ഥാന സൗകര്യ
 ങ്ങളുടെ വികസനത്തിനു സംസ്ഥാന സർക്കാ
 രിന്റെ മുതൽ മുടക്ക് അനിവാര്യമാ
 ണെന്നും പി.പി.പി ഘടകങ്ങളുടെ നിർമ്മാണ
 ത്തിനും നടത്തിപ്പിനും സഹായധനം വേണ്ടി
 വരുമെന്നും ഐ.എഫ്.സി റിപ്പോർട്ട്
 പറയുന്നുണ്ട്. 2010 ൽ ഐ.എഫ്.സി നിർദ്ദേശി
 ച്ചതും അന്ന് സർക്കാർ അംഗീകരിച്ചതുമായ
 റിപ്പോർട്ടിൽ ഭൂരിപക്ഷ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തന
 ങ്ങളും സർക്കാർ ചെലവിൽ നടത്തണമെന്നും,
 സ്വകാര്യ പങ്കാളി ഏറ്റെടുക്കുന്ന തുറമുഖ നട
 ത്തിപ്പ് ഉൾപ്പെടെ ചെലവിടുന്ന 970 കോടി രൂപ
 യ്ക്ക് ഗ്രാന്റ് നൽകണം എന്നും
 പറഞ്ഞിട്ടുണ്ടായിരുന്നു. വരുമാന വിഹിതവും
 ഉണ്ടാവില്ല. ഈ മോഡൽ, വിപണിയിൽ പരീ
 ക്ഷിച്ചതാണ്. അതിൽ ക്വാട്ട് ചെയ്ത
 വെൽസ്പൺ കമ്പനി അവർ ചെലവാക്കേണ്ട 970
 കോടി രൂപയിൽ 479.54 കോടി രൂപ ഗ്രാന്റാണ്
 സർക്കാരിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടത്. വരുമാന വിഹി
 തവും ഉണ്ടായില്ല.

സർക്കാർ ചെലവാക്കുന്ന തുകയ്ക്ക്

സർക്കാരിന് ലഭിക്കുന്ന മറ്റു സാമ്പത്തിക നേട്ടങ്ങൾ വിശകലനം ചെയ്താൽ അതായത് ഒരു Social Cost Benefit Analysis നടത്തിയാൽ ഈ മുതൽമുടക്കിന് 12 ശതമാനത്തിൽ കൂടുതൽ Economic Rate of Return (ERR) നൽകുന്നുണ്ടെന്ന് തുറമുഖ കമ്പനി നടത്തിയ പഠനങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കുന്നുണ്ട്.

മേൽപ്പറഞ്ഞ കാരണങ്ങളാൽ സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്ത് നിന്നുള്ള ഗണ്യമായ സാമ്പത്തിക സഹായത്തോടെ മാത്രമേ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി സാധ്യമാവുകയുള്ളൂവെങ്കിലും നിലവിലുള്ള പദ്ധതി ഘടനയും കരാറും പൊതു താല്പര്യത്തിനു ഗുണകരമാണ്. ഇതിനു മുമ്പ് IFC വിഭാവനം ചെയ്ത മാതൃകയിൽ 85 ശതമാനത്തിലധികം സർക്കാർ മുതൽ മുടക്കണ്ടായിട്ടും വരുമാന വിഹിതം ഇല്ലായിരുന്നു. അതുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ നിലവിലുള്ള മാതൃകയിൽ സർക്കാർ മുതൽ മുടക്ക് ഗണ്യമായി കുറച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും വരുമാന വിഹിതം ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. കഴിഞ്ഞ സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത് വിഭാവനം ചെയ്ത മാതൃകയുമായി തുലനം ചെയ്താൽ ഈ കരാർ പല മടങ്ങ് പൊതുതാല്പര്യത്തിന് ഗുണകരമാണ്.

കരാർ സംബന്ധിച്ച് നിരവധി ആക്ഷേപങ്ങൾ സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അവയിൽ മിക്കതും പദ്ധതി ഘടനയോ കരാറോ പൂർണ്ണമായി പഠിക്കാതെയുള്ള ആക്ഷേപങ്ങളായിരുന്നു. ആക്ഷേപങ്ങൾക്കും സംശയങ്ങൾക്കും മറുപടിയും വിശദീകരണവും നൽകുവാൻ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ അദ്ധ്യക്ഷതയിൽ ഒരു സർവ്വകക്ഷി യോഗം 2015 ജൂൺ 3 -ാം തീയതിയിൽ നടക്കുകയുണ്ടായി. പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാ ആക്ഷേപങ്ങളും ദുരീകരിക്കാൻ എല്ലാ പ്രധാനപ്പെട്ട രേഖകളും തുറമുഖ കമ്പനിയുടെ വെബ്സൈറ്റിൽ പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ