

ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ

അഴീക്കൽ തുറമുഖ നിർമ്മാണം

ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്: സർ, കേരളത്തിൽ കൊച്ചി കഴിഞ്ഞാൽ ഏറ്റവും വികസന സാധ്യതയുള്ള പ്രകൃതിദത്തമായ തുറമുഖമാണ് അഴീക്കൽ തുറമുഖം. ഇത് ഇന്ത്യയിലെ ആദ്യത്തെ കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിയോഗിച്ച പഠനസംഘം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. എന്നാൽ ഇപ്പോഴും അഴീക്കൽ തുറമുഖം വികസനത്തിന്റെ പ്രാരംഭഘട്ടംപോലും പിന്നിട്ടിട്ടില്ല. ഈ തുറമുഖത്തിന്റെ വികസനം സംബന്ധിച്ച് നിരവധി വാദാനങ്ങൾ വർഷങ്ങളായി പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെങ്കിലും തുറമുഖത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഇപ്പോഴും കാര്യങ്ങൾ പഴയപടിതന്നെയാണ്. 2011-2016-ലെ യു.ഡി.എഫ്. ഭരണ കാലയളവിൽ അഴീക്കൽ തുറമുഖവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പ്രഖ്യാപനങ്ങളല്ലാതെ കാര്യമായൊന്നും ചെയ്തിട്ടില്ല. 2014 ഒക്ടോബർ 31-ന് അന്നത്തെ മുഖ്യമന്ത്രിയായിരുന്ന ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി കപ്പൽ സർവ്വീസിന്റെ ഫ്ലാഗ് ഓഫ് കർമ്മം അവിടെ നിർവ്വഹിച്ചു. എന്നാൽ ഇതുവരെയും അവിടെനിന്ന് കപ്പൽ സർവ്വീസ് ആരംഭിച്ചിട്ടില്ല. കഴിഞ്ഞ എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ കാലത്ത്, 2006-2011 കാലയളവിലാണ് തുറമുഖ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കാര്യമായ ചില ഇടപെടലുകൾ നടന്നത്.

തുറമുഖത്തിന് ആവശ്യമായ സ്ഥലമെടുപ്പ്, തുറമുഖത്തേയ്ക്കുള്ള റോഡ് നിർമ്മാണം, 250 മീറ്റർ വാർഫിന്റെ നിർമ്മാണം, റെയിൽവേ കണക്ടിവിറ്റിക്കുവേണ്ടിയുള്ള പ്രാഥമിക നടപടികൾ തുടങ്ങി 30 കോടിയിലധികം രൂപ 2006-2011 കാലയളവിൽ എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ വിനിയോഗിക്കുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ ഇക്കഴിഞ്ഞ യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാരിന്റെ അഞ്ച് വർഷക്കാലം കേവലമായ പ്രഖ്യാപനങ്ങൾക്കപ്പുറത്തേയ്ക്ക് എന്തെങ്കിലും ചെയ്യാൻ ആ സർക്കാർ തയ്യാറായില്ല. കണ്ണൂരിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം അടിയന്തരമായി കപ്പൽ സർവ്വീസ് ആരംഭിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കണം. ടെക്സ്റ്റൈൽ, കൈത്തറി, സുഗന്ധദ്രവ്യങ്ങൾ, നാണ്യവിളകൾ എന്നിവ പ്രധാന നഗരങ്ങളിൽ എത്തിക്കുന്നതിന് അഴീക്കൽ തുറമുഖം വളരെയേറെ സഹായകരമായിത്തീരും. അറേബ്യൻ തീരത്തുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട പോർട്ടുകളിലേയ്ക്ക് കപ്പൽ സർവ്വീസ് ആരംഭിക്കാനുള്ള നടപടിയുണ്ടാകണം. ആ പോർട്ടിൽ ഡ്രഡ്ജർ വന്നുവെങ്കിലും പൈപ്പ്ലൈൻ വന്നത് ഒരു വർഷത്തിനുശേഷമാണ്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഇതുവരെ അവിടെ ഡ്രഡ്ജിംഗ് ആരംഭിച്ചിട്ടില്ല. കേരള സ്റ്റേറ്റ് മാരിടൈം ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷനെയാണ് അത് ഏൽപ്പിച്ചത്. 6 മീറ്റർ ആഴത്തിലാണ് ഡ്രഡ്ജിംഗ് നടത്താൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. പക്ഷെ, ആ ഡ്രഡ്ജിംഗ് ഇതുവരെ ആരംഭിക്കാൻ

തയ്യാറായിട്ടില്ല. അതുപോലെതന്നെ പോർട്ടിന്റെ എക്സ്പോസിഷനെന്ന നിലയിൽ അഴീക്കൽ മുനമ്പിന്റെ ഭാഗത്തുള്ള ബ്രെക്വാട്ടർ കൂടി ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ കഴിയണമെങ്കിൽ നിലവിലുള്ള റോഡ് അങ്ങോട്ടേയ്ക്ക് നീട്ടേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. നിലവിൽ അങ്ങോട്ടുള്ള റോഡിന് 3 മീറ്റർ വീതി മാത്രമേയുള്ളൂ. അപ്പോൾ റോഡിന് ആവശ്യമായ സ്ഥലം കണ്ടെത്തണം. സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കൽ വേഗത്തിലാക്കാൻ നടപടിയുണ്ടാകണം. അതുപോലെതന്നെ കെ.എസ്.ഇ.ബി. സബ്സ്റ്റേഷന്റെ കപ്പാസിറ്റി കൂട്ടാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കണം. കണ്ണൂർ വിമാനത്താവളംകൂടി യാഥാർത്ഥ്യമായിക്കഴിഞ്ഞാൽ അഴീക്കൽ തുറമുഖത്തോടുള്ള ഒരു കണക്ടിവിറ്റി അത്യാവശ്യമായിവരും. ഇത് സംബന്ധിച്ച് നേരത്തെ രണ്ട് തവണ സർവ്വേ നടന്നിട്ടുള്ളതാണ്. കണ്ണൂർ സൗത്ത് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിൽ നിന്നും വിമാനത്താവളത്തിലേയ്ക്ക് റെയിൽപ്പാത നിർമ്മിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് രണ്ട് തവണയാണ് സർവ്വേ നടന്നത്. ഇനി സാമ്പത്തിക സർവ്വേകൂടി പൂർത്തിയാക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെതന്നെ കണ്ണൂരിലെ ധർമ്മശാലയിൽ കണ്ടെയ്ൻ ഹൈറ്റ് സ്റ്റേഷൻ ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തിട്ട് മൂന്ന് വർഷമായി. ഈ തുറമുഖ വികസനം നീണ്ടുപോകുന്നതുമൂലം ഇപ്പോഴും ആ ഹൈറ്റ് സ്റ്റേഷൻ അടഞ്ഞുകിടക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ മനസ്സിലാക്കുന്നത്, ഈ ഹൈറ്റ് സ്റ്റേഷൻ

പുറത്തുകൊടുക്കുന്നതിനുള്ള നീക്കം നടക്കുന്നുണ്ടെന്നാണ്. ഈ കാര്യത്തിൽ സർക്കാർ ഇടപെടണം. 2016-17-ലെ ബഡ്ജറ്റിൽ 500 കോടി രൂപയാണ് ഇതിനുവേണ്ടി കിഫ്ബിയിൽ മാറ്റിവെച്ചത്. പക്ഷെ, ഈ പറയുന്ന തുക വിനിയോഗിക്കുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കാര്യമായ ശ്രമമൊന്നും ഉണ്ടായിട്ടില്ല. പ്രിയ മൊഴി കമ്മിറ്റി അഴീക്കൽ പോർട്ടിന്റെ വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അവിടൊരു ഷിപ്പ്യാർഡിന്റെ സാധ്യത ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതുകൂടി കണക്കിലെടുക്കാൻ നടപടിയുണ്ടാകേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. വളരെയേറെ സാധ്യതകളുള്ള അഴീക്കൽ പോർട്ടിന്റെ വികസനം സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തീകരിക്കാൻ അടിയന്തര നടപടിയുണ്ടാകണമെന്നാണ് എനിക്ക് ആവശ്യപ്പെടാനുള്ളത്.

അഴീക്കൽ തുറമുഖ നിർമ്മാണം

തുറമുഖവും മ്യൂസിയവും പുരാവസ്തു സംരക്ഷണവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി): സർ, ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ് ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കലിലൂടെ ഇവിടെ വ്യക്തമാക്കിയ കാര്യങ്ങൾ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. അതെല്ലാം സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുള്ള കാര്യങ്ങൾ തന്നെയാണ്. അഴീക്കൽ തുറമുഖത്തെ സംസ്ഥാനത്തെ വലിയ ചരക്കുഗതാഗത കേന്ദ്രമായി, പ്രത്യേകിച്ച് മലബാർ മേഖലയുടെ വികസനത്തിനുള്ള ഒരു സുപ്രധാന ഘട്ടമായി

വികസിപ്പിക്കുന്നതിനാണ് സർക്കാർ ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. മൂന്ന് ഘട്ടങ്ങളായുള്ള വികസനമാണ് സർക്കാർ ഇതിനായി ആസൂത്രണം ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. 227 മീറ്റർ നീളമുള്ള നിലവിലെ തുറമുഖത്ത് ക്രെയിനുകളും മറ്റ് ആധുനിക ഉപകരണങ്ങളും സജ്ജമാക്കി പ്രവർത്തനക്ഷമമാക്കുന്നതാണ് ആദ്യഘട്ടം. ഇതിനായി 4 മീറ്റർ ആഴത്തിൽ ഡ്രഡ്ജിംഗ് നടത്തുന്നതിന് കേരള സ്റ്റേറ്റ് മാരിടൈം ഡെവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷനെ ചുമതലപ്പെടുത്തി പണികൾ ആരംഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ആദ്യഘട്ടം പൂർത്തിയാകുന്നതോടെ ലക്ഷദ്വീപിലെ ആന്ത്രോത്തിലേയ്ക്കുള്ള ചരക്കുഗതാഗതം ആരംഭിക്കാൻ കഴിയുമോയെന്ന കാര്യം പരിശോധിച്ചുവരികയാണ്. അതിന്റെ പ്രാരംഭഘട്ടമെന്ന നിലയ്ക്ക് ലക്ഷദ്വീപ് അധികാരികളുമായുള്ള ചർച്ചകൾ നടന്നുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. 150 മീറ്റർ നീളമുള്ള മൂന്ന് ബർത്തുകളും 200 മീറ്റർ നീളമുള്ള രണ്ട് ബർത്തുകളും ഉൾപ്പെടുന്ന രണ്ടാംഘട്ട വികസനത്തിന് 496 കോടി രൂപ ചെലവ് വരുന്ന പ്രോജക്ടിന് കിഫ്ബിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി സർക്കാർ അംഗീകാരം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഈ പ്രോജക്ടിന്റെ നിർവ്വഹണം സംബന്ധിച്ച് 07-03-2017-ൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിതന്നെ യോഗം വിളിച്ചുചേർത്തിട്ടുണ്ട്. അഴീക്കൽ തുറമുഖ വികസനം ഘട്ടംഘട്ടമായി നടപ്പിലാക്കാൻ, തുറമുഖ വികസനത്തിന് നേതൃത്വം വഹിക്കുന്നതിനായി വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര തുറമുഖ കമ്പനിയുടെ മാതൃകയിൽ ഒരു

പ്രത്യേക കമ്പനി രൂപീകരിക്കാനും സാങ്കേതിക നിർവ്വഹണ മേഖലകളിൽ ആവശ്യമായ കൺസൾട്ടന്റിന്റെ നിയമനത്തിന് നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാനും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി നിർദ്ദേശിച്ചതിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ മെമ്മോറാണ്ടം ഓഫ് അസോസിയേഷൻ, ആർട്ടിക്ലിൾസ് ഓഫ് അസോസിയേഷൻ എന്നിവ തയ്യാറാക്കി കമ്പനി രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിച്ചുവരികയാണ്. പി.പി.പി. അല്ലെങ്കിൽ ലാന്റ്‌ലോർഡ് മോഡലിൽ 14.5 മീറ്റർ ആഴമുള്ള 550, 460, 600 മീറ്റർ നീളത്തിലുള്ള മൂന്ന് വാർഡുകളുള്ള വൻകിട തുറമുഖമായി അഴീക്കലിനെ വികസിപ്പിക്കാനാണ് മൂന്നാംഘട്ടത്തിൽ ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. ആദ്യ രണ്ട് ഘട്ടങ്ങൾ പൂർത്തീകരിച്ചശേഷമാണ് മൂന്നാംഘട്ടത്തിലെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ സാഗർമാല പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി അഴീക്കൽ തുറമുഖം വികസിപ്പിക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നുണ്ടെന്നാണ് ഇത് സംബന്ധിച്ച് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്.

ശ്രീ. റ്റി. വി. രാജേഷ്: സർ, അഴീക്കൽ തുറമുഖത്തിന്റെ ആഴം കൂട്ടൽ ഇനിയും തുടങ്ങിയിട്ടില്ല. അവിടെ മണ്ണുമാന്തിയന്ത്രം എത്തിയിട്ട് ഒരു വർഷം കഴിഞ്ഞു. കടലിൽ നിന്ന് മണൽ കരയിലേയ്ക്ക് തള്ളാൻ ഡ്രഡ്ജറിന് കഴൽ ഘടിപ്പിക്കുന്ന ജോലിയും പൂർത്തിയായി. രണ്ടായിരത്തോളം മീറ്റർ നീളമുള്ള കഴലാണ്

ഘടിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇതിന് മേൽനോട്ടം വഹിക്കാൻ മുൻബൈയിൽ നിന്നുള്ള എഞ്ചിനീയർമാരും അവിടെ എത്തിയിട്ടുണ്ട്. മണ്ണ് തളളുന്നതിനാവശ്യമായ പ്രത്യേക സ്ഥലവും കണ്ടെത്തിക്കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. നിരവധി തവണ ചരക്കുകപ്പൽ അഴീക്കൽ വനേങ്കിലും ആഴക്കുറവുകാരണം പുറംകടലിലാണ് നങ്കൂരമിട്ടത്. അടിയന്തരമായി ഈ മണ്ണ് നീക്കാൻ ആവശ്യമായ നടപടിയുണ്ടാകണം. മണ്ണ് നീക്കൽ എപ്പോൾ പൂർത്തീകരിക്കാൻ കഴിയുമെന്നത് സംബന്ധിച്ച് വിശദമാക്കാമോ?

ശ്രീ. രാമചന്ദ്രൻ കടന്നപ്പള്ളി: സർ, ഡ്രഡ്ജിംഗ് സംബന്ധിച്ച് ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ ആധുനിക സജ്ജീകരണങ്ങളോടുകൂടിയാണ് പ്രവർത്തനങ്ങൾ ആരംഭിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നത്. അതിന് ഗുജറാത്ത്, ബോംബെ എന്നിവിടങ്ങളിൽ നിന്നുള്ള ഉത്തരവാദിത്തപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുമായി ബന്ധപ്പെടുകയും അവർ എന്തുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അവർ പ്രവർത്തനം പൂർത്തീകരിക്കും. ഇപ്പോൾത്തന്നെ കണ്ണൂർ വിമാനത്താവളത്തിനാവശ്യമായ മൂന്ന് പട്ടുകുറ്റൻ ക്രെയിനുകൾ ചരക്കുകപ്പലിൽ അവിടെ എത്തിച്ചേരുകയുണ്ടായി. കണ്ടെയ്നർഷിപ്പ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള കപ്പലുകൾ വരാനും വ്യാപാരബന്ധിതമായ പരിപാടികൾ നടത്താനുമുള്ള ശ്രമങ്ങളാണ് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അത് സംബന്ധിച്ച് അവിടെയുള്ള പൊതുപ്രവർത്തകരുടെയും ചേമ്പർ ഓഫ് കൊമേഴ്സ്

ഉൾപ്പെടെയുള്ള വ്യാപാര വ്യവസായ മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന വ്യക്തികളുടെയും യോഗം വിളിച്ചുചേർക്കുകയും അവിടെ ചരക്കുകപ്പൽ എത്തിക്കഴിഞ്ഞാൽ തിരിച്ചുപോകുന്നതിനും ചരക്കുകൾ കൊണ്ടുപോകാനുമുള്ള പശ്ചാത്തലസൗകര്യം ഒരുക്കുന്നതിന് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ടെന്ന് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട എം.എൽ.എ. ഇവിടെ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലെ, കണ്ണൂരിന്റേതായ വികസനത്തിനുള്ള ഏർപ്പാട് ചെയ്യുന്നുണ്ട്. റീ-കണക്ടിവിറ്റി സംബന്ധിച്ച് നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ ആ നിർദ്ദേശവും നൽകിയിട്ടുണ്ട്. റോഡ് ഗതാഗതം സംബന്ധിച്ച കാര്യങ്ങൾ ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ ആവശ്യമായിവരും. അതിന് തദ്ദേശഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെയും ജനപ്രതിനിധികളുടെയും പൊതുപ്രവർത്തകരുടെയുമെല്ലാം സഹായം ഉണ്ടായാൽ മാത്രമേ സ്ഥലലഭ്യത ഉറപ്പുവരുത്താൻ കഴിയുവെന്നതാണ് അനുഭവങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ഈ കാര്യങ്ങളെല്ലാംതന്നെ സമയബന്ധിതമായി നടത്തണമെന്ന കാര്യത്തിൽ പ്രത്യേകം നിഷ്കർഷിക്കുകയും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി തന്നെ ഈ കാര്യത്തിൽ രണ്ടുതവണ യോഗം ചേർന്ന് അടിയന്തര പ്രാധാന്യത്തോടുകൂടി കേരളത്തിന്റെ, പ്രത്യേകിച്ച് മലബാറിന്റെ വികസനത്തിന് സാധ്യതയുള്ള ഒരു തുറമുഖ കേന്ദ്രമാക്കി അഴീക്കോടിനെ മാറ്റിയെടുക്കാനും അതിന്റെ ഭാഗമായി ലക്ഷദ്വീപിലേയ്ക്കുള്ള

യാത്രാക്കപ്പലിന്റെ കാര്യവും പരിശോധിക്കും, ബേപ്പൂരിൽ നിന്ന് ചരക്കുകപ്പൽ ഇപ്പോൾതന്നെ പോകുന്നുണ്ട്; അവർക്കകൂടി സ്വീകാര്യമായ നിലയിൽ അഴീക്കലിൽ നിന്ന് സർവ്വീസ് ആരംഭിക്കണമെന്ന് ലക്ഷദ്വീപുകാരും പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ആ നിർദ്ദേശംകൂടി കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് ഈ പറയുന്ന ചരക്കുഗതാഗതവും യാത്രാക്കപ്പൽ ഗതാഗതവും ആരംഭിക്കുന്ന നടപടികൾ ത്വരിതഗതിയിൽ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

സ്വാശ്രയ വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ പരിഷ്കരണം

ശ്രീ. റ്റി. എ. അഹമ്മദ് കബീർ: സർ, കേരളത്തിൽ ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്ത് ഒരു നിർബന്ധിതാവസ്ഥയിലാണ് സ്വാശ്രയ മേഖലയെ കൊണ്ടുവരേണ്ടിവന്നത്. ഇപ്പോൾ പൊതുമേഖലയിൽ എൻബിനീയറിംഗ് കോളേജാണെങ്കിലും ബി.എഡ് കോളേജാണെങ്കിലും മറ്റ് പ്രൊഫഷണൽ കോളേജാണെങ്കിലും പരിമിതമായ സൗകര്യങ്ങളാണുള്ളത്. ആ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് പ്രൊഫഷണൽ കോളേജുകളുടെ കാര്യത്തിൽ വിരലിലെണ്ണാവുന്ന സർക്കാർ എയ്ഡഡ് സ്ഥാപനങ്ങൾ മാത്രമുള്ള ഒരു സാഹചര്യമുണ്ടായത്. യു.ഡി.എഫ്. ഗവൺമെന്റ് ഈ പ്രതിസന്ധി മറികടക്കാൻ

സ്വാശ്രയ മേഖലയെ പ്രോത്സാഹിപ്പിച്ചു. എൽ.ഡി.എഫും ആ നയം പിൻതുടരുകയാണ് ചെയ്തത്. മാറിമാറി വന്ന സർക്കാരുകൾ ഈ വിഷയത്തിൽ ആവശ്യമായ ജാഗ്രതയോ മുൻകരുതലോ എടുക്കാത്ത ഒരു സാഹചര്യം പിൽക്കാലത്ത് വന്നു. വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങൾ അനുവദിക്കുന്നതിൽ യാതൊരു മാനദണ്ഡങ്ങളും സ്വീകരിക്കപ്പെട്ടില്ല. ഒരു പേർസ്പെക്ടീവ് പ്ലാനുമുണ്ടായില്ല. അതുകൊണ്ട് കോളേജിനുവേണ്ടി അപേക്ഷിച്ച് ചെന്നാൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട കോടതികൾക്ക് അനുമതി കൊടുക്കേണ്ട ഒരു സാഹചര്യംവന്നു. 152 എഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജുകളും ഏതാണ്ട് 212 ബി.എഡ് കോളേജുകളുമാണ് ഇവിടെയുള്ളത്. ഇവിടുത്തെ സ്ഥിതിയെന്തെന്നാൽ 70% സീറ്റുകളാണ് ഫിൽ ചെയ്യപ്പെടുന്നത്. 30% സീറ്റുകളും എഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജുകളിൽ ഒഴിഞ്ഞ് കിടക്കുകയാണ്. വളരെ നിർഭാഗ്യകരമായ സാഹചര്യമാണിത്. ഒരു സർക്കാർ സെൽഫ് ഫൈനാൻസിംഗ് സ്ഥാപനമടക്കം 13 കോളേജുകളിൽ കേവലം 30 ശതമാനത്തിന് താഴെയാണ് ഇപ്പോൾ അഡ്മിഷനുള്ളത്. കഴിഞ്ഞ വർഷം 11 കോളേജുകളിൽ പത്ത് ശതമാനമായിരുന്നു. വിജയം ഏതാണ്ട് 40 ശതമാനം.

കുട്ടികൾ നാല് വർഷവും ആറ് വർഷവും കഴിഞ്ഞിട്ടും അവരുടെ പരീക്ഷകൾ എഴുതുന്ന പ്രക്രിയ ഇപ്പോഴും തുടരുകയാണ്. ഒരു കോളേജിൽ കഴിഞ്ഞപ്രാവശ്യം വിജയശതമാനം രണ്ട് ശതമാനത്തിൽ താഴെയായിരുന്നു. ഒരർത്ഥത്തിൽ ഡ്രോപൗട്ടുകളാണ് ഇവിടെ ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ളത്. ഒന്നരണ്ടും സെമസ്റ്റർ കഴിയുമ്പോൾതന്നെ പഠനം നിർത്തിപോകുന്ന എൻജിനീയറിംഗ് വിദ്യാർത്ഥികൾ ധാരാളമാണ്. അതിന്റെ കെടുതിയെന്താണെന്ന് വെച്ചാൽ പ്ലസ് ടു-വും ഡിഗ്രി-യും മാത്രമാണ് ഇന്ന് നമ്മുടെ പുതിയ തലമുറയ്ക്ക് ലഭിക്കുന്നത്. ധാരാളം കുട്ടികൾ ഡ്രോപ്പൗട്ടായി പോകുന്ന ഗുരുതരമായ ഒരു സാഹചര്യമാണുള്ളത്. മറ്റൊരു കാര്യമെന്ന് പറയുന്നത്, എഞ്ചിനീയറിംഗ് ബിരുദധാരികളിൽ 30 ശതമാനത്തിന് മാത്രമേ ജോബ് മാർക്കറ്റിൽ യോഗ്യത നേടാൻ കഴിയുന്നുള്ളൂവെന്ന് ഒരു പഠനം സൂചിപ്പിക്കുന്നു. കമ്പസ് റിക്രൂട്ട്മെന്റിന്റെ കാര്യത്തിലും കേരളം വളരെ പിന്നിലാണ്. ബി.എഡ് കോളേജുകളുടെ കാര്യത്തിൽ 212 കോളേജുകളിൽ എൻ.സി.റ്റി.ഇ. റഗുലേഷൻ മാറി. നേരത്തെ ബി.എഡി-ന് ഒരു വർഷമായിരുന്നു. എം.എഡിന് ഒരു വർഷമായിരുന്നത് ഇപ്പോൾ രണ്ട് വർഷമാക്കി. ഫലത്തിൽ പെൺകുട്ടികൾ

ധാരാളമായി ജോയിൻ ചെയ്യുന്ന ഈ കോളേജിൽ പ്ല ടു-വും ഡിഗ്രി-യും കഴിഞ്ഞ് നാല് വർഷം ബി.എഡും എം.എഡും പഠിക്കേണ്ട സാഹചര്യമാണ്. അപ്പോൾ ഇരുപത്തിനാലും ഇരുപത്തിയഞ്ചും വയസ്സാകും. സ്വാഭാവികമായും ഇന്നവിടെ അപേക്ഷകരുടെ എണ്ണം കുറഞ്ഞു. സർക്കാർ കോളേജുകളിലും എയ്ഡഡ് കോളേജുകളിലും അപേക്ഷകരുടെ എണ്ണം കുറഞ്ഞിരിക്കുന്നു. ഇത്തരം സാഹചര്യത്തിൽ ഈ രംഗത്ത് ഒരഴിച്ച് പണി ആവശ്യമുണ്ട്. റീ-സ്ട്രക്ചറിംഗ് ആവശ്യമാണ്. അതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഹയർ എഡ്യൂക്കേഷൻ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് അടക്കമുള്ളവർ കാണിക്കുന്ന നിരന്തരവാദിത്തം സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടായിരിക്കുമെന്നാണ് ഞാൻ വിശ്വസിക്കുന്നത്. ഇത് മറികടക്കാൻ നമുക്ക് എന്തെല്ലാം ചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്ന് ആലോചിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ഞാൻ ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ കൊണ്ടുവന്നത്. ഒന്ന്, എഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജ് രംഗത്ത് ഇത്രയും അധികം കോളേജുകൾ നമുക്കാവശ്യമുണ്ടോ? ഉഭയസമ്മതപ്രകാരം കോളേജുകൾകൂടി സമ്മതിച്ചുകൊണ്ട് ഈ കോളേജുകളുടെ എണ്ണം കുറയ്ക്കണം. എന്നാൽ ഇങ്ങനെ കുറയ്ക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ

പകരം സംവിധാനമെന്ത്? എന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റിന് ഒരു നയമുണ്ടാകണം.

കോളേജുകളുടെ എണ്ണം കുറക്കാതെ ഈ രംഗത്ത് മറ്റ് മാർഗ്ഗമില്ല.

നിലവാരത്തകർച്ചയുണ്ട്. പക്ഷേ ഇവിടെയും ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട ഒരു കാര്യം കേരളത്തിന്

പുറത്തേയ്ക്ക് വിദ്യാർത്ഥികൾ പഠനത്തിനായി പോകുന്നു. ഇവിടെ ഇങ്ങനെ

അഡ്മിഷൻ വരുന്ന കുട്ടികളുടെ എണ്ണം കുറയുമ്പോൾതന്നെ കേരളത്തിന് പുറത്തേയ്ക്ക്

വിദ്യാർത്ഥികൾ പോകുന്നുണ്ട്. ഈ സാഹചര്യം മനസ്സിലാക്കി

എഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജ് രംഗത്ത് ഒരഴിച്ച് പണി, ഒരു പുനർവിന്യാസം

ഉണ്ടാക്കുന്നതിന് ഗൗരവതരമായ ഒരു പഠനം ആവശ്യമാണ്. ബി.എഡ്

കോളേജുകളുടെ കാര്യത്തിൽ ഇന്റഗ്രേറ്റഡ് കോഴ്സ് എൻ.സി.റ്റി.ഇ നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ഇതിന് പരിഹാരമെന്തെന്ന് വെച്ചാൽ ഗവൺമെന്റ് രണ്ട് കാര്യങ്ങളിൽ ഇടപെടണം.

ഒന്ന്, പ്ലസ് ടു കഴിഞ്ഞ് ബി.എ. ബി.എഡ്/ബി.എസ്.സി. ബി.എഡ്. നാല്

കൊല്ലംകൊണ്ട് പൂർത്തിയാകും. അതുപോലെ എം.എഡ്-ന് രണ്ട് കൊല്ലമെന്നത്

മാറ്റാൻ കേരള ഗവൺമെന്റ് എൻ.സി.റ്റി.ഇ.യുമായി ബന്ധപ്പെടേണ്ടതുണ്ട്.

എം.സി.എ., എം.ബി.എ. കാര്യത്തിലും ഇന്ന് സ്ഥിതിഗതികൾ വ്യത്യസ്തമല്ല.

അതുകൊണ്ട് ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസരംഗത്ത് നിർബന്ധിതമായ ഒരു സാഹചര്യത്തിലാണ് നമ്മൾ സ്വാശ്രയ മേഖലയെ പ്രോത്സാഹിപ്പിച്ചത്. എന്നാൽ ആ രംഗത്ത് ഇന്ന് ഒരഴിച്ച് പണിയോ ഒരു പുനഃസംഘടനയോ ആവശ്യമാണ്. ഒരു പുനർവിന്യാസം വേണം. അതിന് ഗൗരവതരമായ ഒരു പഠനം നടത്തുകയും ആ പഠനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാ ആളുകളുടെയും സമ്മതത്തോടുകൂടി ഈ രംഗത്ത് ഒരു മാറ്റം കണ്ടുവരണം. മൂന്നാം ലോകരാഷ്ട്രങ്ങളിലെ പൗരന്മാർക്ക് കുറഞ്ഞ ചെലവിൽ സമാധാനപരമായ ഒരന്തരീക്ഷത്തിൽ വരാവുന്ന സ്ഥലമാണ് കേരളം. വേണമെങ്കിൽ നമുക്കൊരു എഡ്യൂക്കേഷൻ ഹബ്ബായി മാറ്റുന്നതിനുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ ഇന്ന് കേരളത്തിലുണ്ട്. ആ സൗകര്യം ഉപയോഗപ്പെടുത്തുവാൻ കഴിയണമെങ്കിൽ നിലവാരം നമുക്ക് വർദ്ധിപ്പിക്കണം. മതിയായ സൗകര്യങ്ങളുണ്ടാകണം. അതിനനുസൃതമായി ഈ മേഖലയിൽ ഒരു പഠനം വളരെ വേഗം നടത്തി അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ റീ-സ്ട്രക്ചർ ചെയ്യാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സർക്കാരിനോട്, വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രിയോട് അഭ്യർത്ഥിക്കാൻ വേണ്ടിയാണ് ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ

കൊണ്ടുവന്നത്.

സ്വാശ്രയ വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ പരിഷ്കരണം

വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി (പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്): സർ, ഈ ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കലിലൂടെ അങ്ങ് പറഞ്ഞ ഒരു കാര്യം വളരെ ശരിയാണ്. കേരളത്തിലെ ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിൽ, സ്വാശ്രയമേഖലയിൽ നമ്മളെയെല്ലാം വേദനിപ്പിക്കുന്ന രീതിയിൽ നിരവധി പ്രശ്നങ്ങൾ തുടർച്ചയായി ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതിന്റെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാരണം അങ്ങ് പറഞ്ഞതുതന്നെയാണ്. ഈ മേഖലയിൽ ഒരു പെർസ്പെക്ടീവ് പ്ലാനോ ഡിസ്ക്രിപ്റ്റീവ് പ്ലാനോ ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് ആ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കപ്പെടണമെന്നാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ലക്ഷ്യവും ആഗ്രഹവും. ആ രീതിയിൽതന്നെയാണ് ഈ മേഖലയെ നമ്മൾ സമീപിക്കുന്നത്. ഇതുവരെ ഈ മേഖലയിൽ ഒരു പെർസ്പെക്ടീവ് പ്ലാനോ ഡിസ്ക്രിപ്റ്റീവ് പ്ലാനോ ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. എന്നതുകൊണ്ടുതന്നെ ഉണ്ടായിട്ടുള്ള നിലവിലെ പ്രശ്നങ്ങൾ മറികടക്കാൻ ആ മേഖലയിൽ നിലവിലുള്ള അവസ്ഥ വെച്ചുകൊണ്ട് ഒരു പ്ലാനുണ്ടാക്കുകതന്നെയാണ് വഴി. ആ വിഷയത്തിലെ മൂന്ന് കാര്യങ്ങളിൽ മൂന്ന് തരത്തിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഇടപെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഒന്ന്, സംസ്ഥാനത്തെ സ്വാശ്രയ വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ ഇപ്പോഴുള്ള

പ്രവർത്തനം, അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട സർവ്വകലാശാലകൾ, യു.ജി.സി., എ.ഐ.സി.റ്റി.ഇ., കൗൺസിൽ ഓഫ് ആർകിടെക്ചർ ഇവയുടെ മാനദണ്ഡമനുസരിച്ച് അവലോകനം ചെയ്ത് വരികയാണ്. ഇതാണ് ഒരു ഭാഗം. രണ്ടാമത്തെ ഭാഗം അങ്ങനെ അവലോകനം ചെയ്തിരുന്നാലും നിരവധി പ്രശ്നങ്ങൾ ഈ മേഖലയിൽ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അധ്യാപകരുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ, ജീവനക്കാരുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ, അതിലധികം വിദ്യാർത്ഥികളുടെ പ്രശ്നങ്ങളുണ്ട്. കൊമേഴ്സ്യലൈസേഷൻ എന്നൊരു ഭാഗം വർദ്ധിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. ഇതെല്ലാം കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് സ്വാശ്രയ മേഖലയിലെ പ്രശ്നങ്ങൾ സർക്കാരിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ട സാഹചര്യത്തിൽ ഈ മേഖലയിൽ നിലനിൽക്കുന്ന എല്ലാ പ്രശ്നങ്ങളേയും സമഗ്രമായി പഠിച്ച് റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുന്നതിനായി 04.02.2017-ലെ ജി.ഒ. (എം.എസ്) 37/2017 പ്രകാരം ജസ്റ്റീസ് കെ. കെ. ദിനേശൻ ചെയർമാനും ഡോ. കെ. കെ. എം. കുറുപ്പ്, ഡോ. ആർ. വി. ജി. മേനോൻ ഇവർ അംഗങ്ങളായി ഒരു കമ്മീഷൻ രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതിന്റെ സിറ്റിംഗ് നടന്നുവരികയാണ്. വളരെ വിശദമായ ഒരു പഠനം ഈ കമ്മീഷൻ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. നേരത്തെ പറഞ്ഞ അവലോകനത്തിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിലും ഈ കമ്മീഷന്റെ പ്രവർത്തനത്തിന്റെ പശ്ചാത്തലത്തിലും കേരളത്തിൽ ഈ മേഖലയിൽ വളരെ വിശദമായിട്ടുള്ള ഒരു പ്ലാൻ

രൂപീകരിക്കപ്പെടണമെന്ന് സർക്കാർ ആഗ്രഹിക്കുകയാണ്. ഈ കമ്മീഷൻ നാല് മാസത്തിനുള്ളിൽ സർക്കാരിന് റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കണമെന്ന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ദിശാബോധമുള്ള ഒരു പഠനത്തെത്തുടർന്ന് ദിശാബോധമുള്ളൊരു പ്ലാൻ ഈ രംഗത്തുണ്ടാകും. കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് ഓരോ പഠനങ്ങൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതുകൊണ്ട് അതിനെപ്പറ്റി ഡീറ്റെയിൽഡായി ഞാൻ പറയുന്നില്ല. കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുന്ന മുറയ്ക്ക് തുടർനടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ് രണ്ടാമത്തെ ഭാഗം. മൂന്നാമത്തെ ഭാഗം, സ്വകാര്യ സ്വാശ്രയ മേഖലകളിൽ പുതിയതായി കോളേജുകൾ അനുവദിക്കേണ്ടതില്ലെന്ന സമീപനമാണ് ഈ സർക്കാരിന്റേത്. ഇങ്ങനെ മൂന്ന് തരത്തിലുള്ള ഒരു അവലോകനത്തിന്റെ ഭാഗവും പഠനത്തിന്റെ ഭാഗവും ഒരു തീരുമാനത്തിന്റെ ഭാഗവുമായി കേരളത്തിലെ സ്വാശ്രയ മേഖലകളിലെ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനുള്ള വ്യക്തമായ ഒരു പെർസ്പെക്ടീവ് പ്ലാനും ഒരു ഡീറ്റെയിൽഡ് പ്ലാനും ഉണ്ടാകത്തക്ക രീതിയിലുള്ള ഒരു ഇടപെടലാണ് സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നുള്ളത്.

ശ്രീ. റ്റി. എ. അഹമ്മദ് കബീർ: സർ, എഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജുകളുടെ എണ്ണം ഇത്രയും പെരുപ്പമുള്ളപ്പോൾ, ഞാൻ പെർസ്പെക്ടീവ് പ്ലാനിനെ കുറിച്ച് പറയാനുള്ള കാരണം എന്താണെന്നു വെച്ചാൽ, ലോകത്ത് എല്ലായിടത്തും

എഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജുകളുടെ നമ്പർ എത്രയാണോ ഒരു റേഷ്യോ നിശ്ചയിച്ച് പോളിടെക്നിക്കിന് വേണം, ഐ.ടി.ഐ. വേണം. നമ്മുടെ വർക്ക് ഫോഴ്സ് എന്നു പറയുന്നത് താഴെയാണല്ലോ. ഇവിടെ 152 എഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജുകളുണ്ട്. പോളിടെക്നിക്കിന്റെ എണ്ണമെത്രയാണ്; പൊതുവേലയിൽ നമുക്ക് സ്ഥാപനങ്ങൾ കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യമാണ്. ഇപ്പോൾ ഒരു പഠനം നടക്കുന്നു എന്നു പറഞ്ഞത് സ്വാഗതാർഹമാണ്. ഞാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയെ അഭിനന്ദിക്കുന്നു. പക്ഷേ ഈ പ്രശ്നം ഈ നാലു മാസത്തിനുള്ളിൽ പഠിച്ച് അതുകഴിഞ്ഞ് രണ്ടു മാസംകൊണ്ട് നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയണം. അതുകൊണ്ട് ഈ പോളിടെക്നിക്കുകളുടെയും ഐ.ടി.ഐ.കളുടെയും കാര്യത്തിൽ തീരുമാനമുണ്ടാകണം. നമ്മുടെ മക്കൾ ഈ എഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജിലേയ്ക്ക് പോയിട്ട് പ്ലസ് ടു-ക്കാരായി മാറുകയാണ്. എന്തൊരു ദുരന്തമാണ് കേരളത്തിൽ നടക്കുന്നത്. അതുകൊണ്ട് ആ ദുരന്തം അവസാനിപ്പിക്കാൻ കഴിയുന്ന ഈ മിഡിൽ പാർട്ട് സ്വീകരിക്കുന്നതിന് നടപടി ഉണ്ടാകുമോ?

പ്രൊഫ. സി. രവീന്ദ്രനാഥ്: സർ, ഈ പഠനത്തിന്റെ ഭാഗമായിട്ടുള്ള തുടർ നടപടികളിൽ അതുണ്ടായിരിക്കും. പോളിടെക്നിക്കും എഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജും മാത്രമല്ല ഇവിടെയുള്ള മറ്റ് ആർട്സ് ആന്റ് സയൻസ് കോളേജുകളും ഗവൺമെന്റ്

സെക്ടറുകളിലുള്ള കോളേജുകളും തമ്മിൽ ഇതെല്ലാം ഇന്റഗ്രേറ്റ് ചെയ്ത് എങ്ങനെ ഇതിനെ കൂടുതൽ സാമൂഹ്യവൽക്കരിക്കാം എന്നുള്ളതാണ് ഈ പ്രവർത്തനത്തിന്റെ കാഴ്ചപ്പാടുതന്നെ. ആ കാഴ്ചപ്പാടിൽനിന്നുകൊണ്ട് നേരത്തെ അങ്ങ് പറഞ്ഞ പോളി ടെക്നിക്കിന്റെ പ്രശ്നവും എഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജുമായുള്ള റിലേഷന്റെ പ്രശ്നവും പ്രൊപ്പോഷന്റെ പ്രശ്നവും ഇതെല്ലാം പഠന വിധേയമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ് എന്നുള്ളതുകൊണ്ട് അതിനിടയിൽ ഇങ്ങനെ ചെയ്യാം എന്നുള്ളൊരു അഭിപ്രായം ഞാൻ പറയുന്നില്ല. അത് ശരിയായിരിക്കില്ല. കാരണം പഠനം നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. തീർച്ചയായും ആ പഠനത്തിൽ ഇക്കാര്യം വളരെ സൂക്ഷ്മമായിത്തന്നെ പരിശോധിച്ചുകൊണ്ട് ഇന്റഗ്രേഷന്റെ സാധ്യത പൂർണ്ണമായിട്ടും നിലനിർത്തും. ആ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാനുള്ള ശ്രമം തുടർ വർഷങ്ങളിൽ ഉണ്ടാകും.