



പതിമൂന്നാം കേരള നിയമസഭ

**എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി
(2011-2014)**

എട്ടാമത് റിപ്പോർട്ട്

[തുറമുഖങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച പഠനം]

(2013 ഫെബ്രുവരി മാസം 14-ാം തീയതി സഭയിൽ സമർപ്പിച്ചത്)

കേരള നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ്
തിരുവനന്തപുരം
2013

പതിമൂന്നാം കേരള നിയമസഭ

**എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി
(2011-2014)**

എട്ടാമത് റിപ്പോർട്ട്

[തുറമുഖങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച പഠനം]

ഉള്ളടക്കം

	പേജ്
സമിതിയുടെ ഘടന	.. v
മുഖവുര	.. vii
റിപ്പോർട്ട്	.. 1

എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി (2011-2014)

ഘടന

അധ്യക്ഷൻ :

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ, എം. എൽ. എ.

അംഗങ്ങൾ :

ശ്രീ. റ്റി. എ. അഹമ്മദ് കബീർ, എം. എൽ. എ.

- „ എം. എ. ബേബി „
- „ എ. കെ. ബാലൻ „
- „ ഡോമിനിക പ്രസന്റേഷൻ „
- „ ഇ. പി. ജയരാജൻ „
- „ സി. മോയിൻകുട്ടി „
- „ കെ. മുരളീധരൻ „
- „ കെ. രാജു „
- „ എ. കെ. ശശീന്ദ്രൻ „
- „ സി. എഫ്. തോമസ് „

നിയമസഭാ സെക്രട്ടേറിയറ്റ് :

- ശ്രീ. പി. ഡി. ശാരംഗധരൻ, സെക്രട്ടറി
- „ കെ. സി. ജോസഫ് കുട്ടി, ജോയിന്റ് സെക്രട്ടറി
- „ കെ. എസ്. അനസ്, ഡെപ്യൂട്ടി സെക്രട്ടറി
- ശ്രീമതി എസ്. ജയശ്രീ, അണ്ടർ സെക്രട്ടറി.

മുഖവുര

എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റിയുടെ അദ്ധ്യക്ഷനായ ഞാൻ കമ്മിറ്റിയുടെ നിയോഗാനുസരണം എട്ടാമത് റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുന്നു.

2013 ഫെബ്രുവരി മാസം 7-ാം തീയതി കൂടിയ സമിതി യോഗം ഈ റിപ്പോർട്ട് അംഗീകരിച്ചു.

തിരുവനന്തപുരം,
2013 ഫെബ്രുവരി 14.

വി. ഡി. സതീശൻ,
അദ്ധ്യക്ഷൻ,
എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി.

റിപ്പോർട്ട്

തുറമുഖങ്ങൾ

മനുഷ്യരാശിയുടെ ഉത്ഭവവും വികാസ പ്രക്രിയകളും സംസ്കാരങ്ങളും രൂപപ്പെട്ടത് നദീതീരങ്ങളിലാണ്. മാനവ സംസ്കാരം വിവിധ ദിശകളിലേക്ക് പ്രചരിച്ചത് ജലമാർഗ്ഗത്തിലൂടെയാണ്. രാഷ്ട്രങ്ങളുടെ വികസനകവാടങ്ങളാണ് തുറമുഖങ്ങൾ. ഒരു രാഷ്ട്രത്തിന്റെ സമ്പദ്വ്യവസ്ഥയുടെ ഉയർച്ചയും താഴ്ചയും നിശ്ചയിക്കുന്നതിൽ തുറമുഖങ്ങൾ വളരെ പ്രധാന പങ്കുവഹിക്കുന്നു. ലോക ചരിത്രത്തിന്റെ ഗതിവിഗതികൾ നിർണ്ണയിക്കുന്നതിൽ പോലും കടൽമാർഗ്ഗമുള്ള ഗതാഗതവും തുറമുഖങ്ങളും പ്രധാന പങ്ക് വഹിച്ചിട്ടുള്ളതായിക്കാണാവുന്നതാണ്. മനുഷ്യ പുരോഗതിക്കൊപ്പം മറ്റു ഗതാഗത സംവിധാനങ്ങൾ നിലവിൽ വന്നിട്ടുണ്ടെങ്കിലും കടൽമാർഗ്ഗമുള്ള ഗതാഗതത്തിന്റെ പ്രാധാന്യം നഷ്ടപ്പെട്ടിട്ടില്ല. ഒരു പ്രദേശത്തിന്റെ ഭൂപ്രകൃതിക്കനുസൃതമായി ചരിത്രാതീതകാലം മുതൽ തന്നെ കടൽമാർഗ്ഗമുള്ള ഗതാഗതം പരമാവധി പ്രയോജനപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. വാസ്കോഡഗാമയുടെ പിൻഗാമികളായി എത്തിയവർ നമ്മുടെ നാടിന്റെ സമ്പൽസമൃദ്ധി പരമാവധി ചൂഷണം ചെയ്തത് കപ്പൽ മാർഗ്ഗമാണെന്ന് നമുക്കറിയാം. മുസിരിസ് പോലുള്ള പ്രാചീന തുറമുഖങ്ങൾ നമ്മുടെ നാടിന്റെ വികസന മുദ്രകളായിരുന്നു. രാജ്യ പുരോഗതിക്കൊപ്പം തന്നെ ലോക രാഷ്ട്രങ്ങളോടുള്ള സഹകരണവും ഐക്യവും ഊട്ടിയുറപ്പിക്കാനും നമ്മുടെ രാജ്യത്തുനിന്നുള്ള ഉപഭോഗ വസ്തുക്കളും മറ്റും ലോക വിപണികളിലെത്തിക്കുന്നതിനും തുറമുഖങ്ങൾ പ്രധാന പങ്ക് വഹിക്കുന്നു. അതുകൊണ്ടുതന്നെ കേന്ദ്രസംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെ ബഡ്ജറ്റ് രൂപപ്പെടുത്തുമ്പോൾ നല്ലൊരു തുക തുറമുഖ വികസനത്തിനായി മാറ്റിവയ്ക്കപ്പെടുന്നു. ഇന്ത്യയിൽ വിദേശവ്യാപാരത്തിന്റെ 95% തുറമുഖങ്ങൾ വഴിയാണ് നടക്കുന്നത്. ലോകത്ത് കടൽമാർഗ്ഗമുള്ള ചരക്കുഗതാഗതത്തിൽ 19-ാം സ്ഥാനമാണ് ഇന്ത്യക്കുള്ളത്. തുറമുഖ വകുപ്പിന്റെ ബഡ്ജറ്റ് എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് പരിശോധനയുടെ ഭാഗമായി തുറമുഖ വകുപ്പിനെ സംബന്ധിച്ച് പൊതുവായ പഠനത്തിനും കാലിക പ്രസക്തിയുള്ള വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തെപ്പറ്റിയും റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കുന്നതിന് സമിതി (2008-11) തീരുമാനിച്ചിരുന്നു. സമിതി തീരുമാനപ്രകാരം വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തനം സംബന്ധിച്ച പ്രാഥമിക വിവരങ്ങൾ തുറമുഖ വകുപ്പിൽ നിന്ന് ആവശ്യപ്പെടുകയും ആയതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ചോദ്യാവലി തയ്യാറാക്കി ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥരിൽ നിന്ന് തെളിവെടുപ്പ് നടത്തുകയും അധിക വിവരങ്ങൾ ആരായുകയും ചെയ്തിരുന്നു.

2. പ്രസ്തുത പഠനത്തിന്റെ തുടർച്ചയായി സമിതി (2011-2014) നിർദ്ദിഷ്ട വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം സന്ദർശിക്കുകയും ഉദ്യോഗസ്ഥരിൽ നിന്ന് ഏറ്റവും പുതിയ വിശദാംശങ്ങൾ ആരായുകയും ചെയ്തു. മേൽ സൂചിപ്പിച്ച പഠനത്തിൽ കണ്ടെത്തിയ വസ്തുതകളുടെയും വകുപ്പിന്റെ പ്രവർത്തന റിപ്പോർട്ടുകളുടെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ സമിതി തയ്യാറാക്കിയ റിപ്പോർട്ടാണിത്.

3. റിപ്പോർട്ടിൽ വകുപ്പിന്റെയും അനുബന്ധ ഓഫീസുകളുടെയും ഘടന, ചുമതലകൾ, ബഡ്ജറ്റ് സംബന്ധിച്ച വിശദമായ റിപ്പോർട്ട്, വകുപ്പ് ഏറ്റെടുത്തിട്ടുള്ള സ്കീമുകൾ, പ്രോജക്ടുകൾ, സമിതി നടത്തിയ തെളിവെടുപ്പുകളുടെയും സന്ദർശനത്തിന്റെയും അടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള സമിതിയുടെ കണ്ടെത്തലുകൾ, നിർദ്ദേശങ്ങൾ, ശുപാർശകൾ എന്നിവ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നു.

സ്ഥാപന ഘടന

4. തുറമുഖ വകുപ്പിന്റെ മേധാവി തുറമുഖ ഡയറക്ടറാണ്. വകുപ്പിന്റെ കീഴിലുള്ള 3 ഇടത്തരം തുറമുഖങ്ങളായ നീണ്ടകര, ആലപ്പുഴ, കോഴിക്കോട് എന്നിവിടങ്ങളിൽ പോർട്ടാഫീസർമാരുടെ നിയന്ത്രണത്തിൽ മേഖല ഓഫീസുകളും ഉണ്ട്. നീണ്ടകര പോർട്ടാഫീസറുടെ ഭരണ നിയന്ത്രണത്തിൽ കോവളം/വിഴിഞ്ഞം, വലിയതുറ, കൊല്ലം, നീണ്ടകര എന്നിവയും ആലപ്പുഴ പോർട്ടാഫീസറുടെ ഭരണ നിയന്ത്രണത്തിൽ ആലപ്പുഴ, മൂന്നമ്പം (കൊടുങ്ങല്ലൂർ) എന്നിവയും കോഴിക്കോട് പോർട്ടാഫീസറുടെ ഭരണ നിയന്ത്രണത്തിൽ പൊന്നാനി, കോഴിക്കോട് (ബേപ്പൂർ ഉൾപ്പെടെ), തലശ്ശേരി, കണ്ണൂർ, അഴീക്കൽ, കാസർഗോഡ് എന്നീ ചെറുകിട തുറമുഖങ്ങളും ഉണ്ട്. തുറമുഖ ഡയറക്ടറേറ്റിലെ ചീഫ് മെക്കാനിക്കൽ എഞ്ചിനീയർ തലവനായി ഒരു മെക്കാനിക്കൽ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വിഭാഗവും നീണ്ടകര, ബേപ്പൂർ എന്നിവിടങ്ങളിൽ അസിസ്റ്റന്റ് എഞ്ചിനീയർമാരുടെ കീഴിൽ മെക്കാനിക്കൽ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വർക്ക്ഷോപ്പുകളും പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നു. സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ നിയന്ത്രണത്തിൽ 17 ചെറുകിട ഇടത്തര തുറമുഖങ്ങളുണ്ട്.

പ്രവർത്തനങ്ങൾ/കർത്തവ്യങ്ങൾ

5. തുറമുഖ വകുപ്പിന്റെ നിയന്ത്രണത്തിൽ മൂന്ന് ഇന്റർമീഡിയറ്റ് തുറമുഖങ്ങളും നീണ്ടകര, ആലപ്പുഴ, കോഴിക്കോട്(ബേപ്പൂർ), പതിമൂന്ന് മൈനർ തുറമുഖങ്ങളും വിഴിഞ്ഞം, തിരുവനന്തപുരം (വലിയതുറ), കൊല്ലം (തങ്കശ്ശേരി), കൊടുങ്ങല്ലൂർ, പൊന്നാനി, വടകര, തലശ്ശേരി, കണ്ണൂർ, അഴീക്കൽ, കാസർഗോഡ്, കായംകുളം, മഞ്ചേശ്വരം, നീലേശ്വരം (ചെറുവത്തൂർ) ആണ് ഉള്ളത്. കൂടാതെ കോട്ടയം കൂടി ചെറുകിട തുറമുഖമായി പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. തുറമുഖങ്ങളിൽ പൈലറ്റേജിനും ടോവേജിനും വേണ്ടിയുള്ള ജലവാഹിനികളും മറ്റ് അനുബന്ധ സൗകര്യങ്ങളും ഒരുക്കുക, കയറ്റിയിറക്കുമതിക്കുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ ചെയ്തുകൊടുക്കുക, തുറമുഖങ്ങളിൽ വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തുക, ചാനലുകൾ ഡ്രഡ്ജ് ചെയ്ത് ആഴം കൂട്ടി ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കുക, കടലിൽ പോകുന്നവരുടെ സുരക്ഷിതത്വത്തിൽ ശ്രദ്ധിക്കുക, ഉൾനാടൻയാന നിയമം 2010 നടപ്പിലാക്കുക എന്നിവയാണ് ഈ വകുപ്പിന്റെ പ്രധാന ചുമതലകൾ. വിഴിഞ്ഞം, കോഴിക്കോട് (ബേപ്പൂർ), അഴീക്കൽ തുടങ്ങിയ തുറമുഖങ്ങളിൽ കയറ്റിറക്കുമതി പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നുവരുന്നു. കൊല്ലം (തങ്കശ്ശേരി) തുറമുഖം പുനരുദ്ധരിച്ചു. കയറ്റിയിറക്കുമതി പ്രവർത്തനങ്ങൾ അടുത്തു തന്നെ ആരംഭിക്കുന്നതാണ്. കൂടാതെ പബ്ലിക്-പ്രൈവറ്റ് പാർട്ട്നർഷിപ്പ് വ്യവസ്ഥയിൽ അഴീക്കൽ, ബേപ്പൂർ, പൊന്നാനി, ആലപ്പുഴ, കൊല്ലം, വിഴിഞ്ഞം എന്നീ തുറമുഖങ്ങൾ വികസിപ്പിക്കാനാവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു. ഉൾനാടൻ യാനനിയമം 2010 പ്രകാരം വിഴിഞ്ഞം, കൊല്ലം (തങ്കശ്ശേരി), ആലപ്പുഴ, മൂന്നമ്പം, ബേപ്പൂർ, അഴീക്കൽ എന്നീ തുറമുഖങ്ങൾ ഉൾനാടൻ യാനങ്ങളുടെ രജിസ്ട്രേഷനുവേണ്ടിയുള്ള തുറമുഖങ്ങളായി പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്.

6. ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിൽ കേരളത്തിലെ ചെറുകിട ഇടത്തരം തുറമുഖങ്ങളുടെ നിർമ്മാണത്തിനാവശ്യമായ അന്വേഷണങ്ങളും, മാതൃകാപഠനങ്ങളും നടത്തി വികസന പദ്ധതികൾ ആവിഷ്കരിച്ച് അവ നടപ്പിലാക്കുക, മണ്ണു മാന്തൽ ആവശ്യമായ തുറമുഖങ്ങളിൽ അതിനുവേണ്ട വിശദമായ നിർദ്ദേശങ്ങൾ തയ്യാറാക്കുക, നിലവിലുള്ള ചെറുകിട ഇടത്തരം തുറമുഖങ്ങളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തുക എന്നീ ജോലികൾ നിക്ഷിപ്തമായിരിക്കുന്നു.

7. ഹൈഡ്രോഗ്രാഫിക് സർവ്വേ വിഭാഗം, കടലിലേയും അഴിമുഖങ്ങളിലേയും നദികളിലേയും അണക്കെട്ടുകളിലേയും മറ്റും ഹൈഡ്രോഗ്രാഫിക് സർവ്വേ നടത്തുക, ആഴമളക്കുക, സ്ഥാനനിർണ്ണയം നടത്തുക, കടലുകളുടേയും നദികളുടേയും സ്വാഭാവിക അടിമാനം കണ്ടെത്തുക, ഉപരിതല ഒഴുക്കിന്റെ വേഗതയും ദിക്കും അടിയൊഴുക്കും നിർണ്ണയിക്കുക തുടങ്ങിയ ചുമതലകൾ നിർവഹിച്ചുവരുന്നു. ജലഗതാഗതത്തിന് അപകടകരമായ സ്ഥാനങ്ങൾ കുറിക്കുക, നിരോധിത മേഖലകൾ അടയാളപ്പെടുത്തുക, മത്സ്യബന്ധന ബോട്ടുകൾ, ട്രക്കുകൾ, ചങ്ങാടങ്ങൾ, ചെറുകപ്പലുകൾ തുടങ്ങിയ സമുദ്രയാനങ്ങൾ തുറമുഖങ്ങളിൽ പ്രവേശിക്കുന്നതിനുള്ള വഴി നിർണ്ണയിക്കുക എന്നീ ജോലികളും ഈ വിഭാഗം നിർവ്വഹിക്കുന്നു. ഇവ കൂടാതെ താഴെപ്പറയുന്ന ചുമതലകളും തുറമുഖ വകുപ്പിൽ നിക്ഷിപ്തമായിരിക്കുന്നു.

- കേരളത്തിലെ ഇടത്തരം ചെറുകിട തുറമുഖങ്ങളിൽ കയറ്റിയിറക്കുമതി പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കാവശ്യമായ അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുക, തുറമുഖങ്ങളിൽ കപ്പലുകൾക്കും പായ്ക്കപ്പലുകൾക്കും സുഗമമായി അടുക്കത്തക്കവണ്ണം ഡ്രഡ്ജിംഗ് നടത്തി ചാനൽ ഗതാഗതയോഗ്യമാക്കി നിലനിർത്തുക.
- കടലിൽ ജോലിചെയ്യുന്ന സീമാൻമാർക്കും മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾക്കും അപകടത്തിൽപ്പെടുന്ന സന്ദർഭങ്ങളിൽ ആവശ്യമായ സഹായങ്ങൾ നൽകുകയും കാലാവസ്ഥ മൂന്നറിയിപ്പടയാളങ്ങൾ പ്രദർശിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുക.
- കേരള സംസ്ഥാന ഹാർബർ ക്രാഫ്റ്റ് നിയമങ്ങൾ അനുസരിച്ച് (യന്ത്രവൽകൃത മത്സ്യബന്ധന ബോട്ടുകൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള) കടൽ വാഹനങ്ങൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുക. വാർഷിക പരിശോധന നടത്തി ലൈസൻസ് അനുവദിക്കുക.
- കടൽ വാഹനങ്ങളിൽ ജോലി ചെയ്യുന്നതിനുള്ള പ്രാവീണ്യപരീക്ഷ നടത്തി മാസ്റ്റർ/സ്രാക്, ഡ്രൈവർ എന്നീ നിലകളിലുള്ള സർട്ടിഫിക്കറ്റുകൾ അനുവദിക്കുക.
- സാമൂഹിക കാര്യങ്ങളിൽ ഉള്ള തർക്കങ്ങൾ രേഖപ്പെടുത്തി പരിശോധന നടത്തുക.
- വകുപ്പുതല സേവനങ്ങൾക്കുള്ള തുറമുഖ നികുതി, കയറ്റിറക്കുമതി ചൂങ്കം, ട്രഗ് വാടക, ക്രെയിൻ വാടക, ഭൂമി, ഗോഡൗണുകൾ എന്നിവയുടെ വാടക കണക്കാക്കി പിരിച്ചെടുക്കുക.

- തുറമുഖ വാഹനങ്ങളുടെയും മൽസ്യബന്ധനബോട്ടുകളുടെയും രജിസ്ട്രേഷൻ ഫീസ്, പരിശോധനാ ഫീസ് എന്നിവ പിരിച്ചെടുക്കുക.
- തുറമുഖ പരിധിയിൽ വരുന്ന കപ്പലപകടങ്ങളെപ്പറ്റി അന്വേഷണം നടത്തുക.
- ഇന്ത്യൻ മർച്ചന്റ് ഷിപ്പിംഗ് ആക്ട് അനുസരിച്ച് യന്ത്രവൽകൃത മൽസ്യബന്ധന ബോട്ടുകളുടെ രജിസ്ട്രേഷൻ നടത്തുക.
- ഇന്ത്യൻ മർച്ചന്റ് ഷിപ്പിംഗ് ആക്ട് അനുസരിച്ച്, കേന്ദ്ര സർക്കാരിനു വേണ്ടി ഷിപ്പിംഗ് രജിസ്ട്രാർ എന്ന നിലയ്ക്കുള്ള ചുമതലകൾ നിർവ്വഹിക്കുക.

ബഡ്ജറ്റ് എസ്റ്റിമേറ്റ്സ്

8. തുറമുഖ വകുപ്പിനും ഹാർബർ എഞ്ചിനീയറിംഗ് വകുപ്പിനും ഹൈഡ്രോ ഗ്രാഫിക് സർവ്വേ വിഭാഗത്തിനും കൂടിയുള്ള ധനാഭ്യർത്ഥനകളാണ് തുറമുഖങ്ങൾ— XL എന്ന അക്കൗണ്ട് ഹെഡിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്. 2012-13-ലെ ബജറ്റിൽ പ്രസ്തുത ധനാഭ്യർത്ഥനയിൽ 3051, 5051 എന്നീ ശീർഷകങ്ങളിലായി 60820.11 ലക്ഷം രൂപ വകയിരുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

**തുറമുഖ വകുപ്പിന്റെ പരിഗണനയിലുള്ള പ്രധാന വികസന പദ്ധതികൾ സംബന്ധിച്ച സമിതിയുടെ കണ്ടെത്തലുകൾ/
ശിപാർശകൾ/നിർദ്ദേശങ്ങൾ**

I. തീരദേശ കപ്പൽ ഗതാഗത പദ്ധതി

9. ധാരാളം നദികളും കടലുകളും പ്രകൃത്യാ ജലഗതാഗതത്തിന് അനുയോജ്യമായ തീരപ്രദേശവുമുള്ള കേരളത്തിൽ ജലഗതാഗതത്തിന് വളരെയധികം പ്രസക്തിയുണ്ട്. വളരെയധികം ജനസാന്ദ്രതയുള്ള കേരളത്തിലെ പ്രധാന ഹൈവേകളെല്ലാം വാഹനബാഹുല്യം നിമിത്തം അനുദിനം തീരക്കേറിയതായി മാറിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിലും, സ്ഥലപരിമിതി കാരണം റോഡുവികസനം വളരെയധികം ദുഷ്കരമായിരിക്കുന്നു. തീരക്കേറിയ ഹൈവേകളിലൂടെ പാചകവാതകം, പെട്രോളിയം തുടങ്ങിയ അപകടകാരികളായ ചരക്കുകൾ വഹിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ടാങ്കറുകളുടെയും കണ്ടെയ്നറുകളുടെയും ഗതാഗതംമൂലമുള്ള അപകടങ്ങളും വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ഈ അടുത്തകാലത്തുണ്ടായ കരുനാഗപ്പള്ളി, ചാല ദുരന്തങ്ങൾ അതിനുദാഹരണങ്ങളാണ്. ഹൈവേകളിലൂടെയുള്ള ചരക്കുഗതാഗതം നിയന്ത്രിക്കേണ്ടത് അനിവാര്യമാകയാൽ, തീരദേശ കപ്പൽ ഗതാഗത പദ്ധതിക്കും ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗത പദ്ധതിക്കും വളരെയധികം പ്രാമുഖ്യം നൽകേണ്ടിയിരിക്കുന്നു.

10. തുറമുഖ വകുപ്പിന്റെ പ്രധാന പ്രോജക്ടായ തീരദേശ കപ്പൽഗതാഗത പദ്ധതി സംബന്ധിച്ച പഠനത്തിനായി ഡിലോയ്റ്റ് എന്ന കൺസൾട്ടന്റിനെ നിയോഗിക്കുകയും അവർ പഠനം നടത്തി റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുകയുമുണ്ടായി. കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിയോഗിച്ച ശ്രീ. സാം പിത്രോഡയുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള ടെക്നിക്കൽ

കമ്മിറ്റിയെ നിയോഗിക്കുകയും കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പദ്ധതി നടത്തിപ്പിന് പ്രധാനമായും മൂന്ന് കാര്യങ്ങളാണ് നടപ്പാക്കേണ്ടതെന്ന് കണ്ടെത്തിയതായും അറിയിച്ചു. ഒന്നാമതായി ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഡെവലപ്പ്മെന്റാണ്. അതിനായി, അഴീക്കൽ, ബേപ്പൂർ, കൊടുങ്ങല്ലൂർ, മൂന്നമ്പം, കൊല്ലം, ആലപ്പുഴ, വിഴിഞ്ഞം എന്നീ തുറമുഖങ്ങളെ ഉൾപ്പെടുത്തി. രണ്ടാമതായി ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂഷണൽ അറേഞ്ച്മെന്റിനായി കേരള മാരിടൈം ബോർഡിനെ ഏല്പിക്കുന്നു. മൂന്നാമതായി ഇൻസെന്റീവാൻ പ്രധാനമായും ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. 2015 ആകുമ്പോഴേയ്ക്കും 15% കാർഗേയും യാത്രക്കാരും ജലഗതാഗതം വഴി നീക്കുന്നതിനും 2020 ആകുമ്പോൾ ആയത് 30%-ഉം, 2030-ൽ ആയത് 50%-ആക്കുന്നതിനും ഉദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്നതെന്നും കപ്പൽ നിർമ്മിക്കുന്നതിന് ഫിനാൻഷ്യൽ സപ്പോർട്ട് നൽകുകയും ആദ്യത്തെ അഞ്ച് വർഷത്തേക്ക് പോർട്ടിന്റെ ഡ്യൂസ് റെഡ്യൂസിംഗ് ആയ ഡിസ്കൗണ്ട് കൊടുക്കേണ്ടതുമാണ് എന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു.

11. ഇപ്രകാരം ഇൻസെന്റീവ് കൊടുക്കുന്നതിനായി കോസ്റ്റൽ ഷിപ്പിംഗ് പ്രൊമോഷൻ ഫണ്ട് സ്ഥാപിക്കുകയും ആയത് റിവേൾവിംഗ് ഫണ്ട് ആയി ഉപയോഗിക്കുകയും ചെയ്യേണ്ടതാണെന്ന് സമിതി കണ്ടെത്തി.

12. കടലിലും നദിയിലും ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യാവുന്ന റിവർ സീ വെസ്റ്റൽ പി.പി.പി. മോഡലിൽ ആണ് ചെയ്യാനുദ്ദേശിക്കുന്നതെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കി. കോസ്റ്റൽ വേയിൽ കൊടുങ്ങല്ലൂർ, കായംകുളം എന്നിവിടങ്ങളിൽ മാത്രമാണ് എൻട്രി പോയിന്റ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. വല്ലാർപാടത്ത് നിന്നും കൊല്ലത്തേക്ക് കടലിൽകൂടി വരാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്നും ഗുജറാത്തിൽ നിന്നും കോഴിക്കോട്, കണ്ണൂർ, കൊല്ലം, തിരുവനന്തപുരം എന്നീ സ്ഥലങ്ങളിലേക്ക് സ്ക്രയിറ്റ് വേ ആണെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു.

13. കോട്ടയത്ത് ഇൻലാന്റ് പോർട്ടുണ്ട്. ഇൻലാന്റ് പോർട്ട് നിർമ്മിക്കുന്നതിനായി ഹൈഡ്രോഗ്രാഫിക് സർവ്വേ നടത്തിയെന്നും, ഇതിനകം പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചു കഴിഞ്ഞ കോട്ടയം ഇൻലാന്റ് പോർട്ടിന്റെ പ്രവർത്തനം പൂർണ്ണമായും 2015-ടു കൂടി ആരംഭിക്കാനാകുമെന്നും സമിതി പ്രത്യാശിക്കുന്നു.

14. കോസ്റ്റൽ ഷിപ്പിംഗ് താമസംവിനാ കൊല്ലത്ത് നിന്ന് ആരംഭിക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്നും കാഷ്യൂ ഡെവലപ്പ്മെന്റ് പ്രൊമോഷൻ കൗൺസിലുമായി ചേർന്ന് മൂന്ന് കപ്പലുകൾ ഏർപ്പാടായിട്ടുണ്ടെന്നും കൊല്ലത്ത് നിന്ന് കസ്റ്റംസ് ക്ലിയറൻസ് ലഭിച്ച കപ്പലുകൾ വല്ലാർപാടത്ത് പോയി അവിടെ നിന്ന് കയറ്റുമതിയും ഇറക്കുമതിയും നടത്താനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. കോസ്റ്റൽ ഷിപ്പിംഗ് വഴി മാർബിൾ, ഗ്രാനൈറ്റ്, ഹരിയാനയിൽ നിന്നുള്ള മാരുതി വാഹനങ്ങൾ, എൽ.പി.ജി. ഇവ കപ്പലിൽ കൊണ്ടു വരാനാകുമെന്ന് സമിതി കരുതുന്നു.

15. ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഡെവലപ്പ് ചെയ്യുന്നതിന് സർക്കാരിനുള്ള സാധ്യത സംബന്ധിച്ച് കൊല്ലത്ത് നല്ല വാർഫ് ഗോഡൗൺ, കോമ്പൗണ്ട് വാൾ എന്നീ സൗകര്യങ്ങളുണ്ടെന്നും 12 കോടി രൂപ ചെലവഴിച്ച് കണ്ടെയ്നർ ഹാൻ്റ്ലിംഗ് യൂണിറ്റ് വാങ്ങുന്നതിന് വർക്ക് ഓർഡർ കൊടുത്തിട്ടുണ്ടെന്നും ബാക്കിയുള്ള പോർട്ടുകളിൽ ഘട്ടംഘട്ടമായിട്ടാണ് പണി നടത്തുന്നതെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു.

16. അഴീക്കൽ തുറമുഖ നിർമ്മാണം സെൻട്രൽ സ്കീമിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുന്നതിന് പ്രൊപ്പോസൽ സമർപ്പിച്ചു. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് നിയോഗിച്ച കമ്മിറ്റി പഠനം നടത്തുകയും ആദ്യഘട്ടത്തിൽ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് നടത്തണമെന്ന് നിർദ്ദേശിക്കുകയും അഴീക്കൽ തുറമുഖത്തെ സ്മാൾ ആൻഡ് മീഡിയം പോർട്ടിന്റെ സ്കീമിൽപ്പെടുത്തി സ്റ്റേറ്റ് ഗവൺമെന്റ് നിർമ്മാണം നടത്തുന്നുവെന്നും കോസ്റ്റൽ ഷിപ്പിംഗ് കഴിഞ്ഞാൽ അടുത്തപടിയായി മാരിടൈം എഡ്യൂക്കേഷൻ പ്രാധാന്യം കൊടുക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നുവെന്നും അതുപ്രകാരം നീണ്ടകരയിലും കൊടുങ്ങല്ലൂരും മാരിടൈം ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് സ്ഥാപിക്കുമെന്നും ആയതിന്റെ നടപടികൾ ആരംഭിച്ചു കഴിഞ്ഞെന്നും സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു.

17. തുറമുഖ വകുപ്പിന്റെ പ്രധാന പ്രോജക്ടായ തീരദേശ കപ്പൽ ഗതാഗതം സംബന്ധിച്ച് പഠനം പൂർത്തിയാക്കി റിപ്പോർട്ടു ലഭ്യമായിട്ടുണ്ടെന്ന് സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. കേന്ദ്രസർക്കാർ നിയോഗിച്ച ശ്രീ. സാം പിത്രോദയുടെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള ടെക്നിക്കൽ കമ്മിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ നിർദ്ദേശിച്ച പ്രകാരം അഴീക്കൽ, ബേപ്പൂർ, കൊടുങ്ങല്ലൂർ, മുനമ്പം, കൊല്ലം, ആലപ്പുഴ, വിഴിഞ്ഞം എന്നീ തുറമുഖങ്ങളെ ഉൾപ്പെടുത്തിയുള്ള ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഡവലപ്മെന്റ് പദ്ധതി ത്വരിതപ്പെടുത്തണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

18. കൂടാതെ ടി പദ്ധതിയുടെ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂഷൻ അറേഞ്ച്മെന്റിനായി ഏൽപ്പിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ള കേരളമാരിടൈം ബോർഡ് എത്രയും വേഗം സ്ഥാപിക്കുന്നതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

II. ഹൗസ്ബോട്ട് സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കുന്നതിനുള്ള പദ്ധതികൾ

19. കേരളത്തിൽ ഇന്ന് ഹൗസ്ബോട്ട് ടൂറിസം വളരെയധികം പുരോഗതി പ്രാപിച്ചിരിക്കുന്നു. തദ്ദേശീയരും വിദേശീയരുമായ ആയിരക്കണക്കിനു ടൂറിസ്റ്റുകൾ ദിനംപ്രതി ഹൗസ്ബോട്ടുകൾ കാണുന്നതിനും കായൽ സവാരിക്കുമായി എത്തുന്നുണ്ട്. ഇന്ന് ആയിരക്കണക്കിനു തൊഴിലാളികൾ ഈ മേഖലയിൽ ജോലി ചെയ്യുന്നു. ആയതിനാൽ ഹൗസ്ബോട്ടുകളുടെ ലൈസൻസിംഗും സുരക്ഷയും വളരെയധികം പ്രാധാന്യമർഹിക്കുന്നു.

20. വേമ്പനാട് കായലിൽ മാത്രം ഏകദേശം ആയിരം ഇൻലാന്റ് വെസ്റ്റലുകളും 500 ഹൗസ് ബോട്ടുകളും ഉള്ളതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കുന്നു. പ്രസ്തുത ബോട്ടുകളിൽ നിന്നുള്ള വേസ്റ്റ് കായലിൽ ഒഴുകുന്നത് ഗുരുതരമായ ജലമലിനീകരണത്തിനു കാരണമാകുമെന്നതിനാൽ സീവേജ് ട്രീറ്റ്മെന്റ് പ്ലാന്റുകൾ അടിയന്തിരമായി സ്ഥാപിക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു.

21. കൂടാതെ എല്ലാ ഹൗസ്ബോട്ടുകൾക്കും ഇൻലാന്റ് വെസ്റ്റലുകൾക്കും ലൈസൻസ് നിർബന്ധമാക്കുന്നതിനും നിലവിൽ ലൈസൻസ് ഇല്ലാത്തവർക്ക് ലൈസൻസ് എടുക്കുന്നതിന് (മതിയായ സമയം ലഭ്യമാക്കി) നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

22. വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന അപകടങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്ത് ഹൗസ് ബോട്ടുകളുടെ സുരക്ഷാ മാനദണ്ഡങ്ങൾ പുനർ നിർണ്ണയിക്കണമെന്നും ഹൗസ് ബോട്ടുകളുടെ ആധിക്യം കണക്കിലെടുത്ത് വേമ്പനാട് കായലിൽ മാർക്കിംഗ് ബേ സ്ഥാപിക്കാനുള്ള പദ്ധതി സംബന്ധിച്ച തുടർനടപടികൾ ത്വരിതപ്പെടുത്തി ആയത് എത്രയും വേഗം പൂർത്തിയാക്കണമെന്നും സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

കേരളത്തിലെ പ്രധാന തുറമുഖങ്ങളുടെ വികസനം

വിഴിഞ്ഞം

23. രാഷ്ട്രത്തിന്റെ വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റിന്റെ ആവശ്യം മുന്നിൽക്കണ്ട് വിഴിഞ്ഞത്ത് ഒരു ആഴക്കടൽ തുറമുഖം തുടങ്ങാൻ സർക്കാർ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

24. ബാഹ്യ പശ്ചാത്തല സൗകര്യങ്ങൾ ഒരുക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി റോഡ്/റെയിൽ ബന്ധം, വെള്ളം, വൈദ്യുതി, പരിസ്ഥിതി സംരക്ഷണം, സ്പെഷ്യൽ പർപ്പസ് കമ്പനിയിൽ ഇക്വിറ്റി പങ്കാളിത്തം എന്നിവയ്ക്കും, വിഴിഞ്ഞം ഇന്റർ നാഷണൽ സീപോർട്ട് ലിമിറ്റഡിന്റെ മൂലധന ചെലവുകൾ വഹിക്കുന്നതിനും കേരള സർക്കാരിന്റെ പൂർണ്ണ ഉടമസ്ഥതയിൽ വിഴിഞ്ഞം അന്തർ ദേശീയ സീപോർട്ട് ലിമിറ്റഡ് എന്ന കമ്പനി കേരള സർക്കാർ രൂപീകരിച്ചു കഴിഞ്ഞു.

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി

25. വിഴിഞ്ഞം ഡീപ്വാട്ടർ ഇന്റർനാഷണൽ കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റ് ടെർമിനൽ കേരള സർക്കാരിന്റെ ഒരു ഫാസ്റ്റ് ട്രാക്ക് പദ്ധതിയാണ്. തീരപഥം പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായാണ് ഇത് നടപ്പാക്കുന്നത്. ഇതിനായി അന്താരാഷ്ട്ര ഉപദേശകരെ ഉൾപ്പെടുത്തി വിശദമായ പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കുകയും വിശദമായ സാധ്യതാ പഠനം നടത്തുകയുമുണ്ടായി. നിലവിലുള്ള വിഴിഞ്ഞം ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിൽ നിന്നും തെക്കോട്ട് 10 കിലോമീറ്റർ ദൂരത്തിലുള്ള തീരപ്രദേശം പരിശോധിച്ച് ഏറ്റവും അനുയോജ്യമെന്ന് കണ്ട സ്ഥാനമാണ് തുറമുഖ നിർമ്മാണത്തിനായി തെരഞ്ഞെടുത്തിരിക്കുന്നത്.

26. ഒരു വർഷത്തെ പദ്ധതി രൂപവൽക്കരണത്തിനും മൂന്നു വർഷത്തെ നിർമ്മാണത്തിനുംശേഷം മൂപ്പത് വർഷത്തെ കൺസഷൻ പീരിയഡ് ആണ് വിഭാവനം ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. ഈ കാലയളവിനുശേഷം മുഴുവൻ ആസ്തിയും സർക്കാരിന് മറ്റു ചെലവുകളൊന്നും കൂടാതെ തന്നെ തിരികെ ലഭിക്കും. ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ളതും ഭാവിയിൽ വരാൻ സാധ്യതയുള്ളതുമായ തുറമുഖങ്ങളുടെ വസ്തു നിഷ്ഠമായും ശാസ്ത്രീയമായും കണ്ടെത്തിയിട്ടുള്ള ഗതാഗതസാധ്യതകളുടേയും ചെലവുകളുടേയും അടിസ്ഥാനത്തിലാണ്, ഈ പ്രോജക്ടിന്റെ പ്രായോഗിക ക്ഷമത (viability) നിർണ്ണയിച്ചിരിക്കുന്നത്.

27. വിഴിഞ്ഞം അന്താരാഷ്ട്ര ആഴക്കടൽ തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണം കേരള സർക്കാർ G.O.(Ms.)No.75/10/F & PD തീയതി 18-10-2011 പ്രകാരം ലാന്റ് ലോർഡ് മോഡലിലാണ് നിർമ്മിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്. മൂന്നു വർഷം കൊണ്ട്

നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിയുന്ന തുറമുഖത്തിന്റെ ആദ്യഘട്ടത്തിൽ 11 ലക്ഷം ടൊന്റി ഫുട്ട് ഇക്വലന്റ് യൂണിറ്റ് (ടി.ഇ.യു.) കണ്ടെയ്നറുകൾ കൈകാര്യം ചെയ്യാൻ കഴിയുന്ന അത്യാധുനിക സൗകര്യങ്ങളുള്ള ടെർമിനലാണ് വിഴിഞ്ഞത് വിഭാവനം ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. മൂന്നു ഘട്ടങ്ങളുടെ നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കിത്തുടങ്ങാൻ 41 ലക്ഷം ടി.ഇ.യു. കണ്ടെയ്നറുകൾ കൈകാര്യം ചെയ്യാനും വിനോദസഞ്ചാരത്തിനായുള്ള കുറ്റൻ ആഡംബര കപ്പലുകൾ അടുക്കുന്നതിനും കപ്പലുകൾക്ക് ഇന്ധനം നൽകുന്നതിനും (ബങ്കറിംഗ്) ഉള്ള സൗകര്യങ്ങൾ പ്രസ്തുത തുറമുഖത്തിനുണ്ടായിരിക്കും. തുറമുഖ രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കിയിരിക്കുന്നത്, ഇവിടെ ലഭിക്കാവുന്ന കണ്ടെയ്നർ ചരക്കിന്റെ അളവ്, ചരക്ക് കപ്പലുകളുടെ പരമാവധി വലിപ്പം, പരിസ്ഥിതി ഘടകങ്ങൾ (തീരമാല, കാറ്റ് തുടങ്ങിയവ), സമീപത്തുള്ള ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ എന്നിവ കണക്കിലെടുത്താണ് മത്സ്യബന്ധനത്തെയും നിലവിലുള്ള മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തെയും ഈ തുറമുഖ വികസനം ബാധിക്കുകയില്ല.

28. സ്ഥലത്തിന്റെ അപര്യാപ്തത കണക്കിലെടുത്ത് തുറമുഖ സൗകര്യങ്ങൾ (യാർഡ്, ബർത്തുകൾ തുടങ്ങിയവ) ഒരുക്കുന്നതിന് ഘട്ടം ഘട്ടമായി കടൽ നികത്തി സ്ഥലം എടുക്കുവാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. ആദ്യഘട്ടത്തിൽ ഇതിനായി 200 ഏക്കറും അവസാന ഘട്ടം പൂർത്തിയാകുന്നതോടെ 400 ഏക്കറും നികത്തി സ്ഥലം ലഭ്യമാക്കും. അതിനാൽ തുറമുഖ നിർമ്മാണത്തിന് പ്രത്യേകമായി സ്ഥലമെടുപ്പോ കൂടിയൊഴിപ്പിക്കലോ ആവശ്യമായി വരുന്നില്ല. എന്നാൽ റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനും നിലവിലുള്ള റോഡ് വീതി കൂട്ടുന്നതിനും റെയിൽവേ ലൈൻ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും ചെറിയ തോതിൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ ആവശ്യമായി വന്നേക്കാം.

29. സാധ്യതാ പഠനത്തിന്റെ ഭാഗമായി നടത്തിയ പ്രാരംഭ പഠനങ്ങളിൽ നിന്നും ഈ തുറമുഖ വികസനംമൂലം സാരമായ പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നങ്ങളോ സാമൂഹിക പ്രശ്നങ്ങളോ ഉണ്ടാകാനിടയില്ലെന്ന് കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്.

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം—പ്രത്യേകതകളും സാധ്യതകളും

30. ഇന്ത്യയിലെ കണ്ടെയ്നർ ചരക്ക് ഗതാഗതം കഴിഞ്ഞ ദശകത്തിനിടയിൽ 15 ശതമാനം വാർഷിക വളർച്ചാ നിരക്കാണ് കൈവരിച്ചിരിക്കുന്നത്. എന്നാൽ കപ്പൽ പാതയ്ക്ക് സമീപത്തായി ആഴക്കടൽ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റ് (വലിയ കപ്പലിൽ നിന്നും ചെറിയ കപ്പലിലേക്കും തിരിച്ചും ഉള്ള കയറ്റിറക്ക്) സൗകര്യം ഇല്ലാത്തതിനാൽ ഇതു നമ്മുടെ സാമ്പത്തിക ഘടനയെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുന്നു. ഇപ്പോൾ ഇന്ത്യൻ കണ്ടെയ്നർ ചരക്കിന്റെ 70 ശതമാനത്തോളം കൊളംബോ, സിംഗപ്പൂർ, ദുബായ്, അൽ സലാഹ് എന്നീ തുറമുഖങ്ങളിലാണ് ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റ് ചെയ്യുന്നത്. ഇതുമൂലം രാജ്യത്തിന്റെ ഇറക്കുമതി ചെലവ് കൂടുന്നു. തുറമുഖത്തെ അധിക ചെലവും സമയ നഷ്ടവും കൊണ്ട് കയറ്റുമതി ലാഭകരമല്ലാത്തതുമാകുന്നു. ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റിന്റെ പത്താം പദ്ധതിരേഖ അനുസരിച്ച് വിദേശനാണു ഇനത്തിൽ ഇതുമൂലം രാജ്യത്തിനുണ്ടാകുന്ന റവന്യൂ നഷ്ടം പ്രതിവർഷം 1000 കോടിയോളം രൂപയാണ്.

31. വിഴിഞ്ഞം, അന്താരാഷ്ട്ര കപ്പൽ പാതയ്ക്ക് വളരെയടുത്തായിട്ടാണ് സ്ഥിതിചെയ്യുന്നത്. തീരത്തു നിന്നും കഷ്ടിച്ച് 10 നോട്ടിക്കൽ മൈൽ ദൂരമേയുള്ളൂ അന്താരാഷ്ട്ര കപ്പൽ പാതയിലേക്ക്. കപ്പലുകൾക്ക് രണ്ടു മണിക്കൂർ കൊണ്ട് തീരത്തെത്താം. വിഴിഞ്ഞത്ത് പ്രകൃതിദത്തമായി ഒരു നോട്ടിക്കൽ മൈൽ ഉള്ളിൽ തന്നെ 20 മീറ്ററിലധികം ആഴമുണ്ട്. ഇന്നത്തെ മാത്രമല്ല, വരുംതലമുറയിലെ മെഗാ കണ്ടെയ്നർ കപ്പലുകൾക്കും അനായാസം ഇവിടെ അടുക്കാൻ കഴിയും. 9500 TEU (ട്രൈബിൾ ഫുട്ട് ഇക്വലന്റ് യൂണിറ്റ്) വരെ ശേഷിയുള്ള കപ്പലുകളാണ് ലോകത്തിപ്പോൾ ചരക്ക് കടത്തു നടത്തുന്നത്. ഇതിനേക്കാൾ ഭീമാകാരമായ (13,000 മുതൽ 18,000 ടി.ഇ.യു. വരെ) കപ്പലുകൾ ഭാവിയിൽ ലോകത്തെമ്പാടും സഞ്ചരിക്കുമെന്നാണ് വിവക്ഷിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഭാവിയിലെ മെഗാകണ്ടെയ്നർ കപ്പലുകളെ സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയുന്ന ആഴം ഇപ്പോൾ തന്നെ വിഴിഞ്ഞത്തിനുണ്ട്. പ്രാരംഭഘട്ടത്തിൽ 10,000 മുതൽ 12,000 വരെ TEU ശേഷിയുള്ളതുമായ കപ്പലുകൾക്ക് വിഴിഞ്ഞത്ത് അടുക്കാൻ കഴിയുന്ന രീതിയിലാണ് പദ്ധതി വിഭാവനം ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. താരതമ്യേന വളരെ കുറഞ്ഞ ഡ്രെഡ്ജിംഗ് മാത്രമേ ആവശ്യമായി വരുന്നുള്ളൂ.

അഴീക്കൽ

32. അഴീക്കൽ തുറമുഖം വികസിപ്പിക്കുന്നതിനായി ഡിലോയിറ്റ് എന്ന കൺസൾട്ടന്റിനെ വിശദമായ റിപ്പോർട്ടും ടെൻഡർ രേഖകളും സമർപ്പിക്കുന്നതിനായി കൺസൾട്ടന്റായി നിയമിക്കുകയും ടി സ്ഥാപനം സമർപ്പിച്ചിട്ടുള്ള റിപ്പോർട്ടുകൾ പ്രകാരം തുറമുഖ വകുപ്പ് അഴീക്കൽ തുറമുഖം വികസിപ്പിക്കുന്നതിനായി ഗ്ലോബൽ ടെൻഡർ വിളിക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നു. ടി ടെൻഡറിൽ M/s മുന്ദ്ര പോർട്ട് 3091 കോടി രൂപയ്ക്കുള്ള ടെണ്ടർ സമർപ്പിച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ ചീമേനി പവർ പ്രോജക്ടിനായി വാതകാടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള Plant സ്ഥാപിക്കുവാൻ തീരുമാനിച്ചതിനെ തുടർന്ന് റിടെണ്ടർ വിളിക്കുന്നതിനുള്ള പരിഷ്കരിച്ച ടെണ്ടർ രേഖകൾ കൺസൾട്ടന്റ് സമർപ്പിക്കുകയും പ്രസ്തുത പരിഷ്കരിച്ച ആർ.എഫ്.പി. അംഗീകരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ അന്തിമ ഘട്ടത്തിലുമാണ്.

ബേപ്പൂർ

33. ബേപ്പൂർ തുറമുഖം വികസിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള ടെൻഡർ രേഖകളും വിശദമായ പഠന റിപ്പോർട്ടും സമർപ്പിക്കുന്നതിനായി കൺസൾട്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയറിംഗ് സർവ്വീസസ് എന്ന കമ്പനിയെ നിയമിക്കുകയും ടി സ്ഥാപനം സമർപ്പിച്ച ടെൻഡർ രേഖകൾ പ്രകാരം തുറമുഖ വകുപ്പ് 30-12-2010-ൽ ടെൻഡർ വിളിക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നു. എന്നാൽ ഈ ടെൻഡറിൽ ആരും പങ്കെടുത്തിരുന്നില്ല. തുറമുഖ വികസനത്തിനുള്ള ആഗോള താല്പര്യപത്രം ക്ഷണിക്കുവാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ തുടർ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്.

പൊന്നാനി

34. പൊന്നാനി തുറമുഖം ആൾ വെതർ പോർട്ടായി സിസ് ചലഞ്ച് മാതൃകയിൽ വികസിപ്പിക്കുന്നതിനായി മലബാർ പോർട്ട് എന്ന സ്ഥാപനം സമർപ്പിച്ച റിപ്പോർട്ട് അംഗീകരിക്കുകയും ഇതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ടെണ്ടർ വിളിക്കുകയും

ടെൻഡറിൽ ക്വാട്ട് ചെയ്ത കമ്പനിയെക്കാൾ റവന്യൂ ഷെയർ മലബാർ പോർട്ട് ഓഫർ ചെയ്യുകയും ചെയ്തു. തുടർന്ന് മലബാർ പോർട്ടിന്റെ ഓഫർ അംഗീകരിക്കുകയും 20-9-2011-ൽ ടി സ്ഥാപനവുമായി കൺസ്ട്രക്ഷൻ എഗ്രിമെന്റ് ഒപ്പ് വെയ്ക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

ആലപ്പുഴ

35. ആലപ്പുഴ തുറമുഖം ഒരു മറീന തുറമുഖമായി വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് കൺസൾട്ടൻസി പ്രവർത്തനത്തിനായി ഒരു കൺസൾട്ടന്റിനെ നിയമിക്കുകയും ടി സ്ഥാപനം തുറമുഖ വികസനത്തിന്റെ വിശദമായ പഠന റിപ്പോർട്ടും ടെൻഡർ രേഖകളും സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

36. കേരളത്തിന്റെ സ്വപ്ന പദ്ധതിയായ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം സമീപ ഭാവിയിൽ തന്നെ യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുന്നതിനും തീരദേശ കപ്പൽ ഗതാഗത പദ്ധതി മാരിനൊ നിയമങ്ങൾ എന്നിവ കാര്യക്ഷമമായി നടപ്പിലാക്കുന്നതിനും ഈ മേഖലയിലെ ഭാഗ്യമയ ഭാവി ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനും സർക്കാർ നടപടികൾ ത്വരിതഗതിയിലാക്കുമെന്ന് സമിതി പ്രത്യാശിക്കുന്നു.

പൊതുശിപാർശകൾ/നിർദ്ദേശങ്ങൾ

1. കരമാർഗ്ഗമുള്ള ഗതാഗതവും ചരക്കുനീക്കവും കുറച്ച് തിരക്ക് പരിമിതപ്പെടുത്തുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി 2030 ആകുന്നതോടെ പടിപടിയായി യാത്രയും കാർഗോയും 50% ജലമാർഗ്ഗമാക്കുന്നതിന് വകുപ്പ് പദ്ധതി തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളതായി സമിതി മനസ്സിലാക്കി. വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിലുണ്ടായ അമിതമായ വർദ്ധനവുമൂലം അനിയന്ത്രിതമായ ഗതാഗതക്കുരുക്കും പരിസര മലിനീകരണവും കൊണ്ട് പൊരുതിമുട്ടുകയാണ് കേരളം. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ കരമാർഗ്ഗമുള്ള ഗതാഗതം പരമാവധി കുറയ്ക്കുന്നതിന് തീരദേശ കപ്പൽ ഗതാഗത പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാകേണ്ടത് കാലഘട്ടത്തിന്റെ ആവശ്യമാണ്. അടിക്കടിയുണ്ടാകുന്ന യാത്രാകൂലി നിരക്ക് നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനും അപകട സാധ്യത കുറയ്ക്കുന്നതിനും ഇതുമൂലം സാധിക്കുന്നതാണ്. ആയതിനാൽ കപ്പൽനിർമ്മാണത്തിനും കാർഗോനീക്കം സംബന്ധിച്ച് ട്രാൻസ്പോർട്ടേഴ്സിനെ ബോധവൽക്കരിക്കുന്നതിനും, പോർട്ട് ഡ്യൂസ് ഡിസ്കൗണ്ടിനുമായി ഒരു കോസ്റ്റൽ ഷിപ്പിംഗ് പ്രൊമോഷൻ ഫണ്ട് രൂപീകരിക്കണമെന്നും തീരദേശ ഗതാഗത പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാകുന്നതിനുള്ള അടിയന്തിര നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

2. വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന അപകടങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്ത് ഹൗസ് ബോട്ടുകളുടെയും ഇൻലാന്റ് വെസ്റ്റലുകളുടെയും സുരക്ഷാ മാനദണ്ഡങ്ങൾ പുനർനിർണ്ണയിക്കണമെന്നും ഇവയുടെ ലൈസൻസിംഗ് കർശനമാക്കണമെന്നും സമിതി ശിപാർശ ചെയ്യുന്നു.

3. കേരളം കൂടുതൽ ജനനിബിഡവും നഗരവത്കൃതവുമായി മാറിയ സാഹചര്യത്തിൽ ജലഗതാഗതവും ജലമാർഗ്ഗമുള്ള കയറ്റിറക്കുമതിയും പരമാവധി പ്രയോജനപ്പെടുന്ന രീതിയിൽ സംസ്ഥാനത്തെ എല്ലാ ചെറുതുറമുഖങ്ങളും വിപുലമാക്കുന്നതിനുള്ള തുക സംസ്ഥാന ബഡ്ജറ്റിൽ വകയിരുത്തണമെന്നും ലോകത്തെ വൻകിട തുറമുഖങ്ങളുടെ പ്രവർത്തനരീതി പഠിച്ച് അവ ഫലപ്രദമായി

പ്രയോജനപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള സാധ്യതാപഠനങ്ങൾ നടത്തുന്നതിന് വിദഗ്ദ്ധ സമിതിയെ ചുമതലപ്പെടുത്തണമെന്നും ഇതിനായി ബഡ്ജറ്റിൽ തുക വകയിരുത്തണമെന്നും സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു. നിർമ്മാണ കമ്പനികളുടെ വ്യവസ്ഥകൾ, തുറമുഖം കുറഞ്ഞ കാലയളവിനുള്ളിൽത്തന്നെ സർക്കാർ ഉടമസ്ഥതയിലാക്കത്തക്ക വിധത്തിൽ മാത്രം അംഗീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

4. നദികൾകൊണ്ട് സമൃദ്ധമായ കേരളത്തിൽ ഇൻലാൻഡ് വാട്ടർവേയ്സ് കോസ്റ്റൽ ഷിപ്പിംഗുമായി യോജിപ്പിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ നിയമ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു. കോസ്റ്റൽ ഷിപ്പിംഗ് വേഗത്തിലാക്കുന്നതിനായി കൊല്ലം-കോട്ടപ്പുറം വാട്ടർവേയ്സ്, വിഴിഞ്ഞം അഴീക്കൽ കോസ്റ്റൽ വേയ്സ് എന്നിവ അടിയന്തിരമായി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിന് എൻട്രി പോയിന്റുകൾ ഇൻലാൻഡ് പോർട്ടുകൾ എന്നിവ നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ അടിയന്തിരമായി പൂർത്തിയാക്കണമെന്നും ഇതിനായി ടൂറിസം, ജില്ലാഭരണകൂടങ്ങൾ, തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ വകുപ്പുകളുടെ ഏകോപനത്തോടെയുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ ശക്തമാക്കണമെന്നും സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

5. സ്വകാര്യമേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന മാരിന്റെ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടുകൾ നടത്തുന്ന കോഴ്സുകളുടെ അംഗീകാരം, ലൈസൻസിംഗ് ഇവ ഫലപ്രദമാക്കുന്നതിന് ഒരു ലൈസൻസിംഗ് അതോറിറ്റി രൂപീകരിക്കണമെന്നും ഇതിനായി തുറമുഖ വകുപ്പ് വ്യക്തമായ പഠനങ്ങൾ നടത്തണമെന്നും വൻകിട തുറമുഖങ്ങൾക്കൊപ്പം മത്സ്യ ബന്ധന തുറമുഖങ്ങളുടെയും മാരിന്റെ കോർപ്പറേഷൻ പോലുള്ള സ്ഥാപനങ്ങളുടെയും പുരോഗതിക്കാവശ്യമായ കൂടുതൽ തുക ബഡ്ജറ്റിൽ വകയിരുത്തണമെന്നും സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

6. സംസ്ഥാനത്ത് വിവിധ സ്ഥലങ്ങളിലുള്ള ജങ്കാർ സർവ്വീസുകളുടെ കാര്യക്ഷമത ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നും ഫിഷിംഗ് ബോട്ടുകളുടെ അനുവൽ സർവ്വേ കോംപിറ്റന്റ് അതോറിറ്റിയെ കൊണ്ട് ചെയ്യിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

7. മത്സ്യബന്ധനത്തിലേർപ്പെടുന്നവരുടെ സുരക്ഷ ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനായി അനുയോജ്യമായ നിയമനടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നും രാജ്യങ്ങൾ തമ്മിലുള്ള ഇത്തരം തർക്കങ്ങൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനായി മാരിന്റെ നിയമങ്ങൾ കൂടുതൽ കർശനമാക്കുന്നതിന് നടപടികൾ കാര്യക്ഷമമാക്കണമെന്നും ഫിഷർമെൻ ഐഡന്റിറ്റി കാർഡ് നിർബന്ധമാക്കണമെന്നും സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

8. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം എത്രയും പെട്ടെന്ന് യാഥാർത്ഥ്യമാകുന്നതിന് ആഭ്യന്തരം, ഇന്റലിജൻസ്, ധനകാര്യം, പരിസ്ഥിതി, വിദേശകാര്യം തുടങ്ങി വിവിധ കേന്ദ്രമന്ത്രാലയങ്ങളുടെ അനുമതി ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ ഊർജ്ജിതമാക്കണമെന്നും പദ്ധതി സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കുന്നതിന് റെയിൽ റോഡ് കണക്റ്റിവിറ്റി പോലുള്ള അനുബന്ധ സൗകര്യങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്ന നടപടികൾ ഒരേ സമയം പുരോഗമിക്കുന്ന തരത്തിൽ രൂപകല്പന പൂർത്തിയാക്കണമെന്നും ബന്ധപ്പെട്ട വകുപ്പുകൾ ഏകീകരിച്ച് പ്രവർത്തിക്കണമെന്നും, ബഡ്ജറ്റിൽ അധിക തുക വകയിരുത്തുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും, ബഡ്ജറ്റിൽ

അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളതും ചെലവാക്കാത്തതുമായ തുക നഷ്ടമാകാതെ പോകുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നും കൂടാതെ കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ പ്രത്യേക പദ്ധതി പ്രകാരമുള്ള സാമ്പത്തിക സഹായം നേടിയെടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ പദ്ധതിയുടെ പ്രായോഗികക്ഷമതയും സംസ്ഥാനത്തിനുണ്ടാകുന്ന സാമ്പത്തിക ലാഭവും കൃത്യമായി തിട്ടപ്പെടുത്തുന്നതിന് പഠനങ്ങൾ നടത്തണമെന്നും സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

9. തുറമുഖ നിർമ്മാണത്തിനായി കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെടുന്നവരുടെ പുനരധിവാസവും അവർക്ക് അർഹമായ നഷ്ടപരിഹാരവും യഥാസമയം ലഭ്യമാക്കുന്നു എന്നുറപ്പുവരുത്തുന്നതിന് വകുപ്പ് വ്യക്തമായ നടപടിക്രമങ്ങൾ സ്വീകരിക്കണമെന്ന് സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുന്നു. പുനരധിവാസ പ്രക്രിയകൾക്കായി ബഡ്ജറ്റിൽ തുക വകയിരുത്തിയിട്ടില്ലാത്തതിനാൽ ആവശ്യമായ തുക ബഡ്ജറ്റിൽ ഉൾപ്പെടുത്തണമെന്നും തുറമുഖ നിർമ്മാണ സമയത്തും തുടർന്നും തദ്ദേശീയരായ ഒരു നല്ല ശതമാനം ജനങ്ങൾക്ക് തൊഴിൽ ലഭ്യമാകുന്നു എന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

10. നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കായി കടൽ നികത്തുമ്പോൾ പ്രകൃതിക്കും മത്സ്യസമ്പത്തിനും പരിസ്ഥിതിക്കും ആഘാതം ഉണ്ടാകുന്നത് പരമാവധി കുറയ്ക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണമെന്നും ഇതിനായി വേണ്ടിവരുന്ന ഗവേഷണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ബഡ്ജറ്റിൽ തുക വകയിരുത്തണമെന്നും സംസ്ഥാനത്തിന്റെ മാത്രമല്ല രാജ്യത്തിന്റെയും പുരോഗതിക്ക് മുതൽ കൂട്ടായ പദ്ധതിയുടെ നടത്തിപ്പിന് ആവശ്യമായ ബാങ്ക് ലോൺ കുറഞ്ഞ പലിശയിൽ ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടാകണമെന്നും സുനാമി പോലുള്ള പ്രകൃതി ദുരന്തങ്ങളിൽ നിന്നും ആഘാതങ്ങളിൽ നിന്നും പോർട്ടിനെ മുക്തമാക്കുന്ന രീതിയിൽ അത്യാധുനിക സംവിധാനങ്ങൾ കൈക്കൊള്ളണമെന്നും സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

11. തീവ്രവാദി ആക്രമണങ്ങളിൽ നിന്നും മറ്റും സുരക്ഷ നേടുന്നതിന് പരിശീലനം സിദ്ധിച്ച വിദഗ്ദ്ധർ ഉൾപ്പെടുന്ന തീരസംരക്ഷണ സേനയുടെ സേവനവും കടലോര ജാഗ്രതാ സമിതികളുടെ സേവനവും എല്ലാ സമയവും ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

12. തുറമുഖ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളിലേർപ്പെടുന്ന സ്ഥാപനങ്ങളുടെ കഴിഞ്ഞ 10 വർഷത്തെ സാമ്പത്തിക നിലവാരവും നിർമ്മാണ പ്രാഗത്ഭ്യവും പരിശോധിച്ച് ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ വകുപ്പുതലത്തിൽ സ്വീകരിക്കണമെന്നും ഭാവിയിൽ പ്രവർത്തനം കൂടുതൽ വ്യാപകമാകുന്നത് മൂന്നിൽ കണ്ടുകൊണ്ട് വലിയ കപ്പലുകൾക്കും മറ്റും പരമാവധി കയറ്റിറക്കുമതി സൗകര്യം ലഭ്യമാകത്തക്കവിധത്തിലും പ്രദേശത്തിന്റെ വിനോദ സഞ്ചാര സാധ്യത പരമാവധി പ്രയോജനപ്പെടുത്തി സംസ്ഥാനത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക സ്ഥിതിയിൽ സാധ്യമായ ചെലുത്തുന്ന തരത്തിൽ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം രൂപകല്പന ചെയ്യണമെന്നും ഡ്രഡ്ജിംഗ് പോലുള്ള തുടർ നടപടികൾക്കുള്ള ചെലവ് നിർമ്മാണ കമ്പനി തന്നെ ഏറ്റെടുക്കുന്ന രീതിയിൽ നടപടികൾ/ കരാറുകൾ രൂപീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

13. കൊച്ചികായലിൽ, കൊച്ചി പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെ ടഗ്ഗുകൾ, നാവികസേനയുടെ സ്പീഡ് ബോട്ടുകൾ, സ്വകാര്യ ബോട്ടുകൾ എന്നിവ ജലഗതാഗത ബോട്ടുകൾക്ക് ഭീഷണിയാണ്. ആയതിനാൽ നിയമങ്ങൾ പാലിച്ച് അപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

14. സംസ്ഥാനത്തെ ടൂറിസം വികസനത്തിന് വളരെയധികം സാധ്യതകൾ തുറക്കുന്ന ആലപ്പുഴ മറീന തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണം സമയബന്ധിതമായി നടപ്പാക്കുന്നതിന് ബഡ്ജറ്റിൽ മതിയായ തുക വകയിരുത്തണമെന്ന് സമിതി ശുപാർശ ചെയ്യുന്നു.

തിരുവനന്തപുരം,
2013 ഫെബ്രുവരി 14.

വി. ഡി. സതീശൻ,
അധ്യക്ഷൻ,
എസ്റ്റിമേറ്റ്സ് കമ്മിറ്റി.