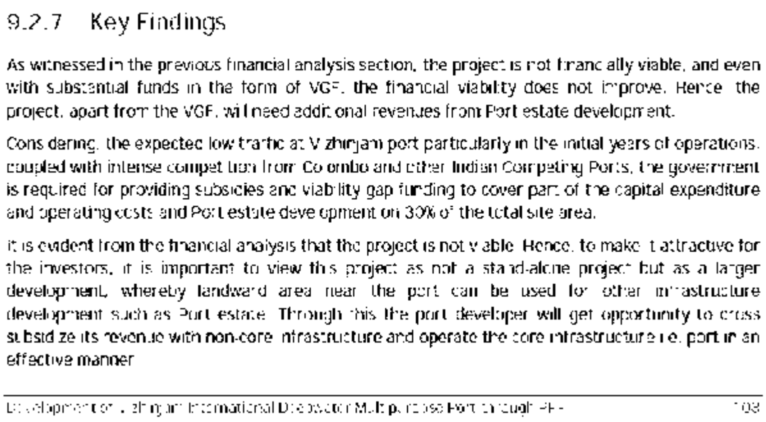
# ചിങ്ങം ഒന്ന്: വിഴിഞ്ഞം വിൽക്കുന്ന ദിവസം

**ചിങ്ങം ഒന്നിന് ആ കരാർ ഒപ്പിടുകയാണ്. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തെ അദാനി ഗ്രൂപ്പിന് നൽകുന്ന കരാർ. പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് സർക്കാർ ജനങ്ങളോട് പറഞ്ഞിരുന്നതെല്ലാം നുണയാണെന്നു തെളിയിക്കുകയാണ് രേഖകൾ. സർക്കാരിന് ഒരിക്കലും തിരിച്ചുകിട്ടാത്തവിധം കടുകട്ടിയായ നിബന്ധനകളോടെയുള്ള വിഴിഞ്ഞം കരാർ ഒരു തീറാധാരത്തിന്റെ സ്വഭാവമാണ് കാണിക്കുന്നത്**

കെ.വി. രവിശങ്കർ



### 9.2.7 Key Findings

As witnessed in the previous financial analysis section, the project is not financially viable, and even with substantial funds in the form of VGF, the financial viability does not improve. Hence the project, apart from the VGF, will need additional revenues from Port estate development.

Considering, the expected low traffic at Vizhinjam port particularly in the initial years of operations, coupled with intense competition from Colombo and other Indian Competing Ports, the government is required for providing subsidies and viability gap funding to cover part of the capital expenditure and operating costs and Port estate development on 30% of the total site area.

It is evident from the financial analysis that the project is not viable. Hence, to make it attractive for the investors, it is important to view this project as not a stand-alone project but as a larger development, whereby landward area near the port can be used for other infrastructure development such as Port estate. Through this the port developer will get opportunity to cross subsidize its revenue with non-core infrastructure and operate the core infrastructure i.e. port in an effective manner

[illegible] 103

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് (പകർപ്പ് - 1)

മുഖ്യമന്ത്രി ഉമ്മൻചാണ്ടിയും തുറമുഖമന്ത്രി കെ. ബാബുവും വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയെക്കുറിച്ചുള്ള സർവ്വകക്ഷി യോഗത്തിനുശേഷം ആവർത്തിച്ചു പറഞ്ഞ ഒരു വാചകമുണ്ട്. "അദാനി ഗ്രൂപ്പുമായി നടത്തിയ ചർച്ചയുടെ എല്ലാ വിശദാംശങ്ങളും പുറത്തുപറയാൻ കഴിയില്ല. കരാറിൽ വരുത്തിയ മാറ്റങ്ങളും ഒപ്പിടും വരെ പുറത്തുവിടില്ല." മുഖ്യമന്ത്രിയും തുറമുഖമന്ത്രിയും പുറത്തുവിടാതെ വച്ചിരിക്കുന്ന രഹസ്യങ്ങൾ അവർക്കു മാത്രമേ അറിയൂ. പക്ഷേ, വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പൊതുജനങ്ങളോട് പറഞ്ഞിരുന്ന അഞ്ചു കാര്യങ്ങളെങ്കിലും വസ്തുതാവിരുദ്ധവും തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കുന്നവയുമാണെന്ന് ആ പുതുക്കിയ കരാർരേഖകൾ തെളിയിക്കുന്നു.

1. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി സാമ്പത്തികമായി ഒരു കാരണവശാലും ലാഭകരമല്ല എന്ന സാമ്പത്തിക അവലോകന റിപ്പോർട്ട്. ഇത് പുതുക്കിയ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ വ്യക്തമായി എഴുതിവച്ചിരിക്കുന്നു. തുറമുഖം ലാഭകരമാണെന്നും ലാഭവിഹിതം ലഭിക്കുമെന്നും നാൽപതാം വർഷം സർക്കാരിന് കൈമാറിക്കിട്ടുമെന്നുമുള്ള വാദത്തെതന്നെ ഖണ്ഡിക്കുന്നതാണ് ഈ സാക്ഷ്യം പറച്ചിൽ. (പകർപ്പ് 1)

2. അദാനി ഗ്രൂപ്പുമായി നടത്തിയ ചർച്ചയിൽ കരാർ കാലാവധി 30 വർഷത്തിൽനിന്ന് 40 വർഷമാക്കുകയല്ല ചെയ്തത്. അത് 80 വർഷം വരെ ആക്കാനുള്ള വരി എഴുതിച്ചേർക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. പദ്ധതിയുടെ ആദ്യഘട്ടത്തിന് 40 വർഷം, രണ്ടാംഘട്ടം തുടങ്ങിയാൽ 20 വർഷം കൂടി പിന്നെ ഇരുകക്ഷികളും തീരുമാനിച്ച് മറ്റൊരു 20 വർഷം കൂടി എന്ന് കൃത്യമായി തിരുത്തിയിരിക്കുന്നു. (പകർപ്പ് 2)

3. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയിൽ അദാനി ഗ്രൂപ്പുമായുള്ള ചർച്ചയ്ക്കുശേഷം മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തി എന്ന് സർക്കാർ തന്നെ ഈ രേഖയിലൂടെ സമ്മതിക്കുന്നു. അടിസ്ഥാനപരമായ മാറ്റം ഇല്ല എന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ടാണ് മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തി എന്ന് സമ്മതിക്കുന്നത്. 2020-ന് മുമ്പ് താമസസ്ഥലങ്ങൾ, ചില്ലറ വില്പനകേന്ദ്രങ്ങൾ,

വാണിജ്യമന്ദിരങ്ങൾ, ഇടത്തരം ഹോട്ടലുകൾ, ആഡംബര ഹോട്ടൽ എന്നിവ സ്ഥാപിക്കാനാണ് അദാനി ഗ്രൂപ്പ് പണം ചെലവഴിക്കുക എന്നും ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് വ്യക്തമാക്കുന്നു. അവരുടെ പണം റിയൽ എസ്റ്റേറ്റിനാണ് എന്ന് അർത്ഥം. (പകർപ്പ് 3)

4. വിഴിഞ്ഞത്ത് വരുന്ന കണ്ടെയ്നറുകൾക്കും കപ്പലുകൾക്കും നിരക്ക് നിശ്ചയിക്കാനും അത് ഈടാക്കാനുള്ള പൂർണമായ അധികാരം ഏറ്റെടുക്കുന്ന കമ്പനിക്കാണെന്നും റിപ്പോർട്ടിൽ സർക്കാർ തിരുത്തി. മാത്രമല്ല, പുലിമുട്ട് നിർമാണത്തിനും ഫിഷിങ് ഹാർബർ നിർമാണത്തിനുമുള്ള ചെലവുകൂടി സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഈ കരാർ അനുസരിച്ച് ഏറ്റെടുക്കുകയും ചെയ്തു. (പകർപ്പ് 4)

5. അടുത്തതാണ് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഭേദഗതി. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി വല്ലാർപാടം പദ്ധതിക്ക് ഒരു തരത്തിലും ഭീഷണിയല്ലെന്നാണ് മുഖ്യമന്ത്രിയും തുറമുഖമന്ത്രിയും മറ്റു മന്ത്രിമാരും ആവർത്തിച്ചു പറഞ്ഞിരുന്നത് (അത് അങ്ങനെയല്ലെന്ന് ജനങ്ങൾക്ക് അറിയാമായിരുന്നെങ്കിലും). സർക്കാർ പറയുന്നതിനു വിരുദ്ധമായി റിപ്പോർട്ടിൽ എഴുതിയിരിക്കുന്ന വാചകങ്ങൾ. വല്ലാർപാടത്തുനിന്നും കൊളംബോയിൽനിന്നും ശക്തമായ മത്സരം ഉണ്ടാകുമെന്നും അതുകൊണ്ട് വല്ലാർപാടത്തേയും മറ്റും കണ്ടെയ്നറുകൾ വിഴിഞ്ഞത്തേക്ക് ആകർഷിക്കുന്നതിനായി മത്സരാധിഷ്ഠിതമായ നിരക്കു നിശ്ചയിക്കണമെന്നും ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട്. (പകർപ്പ് 5).

*Financial Feasibility*

Project structure is based on Landlord model with a long term concession to the private partner with a concession period of 40 years. In case Capacity Augmentation is undertaken by the Port developer an additional 20 years extension in the Concession Period shall be provided. A further 20 years of concession may be granted on mutual agreement.

Phase-1 Port Development is estimated to cost INR 4,089 cr USD 655.72 million out of which equipment accounts for the maximum share of around 35% which is followed by dredging and reclamation cost which has a 23% share.

The total revenue from all sources is estimated to go up from Rs 93 crore in 2018-19 to Rs 7,822 crores in 2053-54

Tariff – With intense competition from the ports of Colombo and Vallarpadam terminal in Cochin and other ports, it was projected that Vizhinjam would need to aggressively price its container handling services to be able to attract traffic away from the competing ports

The aims of the detailed financial analysis are to:

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് (പകർപ്പ് - 2)

## 9.1 Structuring of the Project

The GoK intends to develop this port on a "Landlord Port Model". Though there have been few variations in the terms of the structure crafted in the present model from the previous one the overall concept and principles of the proposed model remains the same. The following section highlights the key elements of the recommended project structure model for Vizhinjam Port

The project structure is based on the Landlord Port Model and the role of GoK/VISL and Concessionaire is as follows.

പകർപ്പ് - 3

Concessionaire will be entitled to set, levy and collect tariff from Users for the use of all infrastructure at the Port and the provision of cargo handling services and other ancillary services to Users. The GoK will notify the tariff set for vessel and container handling related services in accordance to the concession agreement, which will be the ceiling. The Concessionaire will also be entitled to generate revenues from the Port estate Development for the entire concession period.

പകർപ്പ് - 4

*Tariff Structure*

Vizhinjam Port is located between two established gateway and transshipment ports such as Cochin and Colombo respectively. Once developed, Vizhinjam port will face intense competition from these ports. Hence the tariff structure is capped at the highest rates of tariff charged at these competing ports.

Tariff – With intense competition from the ports of Colombo and Vallarpadam terminal in Cochin and other ports, it was projected that Vizhinjam would need to aggressively price its container handling services to be able to attract traffic away from the competing ports

പകർപ്പ് - 5

Project assets will be owned by the GoK, the Concessionaire will be entitled to create security over its leasehold rights in assets, its concession rights, the Project assets and

Project revenues earned by the Concessionaire. These assets will be transferred to the GoK on expiration or early termination of the concession.

പകർപ്പ് - 6

## വിഴിഞ്ഞം ആർക്കു വേണ്ടി?

രാഷ്ട്രീയകക്ഷിഭേദമില്ലാതെ രണ്ടു പതിറ്റാണ്ടായി വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി നടപ്പാക്കാൻ കേരളത്തിലെങ്ങും സമ്മർദം ഉണ്ടായിരുന്നു. വികസനത്തിന്, പ്രത്യേകിച്ച്, തെക്കൻ കേരളത്തിന്റെ വളർച്ചയ്ക്ക് പദ്ധതി ഗുണകരമാകും എന്നുതന്നെയായിരുന്നു പ്രതീക്ഷ. കേരളം ഏറെക്കുറെ ഒരേ സ്വരത്തിലാണ് ഇതിനായി വാദിച്ചതും. വികസന വിരുദ്ധർ ആകുമോ എന്ന ഭയം മൂലം ആശങ്കകൾ ഉണ്ടായിരുന്നവർ പോലും അതു മറച്ചുവച്ചു. പക്ഷേ, ഇപ്പോൾ നടപ്പാക്കാൻ പോകുന്ന പദ്ധതി സംസ്ഥാനത്തിന് എന്തെങ്കിലും നേട്ടം കൊണ്ടുവരും എന്ന ഉറപ്പ് ഏണസ്റ്റ് ആന്റ് യങ് സംസ്ഥാനത്തിനുവേണ്ടി തയാറാക്കിയ റിപ്പോർട്ടിൽ എങ്ങുമില്ല. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കായി ആദ്യ ടെൻഡറിൽ ഒരു കമ്പനിയും പങ്കെടുക്കാതിരുന്നതിന്റെയും പിന്നീട് അദാനി ഗ്രൂപ്പ് മാത്രം പങ്കെടുത്തതിന്റെയും യാഥാർത്ഥ്യം അവിടെയാണ് പുറത്തുവരുന്നത്.

ലാഭകരമല്ലാത്ത പദ്ധതിക്കുവേണ്ടി അദാനി ഗ്രൂപ്പ് രംഗത്ത് ഇറങ്ങിയത് അവർക്ക് നേട്ടമുണ്ടാക്കാവുന്ന വ്യവസ്ഥകൾ ഉൾപ്പെടുത്തിയതുകൊണ്ടു മാത്രമാണ് എന്ന് രേഖകൾ തെളിയിക്കുന്നു. അത്

വ്യവസായത്തിൽ ഒരു തെറ്റല്ല. ലാഭം ഇല്ലാത്ത വ്യവസായം നടത്താൻ ഇറങ്ങുന്നവരെ തടവിൽ ഇടുകതന്നെ വേണം. പക്ഷേ, സംസ്ഥാന സർക്കാർ സംസ്ഥാനത്തിന് ഒരു നേട്ടവും ഇല്ലാത്ത പദ്ധതിക്ക് ഇറങ്ങിയത് എന്തിനാണ് എന്ന് ജനങ്ങളോട് ഇനിയും വ്യക്തമാക്കിയിട്ടില്ല. എന്താണ് നമ്മുടെ ലാഭം എന്ന് പ്രതിപക്ഷം തെളിച്ചു ചോദിച്ചതായും അറിവില്ല. കെ.വി. തോമസ് എം.പിയുടെ ഡൽഹിയിലെ വസതിയിൽ മുഖ്യമന്ത്രിയും മന്ത്രി കെ. ബാബുവും നടത്തിയ ആ ചർച്ചയിലൂടെ മാറ്റിമറിക്കപ്പെട്ടത് തുറമുഖപദ്ധതിതന്നെയാണ്. തുറമുഖം എന്നതിൽനിന്ന് വാണിജ്യ, പാർപ്പിട, ഹോട്ടൽ സമുച്ചയമാക്കി വിഴിഞ്ഞത്തെ മാറ്റി.

വളരെ വിചിത്രമാണ് രേഖകളിൽ ഉണ്ടായ മാറ്റം. ഭൂമിയും ആസ്തിയും സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ആയിരിക്കും എന്ന വരിക്കൊപ്പം മറ്റൊരു വരികൂടി ചേർത്തു. അത് ഇങ്ങനെ: "നടത്തിപ്പുകാർക്ക് ഭൂമിയും കരാറും ഉല്പന്നങ്ങളും പണയംവച്ച് പണം കണ്ടെത്താം.'' സംസ്ഥാന സർക്കാർ പണം മുടക്കി വാങ്ങിയിട്ട ആസ്തി പണയം വച്ച് കിട്ടുന്ന തുകകൊണ്ട് ഹോട്ടലുകളും റിയൽ എസ്റ്റേറ്റും നിർമിച്ച് ലാഭം നേടാനുള്ള അവസരമാണ് കരാറുകാർക്കു നൽകുന്നത് എന്ന് അർത്ഥശങ്കയ്ക്ക് ഇടയില്ലാത്ത വിധം എഴുതിവച്ചിരിക്കുന്നു. (പകർപ്പ് 6)

ഈ സാഹചര്യത്തിൽ രണ്ടു കാര്യങ്ങൾക്കാണ് സർക്കാറിൽനിന്ന് ഉത്തരം ലഭിക്കേണ്ടത്.

1. ഒരു വികസന പദ്ധതി നടപ്പാക്കി എന്നു വരുത്തിത്തീർക്കാൻ മാത്രമാണോ ഈ കരാർ?

2. അല്ലെങ്കിൽ ഈ പദ്ധതി പുതുക്കിയ രൂപത്തിൽ നടപ്പാക്കുന്നത്കൊണ്ട് ആർക്ക് എന്തു നേട്ടമാണ് ഉണ്ടാകുന്നത്?

## കേരളം കൊടുക്കുന്ന പണം

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി നടപ്പാക്കാനായി കേരളം മുടക്കുന്ന പണം 5071 കോടി രൂപയാണെന്ന കണക്ക് ഇതിനകം പുറത്തുവന്നു കഴിഞ്ഞതാണ്. ആകെ ചെലവാകുന്ന 7525 കോടി രൂപയിൽ 2461 കോടി രൂപ മാത്രമാണ് അദാനി ഗ്രൂപ്പിന് ഉള്ള മുതൽമുടക്ക് എന്നും വ്യക്തമാക്കപ്പെട്ടതാണ്. ഇനി അദാനി ഗ്രൂപ്പിന്റെ 2,461 കോടി എന്ന കണക്കിൽ എത്തിയത് എങ്ങനെ എന്ന് അറിയുമ്പോഴാണ് വളരെ വിചിത്രമായ ചില ഗൂഢാലോചനകൾ മണക്കുന്നത്. തുറമുഖ അനുബന്ധ സൗകര്യങ്ങളുടെ വികസനത്തിനുള്ള ചെലവ് 3,360 കോടി രൂപ. ഇതാണ് അദാനി ഗ്രൂപ്പ് വികസിപ്പിക്കുന്നത്. എന്നാൽ, അതിനുള്ള മുഴുവൻ പണവും അവർ മുടക്കാൻ തയാറായില്ല. 3,360 കോടി രൂപയുടെ വികസന പ്രവർത്തനത്തിന് 73.3 ശതമാനമാണ് പരമാവധി വായ്പ ലഭിക്കുക. അതായത് 2,646 കോടി രൂപ. ഒരു രൂപപോലും കയ്യിൽനിന്നു മുടക്കാതെ 7,525 കോടി രൂപയുടെ ആസ്തി കരാറുകാർ കയ്യാളും എന്ന് അർത്ഥം. കുറഞ്ഞത് 40 വർഷത്തേക്ക്, ചിലപ്പോൾ 80 വർഷത്തേക്ക്. രാജ്യത്തെ ഇത്തരം പദ്ധതികളുടെ സ്വഭാവം പരിശോധിച്ചാൽ അത് അനിശ്ചിത കാലത്തേക്ക് എന്നുതന്നെയാണ് അർത്ഥം.

4,089 കോടി രൂപ പദ്ധതിക്കും 3,360 കോടി രൂപ പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനത്തിനും ചെലവഴിക്കുന്ന പദ്ധതിയിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാർ മുടക്കുന്ന 5,071 കോടി രൂപയുടെ അവസ്ഥയാണ് അടുത്ത ചർച്ചാവിഷയം. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കായി സർക്കാർ മുടക്കുന്ന 5,071 കോടി രൂപയ്ക്ക് പത്തു ശതമാനം നിരക്കിൽ കണക്കാക്കിയാലും 40 വർഷത്തേക്കു വരുന്ന പലിശ നോക്കാം. 2.24 ലക്ഷം കോടി രൂപ. 5,071 കോടി രൂപ പലിശയ്ക്ക് എടുക്കേണ്ടിവന്നാൽ സർക്കാരിനു വരുന്ന ചെലവാണ് ഇത്. 40 വർഷം കഴിഞ്ഞ് കൈവരും എന്നു കരുതുന്ന പദ്ധതിക്കായി സർക്കാരിന്റെ യഥാർത്ഥ മുടക്കുമുതലും ഇതാണ്. കൃത്യമായി പറഞ്ഞാൽ 5,079 കോടി രൂപ നാൽപതാം വർഷം പലിശ ഉൾപ്പെടെ 2,29,509.68 കോടി രൂപയായി വർധിക്കും.

ഇനി സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഈ പണമെല്ലാം മുടക്കിയശേഷം മാത്രമേ അദാനി ഗ്രൂപ്പിന്റെ നിക്ഷേപം ആരംഭിക്കുന്നുള്ളുവെന്നതാണ് അടുത്ത കാര്യം. 2018 വരെ ചെലവ് കൂടുതൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിനാണ്. 2015-ൽ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കലും 2018 വരെയുള്ള കാലത്ത് കപ്പൽച്ചാലിന് ആഴംകൂട്ടൽ, യാഡ് നിർമാണം തുടങ്ങിയവയും പൂർത്തിയാക്കിയാൽ 2018 മുതലാണ് പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനമായി പാർപ്പിട സമുച്ചയം, വ്യാപാര സ്ഥാപനങ്ങൾ, ഹോട്ടലുകൾ എന്നിവയുടെ നിർമാണം തുടങ്ങുന്നത്. 2020-ൽ ഇവ പൂർത്തിയാക്കിയാൽ മതി.

ഇത് സാധാരണ പദ്ധതി പ്രവർത്തനങ്ങളിൽനിന്നു വ്യത്യസ്തമായ രീതിയാണ്. സാധാരണ സർക്കാർ നൽകുന്ന വി.ജി.എഫ്. എന്ന ധനസഹായം പദ്ധതിയുടെ ഒരു ഘട്ടം പൂർത്തിയായിക്കഴിയുമ്പോൾ അതിന്റെ വിടവു നികത്താൻ കരാറുകാർക്കു നൽകുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. പദ്ധതി പാതിവഴിയിൽ അവർ ഉപേക്ഷിക്കാതിരിക്കാനാണ് ഇങ്ങനെ ചെയ്യുന്നത്. ഇവിടെ സർക്കാർ മുതൽമുടക്കെല്ലാം ആദ്യംതന്നെ വേണ്ടിവരുന്നു എന്നതാണ് പോരായ്മ.

## കണ്ടെയ്നർ വരവിലെ തട്ടിപ്പ്

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ കണ്ടെയ്നർ കൈകാര്യം ചെയ്യൽ ശേഷി 2030-ൽ 12.5 ലക്ഷം ടി.ഇ.യു. (ട്വന്റി ഇക്വലന്റ് യൂണിറ്റ്-20 അടി നീളമുള്ള കണ്ടെയ്നർ) ആണെന്ന് ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നു. ഇത് 2053 വരെ മാറ്റമില്ലാതെ തുടരുമെന്നും റിപ്പോർട്ടിലുണ്ട്. കൊച്ചിയിൽ പൂർത്തിയാക്കിയ വല്ലാർപാടം പദ്ധതിയുടെ കണക്കുകൾ ഈ പശ്ചാത്തലത്തിലാണ് നിർണായകമാകുന്നത്. പത്തു ലക്ഷം കണ്ടെയ്നർ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതിനുള്ള ശേഷി ഉള്ള വല്ലാർപാടത്ത് 3.68 ലക്ഷം കണ്ടെയ്നർ മാത്രമാണ് വന്നത്. അത്രയും കണ്ടെയ്നർ കൊച്ചി തുറമുഖ ട്രസ്റ്റിനു കീഴിലുള്ള രാജീവ് ഗാന്ധി കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനലിൽ എട്ടുവർഷം മുൻപ് കൈകാര്യം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അവിടെനിന്ന് പുതിയ സൗകര്യം ഒരുക്കി വല്ലാർപാടത്തേക്കു മാറി ഇത്രവർഷമായിട്ടും ഒന്നും കൂടിയില്ല. മാത്രമല്ല, കരാർ അനുസരിച്ച് 2014-ൽ ദുബായ് പോർട്സ് കണ്ടെയ്നർ കൈകാര്യം

## അദാനി വന്നശേഷം

| സർക്കാർ പറഞ്ഞത് | രേഖകളിലുള്ളത് |
| --- | --- |
| കാലാവധി 40 | 80 വർഷം വരെയാക്കാൻ നിബന്ധന |
| നിരക്ക് സർക്കാർ നിശ്ചയിക്കും | നിരക്ക് കരാറുകാരൻ തീരുമാനിക്കും |
| തുറമുഖ പദ്ധതി ലാഭകരം | പദ്ധതി ഒട്ടും ലാഭകരമല്ല |
| പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് അനുബന്ധജോലി | പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റിൽനിന്ന് വരുമാനം |
| വല്ലാർപാടത്തെ ബാധിക്കില്ല | വല്ലാർപാടവുമായി മത്സരിക്കണം |

ചെയ്യാനുള്ള ശേഷി 30 ലക്ഷമായി വർധിപ്പിക്കേണ്ടത് ആയിരുന്നു. അടുത്തഘട്ടത്തിൽ 55 ലക്ഷം കണ്ടെയ്നർ കൈകാര്യം ചെയ്യാനും സൗകര്യം ഒരുക്കണം. വല്ലാർപാടം കണ്ടിട്ടുള്ളവർക്ക് അറിയാം ഇതൊന്നും ഈ നൂറ്റാണ്ടിൽ കൊച്ചിയിൽ സംഭവിക്കാൻ പോകുന്നില്ലെന്ന്.

ഈ കാലത്തിനിടയ്ക്ക് മദർഷിപ്പ് എന്നു വിളിക്കാവുന്ന രണ്ടു കപ്പലുകളാണ് വല്ലാർപാടത്ത് എത്തിയത്. പിന്നെ വന്നത് എല്ലാം ഇടത്തരം കപ്പലുകൾ. ഈ കണക്കുകളെല്ലാം വച്ച് വല്ലാർപാടം വിഴിഞ്ഞത്തിനു നൽകുന്ന മുന്നറിയിപ്പാണ് അത്. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ വേണം വിഴിഞ്ഞംകാരേയും വല്ലാർപാടംകാരേയും ഒരുപോലെ സുഖിപ്പിക്കാനുള്ള സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ പ്രസ്താവനയെ കാണേണ്ടത്. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി വല്ലാർപാടത്തെ ഒരു തരത്തിലും ബാധിക്കില്ലെന്ന് ആവർത്തിക്കുന്നത് എന്തിനു വേണ്ടിയാകണം. ആ പറയുന്നത് സത്യമല്ലെന്ന് ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടിൽതന്നെ എഴുതിവച്ചിട്ടുണ്ട്. വല്ലാർപാടം ഉൾപ്പെടെയുള്ള തുറമുഖങ്ങളിലെ കണ്ടെയ്നർ വിഴിഞ്ഞത്തേക്ക് ആകർഷിക്കണം. അതിനായി വിഴിഞ്ഞത്ത് 35 ശതമാനം നിരക്ക് വല്ലാർപാടത്തേക്കാൾ കുറയ്ക്കണം. വിഴിഞ്ഞം എന്ന സ്വാഭാവിക തുറമുഖത്തേക്ക് സ്വാഭാവികമായി കണ്ടെയ്നറുകൾ വരില്ല എന്നാണ് ആ വാചകത്തിന്റെ അർത്ഥം. കൊച്ചി തുറമുഖം ക്ഷീണിക്കാതെ അതു സാധ്യമാകില്ല. ആയിരക്കണക്കിനു കോടി രൂപ മുടക്കി സ്ഥാപിച്ച കൊച്ചി തുറമുഖത്തിനൊപ്പം വിഴിഞ്ഞവും വലിയൊരു ബാധ്യതയാകില്ല എന്ന് അനുമാനിക്കാനുള്ള ഒന്നും ഏണസ്റ്റ് ആന്റ് യങ് തയാറാക്കിയ റിപ്പോർട്ടിൽ ഇല്ല.

വിഴിഞ്ഞത്തെ നിരക്കു നിശ്ചയിക്കുന്നതിനുള്ള പൂർണ അവകാശം കരാറുകാർക്ക് ആകുമെന്നു പറയുന്ന രേഖ മറ്റൊന്നുകൂടി പറയുന്നു. ഇങ്ങനെ തയാറാക്കുന്ന കണക്ക് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് നൽകുന്നതിനൊപ്പം മൊത്തവില സൂചികയിലെ മാറ്റത്തിന് അനുസരിച്ച് നിരക്കു വർധിപ്പിക്കാനും കമ്പനിക്ക് അവകാശം ഉണ്ടാകുമെന്ന്.

### സർക്കാർ പണം മുടക്കിയാലും ലാഭമില്ല

സംസ്ഥാന സർക്കാർ പണം മുടക്കിയാലും പദ്ധതി ലാഭത്തിലെത്തില്ലെന്ന് വയബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് എടുത്ത് പറയുന്നുണ്ട്. "പദ്ധതി ഒരു കാരണവശാലും ലാഭകരമല്ല. വി.ജി.എഫ്. (വയബിലിറ്റി ഗ്യാപ് ഫണ്ടിങ് അഥവാ നഷ്ടം നികത്തൽ പണം) എന്ന പേരിൽ പണം നൽകിയാലും ലാഭത്തിലാകില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസിപ്പിച്ച് പണം കണ്ടെത്തേണ്ടത്." പദ്ധതി നടപ്പാക്കി പതിനഞ്ചാം വർഷം വരുമാനത്തിന്റെ ഒരു ശതമാനമാണ് സർക്കാരിന് വാഗ്ദാനം ചെയ്യുന്നത്. അതായത് 2027-ൽ 640 കോടി രൂപയുടെ വരുമാനം ഉണ്ടാവുകയും 140 കോടി ലാഭത്തിലെത്തുകയും ചെയ്താൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് അതിന്റെ ഒരു ശതമാനം ലഭിക്കും. തുടർന്നുള്ള വർഷങ്ങളിൽ ഓരോ ശതമാനം വീതം അധികം തുകയും ലഭിക്കും. ഇനി 640 കോടി രൂപയുടെ വരുമാനത്തിലേക്ക് എത്തണമെങ്കിൽ പന്ത്രണ്ടര ലക്ഷം കണ്ടെയ്നർ കൈകാര്യം ചെയ്യാൻ ലഭിക്കണം. അവിടെയാണ് വല്ലാർപാടത്തിന്റെയും സ്ഥിരപ്രതിഷ്ഠരായ കൊളംബോയുടേയും കണക്കുകൾ പ്രസക്തമാകുന്നത്. മൂന്നര ലക്ഷത്തിലും നാലര ലക്ഷത്തിനുമിടയിൽ മാത്രം കൈകാര്യം ചെയ്ത് വല്ലാർപാടം നിൽക്കുന്നു. 41 ലക്ഷം കണ്ടെയ്നർ കൈകാര്യം ചെയ്യാൻ ഇപ്പോൾതന്നെ ശേഷിയുള്ള കൊളംബോയോടാണ് 2053-ൽ 12.5 ലക്ഷം കണ്ടെയ്നർ മാത്രം കൈകാര്യം ചെയ്യാൻ പോകുന്ന വിഴിഞ്ഞം മത്സരിക്കുമെന്ന് പ്രഖ്യാപിക്കുന്നത്. ഈ തുറമുഖം ഏറ്റെടുക്കുന്ന അദാനിക്കുതന്നെ ഇന്ത്യയിൽ ആറു തുറമുഖങ്ങൾ സ്വന്തമായുണ്ട്. ഇന്ത്യയിലെ ആ തുറമുഖങ്ങളിലെ കണ്ടെയ്നറുകൾ വിഴിഞ്ഞത്തേക്ക് വരാതിരിക്കാൻ കൂടിയുള്ള അദാനി ഗ്രൂപ്പിന്റെ മുൻകരുതലായി വേണം വിഴിഞ്ഞത്തുള്ള താല്പര്യത്തെ കാണാൻ. കാരണം റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് പദ്ധതിയായി വിഴിഞ്ഞം വികസിപ്പിച്ചാൽ ഇന്ത്യയിലെ മറ്റ് തുറമുഖങ്ങൾക്ക് ഭീഷണി ഉണ്ടാകില്ലെന്ന കണക്കു കൂട്ടൽ. മാത്രവുമല്ല, വിഴിഞ്ഞത്ത് അദാനി ഗ്രൂപ്പ് വികസിപ്പിക്കാൻ പോകുന്ന ടൂറിസം വാണിജ്യ സംവിധാനങ്ങൾ എത്രമാത്രം ലാഭകരമാകും എന്ന സംശയവും ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് നൽകുന്നുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിലേക്കു

## ഉത്തരം കിട്ടാത്ത

# ചോദ്യങ്ങൾ

- വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി പ്രദേശത്തേക്ക് 12.5 ലക്ഷം കണ്ടെയ്നർ എത്തുമെന്ന് ഏതു കണക്കിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് നിഗമനത്തിൽ എത്തിയത്?
- വല്ലാർപാടത്ത് 10 ലക്ഷം കണ്ടെയ്നർ കൈകാര്യം ചെയ്യാൻ ശേഷിയുണ്ടായിട്ട് അവിടെ നാലു ലക്ഷം പോലും എത്താത്തത് സംസ്ഥാന സർക്കാരിനെ ബാധിക്കേണ്ട വിഷയമല്ലേ? ഇതേക്കുറിച്ച് എന്ത് അന്വേഷണം നടത്തി?
- വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി ലാഭകരമല്ല എന്ന റിപ്പോർട്ടിൽ അനുബന്ധ ഭാഗങ്ങൾ എഴുതിച്ചേർത്തത് അദാനി ഗ്രൂപ്പുമായുള്ള ചർച്ചയ്ക്കുശേഷമല്ലേ?
- പദ്ധതിച്ചെലവിന്റെ 60 ശതമാനത്തിൽ കൂടുതൽ സർക്കാർ മുടക്കുന്ന സ്വകാര്യ പദ്ധതി ഇന്ത്യയിൽ ഇതിനു മുൻപ് നടപ്പായിട്ടുണ്ടോ? ഉണ്ടെങ്കിൽ അത് ഏതാണ്?
- പദ്ധതിയുടെ യഥാർത്ഥ കരാർ കാലാവധി 80 വർഷമല്ലേ?
- പദ്ധതി ലാഭകരമാക്കാൻ നടത്തിപ്പുകാരൻ ശ്രമിക്കണം എന്ന ഒരു നിബന്ധനപോലും എഴുതിച്ചേർക്കാത്തത് എന്തുകൊണ്ട്? ലാഭകരമായില്ലെങ്കിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് എന്തു നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയും?
- തുറമുഖ പദ്ധതിക്ക് പ്രവർത്തന ലാഭം ഇല്ലാതെ തന്നെ കരാറുകാർക്ക് മുടക്കുമുതൽ തിരികെ കിട്ടുന്ന വിധത്തിലല്ല ചട്ടങ്ങൾ മാറ്റിയെഴുതിയത്?

നിലവിലുള്ളതിന്റെ പത്തിരട്ടിയെങ്കിലും ടൂറിസ്റ്റുകൾ കൂടുതലായി ഒഴുകേണ്ടിവരും. മദ്യനിരോധനം ഉൾപ്പെടെ നടപ്പാക്കി ടൂറിസം ആകെ തകർന്നുനിൽക്കുന്ന സമയമാണ്. തിരുവനന്തപുരത്ത് നിലവിലുള്ള ടൂറിസം പദ്ധതികൾ തന്നെ നഷ്ടത്തിൽ. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ തിരുവനന്തപുരത്ത് എങ്ങനെ കൂടുതൽ വരുമാനം ഉണ്ടാകും എന്നാണ് ചോദ്യം. നിലവിൽ കഴിഞ്ഞ സാമ്പത്തിക വർഷം 24,885 കോടി രൂപയായിരുന്നു സംസ്ഥാനത്തിന്റെ ടൂറിസം വരുമാനം. ഇതിൽ എണ്ണായിരം കോടി രൂപയും വരുന്നത് തിരുവനന്തപുരം മേഖലയിൽനിന്നാണ്. അതിൽ അയ്യായിരം കോടി രൂപ വരുന്നത് വിഴിഞ്ഞം മുതൽ അമ്പലത്തുറ വരെയുള്ള ഭാഗത്തെ റിസോർട്ടുകളിൽനിന്നാണെന്നാണ് ഔദ്യോഗിക കണക്ക്. ഈ മേഖലയിലെ ആ വരുമാനം നിലയ്ക്കുക കൂടി ചെയ്യുമ്പോൾ സംസ്ഥാനത്തിന് ഉണ്ടാകുന്ന നഷ്ടവും ഈ കണക്കിനോട് ചേർത്ത് വായിക്കേണ്ടിവരും. ഇത്രയും വിവരങ്ങളുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ നിൽക്കുമ്പോഴാണ് കഴിഞ്ഞമാസം ആ റിപ്പോർട്ട് പുറത്തുവരുന്നത്. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ പഴയ കൺസൽട്ടന്റായ കംപ്ലയിന്റ്സ് അഡ്വൈസർ ഓംബുഡ്സ്മാന്റെ റിപ്പോർട്ട്. ലോകബാങ്കിന് നൽകിയതാണ് ആ റിപ്പോർട്ട്.

മൂന്നു പരാതികളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് റിപ്പോർട്ട് നൽകിയത് എന്നാണ് കംപ്ലയിന്റ്സ് അഡ്വൈസർ ഓംബുഡ്സ്മാൻ വിശദീകരിക്കുന്നത്. സ്വതന്ത്ര മത്സ്യത്തൊഴിലാളി ഫെഡറേഷൻ, മുള്ളൂർ നിവാസികൾ, കേരള ഹോട്ടൽ ആന്റ് റസ്റ്റോറന്റ് അസോസിയേഷൻ എന്നിവയാണ് പരാതി നൽകിയത്. ഈ പരാതികളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നൽകിയ പ്രാഥമിക റിപ്പോർട്ട് ഗുരുതരമായ പ്രശ്നങ്ങൾ പദ്ധതിക്കുണ്ട് എന്നുതന്നെയാണ്.

സർക്കാർ തന്നെ വ്യക്തമാക്കുന്നത് വിഴിഞ്ഞത്ത് റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് താല്പര്യം 4,000 കോടി രൂപയുടേത് ആണെന്നാണ്. ഇവിടെ ഇപ്പോൾ ഭൂമിയുടെ വിപണി വില സെന്റിന് 20 ലക്ഷം രൂപ വരെയാണ്. സെന്റിന് 10 മുതൽ 12 ലക്ഷം രൂപ വരെ മാത്രം നൽകിയാണ് സർക്കാർ ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നത്. അപ്പോൾ 4,000 കോടി രൂപ മുടക്കി അദാനി ഗ്രൂപ്പിന് കൈമാറുന്നത് കുറഞ്ഞത് 6,000 കോടി രൂപ വിലയുള്ള ആസ്തിയാണ്.

തീർത്തും ലാഭകരമല്ലെന്ന് ഏണസ്റ്റ് ആന്റ് യങ് എഴുതിയ റിപ്പോർട്ടിൽ ലാഭകരമാക്കാൻവേണ്ടി നടത്തിയ തിരുത്തലുകളിലും പുറമെ നിന്നുള്ള സമ്മർദ സൂചികകളുണ്ട്. പദ്ധതി പണത്തിന്റെ 60 ശതമാനം വി.ജി.എഫ്. ആയി നൽകുകയും വല്ലാർപാടം കൊളംബോ തുറമുഖങ്ങളേക്കാൾ 35 ശതമാനം നിരക്ക് കുറച്ച് ഈടാക്കുകയും ചെയ്താൽ പദ്ധതി ലാഭത്തിലെത്തും എന്നാണ് തിരുത്തിയിരിക്കുന്നത്. ഈ തിരുത്തൽ അനുസരിച്ചാണ് 2027-ൽ ലാഭവിഹിതം കിട്ടും എന്ന കണക്ക് രൂപപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്. ആ കണക്കിൽ തന്നെ വലിയൊരു സത്യവിരുദ്ധതയുണ്ട്. ഒരു പി.പി.പി. പദ്ധതിയുടേയും 40 ശതമാനത്തിൽ കൂടിയ തുക വി.ജി.എഫ്. ആയി മുടക്കാൻ ഇന്ത്യയിൽ അനുവാദമില്ല. വികസിത രാജ്യങ്ങളിൽ ഇത് 20 ശതമാനം മാത്രവുമാണ്. ഈ നിയമത്തെ മറികടക്കാൻ ആണ് പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനം എന്ന പേരിൽ ഹോട്ടൽ സമുച്ചയവും പാർപ്പിട സമുച്ചയവും പണിത് വരുമാനം കണ്ടെത്താൻ നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇവയെല്ലാം പണിത് വരുമാനം വർധിച്ചാലും സർക്കാർ വി.ജി.എഫ്. ആയി 40.7 ശതമാനം പണം മുടക്കണം. ഒരു കണക്കു പുസ്തകത്തിലും സൂത്രവാക്യം കണ്ടെത്താൻ കഴിയാത്ത ഉത്തരമാണ് സർക്കാർ എഴുതിവച്ചിരിക്കുന്നത്. വിഴിഞ്ഞം=ലാഭകരം എന്ന ഉത്തരം, എങ്ങനെ ഈ ഉത്തരത്തിൽ എത്തി എന്നു ചോദിക്കുന്നവരെയെല്ലാം വികസന വിരുദ്ധർ ആക്കുന്നതിനാൽ പ്രതിപക്ഷത്തിനുപോലും ഈ സൂത്രവാക്യത്തിൽ സംശയമില്ല. ●