14-10-2026

Legislative Business

നിയമനിർമ്മാണകാര്യം

1. താഴെപ്പറയുന്ന ബില്ലുകളുടെ അവതരണവും സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന ഉപക്ഷേപവും

(i) 2026-ലെ കേരളം മാരിടൈം ബോർഡ് (ഭേദഗതി) ബിൽ

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ): സർ, 2026-ലെ കേരള മാരിടൈം ബോർഡ് (ഭേദഗതി) ബിൽ ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: ബിൽ അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, 2026-ലെ കേരള മാരിടൈം ബോർഡ് (ഭേദഗതി) ബിൽ സാമ്പത്തികകാര്യങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി VIII-ന്റെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന ഉപക്ഷേപം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ഭക്ഷ്യ-പൊതുവിതരണ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. അനൂപ് ജേക്കബ്): ഉപക്ഷേപത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, 'മിഷൻ സമുദ്ര' ഈ സർക്കാരിന്റെ സ്വപ്ന പദ്ധതിയാണ്. കടൽ നമുക്ക് അതിര് മാത്രമല്ല; ഭാവിലേയ്ക്കുള്ള ഗേറ്റ് വേ കൂടിയാണ്. ചരിത്രത്തിലേക്കും ഭാവിയിലേക്കും ഒരുമിച്ചുള്ള കവാടമാണ്

കടൽ. എന്തുകൊണ്ടാണ് ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വരുന്നതിന് മുമ്പുതന്നെ 'മിഷൻ സമുദ്ര' സ്വപ്ന പദ്ധതിയായി പ്രഖ്യാപിച്ചത്. കേരളത്തിന്റെ ഭാവിയെക്കുറിച്ച് വിലയിരുത്തുമ്പോൾ രണ്ട് കാര്യങ്ങളാണ് നമ്മൾ പരിശോധിക്കേണ്ടത്. കേരളത്തിന്റെ അഡ്വാന്റേജസ് & ഡിസ്അഡ്വാന്റേജസ്. നമ്മുടെ ഡിസ്അഡ്വാന്റേജ് എന്താണ്? ഒന്ന്, കിഴക്ക് മുഴുവൻ വനമായതിനാൽ അത് ഫോറസ്റ്റ് ആക്ടിന്റെ പരിധിയിലാണ് വരുന്നത്. ഇടയ്ക്ക് പാഡി ലാൻഡിന്റെ നിയന്ത്രണ നിയമങ്ങൾ വരുന്നുണ്ട്. പടിഞ്ഞാറ് CRZ-ന്റെ നിയന്ത്രണ നിയമങ്ങൾ. Most of the lands are regulated by stringent laws. ഭൂമിയില്ല, എന്നാൽ, ജനസാന്ദ്രത വളരെ കൂടുതലാണ്. അയൽ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നടപ്പിലാക്കുന്നതുപോലുള്ള പല വ്യവസായങ്ങളും സംരംഭങ്ങളും കേരളത്തിൽ ആരംഭിക്കാൻ ചില പരിമിതികളുണ്ട്. ഈയൊരു സാഹചര്യത്തിൽ കേരളത്തിന്റെ സാധ്യതകൾ എന്താണ്? കേരളത്തിൽ 600 കിലോമീറ്ററോളം വിസ്തൃതിയുള്ള കടലാണ്. അതുമാത്രമല്ല, രണ്ട് അന്താരാഷ്ട്ര തുറമുഖങ്ങൾ, ഒരു കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനൽ, 18 മിനി തുറമുഖങ്ങൾ എന്നിവ കേരളത്തിലുണ്ട്. ഈ തുറമുഖങ്ങളെയെല്ലാം

ഇന്റഗ്രേറ്റ് ചെയ്ത് കേരളത്തെ മുഴുവൻ ഒരു തുറമുഖ നഗരമാക്കി മാറ്റുക എന്നതാണ് ഞങ്ങളുടെ സ്വപ്നം.

നമ്മുടെ ലോകത്ത് പല തുറമുഖ നഗരങ്ങളുമുണ്ട്. 20 വർഷം മുമ്പ് ഞാൻ സിംഗപ്പൂർ സന്ദർശിച്ചിരുന്നു. പോർട്ട് സിറ്റിയാണ് സിംഗപ്പൂർ. എന്റെ ഒരു സ്നേഹിതൻ അവിടെയുള്ള എല്ലാ പോർട്ടുകളും കാണിച്ചുതന്നു. അതിനേക്കാൾ എത്രയോ മനോഹരമായ സ്ഥലമാണ് കേരളം എന്ന് ഞാൻ അന്ന് ആലോചിച്ചു. അമേരിക്കയിലെ ഏറ്റവും വലിയ പോർട്ട് സിറ്റിയാണ് സിയാറ്റിൽ. മാരിടൈം എക്സ്പോർട്ട്സും ഷിപ്പിങ് എക്സ്പോർട്ട്സുമായി നമ്മൾ ഇന്ററാക്ട് ചെയ്തപ്പോൾ, ലോകത്ത് ഇതുപോലെ തുറമുഖ നഗരമാക്കി മാറ്റാനുള്ള വേറൊരു പ്രദേശമില്ല എന്നാണ് അവർ പറഞ്ഞത്. എല്ലാ സാധ്യതകളും അനുകൂലമാണ്. കുറേ പോർട്ടുകൾ ഉണ്ടാകുന്നു എന്നതുമാത്രമല്ല ഈ വികസനത്തിന്റെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം, തീരദേശ കപ്പൽ ഗതാഗതം, രണ്ട് രീതിയിൽ ലോജിസ്റ്റിക്സ്. നമ്മുടെ റോഡുകളിൽ വാഹനങ്ങളുടെ സാന്ദ്രത വളരെ കൂടുതലാണ്. ശരിയായി വിനിയോഗിച്ചാൽ 50 ശതമാനം വാഹനങ്ങൾ കടലിലൂടെ കൊണ്ടുപോകാൻ സാധിക്കും. റോഡിലൂടെ

കൊണ്ടുപോകുന്നതിന്റെ മൂന്നിലൊന്ന് ചെലവ് മാത്രമാണ് കടലിലൂടെ കൊണ്ടുപോകുന്നതിനുള്ളത്. അതിനായി പല സ്ഥാപനങ്ങളും മുന്നോട്ടുവന്നിട്ടുണ്ട്. ഓയിൽ, ഗ്യാസ്, കെമിക്കൽസ്, ഹസാർഡ്സ് മെറ്റീരിയൽസ് എന്നീ ഉൽപന്നങ്ങളെല്ലാം ആദ്യം കടലിലൂടെ കൊണ്ടുപോകാം. പോർട്ടുകളിൽ സൗകര്യങ്ങളുണ്ടെങ്കിൽ അതിൽ മാറ്റം വരുത്താം. സെക്കന്റ് ഫേസ് ക്രൂയിസ് ടെർമിനൽ സംബന്ധിച്ചുള്ളതാണ്. കൊച്ചിയിലും കോഴിക്കോടും രണ്ട് ക്രൂയിസ് ടെർമിനൽസ് ഉണ്ടാകണമെന്നാണ് സർക്കാർ ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. കൊച്ചിൻ പോർട്ടിന് സ്ഥലം വിട്ടുകൊടുക്കാം. കൊച്ചിയിൽനിന്ന് ദുബായിലേക്കും മാലിദ്വീപിലേക്കും ശ്രീലങ്കയിലേക്കും ഗോവയിലേക്കും കാസർഗോഡുനിന്ന് തിരുവനന്തപുരത്തേക്കും നമുക്ക് ക്രൂയിസ് ഷിപ്പിങ് വെസൽസ് ആരംഭിക്കാൻ സാധിക്കും. അവയെല്ലാം ടൂറിസത്തിന്റെ അനന്തമായ സാധ്യതകളാണ്. സെക്കൻഡ് ഫേസിൽ കേരളത്തിലെ 44 നദികളുമായി ടൂറിസത്തെ ഇന്റഗ്രേറ്റ് ചെയ്യാം. ഏറ്റവും വലിയ നദികളിലൂടെ റിവർ ക്രൂയിസ് ആരംഭിക്കാൻ സാധിക്കും.

കേരളത്തിലെ പരമാവധി ടൂറിസം സാധ്യതകൾക്കൂടി പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ ഈ പ്രോജക്ടിന് കഴിയും. ഈ പ്രോജക്ട് തുറമുഖങ്ങളുടെ മാത്രം പദ്ധതിയല്ല. ഞാൻ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ തീരദേശകപ്പൽ ഗതാഗതം, ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതം, തുറമുഖ അധിഷ്ഠിതമായ വ്യവസായങ്ങൾ, മാരിടൈം ടൂറിസം, കപ്പൽ നിർമ്മാണവും അറ്റകുറ്റപ്പണിയും, തീരദേശജനതയുടെ ഉപജീവനം എന്നിവയെല്ലാം ഇതിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഘടകങ്ങളാണ്. പോർട്ടിന് അകത്തേക്കാൾ പോർട്ടിന് പുറത്താണ് സർക്കാരിന് താൽപര്യം. കാരണം, തുറമുഖത്തിന് പുറത്താണ് ഇൻകം ജനറേറ്റിങ്ങായിട്ടുള്ള നിരവധി പദ്ധതികൾ ആരംഭിക്കാൻ പോകുന്നത്. ഇപ്പോൾ വിഴിഞ്ഞം പോർട്ടിൽ എക്സ്പോർട്ടും ഇംപോർട്ടുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രവർത്തനങ്ങൾ തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. അതൊക്കെ പരമാവധി പ്രയോജനപ്പെടുത്തണം. കണ്ടെയ്നർ സ്റ്റേഷനുകളും വെയർഹൗസുകളും ഉണ്ടാകണം. കേരളത്തിലെ സുഗന്ധവ്യജ്ഞനങ്ങളുടെയും കാർഷിക ഉൽപന്നങ്ങളുടെയും വാല്യൂ അഡിഷൻ നടത്തി ഈ ഉൽപന്നങ്ങളെ എക്സ്പോർട്ട് ചെയ്യാൻ സാധിക്കണം. seafood-മായി ബന്ധപ്പെട്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം

ശ്രീ. വി. മുരളീധരൻ ഇന്നലെ ഇവിടെ സബ്മിഷൻ അവതരിപ്പിച്ചത് ഞാൻ ശ്രദ്ധിച്ചു. Seafood എക്സ്പോർട്ടിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ കേന്ദ്രമായിരുന്ന കേരളം. ആലപ്പുഴ അതിന്റ ഹെട്ക്വാർട്ടേഴ്സായിരുന്നു; seafood എക്സ്പോർട്ട് ഗണ്യമായി കുറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഫോറിൻ എക്സ്ചേഞ്ച് ലഭിച്ചിരുന്ന പലരും ആന്ധ്രയിലേക്ക് പോയി; ഗുണ്ടൂരിലേക്കും നെല്ലൂരിലേക്കും പോയി. നഷ്ടപ്പെട്ട Seafood എക്സ്പോർട്ട് തിരിച്ചുപിടിക്കണം. Southern Economic Corridor എന്നുള്ള കൺസെപ്റ്റിൽ തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയെ പോർട്ട് നഗരവും കൊല്ലം ജില്ലയിൽ മിനറൽ കോറിഡോറും ആലപ്പുഴ ജില്ലയെ ബ്ലൂ ഇക്കോണമിയുമാക്കി മാറ്റാനുള്ള ശ്രമം നടത്തണം. seafood കൂടുതൽ പ്രൊഡ്യൂസ് ചെയ്യണം. അതിന് കുറച്ചുകൂടി ലിബറലായി മത്സ്യക്കൃഷി ചെയ്യാനുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ ചെയ്തുകൊടുക്കണം. പണ്ട് കേരളമായിരുന്നു ഇന്ത്യയിലെ നമ്പർ വൺ seafood എക്സ്പോർട്ടേഴ്സ്. അത്തരമൊരു എക്സ്പോർട്ട് വീണ്ടും ആരംഭിച്ചാൽ ആലപ്പുഴ ജില്ലയിൽത്തന്നെ ധാരാളം മാറ്റങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കാൻ സാധിക്കും.

ശ്രീ. സജി ചെറിയാൻ: സർ, അങ്ങ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയമാണ്. ഇതിൽ നിയമപരവും സാങ്കേതികപരവുമായ പ്രശ്നം എന്തെന്നാൽ, കേരളത്തിൽ എല്ലാ പാടശേഖരങ്ങളുടെയും ജലാശയങ്ങളുടെയും അവകാശം കൃഷി വകുപ്പിലാണ് നിക്ഷിപ്തമായിരിക്കുന്നത്. ഈ അവകാശം ഏതെങ്കിലും തരത്തിൽ നിയമപരമായി ഭേദഗതി ചെയ്യാതെ അങ്ങ് പറയുന്ന ഈ പദ്ധതി വിജയിപ്പിക്കാൻ കഴിയില്ല. അതിനായുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കാൻ സാധ്യതയുണ്ടോ?

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, നിയമങ്ങൾ നമ്മുടെ നാടിന്റെ നന്മയ്ക്കും വികസനത്തിനും വേണ്ടിയുള്ളതാണ്. ആ നിയമങ്ങൾ മുന്നോട്ടുള്ള പ്രയാണത്തിന് തടസ്സമായി നിന്നാൽ ഉത്തരം നിയമങ്ങളിൽ ഭേദഗതി ഉണ്ടാകണം. അതുപോലൊരു നിയമമാണ് ഇവിടെ ഭേദഗതി ചെയ്യുന്നത്. അതിന് മാറ്റമുണ്ടാകണം; ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ശ്രീ. സജി ചെറിയാൻ സൂചിപ്പിച്ചത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. മത്സ്യക്കൃഷി വ്യാപകമാക്കുന്നതിന് ചില നിയമനിർമ്മാണങ്ങളും നിയമപരമായ ചില

ഭേദഗതികളും അത്യാവശ്യമാണ്. ഇപ്പോൾ എന്താണ് നടക്കുന്നത്; അങ്ങ് സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, നെൽക്കൃഷിയും മത്സ്യക്കൃഷിയുമൊന്നും നടക്കുന്നില്ല. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി പൊക്കാളി പാടശേഖരങ്ങളിൽ ടി രണ്ട് കൃഷിയും നടക്കാത്ത സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. മത്സ്യ ഉൽപാദകരുൾപ്പെടെ എത്രപേരുടെ ജോലി നഷ്ടപ്പെട്ടു; എത്ര പീലിങ്ങ് ഷെഡുകൾ കേരളത്തിൽ അടച്ചുപോയി; സാധാരണക്കാരായ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ ജോലി ചെയ്യുന്ന പീലിങ്ങ് ഷെഡുകൾ വ്യാപകമായി അടച്ചുപൂട്ടപ്പെട്ടു. തീരപ്രദേശത്തെ വീണ്ടും വറുതിയിലേക്കും പട്ടിണിയിലേക്കും കൊണ്ടുപോകുകയാണ്. ആ തീരപ്രദേശത്തെ ജനങ്ങളുടെ ഇക്കോണമി, അവരുടെ ജീവിത നിലവാരം എന്നിവയൊക്കെ ഈ പോർട്ട് പദ്ധതികൊണ്ട് മാറ്റമുണ്ടാകാൻ കഴിയും. അതുപോലെ 'മിഷൻ സമുദ്ര' പദ്ധതിയിൽ ഇതൊക്കെ എങ്ങനെ ഒത്തുചേരുന്നുവെന്നതാണ് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം. തുറമുഖങ്ങൾ വികസനത്തിന്റെ എഞ്ചിനുകളാകണമെങ്കിൽ തീരുമാനങ്ങളെടുക്കാനൊരു വേദി വേണം. ഇക്കാര്യങ്ങളും കാഴ്ചപ്പാടുകളുമെല്ലാം മുന്നോട്ടുപോയി; എന്നാൽ നിലവിലെ നിയമം പിന്നിലായിപ്പോയി; ഇതാണ് ഈ ഭേദഗതി

കൊണ്ടുവരാനുള്ള കാരണം. 2017-ലെ കേരള മാരിടൈം ബോർഡ് ആക്ട് തയ്യാറാക്കിയത് ഒരു വകുപ്പിന്റെ തുടർച്ചയായി രൂപീകരിച്ച ബോർഡിനെ മുൻനിർത്തിയാണ്. അതിനുശേഷം വലിയ മാറ്റങ്ങളുണ്ടായി. ഒന്ന്, 1908-ലെ ഇന്ത്യൻ പോർട്ട്സ് ആക്ടിനുപകരം 2025-ലെ ഇന്ത്യൻ പോർട്ട്സ് ആക്ട് നിലവിൽ വന്നു. പ്രസ്തുത കേന്ദ്ര നിയമപ്രകാരം ചെറുകിട തുറമുഖങ്ങളുടെ ഭരണവും നിയന്ത്രണവും പരിപാലനവും പൂർണ്ണമായും സംസ്ഥാന മാരിടൈം ബോർഡുകളിൽ നിക്ഷിപ്തമാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. ഇത് 2025-ലെ സെൻട്രൽ ആക്ടാണ്. ചെറുകിട തുറമുഖങ്ങളുടെ പൂർണ്ണമായ കൺട്രോൾ മാരിടൈം ബോർഡിന് വിട്ടുകൊടുത്തു. നിലവിലെ നിയമത്തിന് ഇക്കാര്യത്തിൽ നിയമപരമായ പിന്തുണയില്ല. രണ്ടാമതായി, 2021-ലെ ഇൻലാൻഡ് വെസൽസ് ആക്ട് പ്രകാരം ഉൾനാടൻ ജലയാനങ്ങളുടെ നിയുക്ത അധികാരിയായി ബോർഡിനെ ചുമതലപ്പെടുത്തി. എന്നാൽ, ആ ചുമതല നിർവഹിക്കാനുള്ള സംവിധാനമോ നിയമപരമായ പിന്തുണയോ ബോർഡിനില്ല. ബില്ലിലെ മൂന്നാം വകുപ്പ് ഭേദഗതി ചെയ്ത് ബോർഡിന്റെ ചെയർപേഴ്സണായി മുഖ്യമന്ത്രി എന്ന രീതിയിൽ ഒരു ഭേദഗതി

കൊണ്ടുവരികയാണ്; എന്തിനാണ് അങ്ങനെ കൊണ്ടുവരുന്നത്? തുറമുഖം, മത്സ്യബന്ധനം, വ്യവസായം, ധനകാര്യം, റവന്യൂ, നിയമം, തീരദേശ സുരക്ഷ എന്നിങ്ങനെ ഒരു തുറമുഖ പദ്ധതിക്കുവേണ്ട എല്ലാ വകുപ്പുകളും ഇനിമുതൽ ഒരു മേശയ്ക്കുചുറ്റും ഇരുന്ന് തീരുമാനമെടുക്കും. മുമ്പ് ഒരു തീരുമാനമെടുക്കണമെങ്കിൽ ബോർഡിന് അധികാരമില്ല, തുറമുഖ വകുപ്പിന് അധികാരമില്ല. വ്യവസായ വകുപ്പ്, ഫിനാൻസ് വകുപ്പ്, നിയമ വകുപ്പ്, റവന്യൂ വകുപ്പ് എന്നിങ്ങനെ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാ വകുപ്പുകളിലേയ്ക്കും പോകേണ്ടിവരും. പ്രസ്തുത ഭേദഗതി പ്രകാരം പ്രസ്തുത വകുപ്പുകളുടെയെല്ലാം പ്രതിനിധികൾ ഉൾപ്പെട്ട ഒരു ബോർഡ് ആണിത്. ഒരു ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് വന്നാൽ ഒറ്റ ടേബിളിന് ചുറ്റുമിരുന്ന് തീരുമാനമെടുക്കാം. അതിനെ നിയമപരമായി ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിനാണ്

കേരളം മാരിടൈം ബോർഡ് (ഭേദഗതി) ബില്ലിലെ 3-ാം വകുപ്പിലെ ഈ ഭേദഗതി. രണ്ടാം വകുപ്പ് ബോർഡിന്റെ ചുമതലകൾ നിയമത്തിൽ കൊണ്ടുവരികയാണ്. ഇതുവരെ ചട്ടങ്ങളിൽ മാത്രമായിരുന്ന ബോർഡിന്റെ ചുമതലകളുണ്ടായിരുന്നത്. പുതിയതായി ചേർക്കുന്ന 7 എ വകുപ്പിൽ 48 ക്ലോസുകളിലായി ആക്ടിൽത്തന്നെ വ്യക്തമായി ചുമതലകൾ

നിർവചിക്കുന്നുണ്ട്. ഈ വകുപ്പ് കൂട്ടിച്ചേർക്കുന്നതിലൂടെ ബോർഡിന് വ്യക്തവും നിയമപരവുമായ അടിത്തറ നൽകും.

മൂന്നാമതായി, വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ് ലാൻഡ്. ആ ഭൂമിയുടെ ആസൂത്രണം സംബന്ധിച്ച് പുതിയതായി 22 എ എന്ന വകുപ്പിൽ ചേർത്തിട്ടുണ്ട്.

" 22 എ. സംസ്ഥാന മാരിടൈം ലാന്റ് ബാങ്ക് രൂപീകരണം.-(1) സംസ്ഥാനത്ത് തത്സമയം പ്രാബല്യത്തിലുള്ള മറ്റു ഏതെങ്കിലും നിയമങ്ങളിൽ എന്തുതന്നെ അടങ്ങിയിരുന്നാലും, സർക്കാർ, ഈ ആക്ടിലെയും അതിൻകീഴിൽ പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുള്ള ചട്ടങ്ങളിലെയും റെഗുലേഷനുകളിലെയും വ്യവസ്ഥകൾ പ്രകാരം ചെറുകിട തുറമുഖങ്ങളുടെ വികസനം, മാരിടൈം വ്യവസായം, മാരിടൈം ലോജിസ്റ്റിക്സ്, മറ്റ് അനുബന്ധ കാര്യങ്ങൾ എന്നിവയ്ക്ക് വേണ്ടി സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ അധീനതയിലുള്ള ഭൂമി ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് സംസ്ഥാന മാരിടൈം ലാന്റ് ബാങ്ക് വിജ്ഞാപനം വഴി രൂപീകരിക്കേണ്ടതാണ്." ഇത് വളരെ നിർണ്ണായകമായ തീരുമാനമാണ്. മാരിടൈം പദ്ധതിക്കാവശ്യമായ ലാന്റ് ബാങ്ക് ഉണ്ടാകും.

103-ാം വകുപ്പ് പുനഃസ്ഥാപിച്ച് ഓരോ തുറമുഖത്തിനും വേണ്ടി തുറമുഖ പ്രദേശ വികസന അതോറിറ്റി രൂപീകരിക്കും. തുറമുഖ പ്രദേശ വികസന അതോറിറ്റി തയ്യാറാക്കുന്ന സ്ഥല സംബന്ധമായ പ്ലാൻ നഗര-ഗ്രാമ ആസൂത്രണ നിയമപ്രകാരം വിജ്ഞാപനം ചെയ്യപ്പെടും. ഒരു നിയമവും ലംഘിക്കുന്നില്ല. തുറമുഖ വികസനം ഇനി ചിതറിയ ഭൂമിയിലല്ല. ആസൂത്രിതമായ പ്രദേശത്തായിരിക്കും നടത്തുന്നത്.

അടുത്തത്, നിക്ഷേപം സംബന്ധിച്ചുള്ളതാണ്. ആക്ടിലെ 22-ാം വകുപ്പ് ഭേദഗതി ചെയ്ത് "പൊതു സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്ത വ്യവസ്ഥ" നിയമത്തിൽ വ്യക്തമാക്കുന്നു. സർക്കാരിന്റെ അനുമതിയോടെ നിക്ഷേപം വിലയിരുത്തി നാൽപ്പത്തിയഞ്ച് വർഷംവരെ കാലാവധി അനുവദിക്കാവുന്നതാണ്. ന്യായമായ കാലാവധി നൽകുമ്പോൾ ടെൻഡറിൽ സംസ്ഥാനത്തിന് ലഭിക്കുന്ന വരുമാനവും വർധിക്കും. ചിലപ്പോൾ ഒരു ഇക്കണോമിക് മോഡലാകും. സർക്കാരിന്റെ കൈയിൽ പണമില്ലെന്ന് അറിയാമല്ലോ; ആയിരം കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതിയുണ്ടെങ്കിൽ ഇക്വിറ്റി എന്നുപറയുന്നത് ലാൻഡും ബാക്കിയുള്ളത് ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റുമാണ്. അത് എക്സ്പ്രഷൻ ഓഫ്

ഇന്ററസ്റ്റ് വിളിച്ചിട്ടോ അല്ലെങ്കിൽ ഗവൺമെന്റ് ടു ഗവൺമെന്റോ അല്ലെങ്കിൽ പബ്ലിക് സെക്ടറോ ആകാം. അതുമല്ലെങ്കിൽ സിയാൽ മോഡലാകാം. എല്ലാവർക്കും മനസ്സിലാകുന്ന തരത്തിൽ, വളരെ സുതാര്യമായിട്ടുള്ള നാലഞ്ച് ഇക്കണോമിക് മോഡലുകൾ ഈ പോർട്ടിന്റെ വികസനത്തിനുവേണ്ടി രൂപകല്പന ചെയ്യുകയാണ്. സംസ്ഥാനത്തിന് ആവശ്യം ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റാണ്. ഗവൺമെന്റിന്റെ റോൾ എന്താണെന്ന് കൃത്യമായി നിശ്ചയിക്കണം. ഗവൺമെന്റ് ചില സ്ഥലത്ത് ഫെസിലിറ്റേറ്ററാകും. ചില സ്ഥലത്ത് ലാൻഡ് കൊടുത്ത് പാർട്ണറാകും. പണം നൽകി പാർട്ണറാകാൻ സാധിക്കില്ലല്ലോ; പണമില്ല; പക്ഷെ, എല്ലാ സംരംഭങ്ങളിലും പങ്കാളിത്തമുണ്ടാകും. ചിലത് ഗവൺമെന്റ് പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കണം. ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഗവൺമെന്റ് ചെയ്യേണ്ടിവരും. അതുകൊണ്ടാണ് വിഴിഞ്ഞം പോർട്ടുമായി ബന്ധപ്പെട്ട റിങ് റോഡിന് 3200 കോടി രൂപ അനുവദിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചത്.

പ്രസ്തുത റിങ് റോഡിന് ചുറ്റുപാടും ഈ പോർട്ടുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഡെവലപ്മെന്റൽ ആക്ടിവിറ്റീസ് ഉണ്ടാകണം. കണ്ടെയ്നർ സ്റ്റേഷൻസ്, ഫ്രൈ സ്റ്റേഷൻസ്, ലോജിസ്റ്റിക്ക് പാർക്ക്, വെയർ ഹൗസസ് എന്നിങ്ങനെ മാരിടൈം ആയി ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാ കാര്യങ്ങളും ഉണ്ടാകണം. വാല്യു ആഡഡ് ഫീച്ചറുകൾ ഉണ്ടാകണം. ബഹു. വിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി പറഞ്ഞതുപോലെ, ഈ പദ്ധതിയെ അക്കാദമിക് മേഖലയുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതുവഴി കേരളത്തിൽ ലക്ഷക്കണക്കിന് തൊഴിലവസരങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കപ്പെടും. അത്തരം തൊഴിലവസരങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കപ്പെടുമ്പോൾ അവിടെ ജോലി ചെയ്യാൻ കേരളത്തിലെ കുട്ടികൾ പ്രാപ്തരാകേണ്ടതുണ്ട്. അതിനായി ഇതോടൊപ്പം നിരവധി അക്കാദമിക് പ്രോഗ്രാമുകൾ ആരംഭിക്കുകയാണ്. ലോജിസ്റ്റിക്സ്, മാരിടൈം ഹിസ്റ്ററി, മാരിടൈം ലോ എന്നിവയിലെല്ലാം കോഴ്സുകൾ ആരംഭിക്കും. ലോകത്തിലെ തുറമുഖ നഗരങ്ങൾക്ക് ആവശ്യമായ സമകാലിക അക്കാദമിക് പ്രോഗ്രാമുകൾ ഏതെല്ലാമാണെന്ന് സർക്കാർ പരിശോധിച്ചുവരികയാണ്. ഈ പോർട്ട് സിറ്റിയുടെ ഭാഗമായി അത്തരം പ്രോഗ്രാമുകളെല്ലാം കേരളത്തിലുണ്ടാകും. അത്തരം പ്രോഗ്രാമുകൾ

വിജയകരമായി പൂർത്തിയാക്കുന്ന മുഴുവൻ കുട്ടികളെയും ഉൾപ്പെടുത്തി അവർക്ക് കേരളത്തിൽ തന്നെ ജോലി നൽകാനുള്ള സംവിധാനമാണ് ഒരുക്കുന്നത്.

ശ്രീ. നജീബ് കാന്തപുരം: സർ, അങ്ങ് വളരെ ശ്രദ്ധേയമായൊരു കാര്യമാണ് മുന്നോട്ടുവച്ചത്. ഇതിൽ എനിക്ക് ഒരു നിർദേശം പറയാനുണ്ട്. സംസ്ഥാനത്തെ ഏറ്റവും അഭിമാനകരമായ സ്ഥാപനങ്ങളിലൊന്നാണ് കുസാറ്റ് (CUSAT). കുസാറ്റിൽ മാരിടൈമുമായും സമുദ്ര നിരീക്ഷണവുമായും ബന്ധപ്പെട്ട് നിരവധി കോഴ്സുകൾ നിലവിലുണ്ട്. കൊച്ചിയിലുള്ള സർവകലാശാല എന്ന നിലയിൽ അതിനെ കൂടുതൽ അപ്ഗ്രേഡ് ചെയ്തുകൊണ്ട് ഒരു 'ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് എമിനൻസ്' ആയി മാറ്റാൻ അങ്ങ് പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കുമോ?

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു ചോദ്യമാണിത്. പണ്ട് കൊച്ചിൻ യൂണിവേഴ്സിറ്റി ആരംഭിച്ചത് എന്തിനാണെന്ന് അറിയാമോ? കളമശ്ശേരി അഥവാ കൊച്ചി എന്നത് കേരളത്തിന്റെ വ്യവസായ തലസ്ഥാനമായിരുന്നു. വ്യവസായത്തെയും

വിദ്യാഭ്യാസത്തെയും പരസ്പരം ബന്ധിപ്പിക്കുക എന്ന ദീർഘവീക്ഷണത്തോടെയാണ് പ്രസ്തുത യൂണിവേഴ്സിറ്റി ആരംഭിച്ചത്. കൊച്ചിൻ യൂണിവേഴ്സിറ്റിയിൽ തുടക്കത്തിൽ ഉണ്ടായിരുന്ന 'ഷിപ്പ് ബിൽഡിങ് കോഴ്സ് ' പൂർത്തിയാക്കിയവർ ഇന്ന് ലോകത്തിന്റെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിൽ ജോലി ചെയ്യുകയാണ്. ആരും തൊഴിൽരഹിതരായിട്ടില്ല. സിവിൽ സർവീസിലുണ്ടായിരുന്ന കൊച്ചിൻ യൂണിവേഴ്സിറ്റിയിൽ പഠനം പൂർത്തിയാക്കിയ ശ്രീ. ഏലിയാസ് ജോർജ് കഴിഞ്ഞദിവസം എന്നോട് സംസാരിച്ചപ്പോഴും ഇക്കാര്യം സംബന്ധിച്ച് പറയുകയുണ്ടായി. യു.എസ്.-ലും യൂറോപ്പിലുമെല്ലാം നിരവധി ആളുകൾ ജോലി ചെയ്യുന്നുണ്ട്; അത്രയും മികച്ചൊരു അക്കാദമിക് പ്രോഗ്രാമായായിരുന്നു ആ കോഴ്സ് ആരംഭിച്ചത്. എന്നാൽ പിന്നീട് നമ്മൾ അതിൽ മുന്നോട്ടുപോയില്ല. കൊച്ചിൻ യൂണിവേഴ്സിറ്റിയും കേരളത്തിലെ മറ്റ് സർവകലാശാലകളും മുഖേന ഈ പോർട്ടുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയുന്ന കോഴ്സുകൾ എന്തൊക്കെയാണെന്ന് ഞങ്ങൾ തിരിച്ചറിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഇന്നത്തെ

കാലഘട്ടത്തിനനുസരിച്ചുള്ള അത്തരം പ്രോഗ്രാമുകൾ അടുത്ത അക്കാദമിക് വർഷത്തോടെ ആരംഭിക്കാൻ സാധിക്കും.

വിഴിഞ്ഞം പോർട്ട് വന്നതോടെ മാരിടൈം നിയമത്തിന് വലിയ സാധ്യതയുണ്ട്. രണ്ടുവർഷം മുമ്പ് ഒരു കോളേജിൽ മാരിടൈം ലോ-യുടെ പി.ജി. കോഴ്സ് ഞാൻ ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യുകയുണ്ടായി. അതുപോലെ, കേരളത്തിൽ Admiralty court തുടങ്ങാനുള്ള സാധ്യതയുണ്ട്; നിലവിൽ മുംബൈയിൽ മാത്രമാണ് Admiralty court ഉള്ളത്. കേരളത്തിലും ഇത്തരമൊരു കോടതി സ്ഥാപിക്കാൻ സാധിക്കും; ഇതുസംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട ചീഫ് ജസ്റ്റിസുമായി സംസാരിച്ചിട്ടുണ്ട്. കാരണം മാരിടൈം കേസ്സുകൾ ചർച്ച ചെയ്യുന്നൊരു കോടതി മുംബൈയിലാണുള്ളത്. കേരളത്തെ ഇറമുഖങ്ങളുടെ ഏറ്റവും വലിയ ആസ്ഥാനമാക്കി മാറ്റണം. അതിനുപുറമെ, 84-ാം വകുപ്പ് ഭേദഗതി ചെയ്യാനുദ്ദേശിക്കുകയാണ്. അതായത്; 84-ാം വകുപ്പിൽ ".....(2) ബോർഡിന്റെ എല്ലാ കണക്കുകളും വർഷത്തിലൊരിക്കൽ ആഡിറ്റ് ചെയ്യപ്പെടേണ്ടതും ഇന്ത്യയുടെ കംപ്ട്രോളർ ആൻഡ് ആഡിറ്റർ ജനറലുമായി കൂടിയാലോചിച്ച് സർക്കാർ നിയമിക്കുന്ന

ഒരു ആഡിറ്റർ അങ്ങനെയുള്ള കണക്കുകൾ ആഡിറ്റ് ചെയ്യേണ്ടതും അങ്ങനെയുള്ള ആഡിറ്റുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ആഡിറ്റർക്ക് ബോർഡ് നൽകേണ്ടതായ ഏതൊരു തുകയും ബോർഡിന്റെ പൊതുനിധിയിൽനിന്ന് കുറവ് ചെയ്യേണ്ടതുമാണ്....."

"(4) ബോർഡിന്റെ എല്ലാ ഇടപാടുകളുടെയും ഇന്റേണൽ ഓഡിറ്റ് വർഷംതോറും അല്ലെങ്കിൽ ബോർഡ് തീരുമാനിക്കുന്ന അങ്ങനെയുള്ള ഇടവേളകളിൽ ബോർഡ് നിശ്ചയിക്കുന്ന ഒരു ഏജൻസി മുഖേന നടത്തേണ്ടതും ഇതിലേക്കായി ചെലവാകുന്ന തുക ബോർഡിന്റെ പൊതു നിധിയിൽ നിന്നും വഹിക്കേണ്ടതുമാണ്.....'

ബോർഡിന്റെ എല്ലാ ഇടപാടുകൾക്കും ഇന്റേണൽ ഓഡിറ്റ് നിർബന്ധമാക്കും. ആ റിപ്പോർട്ട് ബോർഡിന്റെ മുമ്പാകെ വയ്ക്കണം. പൊതുപണം കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന സ്ഥാപനമായതിനാൽ പൂർണ്ണ സുതാര്യത ഉറപ്പാക്കണം; ഒരു രൂപ ചെലവഴിച്ചാലും ഓഡിറ്റിങ് നടക്കണം.

17 എ വകുപ്പിന്റെ ഭേദഗതിയിൽ ' .....കേരള പബ്ലിക് സർവീസ് കമ്മീഷൻ, എംപ്ലോയ്മെന്റ് എക്സ്ചേഞ്ച് എന്നിവ മുഖാന്തരം

സ്ഥിര നിയമനം ലഭിച്ചിട്ടുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെയും ജീവനക്കാരുടെയും അവകാശങ്ങളും പരിരക്ഷയും ലഭ്യമാക്കുന്നതിന് ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ള വിഷയം നേരത്തെ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചുകഴിഞ്ഞു. അതുപോലെ, 103 എ എന്ന പുതിയ വകുപ്പുപ്രകാരം, "103 എ. ഫ്ലോട്ടിങ് ജെട്ടി ബ്രിഡ്ജ്, ഫ്ലോട്ടിങ് കോട്ടേജ് അല്ലെങ്കിൽ ഫ്ലോട്ടിങ്ങ് റെസ്റ്റോറന്റ് എന്നിവയുടെ പ്രവർത്തനം.-ഉറമുഖ പരിധിയിലും സംസ്ഥാനത്തെ കടൽത്തീരങ്ങളിലും നിർണ്ണയിക്കപ്പെടാവുന്ന പ്രകാരമുള്ള വ്യവസ്ഥകളുടെയും സർക്കാർ അതത് സമയങ്ങളിൽ പുറപ്പെടുവിക്കുന്ന മാർഗ്ഗനിർദേശങ്ങളുടെയും അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഫ്ലോട്ടിങ്ങ് ജെട്ടി, ഫ്ലോട്ടിങ്ങ് ബ്രിഡ്ജ്, ഫ്ലോട്ടിങ്ങ് കോട്ടേജ് അല്ലെങ്കിൽ ഫ്ലോട്ടിങ്ങ് റെസ്റ്റോറന്റ് എന്നിവയുടെ പ്രവർത്തനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സർവ്വേ, രജിസ്ട്രേഷൻ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മറ്റുപ്രവർത്തനങ്ങൾക്കുള്ള അനുമതി ബോർഡ് നൽകേണ്ടതും നിർണ്ണയിക്കപ്പെടാവുന്ന ഫീസ്, പിഴ എന്നിവ യഥാക്രമം സ്വീകരിക്കുകയും ചുമത്തുകയും ചെയ്യേണ്ടതുമാണ്." എന്നാണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. അതായത്, പ്രസ്തുത വകുപ്പുപ്രകാരം ഫ്ലോട്ടിങ് ജെട്ടി, ഫ്ലോട്ടിങ് ബ്രിഡ്ജ്, ഫ്ലോട്ടിങ് റെസ്റ്റോറന്റ് എന്നിവയ്ക്ക് നിയമപരമായ ഒരു

ചട്ടക്കൂട് ഉണ്ടാക്കുകയാണ്. അഷ്ടമുടിക്കായൽ, വേമ്പനാട്ടുകായൽ, ചാലിയാർ, പെരിയാർ തുടങ്ങിയ ഇടങ്ങളിൽ റിവർ ക്രൂയിസ് ആരംഭിക്കും. ഇതിൽ വലിയ കോൺഫറൻസുകളും മീറ്റിങ്ങുകളും നടത്താൻ സാധിക്കും. ടൂറിസവുമായി കണക്ട് ചെയ്യാൻ വേണ്ടിയുള്ള സംവിധാനമാണത്.

ചീഫ് വിപ്പ് (ശ്രീ. അപു ജോൺ ജോസഫ്): സർ, ഭൂമിയുടെ ലഭ്യതക്കുറവിനെക്കുറിച്ചാണ് ഇവിടെ സംസാരിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ഈ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി ഭൂമി നികത്തൽ (Land Reclamation) എന്നൊരു പദ്ധതിയുണ്ട്. കടൽ ഡ്രഡ്ജ് ചെയ്ത് കപ്പലുകൾക്കുള്ള ചാനൽ ലഭ്യമാകുന്ന രീതിയിലുള്ള ലാൻഡ് റിക്ലമേഷൻ എന്ന പദ്ധതി ഉൾപ്പെടുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, പരിസ്ഥിതിക്ക് കോട്ടം വരുന്ന ഒരു കാര്യവും ചെയ്യില്ല; പൂർണ്ണമായും പരിസ്ഥിതി സൗഹൃദമായിരിക്കും (Environment-friendly). പാരിസ്ഥിതികമായി ഒരുപാട് പ്രശ്നങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുന്ന ഒന്നാണ് ലാൻഡ് റിക്ലമേഷൻ. അതിനാൽ അത്തരം നടപടികളൊന്നും സ്വീകരിക്കില്ല. തീരപ്രദേശത്തെ വലിയൊരു അളവ് ഭൂമി നഷ്ടപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. കടലിന്റെ സ്വഭാവം മാറിയതിനാൽ

വലിയതോതിൽ തീരദേശഭൂമി നഷ്ടപ്പെടുന്ന സാഹചര്യമാണുള്ളത്. ആ ഭൂമി നഷ്ടപ്പെടാതെ, കേരളത്തിന്റെ തീരപ്രദേശങ്ങളിൽ മുഴുവൻ സുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കുന്ന ഒരു പദ്ധതിയായിക്കൂടി ഇത് മാറുമെന്നതിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. അതോടൊപ്പം പ്രസ്തുത പദ്ധതി മുഖേന ടൂറിസത്തിനുള്ള അവസരവും ഉണ്ടാകും. വിനോദസഞ്ചാരികൾ സാധാരണയായി 4 മുതൽ 7 ദിവസം വരെയാണ് കേരളത്തിൽ വന്ന് താമസിക്കുന്നത്. മാരിടൈം ടൂറിസത്തിലൂടെ എന്തെല്ലാം കാര്യങ്ങൾ പ്രദർശിപ്പിക്കാൻ (Showcase) സാധിക്കുമോ, അതെല്ലാം പ്രയോജനപ്പെടുത്തണം.

കൊച്ചിയിൽ ഒരു ഓഷ്യനേറിയം സ്ഥാപിക്കാനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ സർക്കാർ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇവയൊന്നും സിഡ്നിയിലും സിംഗപ്പൂരിലും മാത്രമേയുള്ളൂ. അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരത്തിലുള്ള ഓഷ്യനേറിയം പദ്ധതിക്കായി പുതുവൈപ്പിൽ മുപ്പത് ഏക്കർ സ്ഥലം അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇന്ത്യയിൽനിന്നുള്ള മുഴുവൻ ജനങ്ങളും എത്തുന്ന തരത്തിലുള്ള പ്രധാന ഡെസ്റ്റിനേഷനാണിത്. അതോടൊപ്പം കേരളത്തിന് അതിശയകരമായൊരു സമുദ്ര ചരിത്രമുണ്ട്. മറ്റൊരു രാജ്യത്തിനും അത്തരമൊരു ചരിത്രം അവകാശപ്പെടാനില്ല.

അമേരിക്കയിൽ പോകുമ്പോൾ കേവലം 200 വർഷത്തെ ചരിത്രം പ്രദർശിപ്പിച്ചാണ് അവർ ടൂറിസം വികസിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. എന്നാൽ, ഇവിടെ 2000 വർഷങ്ങൾക്കുമുമ്പ് കേരളത്തിൽ ഒരു തുറമുഖം ഉണ്ടായിരുന്നു എന്നതിന് പുരാവസ്തു ഖനനത്തിലൂടെ തെളിവുകൾ ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. പറവൂരിൽ, എന്റെ നിയോജക മണ്ഡലത്തിന് സമീപത്താണത്. അന്നത്തെ നാണയങ്ങൾ ലഭിക്കുകയും പുരാതന ശൗചാലയത്തിന്റെ അവശിഷ്ടങ്ങൾ കണ്ടെടുക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇന്നത്തെ ടോയ്‌ലറ്റ് മാതൃകയേക്കാൾ ആധുനികമായിരുന്നു അന്നത്തെ ടോയ്‌ലറ്റ് സംവിധാനം. അത്രയും സംസ്കാരമുള്ള ഒരു സൊസൈറ്റി ഇവിടെയുണ്ടായിരുന്നു. 31 രാജ്യങ്ങളുമായി അന്ന് ഈ തുറമുഖത്തിന് വ്യാപാരബന്ധം ഉണ്ടായിരുന്നുവെന്നത് എല്ലാവരെയും ഞെട്ടിക്കുന്ന ഒരു കാര്യമാണ്. ഇതിനെ ഒരു 'സ്പൈസ് റൂട്ട്' ആക്കി മാറ്റി ടൂറിസത്തിന്റെ ഭാഗമാക്കാനാണ് സർക്കാർ ആലോചിക്കുന്നത്. 1498-ൽ വാസ്കോ ഡ ഗാമ കോഴിക്കോട് എത്തിയതല്ല കേരളത്തിന്റെ മാരിടൈം ചരിത്രം; 2000 വർഷം മുമ്പേ കേരളത്തിന് സമുദ്ര വ്യാപാര ചരിത്രമുണ്ട്. പിന്നീട് വാസ്കോ ഡ ഗാമ വന്നു, തുടർന്ന് പോർച്ചുഗീസുകാർ,

ഡച്ചുകാർ, ബ്രിട്ടീഷുകാർ തുടങ്ങിയവർ വന്നതുമൊക്കെ കഥയാണ്. ഈ സമുദ്ര ചരിത്രം മുഴുവൻ ലോകത്തിന് മുമ്പിൽ പ്രദർശിപ്പിക്കുന്ന അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരമുള്ള മാരിടൈം മ്യൂസിയം സ്ഥാപിക്കും. അക്കാര്യം ബജറ്റിൽ പ്രഖ്യാപിച്ചതാണ്. അതും ഈ പോർട്ട് സിറ്റിയുടെ ഭാഗമാണ്. ഇത് വിശാലമായൊരു കാഴ്ചപ്പാടിന്റെ ഭാഗമാണ്.

<u>ശ്രീ. കെ. വി. സുമേഷ്</u>: സർ, അങ്ങ് പറഞ്ഞത് തികച്ചും ശരിയാണ്. 1600 വർഷങ്ങൾക്ക് മുമ്പ് അറേബ്യയിൽ നിന്ന് അഴീക്കൽ തുറമുഖത്തേക്ക് ടൈലുകൾ കൊണ്ടുവന്നാണ് കേരളത്തിൽ വളപട്ടണത്തിലെ കക്കുളങ്കര പള്ളി നിർമ്മിച്ചത്. ഈ പദ്ധതി ഇംപ്ലിമെന്റ് ചെയ്യുന്നതിന് ശക്തമായ ഒരു പ്രൊഫഷണൽ സമീപനം ആവശ്യമാണ്. നാം അഭിമുഖീകരിക്കുന്ന വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു പ്രശ്നമാണത്. അത്തരം നിയന്ത്രണങ്ങളോടുകൂടിയ ഒരു ആധുനിക പോർട്ട് സിറ്റി വിഭാവന ചെയ്യുമ്പോൾ അപാര സാധ്യതകളാണ് കേരളത്തിലുള്ളത്. ലോകത്ത് ഉയർന്നുവന്ന എല്ലാ നഗരങ്ങളും നദീതടങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടതാണ്. ആ ഒരു ഭാഗവുംകൂടി ഇതിൽ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതുണ്ടെന്ന് ഓർമ്മിപ്പിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, ഉറപ്പായും അങ്ങ് പറഞ്ഞത് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട നിർദേശമാണ്. കൃത്യമായ സമയപരിധി നിശ്ചയിച്ച് പ്രൊഫഷണലായി, ഈ സാധ്യതകൾ പ്രയോജനപ്പെടുത്തുക എന്നതാണ് നമ്മുടെ മുന്നിലുള്ള വെല്ലുവിളി. കേന്ദ്ര സർക്കാരിന് സാഗർമാല, ഭാരത് മാല തുടങ്ങിയ നിരവധി പദ്ധതികളുണ്ട്. മുഖ്യമന്ത്രി സ്ഥാനം ഏറ്റെടുത്തശേഷം ഡൽഹി സന്ദർശിച്ചപ്പോൾ പ്രധാനമന്ത്രിയെയും തുടർന്ന് കേന്ദ്ര തുറമുഖ വകുപ്പുമന്ത്രിയെയും കണ്ടിരുന്നു. പോർട്ടുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഡൽഹിയിലുള്ള എല്ലാ പ്രോജക്ടുകളുടെയും വിശദാംശങ്ങൾ പരിശോധിക്കാൻ പ്ലാനിങ് ബോർഡിനെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഈ വികസനങ്ങൾക്ക് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ സഹായംകൂടി ആവശ്യമാണ്. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ പ്രോജക്ടുകളെക്കൂടി ഈ പദ്ധതിയിൽ ഇൻവോൾവ് ചെയ്യിപ്പിക്കണം. അവർക്ക് ധാരാളം പ്രോജക്ടുകളുണ്ട്. അതും നമുക്ക് പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്.

ഇവിടെ ഇന്റർനാഷണൽ മാരിടൈം മ്യൂസിയവും ഓഷ്യനേറിയവും വരുന്നതോടുകൂടി ലോകത്തിലെ ഒരു പ്രധാന സന്ദർശന കേന്ദ്രമായി കേരളം മാറും. കേരളത്തിലെ കടലിന്റെ ചരിത്രവും അതിന്റെ മുഴുവൻ കാര്യങ്ങളും

ഇതുവരെ ചെയ്യാത്ത തരത്തിൽ ലോകത്തിനുമുമ്പിൽ പ്രദർശിപ്പിക്കാൻ സാധിക്കും. അതിനുവേണ്ടിയുള്ള ഒരു വലിയ ഡെസ്റ്റിനേഷൻ പോയിന്റായി ഇതിനെ മാറ്റാൻ കഴിയണം. തുറമുഖവും നഗരവും വ്യവസായയും ലോജിസ്റ്റിക്സും ജനജീവിതവും ഒരുമിച്ച് വളരുന്ന ഒരു നാടായി കേരളത്തെ മാറ്റണം. തുറമുഖത്തിന്റെ അതിരിൽ നിൽക്കുന്ന ഒരു സ്ഥാപനമല്ല, മറിച്ച് നഗരത്തിന്റെ ഹൃദയം കൂടിയായിട്ട് മാരിടൈം ബോർഡിനെ മാറ്റുക എന്നതാണ് നമ്മുടെ ലക്ഷ്യം. എല്ലാ കാര്യങ്ങളിലേയ്ക്കും ഞാൻ കടക്കുന്നില്ല, ഇവിടെ വിശദമായ ചർച്ച നടക്കട്ടെ; നിലവിൽ എജ്യൂക്കേഷൻ ഹബ്, നാവിഗേഷൻ, മറൈൻ എഞ്ചിനീയറിങ്, ലോജിസ്റ്റിക്സ്, തുറമുഖ മാനേജ്മെന്റ് തുടങ്ങി ധാരാളം വിഷയങ്ങളിൽ അക്കാഡമിക് പ്രോഗ്രാമുകൾ ഐഡന്റിഫൈ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഒരു ഡസനിലധികം അക്കാഡമിക് പ്രോഗ്രാമുകൾ പോർട്ട് സിറ്റിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പ്ലാൻ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. സജി ചെറിയാൻ: സർ, ദേശീയ ജലപാത വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു പ്രോജക്ടായി കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് എടുത്തിരുന്നു. അത് തുടർച്ചയായി

മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോയാൽ ഇക്കാര്യങ്ങൾക്ക് കുറച്ചുകൂടി പ്രാധാന്യം ലഭിക്കുമെന്നുള്ള ഒരു അഭിപ്രായമുണ്ട്.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, അങ്ങ് പറയുന്നത് കണക്ടിവിറ്റിയെ സംബന്ധിച്ചാണ്. നമ്മൾ കടൽ ഉപയോഗിക്കുക, ജലപാതയും നദികളും ഉപയോഗിക്കുക എന്നത് രണ്ടാം ഘട്ടമായിട്ടാണ് പ്ലാൻ ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. അതിനെ ഇന്റഗ്രേറ്റ് ചെയ്യുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. അപ്പോഴാണ് പോർട്ട് സിറ്റി എന്നുള്ള കൺസപ്റ്റ് ഡെവലെപ് ചെയ്യുന്നത്. 600 കിലോമീറ്ററോളം നീളമുള്ള കടലും 44 നദികളും ഈ തീരപ്രദേശവും നമ്മുടെ അഡ്വാന്റേജാണ്. എൺവയോൺമെന്റൽ ഇഷ്യൂസിനെ ഒരുതരത്തിലും കോംപ്രൈമെസ് ചെയ്യാൻ പാടില്ല. മറ്റൊരു കാര്യം പറയാനുള്ളത് തീരപ്രദേശത്തെ ജനങ്ങളുടെ സ്ഥിതി സംബന്ധിച്ചാണ്. അങ്ങ് ഫിഷറീസ് വകുപ്പുമന്ത്രിയായിരുന്ന ആളാണ്. അവരുടെ വരുമാനം കുറയുകയാണ്, മത്സ്യ ലഭ്യത കുറയുകയാണ്. അവർ വലിയ പ്രയാസത്തിലാണ്. അതിനാൽ അവരുടെ ജീവിത നിലവാരം ഉയർത്താൻ ഇവിടെയുണ്ടാകുന്ന എംപ്ലോയ്മെന്റ് ജനറേഷന്റെ ഒരു ശതമാനം ആ തീരപ്രദേശത്തെ

പാവപ്പെട്ടവരുടെ മക്കൾക്കായി നീക്കിവയ്ക്കണമെന്നാണ് സർക്കാർ കരുതുന്നത്. അവരുടെ ജീവിത നിലവാരത്തിൽ മാറ്റമുണ്ടാകണം. വികസനം എന്നുപറയുന്നത്; ധാരാളം കെട്ടിടങ്ങളും തുറമുഖങ്ങളും എയർപോർട്ടുകളുമല്ല, നാം എവിടെയാണോ വികസനം കൊണ്ടുവരുന്നത് ആ പ്രദേശത്തെ ജനങ്ങളുടെ ജീവിത നിലവാരത്തിൽ സാരമായ മാറ്റമുണ്ടാകുമ്പോൾ അതിനെയാണ് വികസനമെന്ന് പറയാൻ കഴിയുക. അവിടത്തെ ജനങ്ങളെ അവിടെനിന്നും ആട്ടിയോടിച്ച് അവർ തെരുവിലേക്കോ ചേരിയിലേയ്ക്കോ എത്തിച്ചതിനുശേഷം അവിടെ കുറെ കെട്ടിടങ്ങൾ കെട്ടിപ്പൊക്കിയിട്ട് നമ്മൾ ആകാശത്തേക്ക് നോക്കി ഇതാണ് വികസനം എന്നുപറയുന്ന കാഴ്ചപ്പാടാകരുത്. ഏത് പ്രദേശത്ത് വികസനം കൊണ്ടുവന്നാലും, ഒരു ടൂറിസം പദ്ധതിയാണെങ്കിൽപ്പോലും ആ പ്രദേശത്തെ പത്തുപേർക്കെങ്കിലും ജോലി കൊടുക്കണമെന്നാണ് ഞാൻ പറയുന്നത്. അപ്പോൾ അവർക്ക് എന്താണ് ഫീൽ ഉണ്ടാകുന്നത്; ഇത് ഞങ്ങളുടെകൂടെ പ്രോജക്ടാണ്/ ഞങ്ങളുടെ മക്കൾക്ക് ജോലി ലഭിക്കുന്ന പ്രോജക്ടാണെന്നാണ്. ഈ പോർട്ട് പദ്ധതിയിൽ തീരപ്രദേശത്തെ ജനങ്ങൾക്ക് പ്രാധാന്യം നൽകണം.

ഇപ്പോൾ ഇവിടെ ഇൻവെസ്റ്റുമെന്റിനുവേണ്ടി ധാരാളം ആളുകൾ വരുന്നുണ്ട്. അവരോട് ഞങ്ങൾ പറഞ്ഞത് ഞങ്ങളുടെ ഏറ്റവും വലിയ അഭിമാനം ഞങ്ങളുടെ 'ടാലന്റ് പൂൾ' ആണെന്നാണ്. നിങ്ങൾ ഏത് കുഗ്രാമത്തിൽപ്പോയി നോക്കിയാലും നിങ്ങൾക്ക് ഒരു ഇലക്ട്രിക്കൽ എഞ്ചിനീയറെയും മെക്കാനിക്കൽ എഞ്ചിനീയറെയും ഐ.ടി. എക്സ്പെർട്ടിനെയും മാനേജ്മെന്റ് എക്സ്പെർട്ടിനെയും ഒരു പോളിടെക്നിക് ബിരുദധാരിയെയോ ഐ.ടി.ഐ. ബിരുദധാരിയെയോ ഏത് കോഴ്സ് പാസ്സായ ആരെ വേണമെങ്കിലും ലഭിക്കും. അതിനാൽ ആ കുട്ടികളെ ഇക്കാലത്തെ അക്കാഡമിക് പ്രോഗ്രാമുകൾ പഠിപ്പിച്ച് അവർക്കുതന്നെ ഇവിടെ ജോലി ലഭിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള അക്കാഡമിക് പ്രോഗ്രാമുകളാണ് പ്ലാൻ ചെയ്യുന്നത്. സ്ഥാപനങ്ങൾ വന്നാൽ ആ സ്ഥാപനത്തിലേക്ക് പോയി പ്ലേസ്മെന്റ് നടത്തി ആ കുട്ടികളെ ഇവർ അബ്സോർബ് ചെയ്യണം. അതിനനുസരിച്ചുള്ള അക്കാഡമിക് പ്രോഗ്രാമുകളാണ് പ്ലാൻ ചെയ്യുന്നത്. അല്ലാതെ കോഴ്സ് പാസ്സായി സർട്ടിഫിക്കറ്റുമായി തെക്ക്-വടക്ക് നടക്കാനല്ല. കോഴ്സ് പാസ്സാകുന്നതിനു മുമ്പുതന്നെ ഫൈനൽ ഇയറിൽ പ്ലേസ്മെന്റ് കിട്ടാൻ ഉറപ്പുവരുത്തുന്ന

തരത്തിലുള്ള അക്കാഡമിക് പ്രോഗ്രാമുകൾ സംബന്ധിച്ച ഒരു ടീം വിശദമായി സ്റ്റഡി ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഇതുസംബന്ധിച്ച് നന്നായി ഗൃഹപാഠം ചെയ്തിട്ടാണ് ഈ ബിൽ സഭയുടെ മുമ്പാകെ വയ്ക്കുന്നത്. കാരണം ഇപ്പോൾ നാം നേരിടുന്ന എല്ലാ വെല്ലുവിളികളെയും അഭിമുഖീകരിക്കാൻ വേണ്ടിയാണിത്.

ശ്രീ. കെ. ജയന്ത്: സർ, ഓരോ വെക്കേഷൻ സമയത്തും എക്സോർബിറ്റന്റ് ചാർജ് കൊടുത്താണ് ഓരോ ഫാമിലിക്കും ഗൾഫിലേക്ക് പോകാൻ കഴിയുന്നത്. കേരളത്തിൽ ലക്ഷക്കണക്കിന് ആളുകളാണ് മിഡിൽ ഈസ്റ്റിൽ ജോലി ചെയ്യുന്നത്. യഥാർഥത്തിൽ വെക്കേഷൻ സമയത്ത് അവരുടെ കുടുംബത്തോടൊപ്പം അങ്ങോട്ടേക്ക് പോകുമ്പോൾ വലിയ തുക ചെലവഴിക്കേണ്ടിവരികയാണ്. അങ്ങയുടെ സ്വപ്ന പദ്ധതിയായ ടി പദ്ധതി കേരളത്തിന്റെ ആകെ മുഖം മാറ്റുന്ന ഒരു പദ്ധതിയാണെന്ന് നമുക്കറിയാം. അതിനുള്ളിൽ ലക്ഷ്വറി ക്രൂയിസ് ലൈനുകളോ അല്ലെങ്കിൽ ക്രൂയിസ് ഷിപ്പുകളോ ഉൾപ്പെടുത്താവുന്നതാണ്. കൊച്ചിയിൽനിന്നും കോഴിക്കോടുനിന്നുമുള്ള ഒരു പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് അങ്ങ് പറയുകയുണ്ടായി. അതൊരു നിശ്ചിത സമയപരിധിക്കുള്ളിൽ പൂർത്തിയാക്കേണ്ടതുണ്ട്.

കാരണം, ഓരോ മിഡിൽ ഈസ്റ്റിലെ വെക്കേഷൻ സമയത്തും നാം പ്രതിസന്ധി അനുഭവിക്കുകയാണ്. വിമാന കമ്പനികൾ വലിയ രീതിയിലാണ് ചാർജ് വർധിപ്പിക്കുന്നത്. അവിടെ ആളുകൾ ടൈം സ്പെന്റ് ചെയ്യാനാണ് പോകുന്നത്. തീർച്ചയായും ഫാമിലിയോടൊപ്പം ഒരു യാത്രയാകുമ്പോൾ ഓരോ ആളുകളും 30, 35 കിലോ വെയിറ്റ് ട്രക്കിയാണ് പോകേണ്ടിവരുന്നത്. പ്രസ്തുത സാഹചര്യത്തിൽ ഷിപ്പിലാകുമ്പോൾ ധാരാളം ലഗേജ് കൊണ്ടുപോകാനും സാധിക്കും. അതുകൊണ്ട് ആ രീതിയിലുള്ള/ഡയറക്ഷനിലുള്ള ഒരു തീരുമാനംകൂടി ഈ പദ്ധതിയോടൊപ്പം വരാൻ സാധ്യതയുണ്ടോ?

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, രണ്ട് തരത്തിലുള്ള പ്രൊപ്പോസലും വന്നിട്ടുണ്ട്. സാധാരണ ആളുകളെ കൊണ്ടുപോകുന്ന വെസലായിട്ടും ലക്ഷ്വറിയസ് ആയിട്ടുള്ള പ്രൊപ്പോസലായും വന്നിട്ടുണ്ട്. ക്രൂയിസ് ഷിപ്പ് വളരെ എക്സ്പെൻസീവാണ്. ധാരാളം ആളുകൾ ഇതിൽ യാത്ര ചെയ്യും; മലയാളി മാത്രമല്ല, കേരളത്തിനു പുറത്തുനിന്നുമുള്ള ആളുകളും ഇതിൽ യാത്ര ചെയ്യും. കാസർഗോഡ് നിന്നും തുടങ്ങി തിരുവനന്തപുരത്ത്

അവസാനിപ്പിക്കുന്ന പദ്ധതി എല്ലാ പോർട്ടുകളും ഡെവലെപ് ചെയ്യണം. പൊന്നാനിയിലും അഴീക്കലിലും കൊല്ലത്തും ആലപ്പുഴയിലും കോട്ടയത്തും പോർട്ടുകളുണ്ട്. ഓരോന്നിന്റെയും ഫോക്കസ് അനുസരിച്ചാണ് പോർട്ട് ഡെവലെപ്മെന്റ് ചെയ്യാൻ പ്ലാൻ ചെയ്യുന്നത്. വളരെ ഡീറ്റെലായിട്ടുള്ള ഒരു പ്രോജക്ടാണിത്. ശ്രീ. സുമേഷ് ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ, ആ പ്രോജക്ട് ഇംപ്ലിമെന്റ് ചെയ്യാൻ ഗവൺമെന്റിന് സ്റ്റേങ്ത് നൽകുന്ന/ഗവൺമെന്റിന് ലീഗലായുള്ള സപ്പോർട്ട് നൽകുന്ന വളരെ ആവശ്യമായ ഭേദഗതികളാണ് ഈ ബില്ലിലുള്ളത്. വളരെ ഡീറ്റെലായിട്ടുള്ളൊരു സംഭവമാണിത്. ഞാൻ ഇന്നലെ പറഞ്ഞതുപോലെ, തീർച്ചയായും നിങ്ങളുടെ വിലപ്പെട്ട നിർദേശങ്ങൾകൂടി പരിശോധിച്ച് അമെന്റ്മെന്റ് സമയത്തും രണ്ടാം വായനയുടെ സമയത്തും അവ അംഗീകരിക്കുകയും ചെയ്താൽ സമഗ്രമായ ഒരു നിയമമായി ഈ ബില്ലിനെ മാറ്റാനും ഇതൊരു പോർട്ട് ആക്ടായി കൊണ്ടുവരാനും സാധിക്കും.

<u>ശ്രീ. പി. കെ. ഫിറോസ്</u>: സർ, കോട്ടയം പോർട്ടിനെക്കുറിച്ച് അങ്ങ് പറയുകയുണ്ടായി. കേരളത്തിൽ ഇൻലാൻഡ് വാട്ടറിൽ കസ്റ്റംസുള്ള ഏക

പോർട്ടായിരുക്കും കോട്ടയം പോർട്ട്. 51 ശതമാനം പൊതുമേഖലയുടെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ളതാണിത്. അതിനാൽ കോട്ടയം പോർട്ടിനെ ഡെവലെപ് ചെയ്താൽ, തമിഴ്നാട് നിന്നും മറ്റും വരുന്ന കണ്ടെയ്നറുകൾ കോട്ടയത്തുനിന്നും കസ്റ്റംസ് ക്ലിയറൻസ് കഴിഞ്ഞ് ജലഗതാഗതം വഴി വിഴിഞ്ഞത്തേക്ക് പോകാനുള്ള സൗകര്യമുണ്ട്. അതിനാൽ കോട്ടയം പോർട്ടിനെക്കൂടി ഡെവലപ് ചെയ്യാനുള്ള പദ്ധതി ഇതിലുണ്ടാകുമോ?

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, കോട്ടയത്തെ ഉൾപ്പെടുത്താതിരിക്കാൻ കഴിയുമോ; പതിനെട്ടാമത്തെ പോർട്ടാണ് കോട്ടയം. ആ ലയിനിലല്ല; ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ 17 പോർട്ടെന്നാണ് സാധാരണയായി ആളുകൾ പറയുന്നത്. എന്നാൽ കോട്ടയവുംകൂടി കൂട്ടി പതിനെട്ട് പോർട്ടെന്നാണ് ഞാൻ ഇപ്പോൾ പറയുന്നത്. കൊച്ചിയിലെ മെയിൻ ഇന്റർനാഷണൽ പോർട്ടും തിരുവനന്തപുരത്തെ ഇന്റർനാഷണൽ പോർട്ടുമായി കണക്ടിവിറ്റി വേണം. കേരളത്തിന്റെ എക്സ്പോർട്ട് നടക്കുന്നത് ബാംഗ്ലൂരിലോ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിലോ പോയിട്ടാണ്. ഇവിടത്തെ എക്സ്പോർട്ട് ഇംപോർട്ട് ആക്ടിവിറ്റി തുടങ്ങിയതോടുകൂടി 1/3 എക്സ്പെൻസിലേക്ക് കേരളത്തിന്റെ

എക്സ്പോർട്ട് മാറുകയാണ്. സോഷ്യൽ മീഡിയയിൽ ഇതുസംബന്ധിച്ച് എന്നെ കളിയാക്കിയിരുന്നു. യഥാർഥത്തിൽ കേരളത്തിലെ ഇഡ്ഡലി, പഴംപൊരി അങ്ങനെയുള്ള ധാരാളം പലഹാരങ്ങൾ കേരളത്തിൽനിന്നും കയറ്റി അയയ്ക്കുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിലെ ഫുഡ് എക്സ്പോർട്ട് ഇപ്പോൾ നല്ല രീതിയിൽ നടക്കുന്നുണ്ട്. അത് പ്രൈവറ്റ് സെക്ടറിലാണ്. അതിനെ നമുക്ക് അഞ്ചിരട്ടിയായി വർധിപ്പിക്കാൻ കഴിയും. കാരണം വേറൊരു സംസ്ഥാനത്തെ പോർട്ടിൽനിന്നും അവർ കയറ്റി അയയ്ക്കുന്നതും തിരുവനന്തപുരത്തോ കൊച്ചിയിലോ ഉള്ള മറ്റൊരു പോർട്ടിൽനിന്നും കയറ്റി അയയ്ക്കുന്നതും തമ്മിൽ 1/3 ആയി അവരുടെ എക്സ്പെൻസ് കുറയും. കേരളത്തിന്റെ ഉല്പന്നങ്ങൾക്കും ആ സാധ്യത വർധിപ്പിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതുകൊണ്ടാണ് വെയർ ഹൗസിനെ സംബന്ധിച്ചൊക്കെ നേരത്തെ ഇതിന്റെകൂടെ പറഞ്ഞത്. സൈസസിന്റെയൊക്കെ പല വാല്യു അഡിഷൻസ് വന്നുകഴിഞ്ഞാൽ ഇതെല്ലാം എക്സ്പോർട്ട് ചെയ്യാനും കോട്ടയം പോർട്ടിനെ പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ കഴിയും. വിഴിഞ്ഞം പോർട്ട് എന്നുപറയുന്നത് സ്ട്രാറ്റജിക്കലായിട്ടുള്ള ഒരു സ്ഥലമാണ്. ഇതിന്

ഇന്റർനാഷണൽ റൂട്ടുമായിട്ട് കേവലം പത്ത് നോട്ടിക്കൽ മൈൽ മാത്രമാണ് ഡിസ്റ്റൻസ്. ഇത്തരത്തിൽ സ്ട്രാറ്റജിക് ഇംപോർട്ടൻസുള്ള പോർട്ട് മറ്റൊരിടത്തുമില്ല. നമ്മുടെ ഏറ്റവും വലിയ competitors സിംഗപ്പൂരും കൊളംബോയുമാണ്. അവിടെ ഇപ്പോഴുള്ള ബിസിനസ്സ്കൂടി നമുക്ക് കിട്ടിയാൽ നമുക്ക് അവരെയും മറികടക്കാൻ സാധിക്കും. ദുബായിൽ എന്തുണ്ടായിട്ടാണ്; അവിടെ ഓയിലില്ല, മുഴുവൻ സ്ഥലവും ഡെസർട്ടാണ്. ദുബായ് എങ്ങനെയാണ് ഡെവലെപ് ചെയ്തത്; ദുബായിലെ ജബൽ അലി പോർട്ടാണ് അവിടത്തെ പുരോഗതിക്ക് അടിസ്ഥാനം. ദുബായിയുടെ ജി.ഡി.പി.-യിലേയ്ക്ക് ജബൽ അലി പോർട്ട് കോൺട്രിബ്യൂട്ട് ചെയ്യുന്നത് 28 ശതമാനമാണ്. അവരുടെ ടോട്ടൽ ജി.ഡി.പി.-യുടെ 28 ശതമാനമാണിത്. ഒരു പോർട്ടിനുണ്ടാക്കാൻ പറ്റുന്ന ഒരു മാറ്റമെന്നു പറയുന്നത് അതാണ്. അതിനേക്കാൾ മാറ്റങ്ങൾ നമുക്ക് വരും. ഞാൻ ദീർഘിപ്പിക്കുന്നില്ല. നീണ്ടുപോയതിൽ അങ്ങ് ക്ഷമിക്കണം. ഇത് അത്രയും ഡീറ്റൈലായുള്ള പ്രോജക്ടായതുകൊണ്ടാണ് നീണ്ടുപോയത്. അങ്ങയോട് ക്ഷമ

ചോദിച്ചുകൊണ്ട് ഈ ബിൽ വിശദമായ ചർച്ചയ്ക്കുവേണ്ടി സഭയുടെ മുമ്പാകെ വയ്ക്കുകയാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: രണ്ട് പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യങ്ങൾകൂടി ഞാൻ പറയുകയാണ്. കാര്യോപദേശക സമിതിയുടെ മൂന്നാമത്തെ റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം 2026 ഒക്ടോബർ 15-ന് സഭയിൽ അവതരിപ്പിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ള ' 2026-ലെ സരൾ (സിംപ്ലിഫൈഡ് & ആക്സിലറേറ്റഡ് റെഗുലേറ്ററി അപ്രൂവൽസ് ആൻഡ് ലൈസൻസിംഗ്) കേരളം ബിൽ' അംഗങ്ങൾക്ക് വിതരണം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ബിൽ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്നുള്ള ഉപക്ഷേപത്തിന്മേൽ ഭേദഗതി നോട്ടീസുകളുടെ മുൻഗണനാക്രമം നിർണ്ണയിക്കാൻ നടത്തുന്ന നറുക്കെടുപ്പ് ഇന്ന് വൈകുന്നേരം 7 മണിക്ക് നടത്തുന്നതാണ്. ഭേദഗതി നോട്ടീസുകൾ വൈകുന്നേരം 6 മണിവരെ കൊടുക്കുന്നതാണ്. ഒരു കാര്യം കൂടി പറയാനുണ്ട്. ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഈ ചർച്ച നടക്കുന്ന സമയത്ത് കർണ്ണാടക ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. ബൈരതി സുരേഷ് ഈ വി.ഡി. ഗാലറിയിലുണ്ട്. അദ്ദേഹത്തെ ഞാൻ സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നു.

ചർച്ചയിലേക്ക് കടക്കാം. അമെന്റ്മെന്റ്സ് മൂവ് ചെയ്യാം.

ശ്രീ. പി. കെ. നവാസ്: സർ, '2026-ലെ കേരളം മാരിടൈം ബോർഡ് (ഭേദഗതി) ബിൽ' പൊതുജനാഭിപ്രായം ആരായുന്നതിനായി 31-03-2027 വരെ സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്യണമെന്ന 1 (എ) നമ്പർ ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ബഹുമാനപ്പെട്ട കേരളമുഖ്യമന്ത്രി സഭയിൽ ബിൽ അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് സംസാരിച്ചപ്പോൾ, കേരളത്തിന്റെ ഭാവിയെക്കുറിച്ച് വലിയ പ്രതീക്ഷയും നവോന്മേഷവും ആകാംഷയും നൽകുന്ന ഒന്നാണ് ഈ ഭേദഗതി എന്നാണ് വ്യക്തമാക്കിയത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട കേരളമുഖ്യമന്ത്രിയുടെ കേരളത്തെ ഒരു സിംഗിൾ പോർട്ട് സിറ്റിയാക്കുകയെന്ന അദ്ദേഹത്തിന്റെ കാഴ്ചപ്പാടും അതിനുവേണ്ടി അദ്ദേഹം മുന്നോട്ടുവച്ചിട്ടുള്ള 'മിഷൻ സമുദ്ര' പദ്ധതിയും ഒരുപക്ഷെ വി.ഡി. സതീശൻ സർക്കാരിന്റെ ഡ്രീം പ്രോജക്ടുകളിൽ ഒന്നാണെന്ന് പറയേണ്ടിവരും. 'മിഷൻ സമുദ്ര'യുടെ പൂർണ്ണമായ വിജയത്തിനുവേണ്ടി സ്വാഭാവികമായി സ്വീകരിക്കേണ്ട ചില സ്റ്റെപ്പുകളുണ്ട്. അതിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒന്ന്, അതുമായി

ചേർന്നുനിൽക്കുന്ന വിവിധ ബോർഡുകളുടെ സംവിധാനങ്ങളെ ഡിറ്റാച്ച് ചെയ്തിരിക്കുന്നതിനെ ചേർത്തുവയ്ക്കുക എന്നതാണ്. യഥാർഥത്തിൽ '2026-ലെ കേരളം മാരിടൈം ബോർഡ് (ഭേദഗതി) ബിൽ' അഭിമാനത്തോടെ പിന്തുണയ്ക്കുകയും 'മിഷൻ സമുദ്ര'യുടെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു ഗ്രൗണ്ടായി ഈ ബിൽ മാറുകയും ചെയ്യുമെന്ന പ്രതീക്ഷയിൽ മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുകയാണ്. മുമ്പ് ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ 592 കിലോമീറ്റർ തീരവും ഏകദേശം 9 തീരദേശ ജില്ലകളും ചേരുന്നതാണ് കേരളസംസ്ഥാനം. കേരളത്തിന്റെ നാളെയെക്കുറിച്ച് ആരെങ്കിലും ആശങ്കപ്പെടുന്നുവെങ്കിൽ ആ ആശങ്ക അസ്ഥാനത്താക്കിക്കൊണ്ട് നമുക്ക് മുന്നേറാനും ലോകത്തിലെ മറ്റു രാജ്യങ്ങളോട് മത്സരിക്കാൻ കഴിയുന്ന ചില മുന്നേറ്റങ്ങൾ നടത്താൻ സാധിക്കുന്ന പദ്ധതികൾ നമുക്ക് മുന്നോട്ടുവയ്ക്കാനുണ്ടെന്നതുമാണ് ഈ ഭേദഗതി ബിൽ നൽകുന്ന പ്രതീക്ഷ. വരുംതലമുറയെ സംബന്ധിച്ച് അവരുടെ ഭാവി സമ്പദ്‌വ്യവസ്ഥയ്ക്ക് നിർണ്ണായകമായ ശേഷിയുള്ള ഒരു നിയമനിർമ്മാണമാണ് ഈ ഭേദഗതിയിലൂടെ കേരളനിയമസഭയിൽ ഇന്ന് ചർച്ചയ്ക്കെടുക്കുന്നതെന്നത് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്. കേരളത്തിന്റെ

ചരിത്രം എന്നതുതന്നെ കടലിന്റെ ചരിത്രമാണെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി അദ്ദേഹത്തിന്റെ പ്രസംഗത്തിൽത്തന്നെ സൂചിപ്പിച്ചു. കേരളത്തിലെ തീരദേശങ്ങളുടെ ചരിത്രം പരിശോധിച്ചാൽ നൂറ്റാണ്ടുകൾക്കുമുമ്പ് റോമൻ കപ്പലുകൾ എത്തിയതിന്റെ ചരിത്രം നമുക്ക് പറയാനുണ്ട്. കൊല്ലം പോർട്ടുമായി ചേർത്തുവച്ചുള്ള അത്തരം ചരിത്രങ്ങളും നമുക്കുണ്ട്. ലോകസഞ്ചാരിയായ ഇബ്ൻ ബത്തൂത്ത ഇന്ത്യയിലെ അഞ്ച് പ്രധാനപ്പെട്ട തുറമുഖങ്ങളെക്കുറിച്ച് പറയുമ്പോൾ അതിലൊന്ന് കേരളമായിരുന്നുവെന്നത് വായനയിലൂടെ നമുക്ക് മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിയുന്നതാണ്. മുമ്പുസൂചിപ്പിച്ച അറബുകൾ മുതൽ വാസ്കോഡഗാമ വരെയുള്ള ആളുകൾ ലോകത്തിന്റെ വിവിധ രാജ്യങ്ങളിലേക്ക് കച്ചവട താല്പര്യാർഥം സന്ദർശനം നടത്തുമ്പോൾ കേരളത്തിന്റെ തീരവും ചരിത്രത്തിന്റെ ഭാഗമായി വന്നിരുന്നുവെന്നത് ഏറെ പ്രതീക്ഷ നൽകുന്ന ഒന്നാണ്. താനൂരിലെ തീരദേശത്ത് ഒരു പഴയകാല പോർട്ടുണ്ടായിരുന്നു. അത് ഫ്രഞ്ച് സർക്കാരിന്റെ പ്രതിനിധികൾ വന്നിരുന്ന പോർട്ടായിരുന്നു. ആ പോർട്ടുണ്ടായിരുന്ന, നാടിന്റെ പ്രതിനിധിയായി ഇവിടെ വന്നുനിൽക്കുമ്പോൾ, നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, ഒരുപക്ഷെ

ഈ ബിൽ ഒരു കാലത്ത് കേരളത്തിൽനിന്ന് ലോക വ്യാപാരത്തിലേക്ക് വാതിൽ തുറന്നിട്ടിരുന്നതായിരുന്നു; കടൽവാതിലുകൾ തുറന്നതായിരുന്ന നമ്മുടെ നാടെങ്കിൽ, ആ വാതിലുകൾ ഒന്നുകൂടി വിശാലമായി തുറക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒരു താക്കോലായി ഈ ബില്ലിനെ പ്രതീക്ഷയോടുകൂടി കാണുകയാണ്. ഇന്ത്യയിലെ 11 സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ മാരിടൈം ബോർഡുകളുണ്ട്. അതിനുകീഴിലായി 68 നോൺ മേജർ പോർട്ടുകളുണ്ട്. ഈ പോർട്ടുകളുടെ കഴിഞ്ഞ സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ കണക്കുകൾ പരിശോധിക്കുമ്പോൾ ഏകദേശം 750 ദശലക്ഷം ചരക്കുകളുടെ വ്യവഹാരങ്ങൾ നടന്നിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ, കേരളം എവിടെയാണെന്ന ചോദ്യത്തിന് ഒരു ശൂന്യത തന്നെയായിരുന്നു ഉത്തരം. ഇന്ത്യയിലെ 11 സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ മാരിടൈം ബോർഡുകൾ പരിശോധിച്ചുനോക്കിയാൽ കേരളം അതിലൊന്നും മുഖ്യധാരയിലുണ്ടായിരുന്നില്ലെന്നത് ഏറെ വേദനാജനകമായ കാര്യമാണ്. ഇന്നിവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി അവതരിപ്പിച്ച ‘ 2026-ലെ കേരളം മാരിടൈം ബോർഡ് (ഭേദഗതി) ബിൽ' -ന്റെ അമെന്റ്മെന്റ് ഭാവി കേരളത്തിന്റെ ചോദ്യത്തിന് ഉത്തരമായി മാറുമെന്ന

കാര്യത്തിൽ ഒരു തർക്കവുമില്ല. ഇടതുപക്ഷ സർക്കാർ ഭരിക്കുന്ന കാലത്ത്, 2018 മുതൽ കേരളത്തിലെ മാരിടൈം ബോർഡിനുവേണ്ടി 453 കോടി രൂപ മാറ്റിവയ്ക്കപ്പെട്ടിരുന്നു. എന്നാൽ ഒരു ചെറുതുറമുഖംപോലും നവീകരിക്കപ്പെട്ടില്ലെന്നുമാത്രമല്ല, നേരത്തെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ കേരളത്തിലെ തുറമുഖങ്ങൾ മുഴുവൻ പ്രവർത്തനരഹിതമാകുന്ന ഒരു സാഹചര്യത്തിലേക്കാണ് കടന്നുപോയത്. 2022-23, 2023-24, 2024-25 എന്നീ മൂന്ന് സാമ്പത്തിക വർഷത്തിലും ബോർഡിന്റെ കെടുകാര്യസ്ഥതകൊണ്ട് വാർഷിക റിപ്പോർട്ടുപോലും നിയമസഭയിൽ സബ്മിറ്റ് ചെയ്യാൻ ഈ ബോർഡിന് സാധ്യമായിട്ടില്ല. 2023-ലെ സി&എ.ജി. റിപ്പോർട്ടിൽ അതിഗുരുതരമായ സാമ്പത്തിക ക്രമക്കേട് നടന്നുവെന്ന പരാമർശം ഉൾപ്പെടെയുണ്ടാകുന്നു. നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ 500 കോടിയോളം രൂപ പണമായി ഉണ്ടായിരുന്നു. പതിനെട്ടോളം ചെറുതുറമുഖങ്ങളുണ്ടായിരുന്നു. എന്നിട്ടും എന്തുകൊണ്ട് വിജയകരമായ ഒരു മോഡലായി കേരളം മുന്നോട്ട് വന്നില്ലെന്നു ചോദിച്ചാൽ അതിന് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഉത്തരം എഫിഷ്യന്റായ ഒരു അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ്

സംവിധാനം കേരളത്തിൽ ഉണ്ടായിരുന്നില്ലെന്നതാണ്. അതിന് പരിഹാരമാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഈ അമെന്റ്മെന്റ് ബില്ലിലൂടെ മുന്നോട്ടുവച്ചത്. എന്താണ് ഈ ഭേദഗതി ബില്ലിലൂടെ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് ബില്ലിന്റെ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട ഉദ്ദേശ്യകാരണങ്ങളുടെ വിവരണത്തിൽ ഹ്രസ്വമായെങ്കിലും വ്യക്തമായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് പറഞ്ഞുവയ്ക്കാൻ സാധ്യമായിട്ടുണ്ട്. ഒന്ന്, ഘടനാപരമായ മാറ്റമാണ്. ആ ഘടനാപരമായ മാറ്റം വകുപ്പ് 3-ലൂടെ ഈ ഭേദഗതിയിൽ മുന്നോട്ടുവയ്ക്കുമ്പോൾ അവിടെ ഒരു വലിയ പ്രശ്നത്തിന് പരിഹാരമുണ്ടാകുന്നു. എഫിഷ്യൻസി, ഒരു ഗവേർണൻസ് നടത്താൻ അത് സാധ്യമാകുന്ന ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം. നേരത്തെ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ, ഏഴോളം വകുപ്പുകൾ കാണേണ്ട ഒരു ഫയലാണ് മാരിടൈം ബോർഡിലൂടെ കടന്നുവരിക. സ്വാഭാവികമായി ഏഴ് വകുപ്പുകളിലൂടെ ആ ഫയൽ കടന്നുപോകുമ്പോൾ എത്ര ദൈർഘ്യമെടുക്കുമെന്നതിനെക്കുറിച്ച് നമുക്ക് കൃത്യമായ ബോധ്യമുണ്ട്. എന്നാൽ വളരെ വിഷണറിയായി ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി അവതരിപ്പിച്ച ഈ ഭേദഗതി ബില്ലിൽ കൃത്യമായി പറയുന്നു, ഒരു ടേബിളിനുചുറ്റും ഏഴ്

വകുപ്പിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥരെ ഇരുത്തി ഒറ്റ ഫയൽ കൊണ്ട് തീർപ്പാക്കാൻ കഴിയുന്ന, അതിവേഗതയിൽ മുന്നേറാൻ കഴിയുന്ന ഭേദഗതിയാണ് ഈ ബില്ലിലൂടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി അവതരിപ്പിച്ചത്. സിംഗപ്പൂർ മോഡലിനെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. 1996 ഫെബ്രുവരി 2-ന് സിംഗപ്പൂർ മോഡലിനുണ്ടായ മാറ്റം സമാനമായ സാഹചര്യത്തിലാണ്. സിംഗപ്പൂർ പോർട്ടും അവിടുത്തെ മറൈൻ, മാരിടൈം എന്നീ ഡിപ്പാർട്മെന്റുകൾ ചേർത്തുവച്ച് ഒരുമിച്ച് മാരിടൈം & പോർട്ട് അതോറിറ്റിയെന്ന ഒറ്റ ഘട്ടത്തിലേക്ക് കൊണ്ടുവന്നപ്പോൾ അവിടെയുണ്ടായ വേഗത ഇവിടെ എടുത്തുപറയേണ്ടതാണ്. ..... (മൈക്ക് ഓഫ്).....

ശ്രീ. എ. കെ. എം. അഷ്റഫ്: സർ, കേരളത്തിന്റെ അസംബ്ലിയിൽ ഇന്നലെയും ഇന്നും ചരിത്രത്തിൽ ഇടംനേടുന്ന രണ്ട് ബില്ലുകളാണ് ബഹുമാന്യനായ മുഖ്യമന്ത്രി അവതരിപ്പിച്ചത്. '2026-ലെ കേരളം മാരിടൈം ബോർഡ് (ഭേദഗതി) ബിൽ'-മായി ബന്ധപ്പെട്ട ചർച്ച നടക്കുമ്പോൾ, സാധാരണ കപ്പൽ റാഞ്ചിയെന്നു കേൾക്കുമ്പോൾ നെഞ്ചിടിക്കുന്ന മഞ്ചേശ്വരം നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ അനഫി ബസാർ പ്രദേശത്ത് 500

വീടുകളുണ്ടെങ്കിൽ ഷിപ്പിങ് മേഖലയിൽ ജോലി ചെയ്യുന്ന 500 വീടുകളിലെയും ആളുകളെ 'സീമെൻസ്' എന്നാണ് വിളിക്കുന്നത്. മറൈൻ അക്കാദമിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പുതിയ തലമുറ ക്യാപ്റ്റൻ അടക്കമുള്ള ഉയർന്ന പദവികളിൽ ഇരിക്കുന്ന ലോകത്തിന്റെ നെറുകയിൽ നിൽക്കുന്ന പ്രദേശമാണത്. ചെർക്കളം അബ്ദുള്ള മന്ത്രിയായിരുന്ന കാലത്ത് ഒരു മാരിടൈം അക്കാദമിയുടെ സാധ്യത തിരിച്ചറിഞ്ഞ് അത് ആരംഭിക്കാനുള്ള ഒരു ശ്രമം കൂടി നടന്നിരുന്നു. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിനടുത്താണ് മംഗലാപുരം തുറമുഖം സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത്. അപ്രതീക്ഷിതമായി ഈ വിധാൻ സഭയിൽ കർണ്ണാടക ..... (കന്നട ഭാഷ).....

<u>മി. സ്പീക്കർ</u>: കർണ്ണാടക ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. ബൈരതി സുരേഷിന് കന്നട ഭാഷ മനസ്സിലാകുമല്ലോ?

<u>ശ്രീ. എ. കെ. എം. അഷ്റഫ്</u>: സർ, ... (കന്നട ഭാഷ)..... '2026-ലെ കേരളം മാരിടൈം ബോർഡ് (ഭേദഗതി) ബിൽ' ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി അവതരിപ്പിക്കുമ്പോൾ ഞങ്ങളെല്ലാവരും 1956-ന് കേരളപിറവിക്കുശേഷം കേരളം എവിടെയോ എത്തുമെന്ന വലിയ

പ്രതീക്ഷയിലാണ് കാത്തുനിൽക്കുന്നത്. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിനടുത്താണ് മംഗലാപുരം തുറമുഖം സ്ഥിതിചെയ്യുന്നത്. എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ ഈയൊരു പ്രദേശം കൂടി സീമെൻസുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രദേശമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി, പതിനെട്ട് തുറമുഖങ്ങളുടെ കൂടെ എന്റെ മഞ്ചേശ്വരം തുറമുഖം കൂടി ചേർക്കണമെന്ന ഒരു അഭ്യർഥന വയ്ക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. പി. കെ. നവാസ്: സർ, നേരത്തെ പറഞ്ഞുവച്ച അമെന്റ്മെന്റുകളിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട അമെന്റ്മെന്റ് 15 (എ) ആണ്. എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് വിങ് മാരിടൈമിൽ ഉണ്ടാകുകയെന്നു പറയുന്നത് ഒരു പക്ഷെ തുടക്കത്തിൽ ഉണ്ടാകേണ്ടിവന്ന ഒന്നാണ്. ഈ ഭേദഗതിയിലൂടെ അത് കടന്നുവരുന്നുവെന്നത് വളരെ പ്രതീക്ഷയുള്ള കാര്യമാണ്. കേരളത്തിലെ കുമരകത്തിന്റെയും തട്ടേക്കാടിന്റെയുമൊക്കെ ദുരന്തത്തിന്റെ തുടർച്ചയായി ഞാൻ പ്രതിനിധാനം ചെയ്യുന്ന താനൂർ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ തൂവൽതീരത്ത് കഴിഞ്ഞ 2023 മെയ് മാസം 7-ാം തീയതി 22 മനുഷ്യജീവനാണ് കവർന്നെടുത്തത്. കൃത്യമായ

എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് വിങ് ഉണ്ടായിരുന്നില്ലെന്നതാണ് അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചർച്ചകൾ നടന്നപ്പോൾ ഉയർന്നുവന്ന പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം. മനുഷ്യജീവനുകൾ കവർന്നെടുത്തുപോകാൻ നിയമസാധ്യതകൾ ലഭ്യമാകുന്ന തരത്തിലേക്ക് നമ്മുടെ നിയമങ്ങൾ അപര്യാപ്തമായിരുന്നു. അത് പര്യാപ്തമാകുന്ന രൂപത്തിലേക്കുള്ള ഭേദഗതി ഈ ബില്ലിലൂടെ കൊണ്ടുവരാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് സാധ്യമായിരിക്കുന്നുവെന്നത് ഏറെ അഭിനന്ദനാർഹമാണ്. ഈ ദുരന്തത്തിൽനിന്ന് രക്ഷപ്പെടാൻ എന്താണ് പരിഹാരമെന്ന മലയാളിയുടെ ചോദ്യത്തിന്റെ ഉത്തരമാണ് ഇതിലെ വകുപ്പ് 15 (എ) എന്നത്. ഇതോടൊപ്പം കൂട്ടിച്ചേർത്തുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇരിക്കുമ്പോൾ പറയുന്നത്,

താനൂർ ബോട്ടപകടവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ പ്രിയപ്പെട്ട ഉബൈസും നിയാസും ഷമീറും ഉൾപ്പെടുന്ന മുസ്ലീം യൂത്ത് ലീഗിന്റെ കമ്മിറ്റി ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയെ നേരിൽകണ്ട് ഒരു കത്ത് നൽകിയിരുന്നു. ഇടതുപക്ഷം കേരളം ഭരിക്കുന്ന സമയത്താണ് താനൂരിലെ തൂവൽതീരത്ത് ഇരുപത്തിരണ്ട് മനുഷ്യരുടെ

ജീവനെടുത്ത ദുരന്തമുണ്ടായത്. കൃത്യമായ സുരക്ഷാ മുന്നൊരുക്കങ്ങളില്ലാതെ മത്സ്യബന്ധന ബോട്ടിനെ ടൂറിസ്റ്റ് ബോട്ടാക്കി രൂപമാറ്റം വരുത്തുകയും ആവശ്യമായ ലൈഫ് ജാക്കറ്റുകൾ നൽകാതെയും ബോട്ടിൽ കയറ്റാവുന്ന ആളുകളുടെ എണ്ണത്തിന്റെ ഏഴ് ഇരട്ടി ആളുകളെ കയറ്റിയും ഒരു ദുരന്തത്തെ വിളിച്ചുവരുത്തുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടായി. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട വാർത്തകൾ പുറത്തുവന്നപ്പോൾ കേരളത്തിലെ കഴിഞ്ഞ മന്ത്രിസഭയിലെ രണ്ട് മന്ത്രിമാരുടെ സ്റ്റാഫ് ഇതിൽ നേരിട്ട് പങ്കെടുത്തതിന്റെ തെളിവുകൾ ഓഡിയോ ക്ലിപ്പ് ഉൾപ്പെടെ മുഖ്യധാരാ ചാനലുകൾ പുറത്തുവിട്ടിരുന്നു. പ്രസ്തുത ദുരന്തവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ജസ്റ്റിസ് വി. കെ. മോഹനൻ അധ്യക്ഷനായി ഒരു അന്വേഷണ കമ്മീഷനെ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് നിയോഗിച്ചിരുന്നു. മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് സമർപ്പിക്കപ്പെട്ട ജസ്റ്റിസ് വി. കെ. മോഹനൻ കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട് പൊടിതട്ടിയെടുത്ത് പുറംലോകം കാണണം. സാമ്പത്തിക താൽപര്യത്തിനുവേണ്ടി കഴുകൻ കണ്ണുകളുമായി 22 ജീവനുകൾ അപഹരിച്ചെടുത്ത കഴിഞ്ഞ മന്ത്രിസഭയിലെ മന്ത്രിമാരുടെയും അവരുടെ പേഴ്സണൽ സ്റ്റാഫ് അംഗങ്ങളുടെയും

ഇടപെടലുകളെ തുറന്നുകാണിക്കാൻ ഒരു അന്വേഷണം നടത്തണമെന്ന് മുസ്ലീം യൂത്ത് ലീഗ്-ന്റെ താനൂർ നിയോജക മണ്ഡലം കമ്മിറ്റി ആവശ്യപ്പെട്ടിരുന്നു. അതുകൂടി ഈ അവസരത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിലേക്ക് കൊണ്ടുവരികയാണ്.

ബില്ലിന്റെ ഭേദഗതിയിൽ ഇക്കോ ടൂറിസവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പ്രധാന കാര്യങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഫ്ലോട്ടിങ് ബ്രിഡ്ജും ഫ്ലോട്ടിങ് റെസ്റ്റോറന്റുമൊക്കെ വ്യാപകമായി ടൂറിസ്റ്റ് മേഖലയിൽവരുന്ന ഈ കാലഘട്ടത്തിൽ കേരളത്തിന് എന്ത് നയമാണുള്ളത്? അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എന്ത് നിലപാടുകളാണ് കേരള ഗവൺമെന്റിനുള്ളത് എന്ന് ചോദിച്ചാൽ യഥാർഥത്തിൽ ഉത്തരമില്ലാത്ത ഒരു അവസ്ഥയുണ്ടായിരുന്നു. ഈ ഭേദഗതിയോടുകൂടി എന്ത് നയമാണുള്ളതെന്ന് ചോദിച്ചാൽ കൃത്യമായ ഒരു നയം അവതരിപ്പിക്കാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് സാധ്യമായിട്ടുണ്ട്. കാലത്തിന്റെ ചുവരെഴുത്ത് വായിച്ചുകൊണ്ടുതന്നെ ഈ ബില്ല് മുന്നോട്ടുപോകുന്നുവെന്നത് ഏറെ സന്തോഷമുള്ള കാര്യമാണ്. ഈ ബില്ലിനോടൊപ്പം മൂന്ന് നിർദേശങ്ങൾ കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തണമെന്ന്

അഭ്യർഥിക്കുകയാണ്. ഒന്നാമത്തെ നിർദേശം, ഈ ബില്ലിലെ വകുപ്പ് 3 പ്രകാരം ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ചെയർമാനായിട്ടുള്ള ഒരു കമ്മിറ്റി നിലവിലുണ്ട്. അതുപോലെ, വകുപ്പ് 103-ൽ തദ്ദേശീയ ഉപദേശക സമിതിയും വിഭാവനം ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഈ രണ്ട് സമിതികളിലും ഈ പ്രദേശത്തെ തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്നുള്ള ഒരു പ്രതിനിധിയോ അതോടൊപ്പം ഇതിന്റെ സ്റ്റേക്ക് ഹോൾഡേഴ്സും അഫക്ടട് പാർട്ടികളുമായിട്ടുള്ള തീരദേശ മേഖലയിലെ മത്സ്യത്തൊഴിലാളി പ്രതിനിധികളോ ഉൾപ്പെടുന്നതായി ശ്രദ്ധയിൽ വന്നില്ല. അതുകൂടി ഉൾപ്പെടുത്താൻ കഴിഞ്ഞിരുന്നെങ്കിൽ ഈ ബില്ലിന്റെ ഒരു ജനകീയ സ്വഭാവത്തെ ഒന്നുകൂടി ജനങ്ങളിലേക്ക് കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയുമായിരുന്നു. കേവലം ഒരു ബ്യൂറോക്രാറ്റിക് ബോഡി മാത്രമല്ല, സ്റ്റേക്ക് ഹോൾഡേഴ്സിനെയും ഉൾക്കൊള്ളുന്ന ഒരു ബില്ലായി ഈ ബില്ലിനെ മാറ്റം വരുത്താൻ കഴിയുമെന്ന ഒരു നിർദേശം ഞാൻ മുന്നോട്ട് വയ്ക്കുകയാണ്. തീരദേശമേഖലയുടെ കൃത്യമായ അവസ്ഥ എന്താണെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇവിടെ ചോദിക്കുകയുണ്ടായി. കേരളത്തിന്റെ തീരദേശ

മേഖലയിലെ ഏറ്റവും പരിതാപകരമായൊരു സ്ഥിതി എന്നത്, അവരെക്കുറിച്ച് ആധികാരികമായ ഒരു പഠനം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന്റെ പക്കൽപോലും ഇല്ലെന്ന് പറയുന്നത് ഒരു ദുരവസ്ഥയാണ്.

എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലമായ താനൂരിൽ ഏകദേശം 16 വാർഡുകളിലായി 19 കിലോമീറ്റർ തീരദേശമേഖലയാണ്. മജ്‌ലിസ് ആർട്സ് ആന്റ് സയൻസ് കോളേജിലെ എൻ.എസ്.എസ്. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിനോട് ചേർന്നുകൊണ്ട് ആ മേഖലയിലെ ജനങ്ങളെക്കുറിച്ച് സമഗ്രമായ ഒരു പഠനത്തതിന് തുടക്കം കുറിക്കുകയുണ്ടായി. വളരെ ഭീകരമായ റിപ്പോർട്ടുകളാണ് പഠനത്തിന്റെ ആദ്യ ഘട്ടത്തിൽ നമ്മുടെ മുന്നിലേക്ക് എത്തുന്നത്. അടിസ്ഥാന വിദ്യാഭ്യാസം, വസ്ത്രം, താമസം തുടങ്ങിയ അടിസ്ഥാന ആവശ്യങ്ങൾപോലും സാറ്റിസ്ഫൈ ചെയ്യാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യത്തിൽ ജീവിക്കുന്ന ഒരു ജനവിഭാഗം കേരളത്തിന്റെ തീരദേശ മേഖലയിൽ നമുക്ക് മുമ്പിലുണ്ട്. ഏറെ പരിതാപകരവും സങ്കടകരവുമായ ഒരു കാര്യം, ഇത്രയും കാലമായിട്ടും തീരദേശ ജനതയുടെ ജീവിത സാഹചര്യങ്ങളും അവർ നേരിടുന്ന പ്രശ്നങ്ങളും സംബന്ധിച്ച് നമ്മുടെ

സംസ്ഥാന സർക്കാർ സമഗ്രമായ ഒരു പഠനം നടത്തിയിട്ടില്ലെന്നതാണ്. ഞങ്ങൾ നടത്തിയ സർവെയുടെ ആദ്യ റിപ്പോർട്ടുതന്നെ ഏറെ വേദനിപ്പിക്കുന്ന ഒരു ഘട്ടമാണ്. പോർട്ടുകൾ വരുമ്പോൾ ആ പോർട്ടുകളുടെ റോയൽറ്റിയുടെ ഒരു ഭാഗം തീരദേശത്തെ ജനങ്ങളുടെ ഉന്നമനത്തിനുവേണ്ടി, വിശേഷിച്ച് വിദ്യാഭ്യാസം, താമസം, ആരോഗ്യം തുടങ്ങിയ കാര്യങ്ങൾക്കായി നൽകാൻ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ നേതൃത്വത്തിൽ ഒരു ഇടപെടൽ ഉണ്ടാകണമെന്ന് റിക്വസ്റ്റ് ചെയ്യുകയാണ്.

യന്ത്രരഹിതയാനങ്ങളുടെ ഒരു ചട്ടം കേരളത്തിൽ നിലവിലില്ല. എന്തുകൊണ്ട് യന്ത്രരഹിത യാനങ്ങൾകൂടി ഇതിലേക്ക് ഉൾപ്പെടുത്തുന്ന രൂപത്തിലേക്ക് കൊണ്ടുപോയ്ക്കൂടാ എന്ന ഒരു നിർദേശം കൂടി മുന്നോട്ട് വയ്ക്കുകയാണ്. മാരിടൈം ആസ്ഥാനം കൊച്ചിയിൽ ആയിരുന്നു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി തൊട്ടുമുമ്പ് അവതരിപ്പിച്ച ഭേദഗതിയിലൂടെ അതിന്റെ ആസ്ഥാനം തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് മാറ്റിയിരിക്കുകയാണ്. കൊച്ചിയിൽ ഒരു റീജിയണൽ സെന്റർ ഉണ്ടായി. ഇപ്പോൾ തിരുവന്തപുരത്ത് അതിന്റെ മെയിൻ സെന്ററും കൊച്ചിയിൽ അതിന്റെ റീജിയണൽ സെന്ററും

ഉണ്ട്. ആറ് ജില്ലകൾ ഉൾപ്പെടുന്ന മലബാർ പ്രദേശത്തിന്റെ പ്രതീക്ഷാപൂർവമായ നാളേക്കുവേണ്ടി, നാളത്തെ വിദ്യാർഥികൾക്കുവേണ്ടി, നാളത്തെ തലമുറയ്ക്ക് വേണ്ടി അക്കാദമിക് രംഗത്തും അതുപോലെതന്നെ ജോബ് അവയിലബിലിറ്റിയുടെ കാര്യത്തിലും ഒക്കെ ചേർന്നുനിൽക്കുന്ന ഒരു പുതിയ പദ്ധതി അവതരിപ്പിക്കുമ്പോൾ മലബാർ അതിൽ അന്യംനിന്നുപോകുമോ എന്നൊരു ആശങ്ക ബഹുമാനപ്പെട്ട സഭയ്ക്ക് മുമ്പാകെ അവതരിപ്പിക്കുകയാണ്. ഒരു സാറ്റലൈറ്റ് സെന്റർ എങ്കിലും മലബാർ മേഖലയിൽ തുടങ്ങാൻ അതിൽ ജാഗ്രതാപരമായ ഒരു ഇടപെടൽ ഉണ്ടാകണം. തിരുവനന്തപുരത്ത് മെയിൻ സെന്ററും റീജയണൽ സെന്റർ കൊച്ചിയിലും വരുമ്പോൾ മലബാറിൽ ഒരു സാറ്റലൈറ്റ് സെന്റർ എങ്കിലും ഉണ്ടാകണം എന്നുകൂടി ചേർത്തുവയ്ക്കുകയാണ്.

ഈ ബില്ലിന് എല്ലാവിധ പിന്തുണയും നൽകുമ്പോൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി സംസാരം ആരംഭിക്കുമ്പോൾ പറഞ്ഞ ഒരു വാചകം ഉണ്ട്, "കടൽ നമുക്ക് ഒരു അതിർത്തിയല്ല' ' . ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ വാചകത്തെ അടിവരയിട്ടുകൊണ്ട് ഞാൻ എന്റെ സംസാരം

അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്. കടൽ നമുക്ക് ഒരു അതിർത്തി അല്ല, തീരദേശത്ത് ജീവിക്കുന്ന ജനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് കടൽ അവരുടെ ഇന്നലെകളുടെ ചരിത്രമാണ്; ഇന്നിന്റെ അവരുടെ അന്നം തേടിയുള്ള യാത്രകളുടെ ഇടം ആണ്; നാളെയുടെ അവരുടെ ഭാവിയാണ്. ആ ഭാവിയിലേക്കാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി 2026-ലെ കേരളം മാരിടൈം ബോർഡ് ഭേദഗതി ബിൽ അവതരിപ്പിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. ഇത് തീരദേശ ജനതയ്ക്ക് മാത്രമല്ല മലയാളി സമൂഹത്തിന് മുഴുവൻ ലോകത്തിന് മുമ്പിൽ തല ഉയർത്തി നിൽക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒരു വലിയ പ്രോജക്ട് ആയി ഡെവലപ് ചെയ്യുവരുമെന്ന കാര്യത്തിൽ ഒരു തർക്കവുമില്ല. ഈ ബില്ലിന് എല്ലാവിധ പിന്തുണയും നൽകിക്കൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. വി. ടി. ബൽറാം: സർ, 2026-ലെ കേരള മാരിടൈം ബോർഡ് ഭേദഗതി ബിൽ ഒരു സെലക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന 2 (ബി) നമ്പർ ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുകയാണ്.

ഈ സഭയിൽ നിരവധി മന്ത്രിമാർ പല ബില്ലുകൾ പൈലറ്റ് ചെയ്തത് നമ്മൾ കണ്ടിട്ടുണ്ട്. സ്വാഭാവികമായിത്തന്നെ മന്ത്രിമാർ ആ വിഷയത്തെ

നല്ല രീതിയിൽ പഠിച്ച് ഗൃഹപാഠം ചെയ്ത് ആ വിഷയം സഭയ്ക്ക് മുമ്പാകെ അവതരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ബില്ലിന്റെ പൈലറ്റ് പ്രസംഗങ്ങൾ നടത്തുന്നതും നമ്മൾ കണ്ടിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ ഇന്ന് അതിൽനിന്ന് അപ്പുറമാണ് നമ്മൾ അല്പനേരം മുമ്പ് സാക്ഷ്യം വഹിച്ചത്. അതിന്റെ കാരണം മറ്റൊന്നുമല്ല. പൊതുപ്രവർത്തകനും ഇപ്പോഴത്തെ മുഖ്യമന്ത്രിയുമായ ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ എന്ന വ്യക്തി ഈ വിഷയത്തെ കേവലം അക്കാദമികമായി മാത്രമല്ല സമീപിക്കുന്നത്. അദ്ദേഹം സ്വാഭാവികമായിത്തന്നെ അതിനെ വലിയ രീതിയിൽ ഗൃഹപാഠം ചെയ്ത്; വലിയ രീതിയിൽ അതിന്റെ ആഴങ്ങളിലേക്ക് ഇറങ്ങി ആ വിഷയത്തെ നമുക്ക് മുമ്പിൽ അവതരിപ്പിച്ചു. പക്ഷേ അതിന്റെ അക്കാദമിക് ബാക്ക്ഗ്രൗണ്ടിന് അപ്പുറം അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഒരു പാഷൻ ആണ് നമുക്ക് അതിൽ കാണാൻ സാധിച്ചത്. അതാണ് ഈ ബിൽ അവതരണത്തെ വ്യത്യസ്തമാക്കിയതെന്ന് തോന്നുന്നു. അതുകൊണ്ടുതന്നെ അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഈ സ്വപ്നപദ്ധതിക്ക് കേരളത്തിന്റെ നാളെകളിലെ സാമ്പത്തിക വളർച്ചയുടെ എഞ്ചിൻ ആയി മാറാൻ സാധിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള മാരിടൈം മേഖലയിലെ എല്ലാത്തരം വികസന

പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കും ഈ സഭയുടെ മാത്രമല്ല കേരളത്തിലെ ജനങ്ങളുടെ മുഴുവൻ സമ്പൂർണ്ണമായ പിന്തുണയുണ്ടാകുമെന്നാണ് ഞാൻ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. ഇവിടെ നമുക്ക് മുമ്പാകെ അദ്ദേഹം പറഞ്ഞത് ഇതിന്റെ പോസിബിലിറ്റീസിനെക്കുറിച്ചാണ്. കേരളം വലിയ സാധ്യതകളുടെ ഒരു നാടാണ്. കേരളത്തെ നാളിതുവരെ 'ഗോഡ്സ് ഓൺ കൺട്രി' എന്നാണ് വിശേഷിപ്പിച്ചിരുന്നത്. അത് ടൂറിസം വകുപ്പിന്റെ ഒരു പരസ്യവാചകമാണ്. പക്ഷേ അതിനപ്പുറത്തേക്ക് Keralam is a land of opportunities, Keralam is a land of possibilities, എന്ന് നമുക്ക് വളരെ കൃത്യമായി തിരിച്ചറിയാൻ സാധിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ആ നിലയിൽ ഭാവി കേരളത്തിന്റെ വലിയ വികസനക്കുതിപ്പിന്റെ സാധ്യതകൾ തുറന്നുവച്ചുകൊണ്ടാണ് ഈ അമെന്റ്മെന്റ് ബിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. അടിസ്ഥാനപരമായി ഇതുപോലെയുള്ള ഒരു ലെജിസ്ലേറ്റീവ് പ്രോസസിന്റെ ഉദ്ദേശ്യം തന്നെ അങ്ങനെയാണല്ലോ? നിലവിലുള്ള റെഗുലേറ്ററി സിസ്റ്റം കുറച്ചുകൂടി ഒന്ന് സ്ട്രീംലൈൻ ചെയ്യുക അതിൽ ഏതെങ്കിലും തരത്തിൽ നിലനിൽക്കുന്ന തടസ്സങ്ങളോ ബ്ലോക്ക്

എയിഡുകളോ ഉണ്ടെങ്കിൽ അതിനെ മറികടക്കുക, കാര്യങ്ങളെ കുറച്ചുകൂടി ഫെസിലിറ്റേറ്റ് ചെയ്യുക, തീരുമാനങ്ങൾ പെട്ടെന്ന് എടുക്കാൻ സാധിക്കുക അങ്ങനെ കാര്യങ്ങളെ പ്രായോഗികമായി മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകുന്നതിനുവേണ്ടി ആയിരിക്കണം ഏതൊരു നിയമനിർമ്മാണവും അല്ലെങ്കിൽ നിയമത്തിന്റെ ഭേദഗതിയും നടത്തേണ്ടത്. കേരള മാരിടൈം ബോർഡുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നേരത്തെ എല്ലാവരും സഭയിൽ പറഞ്ഞതുപോലെ, ബില്ലിന്റെ ഉദ്ദേശ്യകാരണങ്ങൾ വളരെ കൃത്യമായി വിശദീകരിക്കുന്നുണ്ട്. ഡിസിഷൻ മേക്കിങ്ങിൽ വളരെയധികം പ്രായോഗിക ബുദ്ധിമുട്ടുകളുണ്ടായിരുന്നു. ഈ നിയമനിർമ്മാണം വരുന്നതോടുകൂടി ആ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാനുള്ള വലിയ കുതിച്ചുചാട്ടം ആ മേഖലയിൽ നടത്താൻ സാധിക്കുമെന്നാണ് ഞാൻ പ്രതീക്ഷിക്കുന്നത്. ഇനി മുതൽ മാരിടൈം ബോർഡ് എന്നത് പല്ലും നഖവുമില്ലാത്ത സംവിധാനമാകില്ല. അതിനപ്പുറത്ത് സമയബന്ധിതമായി തീരുമാനമെടുക്കാനും അത് കൃത്യമായി നടപ്പാക്കാനും അതിൽ പുതിയ പ്രായോഗിക പ്രശ്നങ്ങൾ ഉയർന്നു വന്നാൽ അതും സംയോജിതമായി ഇടപെട്ട് പരിഹരിക്കാനും അത്തരത്തിൽ ഒരു ആധുനിക

ഭരണ സംവിധാനത്തിൽ ഏതു തരത്തിലാണ് ഇത്തരം ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂഷനുകൾ മാറേണ്ടത്, ആ നിലയിൽ മാരിടൈം ബോർഡിനെ പുനഃസംഘടിപ്പിക്കാനുള്ള തീരുമാനമാണ് ഈ ബില്ലിലൂടെ കാണാൻ സാധിക്കുന്നത്. അടിസ്ഥാനപരമായി ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട മാറ്റമെന്നത് ബോർഡിന്റെ സ്ട്രക്ച്ചർ തന്നെയാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ചെയർപേഴ്സണും പോർട്ട് വകുപ്പിന്റെ ചുമതലയുള്ള മന്ത്രി വൈസ് ചെയർപേഴ്സണും ചീഫ് സെക്രട്ടറി ഉൾപ്പെടെ സംസ്ഥാനത്തെ എല്ലാ പ്രധാനപ്പെട്ട വകുപ്പുകളുടെയും ഉന്നത ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഈ ബോർഡിന്റെ ഭാഗമായി വരികയാണെന്ന് പറയുമ്പോൾ, മിനിട്ടുവച്ച് തീരുമാനങ്ങളെടുക്കാം എന്നുള്ളതാണ് ഏറ്റവും വലിയ പ്രത്യേകത. ഫയലുകൾ അങ്ങോട്ടും ഇങ്ങോട്ടും കൊണ്ടുപോകുന്നതും അവിടെയും ഇവിടെയും കെട്ടിക്കിടക്കുന്നതും ഓരോ ഒബ്ജക്ഷൻ ഉന്നയിച്ച് വീണ്ടും താഴെ തട്ടിൽ വരുന്നതുമായ എല്ലാ തടസ്സവാദങ്ങളും ചുവപ്പ് നാടകളും ഒഴിവാക്കി ഈ മേഖലയിൽ ഏറ്റവും സംയോജിതമായുള്ള ഇടപെടലുകൾ നടത്താൻ സാധിക്കുന്ന ഒന്നായി മാരിടൈം ബോർഡിനെ മാറ്റുക എന്നുള്ളതാണ് ഈ ബിൽ കൊണ്ട്

പ്രധാനമായും ലക്ഷ്യം വയ്ക്കുന്നത്. സമയത്ത് തീരുമാനമെടുത്ത് നടപ്പാക്കുകയെന്നുള്ളതാണ് മാരിടൈം മേഖലയിൽ ഏറ്റവും ആദ്യം മറികടക്കേണ്ട പ്രതിസന്ധി. പൊതുവെ, time is money എന്നെല്ലാം പറയാറുണ്ട്. എന്നാൽ, ഷിപ്പിങ് മേഖലയിലായിരിക്കും അത് ഏറ്റവും പ്രായോഗിക അർഥത്തിൽ ഇഫെക്ടീവാകുന്നത്. ഉദാഹരണം പറയുകയാണെങ്കിൽ, വിഴിഞ്ഞത്തെക്കുറിച്ചും അതോടൊപ്പമുള്ള കേരളത്തിലെ പത്ത്, പതിനെട്ട് ചെറുകിട തുറമുഖങ്ങളെകുറിച്ചും അതിന്റെ ഭാവിയിലെ എല്ലാത്തരം വികസനത്തെക്കുറിച്ചുമെല്ലാമാണ് ചർച്ച ചെയ്യുന്നത്. പക്ഷെ ചില അടിയന്തര സാഹചര്യങ്ങൾ ഉയർന്നുവരുന്നുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ജിയോപൊളിറ്റിക്കൽ സിറ്റുവേഷൻ വലിയ രീതിയിൽ മാറ്റത്തിന് വിധേയമായി കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഗൾഫിലെ യുദ്ധസമാനമായ സാഹചര്യമെല്ലാം ഈ മേഖലയിൽ വലിയ രീതിയിലുള്ള പ്രതിസന്ധി സൃഷ്ടിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിനെ ഏറ്റവും കൃത്യമായി അഭിസംബോധന ചെയ്യാൻ കേരളത്തിന് സാധിച്ചാൽതന്നെ നമുക്ക് വലിയൊരു കുതിച്ചുചാട്ടം നടത്താൻ സാധിക്കും. സമീപ മാസങ്ങൾക്കുള്ളിൽതന്നെ റിസൾട്ടുണ്ടാക്കാനും

സാധിക്കും. യു.എ.ഇ. ഏതാണ്ട് 500 ഓളം വെസൽസിനെ അവരുടെ ഷിപ്പിലേയ്ക്ക് അടുക്കുന്നതിൽനിന്ന് വിലക്കിയിരിക്കുകയാണെന്നാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട പോർട്ടുകളായ സിംഗപ്പൂർ പോർട്ട്, യു.എ.ഇ.-ലെ ഫുജൈറ പോർട്ട്, ജബൽ അലി പോർട്ട്, മലേഷ്യയിലെ പോർട്ട് ക്ലാങ്, ചൈനയിലെ ഷൗഷാൻ (Zhoushan) പോർട്ട്, സൗത്ത് കൊറിയയിലെ ഉൽസാൻ, മാൾട്ട തുടങ്ങിയ സ്ഥലങ്ങളിലാണ് ഷിപ്പുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ആങ്കറേജ് സർവീസുകളും മറ്റും നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. പത്ത്, അഞ്ഞൂറ് വെസൽസ് സ്ഥിരമായി പോയ്ക്കൊണ്ടിരുന്ന പോർട്ടിലേയ്ക്ക് മിഡിൽ ഈസ്റ്റിലെ ജിയോ പൊളിറ്റിക്കൽ സാഹചര്യത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അനുമതി നിഷേധിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു എന്ന് പറയുമ്പോൾ, അതൊരു വലിയ ഓപ്പർച്യൂണിറ്റിയാണ്. ആ വെസൽസിനെ കേരളത്തിലേയ്ക്ക് എത്തിക്കാൻ സാധിച്ചാൽ ചുരുങ്ങിയ മാസങ്ങൾക്കുള്ളിൽതന്നെ അതിന്റെ റിസൾട്ടിലേയ്ക്ക്, വലിയ കുതിച്ചുചാട്ടത്തിലേയ്ക്ക് കാര്യങ്ങൾ എത്തിക്കാൻ സാധിക്കും. അവിടെയാണ് ടൈം ബൗണ്ടായുള്ള ഇടപെടൽ നടത്തേണ്ടത്. ചാടി

വീഴണം, ആ നിലയിലുള്ള തീരുമാനങ്ങൾ വരണം. Opportunity once lost എന്ന് പറഞ്ഞാൽ പിന്നെ തിരിച്ചുപിടിക്കാൻ ബുദ്ധിമുട്ടാണ്. പാക്കിസ്ഥാനിലെ കറാച്ചി പോർട്ട് ഉൾപ്പെടെ പല രീതിയിൽ ഇത്തരത്തിലുള്ള ഓപ്പറേഷൻസ് പുനരാരംഭിച്ചു തുടങ്ങി. അവരെല്ലാം ഇതിനെ ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ വേണ്ടി കച്ചകെട്ടി ഇറങ്ങിയിരിക്കുകയാണ്. അത് കേരളത്തിലെ പോർട്ടുകൾ വഴി പ്രത്യേകിച്ച് വിഴിഞ്ഞം പോർട്ട് വഴി ചെയ്യാൻ സാധിച്ചാൽ ഈ മേഖലയിൽ വലിയ മാറ്റങ്ങൾ നേടിയെടുക്കാൻ സാധിക്കും. വിഴിഞ്ഞത്തിന്റെ സാധ്യതകളെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി വളരെ കൃത്യമായി ഇവിടെ പറയുകയുണ്ടായി. ഇന്റർനാഷണൽ ഷിപ്പിങ് ലൈനിൽ ഏറ്റവും ട്രാഫിക് കൂടിയ ഒരു ഷിപ്പിങ് ലൈൻ ഈസ്റ്റ് വെസ്റ്റ് ഷിപ്പിങ് ലൈനാണ്. കാരണം, മിഡിൽ ഈസ്റ്റ് മുതൽ സൗത്ത് ഈസ്റ്റ് ഏഷ്യൻ രാജ്യങ്ങളായ സിംഗപൂർ, മലേഷ്യ ഉൾപ്പെടെയുള്ള രാജ്യങ്ങളിലേയ്ക്കുള്ള ഈസ്റ്റ് വെസ്റ്റ് ഷിപ്പിങ് ലൈൻ, മുഖ്യമന്ത്രി ഇവിടെ കൃത്യമായി സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ കേരളത്തിലെ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തുനിന്നും പത്ത് പതിനൊന്ന് നോട്ടിക്കൽ മൈൽമാത്രം ദൂരത്തിലാണ്. അതായത്

ഷിപ്പിങ് ചാനലിൽ തന്നെയാണെന്ന് പറയാം. അന്തർദേശീയ കപ്പൽ ഗതാഗത പാതയിൽ തന്നെയാണ് നമ്മുടെ വിഴിഞ്ഞം ഇറമുഖവും, ചെറിയൊരു ഡീവിയേഷൻ മതി. അവ നമുക്ക് ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ സാധിച്ചാൽ, ലോകത്തിലെ കണ്ടെയ്നർ ട്രാഫിക്കിന്റെ ഏതാണ്ട് 30 ശതമാനം ഈ ലൈനിലൂടെയാണ് പോയിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അതായത്, ലോകത്തെ ആകെ കണ്ടെയ്നർ ട്രാഫിക്കിന്റെ 30 ശതമാനത്തോളം കേരളത്തിന്റെ തൊട്ടടുത്തുകൂടി പോയിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഒന്ന് മാടി വിളിച്ച് അവരെ ഇവിടെ കയറ്റി ഇറക്കിയാൽ കോടികളാണ് നമുക്ക് വരുമാനം ലഭിക്കാൻ പോകുന്നത്. അതിന്റെ സാധ്യതകൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്തണമെന്നാണ് പറയാനുള്ളത്. ഒരു ലക്ഷത്തോളം വെസൽസാണ് ഒരു വർഷം ഇതിലൂടെ കടന്ന് പോകുന്നത്. കാരണം ഇത് രണ്ട് മേഖലകളെ കണക്ട് ചെയ്യുകയാണ്. ഒരു ഭാഗത്ത് വലിയ മാനുഫാക്ചറിങ് ഇക്കോണമീസ്, മറുഭാഗത്ത് എനർജി പ്രോഡ്യൂസിങ് ഇക്കോണമീസും. അതുകൊണ്ടാണ് പെട്രോളും അതുപോലുള്ള എണ്ണയും മറ്റും ഈ റൂട്ടിലൂടെ ഇത്രയധികം പോയിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അതിനായി മറ്റൊരു

മാർഗ്ഗത്തെക്കുറിച്ച് അടുത്തകാലത്തൊന്നും ലോകത്താർക്കും ആലോചിക്കാൻ കഴിയില്ല. അതിനാൽ ഇത് കുറച്ചുകാലം ഇവിടെയുണ്ടാകും. ആ സാധ്യതയെ ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ നമുക്ക് എത്രയുംവേഗം കഴിയണം എന്നതാണ് ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യം. കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനൽ.... വിഴിഞ്ഞത്തെക്കുറിച്ചുള്ള ചർച്ചകളിൽ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റിനെ കുറിച്ച് മാത്രമാണ് നമ്മൾ ചർച്ച ചെയ്തത്. അതായത് വലിയ കണ്ടെയ്നറുകൾ ഇറക്കുന്നു, വലിയ മദർ ഷിപ്പുകളിൽനിന്നും ചെറിയ ഷിപ്പുകളിലേയ്ക്ക് മാറ്റുന്നു. ആ ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റ് ഇടപാടുകളെകുറിച്ച് മാത്രമാണ്. പക്ഷെ ഷിപ്പുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഇതല്ലാത്ത ഒരുപാട് കാര്യങ്ങൾ നടക്കാനുണ്ട്. ഷിപ്പ് ടു ഷിപ്പ് (STS) ഓപ്പറേഷൻസ് എന്നതാണ് പറയാനുള്ളത്. കടലിനകത്ത് വച്ച് എണ്ണ റീഫ്യുവൽ ചെയ്യുന്നത്, ക്രൂഡോയിൽ ടാങ്കേസിന്റെ ഏർപ്പാടുകൾ, ആങ്കറേജ് സർവീസുകൾ, ഇങ്ങനൊരു പോർട്ട് നമ്മൾ ഡെവലപ് ചെയ്താൽ അല്ലെങ്കിൽ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നിയമങ്ങളെ കുറച്ചുകൂടി അനായാസമാക്കിയാൽ, ലഘൂകരിച്ചാൽ ഒരു പൈസ പുതിയ ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റില്ലാതെ കുറെയേറെ കാര്യങ്ങൾ തന്നത്താൻ നടക്കും. നമ്മൾ

ഒന്ന് ഫെസിലിറ്റേറ്റ് ചെയ്ത് കൊടുത്താൽ മതി; തടസ്സങ്ങൾ എന്തെങ്കിലുമുണ്ടെങ്കിൽ നീക്കി കൊടുത്താൽ മതി. ഇവിടെ പറഞ്ഞതുപോലെ, പോർട്ടിന്റെ അധീനതയിൽ ഭൂമി വെറുതെ കിടക്കുകയാണെങ്കിൽ അത് ഉപയോഗപ്പെടുത്താനുള്ള ഒരു ദീർഘ വീക്ഷണപരമായുള്ള കാഴ്ചപ്പാടുകൾ ഗവൺമെന്റ് മുന്നോട്ട് വയ്ക്കുകയാണെങ്കിൽ വളരെ സുതാര്യമായി അത്തരം നടപടിക്രമങ്ങളെ മുന്നോട്ട് കൊണ്ടുപോകാൻ സാധിക്കുകയാണെങ്കിൽ, നിരവധി ആളുകൾ ഒരുപക്ഷെ അതിന്റെ സാധ്യതകൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്താനായി കടന്നുവരും എന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ സംശയമില്ല. അതിനെല്ലാം ഉതകുന്ന തരത്തിലുള്ള ഒരു നല്ല സംവിധാനം ഇതിന്റെ ഭാഗമായി ഉണ്ടായി വരട്ടെയെന്നാണ് എനിക്ക് ആശംസിക്കാനുള്ളത്. മുമ്പ് ഞാൻ പറഞ്ഞതുപോലെ ഓഫ്ഷോർ (Offshore), STS (Ship-to-Ship) ഓയിൽ കാർഗോ ട്രാൻസ്ഫറുകൾ, ബങ്കറിങ് സർവീസസ് ഇവയെല്ലാം വലിയ സാധ്യതകളുള്ള മേഖലയാണ്. ക്രൂ ചെയ്ഞ്ച് സാധ്യതയുള്ള മേഖലയാണ്, കാരണം ഒരു ഷിപ്പ് വന്നുകഴിഞ്ഞാൽ അവിടെയുള്ള ക്രൂവിന് ഇറങ്ങി പുതിയ ക്രൂവിനെ

നൽകിക്കൊണ്ട്, അവർക്ക് രണ്ട് ദിവസം ടൂറിസം ഉൾപ്പെടെയുള്ള കാര്യങ്ങൾക്ക് നാട്ടിൽ ഇറങ്ങി നടക്കാൻ കഴിയും. അതിനുവേണ്ടിയുള്ള എമിഗ്രേഷൻ സംവിധാനങ്ങളെല്ലാം കേന്ദ്ര സർക്കാരുമായി സഹകരിച്ച് ചെയ്യുകഴിഞ്ഞാൽ അത്തരത്തിലുള്ള സാധ്യതകളുമുണ്ട്. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട സ്റ്റോറേജ് ഫെസിലിറ്റീസ് നിർമ്മിക്കുന്നതിനെകുറിച്ചും വെയർഹൗസ് ഫെസിലിറ്റീസിനെക്കുറിച്ചും ഗവൺമെന്റ് ദീർഘവീക്ഷണപരമായി ആലോചിക്കുന്നു എന്നത് ഏറ്റവും നല്ല കാര്യങ്ങളാണ്. എല്ലാ സംവിധാനങ്ങളും നമുക്ക് ഭാവിയിലേയ്ക്ക് വലിയൊരു മുതൽക്കൂട്ടാണ്. കേരളത്തിൽ അടിസ്ഥാനപരമായി ഒരു തീം ബേസ്ഡ് ഡെവലപ്മെന്റ് യഥാർഥത്തിൽ കഴിഞ്ഞ കുറേ കാലമായി ഉണ്ടായിട്ടില്ലന്നുള്ളതാണ് ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ഒരു പർട്ടിക്കുലർ ആശയം മുന്നോട്ട് വച്ചുകൊണ്ട് അതിനെ ചുറ്റിപ്പറ്റി ഒരു വികസന സങ്കൽപ്പത്തെ രൂപപ്പെടുത്തിയെടുക്കുക എന്നുള്ളത് ദീർഘവീക്ഷണപരമായി ചിന്തിക്കുന്ന ഒരു സമൂഹത്തിന്റെയും ഭരണകൂടത്തിന്റെയും ഉത്തരവാദിത്വമാണ്.

തൊണ്ണൂറുകളിൽ ഐ.ടി.-യുടെ കാര്യത്തിൽ നമ്മൾ ചെയ്തത് അങ്ങനെയാണ്. ഐ.ടി. എന്നൊരു പുതിയ മേഖല ഉയർന്നുവന്നപ്പോൾ ഇന്ത്യ എന്താണ് ചിന്തിച്ചത്? നമുക്ക് അഭ്യസ്തവിദ്യരായുള്ള നല്ല ചെറുപ്പക്കാരുണ്ട്. അതിനാൽ ഒരു ഫസ്റ്റ് മൂവർ അഡ്വാന്റേജ് നമുക്ക് ഇക്കാര്യത്തിലുണ്ടാകും. നമ്മൾ ഇറങ്ങിയാൽ അതിന്റെ ഭാഗമായി ഒരുപാട് അവസരങ്ങളുണ്ടാകും. അതിന്റെ ഭാഗമായി രാജ്യത്തിന്റെ പല ഭാഗങ്ങളിൽ, ടെക്നോപാർക്കുൾപ്പെടെ, ബാംഗ്ലൂർ ഉൾപ്പെടെയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ ഐ.ടി. പാർക്കുകളും വ്യവസായ സംരംഭങ്ങളും ആരംഭിച്ചു. ഇവയെല്ലാം ആരംഭിച്ചപ്പോൾ മുതൽ പല തലങ്ങളിലേക്കുള്ള വ്യാപനം നാം കണ്ടു. ഫോർവേർഡ്, ബാക്ക്വേർഡ് ലിങ്കേജസ് എന്നെല്ലാം പറയുന്നതുപോലെ അത് അനുബന്ധ മേഖലകളിലേക്ക് തന്നത്താൻ പടരുകയാണ്. ഇതിന്റെയൊരു അക്കാദമിക് ലിങ്കേജിനെക്കുറിച്ച് ഇവിടെ ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പുമന്ത്രി പറയുകയും മുഖ്യമന്ത്രിയുൾപ്പെടെ അതിനെ എൻഡോഴ്സ് ചെയ്യുകയും ചെയ്തു. വളരെ ഗൗരവത്തിൽ ആലോചിക്കുകയാണ്, ഐ.ടി. മേഖല രാജ്യത്തും ലോകത്തും ഡെവലപ്പുചെയ്ത് വന്നപ്പോഴാണ്

എഞ്ചിനീയറിങ് കോളേജുകളിൽ സാധാരണഗതിയിൽ അതുവരെ വലിയ ഡിമാൻഡ് ഇല്ലാതിരുന്ന ഐ.ടി. അധിഷ്ഠിത കോഴ്സുകൾക്കെല്ലാം ഡിമാൻഡ് വന്നത്. മുമ്പൊക്കെ ഇലക്ട്രിക്കലും മെക്കാനിക്കലും ഒക്കെയാണ് പരമ്പരാഗത എഞ്ചിനീയറിങ് കോഴ്സുകളായി നമ്മുടെ കുട്ടികൾ പഠിച്ചിരുന്നത്. കമ്പ്യൂട്ടർ സയൻസിലേക്ക് കൂടുതൽ കുട്ടികൾ വന്നുതുടങ്ങിയതും ഐ.ടി. എന്ന ഒരു പുതിയ പഠനശാഖ വന്നതും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള കാര്യങ്ങളെല്ലാം വന്നത് ഐ.ടി. മേഖലയാണ് ഭാവി ലോകം എന്ന ഒരു കാഴ്ചപ്പാടിലൂടെയാണ്. ആ ഒരു അവസ്ഥയിലേക്ക് നമുക്ക് ഈ മേഖലയെ കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയണമെന്നാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. കേരളത്തിൽ നമ്മളെല്ലാം തയ്യാറാണ്, സർവസജ്ജമായി ഇറങ്ങുകയാണ്. ഈയൊരു തീം മുന്നോട്ടുവച്ചുകൊണ്ട് കേരളത്തിന്റെ 600 കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യമുള്ള കടൽത്തീരത്തിന്റെ അനന്തസാധ്യതകളെ കേരളത്തിന്റെ ഭാവി വികസനത്തിനുവേണ്ടി പ്രയോജനപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ഇതാ നമ്മൾ ഇറങ്ങുകയാണ് എന്നുള്ളൊരു മെസ്സേജ്, അതുതന്നെ വലിയൊരു enthusiasm ജനറേറ്റ് ചെയ്യും. ബാക്കി പല കാര്യങ്ങളും തനിയെ നടക്കും. നമ്മളൊന്ന്

കൂടെനിന്നാൽ മതി, ചെറുതായൊന്ന് സപ്പോർട്ട് ചെയ്താൽ മതി. ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നല്ല രീതിയിലുള്ള ഇടപെടലുണ്ടാകണം. സ്കിൽലിങ്ങിന്റെ വലിയ സാധ്യതകളുണ്ട്, ലോജിസ്റ്റിക്സിന്റെ സാധ്യതകൾ ഇവിടെ പറഞ്ഞു. സ്റ്റോറേജ് ഫെസിലിറ്റീസും വെയർഹൗസിങ് ഫെസിലിറ്റീസും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളും കേരളത്തിൽ വലിയ രീതിയിലുള്ള ഫർദർ ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റ് കൊണ്ടുവരാൻ സാധിക്കും. അതിനെല്ലാം മതിയായ രീതിയിൽ ഭൂമി കൊടുത്തും നിയമപരമായ സപ്പോർട്ട് നൽകിയും സർക്കാരൊന്ന് കൂടെനിൽക്കാൻവേണ്ടി ഈ പുതിയ നിയമനിർമ്മാണം വലിയരീതിയിൽ സഹായിക്കുമെന്നാണ് എനിക്ക് തോന്നുന്നത്. ഞാൻ വളരെ ദീർഘമായി മറ്റ് കാര്യങ്ങളിലേക്ക് കടന്നുപോകാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. ഞാൻ വീണ്ടും ആവർത്തിക്കുകയാണ്, ചരിത്രപരമായി നോക്കുമ്പോൾ കേരളത്തെ യഥാർഥത്തിൽ ഇന്ന് കാണുന്ന തരത്തിൽ രൂപപ്പെടുത്തിയത് മാരിടൈം മേഖലയിലെ ആയിരമോ രണ്ടായിരമോ വർഷം പഴക്കമുള്ള നമ്മുടെ ചരിത്രമാണ്. കേരളം മതേതരത്വത്തിന്റെ ഒരു പുദീസയെന്ന് പല ചരിത്രകാരന്മാരും നമ്മളും അഭിമാനത്തോടുകൂടി പറയാറുണ്ടല്ലോ. വ്യത്യസ്ത

മതങ്ങൾ തമ്മിൽ വലിയ കാലുഷ്യമൊന്നുമില്ലാതെ ആളുകൾ പരസ്പരം സഹകരിച്ച് മുന്നോട്ടുപോകുന്ന അവസ്ഥ. അതിന് പല ചരിത്രകാരന്മാരും നൽകുന്ന ഒരു വിശദീകരണം, നോർത്ത് ഇന്ത്യയിലൊക്കെ വിദേശ ഭരണാധികാരികൾ കടന്നുവന്നത് ഇൻവേഡേഴ്സായാണ് (Invaders). വിദേശത്തുനിന്നുള്ള ഭരണാധികാരികളെല്ലാം യുദ്ധം ചെയ്ത് പിടിച്ചടക്കാൻ വേണ്ടി, പടയോട്ടങ്ങളുടെ ഭാഗമായാണ് കടന്നുവന്നത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ എപ്പോഴും ഒരു Confrontation ആണ്. അതിന്റെ മെമ്മറികളാണ് സമൂഹത്തിൽ നിലനിൽക്കുന്നത്. അത് തലമുറകൾ കൈമാറി പോകും. ഏറ്റവുമൊടുവിൽ വിഭജനമുൾപ്പെടെ വന്നപ്പോൾ അത് ആളുകളുടെ സോഷ്യൽ മെമ്മറിയിൽ സജീവമായി നിൽക്കുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ കേരളത്തിൽ അങ്ങനെയല്ലല്ലോ; കേരളത്തിൽ ട്രേഡേഴ്സ് ആയാണ് കടന്നുവന്നത്. ട്രേഡേഴ്സ് ആയി ആളുകൾ കടന്നുവരുമ്പോൾ രണ്ടുകൂട്ടർക്കും ഗുണമാണ്, വരുന്നവർക്കും ഇവിടെയുള്ളവർക്കും ഗുണമാണ്. പരസ്പര കൊടുക്കൽ വാങ്ങലുകളാണ്. അങ്ങനെയാണ് ഇസ്ലാമും ക്രിസ്ത്യാനിറ്റിയും കടന്നുവന്നത്. കേരളത്തിൽ ഈ മനോഭാവത്തോടുകൂടിയായതുകൊണ്ടാണ് നമുക്ക് ആ

നിലയിലുള്ള friction ഇല്ലാതിരുന്നത്. പരസ്പരം സഹകരിച്ച്, നിലനിൽക്കുന്ന അമ്പലങ്ങളെ പള്ളികൾക്കായി വിട്ടുകൊടുക്കുന്നു, താമസിക്കാൻ ഇടം നൽകുന്നു. ഞാൻ പറഞ്ഞുവന്നത്, കേരളത്തെ കേരളമായി രൂപപ്പെടുത്തിയത് ഈ മാരിടൈം ഹിസ്റ്ററിയാണ്. അതിന്റെ പുതിയ കാലത്തെ സാധ്യതകൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്താനുള്ള ഒരു ദീർഘവീക്ഷണം, ഞാൻ ആദ്യം സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഒരു passionate ആയുള്ള ഇടപെടൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ സർക്കാരിന്റ ഭാഗത്തുനിന്നും മുഖ്യമന്ത്രി എന്ന നിലയിൽ അദ്ദേഹത്തിന്റെ വ്യക്തിപരമായുള്ള ഇനിഷ്യേറ്റീവും ഇക്കാര്യത്തിലുണ്ട്. അത് എല്ലാതരത്തിലും ഈ നാടിനുവേണ്ടി വിജയം കാണട്ടെ എന്നാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. കേരളത്തിൽ ക്രൂയിസ് രംഗത്ത് വലിയ സാധ്യതയുണ്ടെന്ന് ശ്രീ. കെ. ജയന്ത് സഭയിൽ സൂചിപ്പിച്ചിരുന്നു. പതിനായിരക്കണക്കിന്, ലക്ഷക്കണക്കിന് ആളുകൾ ആ സർവീസുകൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻവേണ്ടി സ്വിച്ചിട്ടപോലെ റെഡി ആയി നിൽക്കും. നമ്മൾ തുടങ്ങികൊടുത്താൽ മതി, വലിയ സാധ്യതകളാണല്ലോ.

അത്തരത്തിലുള്ള ഒരു ക്രൂയിസ് കപ്പൽ കൊച്ചിയിൽ നിന്ന് പുറപ്പെട്ടാൽ ചിലപ്പോൾ മൂന്ന് ദിവസം കൊണ്ടൊക്കെ ഒമാനിലോ ദുബായിലോ എത്താൻ കഴിയുമെന്നാണ് തോന്നുന്നത്. ചിലപ്പോൾ മൂന്ന് ദിവസം വേണ്ടിവരില്ല, കൃത്യമായി എനിക്ക് അറിയില്ല. വെക്കേഷൻ സമയത്ത് ഫാമിലിയെ കൊണ്ടുപോകുകയാണെങ്കിൽ എല്ലാവർക്കും കൂടി കളിച്ച് രസിച്ച് മൂന്ന് ദിവസം നല്ല രീതിയിൽ എൻജോയ് ചെയ്യുകൊണ്ടുള്ള ഒരു പ്ലഷർ ട്രിപ്പായി അത് മാറ്റാൻ കഴിയും. അതോടൊപ്പം വിമാന കമ്പനികളുടെ ചൂഷണത്തിൽനിന്നും സാധാരണക്കാരെയും ഇടത്തരക്കാരെയും നമുക്ക് സംരക്ഷിക്കാൻ കഴിയും. കുറേ ഡിമാൻഡ് അങ്ങോട്ട് പോകുമ്പോൾതന്നെ അവിടെ ഒരു മാർക്കറ്റ് പ്രഷർവരും. വിമാന കമ്പനികൾ വലിയ ചൂഷണത്തിന് നിൽക്കില്ല. അതോടൊപ്പം ലഗേജ് 30, 32 കിലോയൊക്കെ ആകുമ്പോൾ ടെൻഷൻ അടിക്കേണ്ട കാര്യമില്ല. 50, 60, 70 കിലോയൊക്കെ നമുക്ക് എളുപ്പത്തിൽ allow ചെയ്യാനും പച്ചക്കറികളും പൂക്കളുമെല്ലാം കയറ്റി അയയ്ക്കാനും കഴിയും. അതിന്റെ സാധ്യതകളെക്കുറിച്ച് ചിന്തിക്കുമ്പോൾതന്നെ നമുക്ക് ഉത്സാഹം (enthusiasm) തോന്നുകയാണ്.

അത്രത്തോളം അനന്തമായ പൊട്ടൻഷ്യലാണ് ആ മേഖലയിലുള്ളത്. അതിനുവേണ്ടിയുള്ള നീക്കംകൂടി സർക്കാരിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടാകണം. അന്തർദേശീയ രംഗത്തെ പ്രധാനപ്പെട്ട ക്രൂയിസ് കമ്പനികളാണ് കാർണിവൽ ക്രൂയിസ് ലൈൻ, MSC ക്രൂയിസസ്, നോർവീജിയൻ ക്രൂയിസ് ലൈൻ (എൻ.സി.എൽ.), റോയൽ കരീബിയൻ ഇന്റർനാഷണൽ എന്നിവ. അവർക്കെല്ലാം ഈ സാധ്യതകൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ നമുക്കൊരു അവസരം നൽകിയാൽ അവരെല്ലാം വരുമെന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല. ഇതിന് റിവേഴ്സ് ടൂറിസത്തിന്റെ സാധ്യതകൂടിയുണ്ട്. അറബികളായ നൂറുകണക്കിന് ആളുകൾ നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ആയുർവേദ ചികിൽസയ്ക്കും മറ്റും വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതിനാൽ ആ മേഖലയിൽ ഒരു റിവേഴ്സ് ടൂറിസത്തിന്റെ സാധ്യതയുമുണ്ട്. അതെല്ലാം ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ കഴിയുന്ന തരത്തിലുള്ള ഒരു നല്ല സംവിധാനം ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഉണ്ടാകട്ടെ എന്നാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. ഇവിടെ ഇൻലാൻഡ് നാവിഗേഷനെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുകയാണല്ലോ. ഇന്ന് രാവിലെ ബഹുമാനപ്പെട്ട

അംഗം ശ്രീ. സി. ആർ. മഹേഷ് വിശ്വകർമ്മജരുടെ പ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ച് സബ്മിഷനിലൂടെ പറഞ്ഞത് നമ്മളെല്ലാവരും ശ്രദ്ധിച്ചതാണ്. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ആർട്ടിസാൻസ് എന്നുപറയുന്ന വലിയ ഒരുവിഭാഗം, പരമ്പരാഗതമായി ഉരു ഉണ്ടാക്കുന്ന ആളുകൾ, മരക്കപ്പൽ ഉണ്ടാക്കുന്ന ആളുകൾ, ബേപ്പൂരിലുള്ള ആളുകൾ. ബേപ്പൂരിലെ 'ഉരു' അന്തർദേശീയതലത്തിൽതന്നെ പ്രശസ്തമാണ്. ഇത്തരം കാര്യങ്ങൾ പ്രോൽസാഹിപ്പിക്കുകയാണെങ്കിൽ അവർക്കുകൂടി വലിയ രീതിയിൽ അവസരം ലഭിക്കും. കാശ്മീരിലൊക്കെപ്പോയാൽ വലിയ ഹൗസ്ബോട്ടുകൾ കാണാൻ സാധിക്കും. തദ്ദേശീയമായ രീതിയിലുള്ള രൂപകൽപ്പനകൂടിവച്ചുകൊണ്ട് ഇൻലാൻഡ് നാവിഗേഷൻ നമുക്ക് പ്രൊമോട്ട് ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞാൽ ടൂറിസം രംഗത്തുൾപ്പെടെ എല്ലാ രംഗത്തും വലിയ മാറ്റങ്ങൾ നേടിയെടുക്കാൻ കഴിയും. വലിയരീതിയിൽ സോൺ ജനറേറ്റിങ് (zone Generating) ആയ ഒരു മേഖലയായി നമുക്കതിനെ മാറ്റിയെടുക്കാൻ കഴിയും. അതിനുവേണ്ടികൂടി ശ്രദ്ധിക്കണം എന്നാണ് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്. പോർട്ടുകളുമായുള്ള കണക്ടിവിറ്റി സംബന്ധിച്ച് ഞാൻ

ഇതിനുമുമ്പും ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഒരുപക്ഷേ പൊന്നാനി എം.എൽ.എ.-യും തവനൂർ എം.എൽ.എ.-യുമൊക്കെ ആഗ്രഹിക്കുന്ന കാര്യമായിരിക്കും. നമ്മുടെ പ്രധാനപ്പെട്ട പോർട്ട് സിറ്റികളെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഇൻഡസ്ട്രിയൽ സിറ്റികളും ഇൻഡസ്ട്രിയൽ കോറിഡോറുകളുമായി ബന്ധപ്പെടുത്തണം. ഒരു ഉദാഹരണം പറയുകയാണെങ്കിൽ, വലിയരീതിയിൽ വികസനസാധ്യത കാണുന്ന ഒരു തുറമുഖമാണ് പൊന്നാനി പോർട്ട്. ഞങ്ങളുടെ പ്രദേശത്തുകൂടി കടന്നുപോകുന്ന പ്രധാനപ്പെട്ട റോഡാണ് പാലക്കാട്-പൊന്നാനി റോഡ്. ഏകദേശം 90-92 കിലോമീറ്ററാണ് ഈ റോഡ്. ഇത് നല്ല നിലവാരത്തിൽ ഡെവലപ്പ് ചെയ്താൽ, ഇവിടെ പോർട്ട് വരാൻ പോകുന്നു, അല്ലെങ്കിൽ അത് വലിയ രീതിയിൽ ഡെവലപ്പ് ചെയ്യാൻപോകുന്നു. പാലക്കാട് എന്ന് പറഞ്ഞാൽ നമ്മളെ സംബന്ധിച്ച് വലിയൊരു ഇൻഡസ്ട്രിയൽ കോറിഡോറാണ്. മാനുഫാക്ചറിങ് മേഖലയിൽ നിരവധി സ്ഥാപനങ്ങളുള്ളതാണ്. കോയമ്പത്തൂർ അതിനേക്കാൾ വലിയ മെട്രോ നഗരമാണ്.

കോയമ്പത്തൂരിനെയും നമ്മുടെ തീരദേശ മേഖലയെയും കണക്ട് ചെയ്യുന്ന തരത്തിലുള്ള ഒരു വലിയ ഹൈവേയായി നമുക്കതിനെ മാറ്റാൻ കഴിയും.

രാവിലെ കെ.എസ്.റ്റി.പി. റോഡുകളെക്കുറിച്ച് ചർച്ച ചെയ്തിരുന്നല്ലോ? കെ.എസ്.റ്റി.പി. റോഡിന്റെ കാലത്ത് നിർമ്മിച്ച റോഡുകൾ ഇപ്പോഴും വലിയ കുഴപ്പങ്ങളൊന്നുമില്ലാതെ നിൽക്കുകയാണ്. ഇതിന്റെ ഗുണം എന്താണെന്നാൽ, അഡീഷണലായി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാതെതന്നെ നാലുവരി പാത നിർമ്മിക്കാൻ സാധിക്കും. നാഷണൽ ഹൈവെ നിലവാരത്തിലേക്കാണെങ്കിൽ ആറുവരിയും സർവീസ് റോഡുമൊക്കയാക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള ലാന്റ് അക്വിസിഷനിലേക്ക് പോയാൽ ചിലപ്പോൾ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാകുമെങ്കിലും നിലവിലെ ഭൂമി ലഭ്യത വച്ചുകൊണ്ടുതന്നെ പാലക്കാട്-പൊന്നാനി റോഡിനെ നാലുവരി പാതയാക്കാനുള്ള എല്ലാ സാധ്യതയുമുണ്ട്. അങ്ങനെയുള്ള കണക്ടിവിറ്റി ഇഷ്യൂസ് കൂടി പരിഹരിക്കുകയാണെങ്കിൽ കേരളത്തിന്റെ സമഗ്ര വികസനത്തിന് അത് പ്രയോജനം ചെയ്യുമെന്ന കാര്യത്തിൽ സംശയമില്ല. അതിനെല്ലാം കഴിയുന്ന തരത്തിലുള്ള ഒരു ഫെസിലിറ്റേറ്റിങ് അറ്റ്മോസ്ഫിയർ ഇവിടെ കൊണ്ടുവരാൻ

സർക്കാർ നിയമനിർമ്മാണത്തിലൂടെ പരിശ്രമിക്കുമ്പോൾ അതിനെ സഭയ്ക്കകത്തിരിക്കുന്ന ഭരണ-പ്രതിപക്ഷ അംഗങ്ങൾ മാത്രമല്ല, കേരളീയ പൊതുസമൂഹം, മാധ്യമങ്ങൾ, എല്ലാവരും ചേർന്ന് ഈ ലക്ഷ്യത്തെ ഏറ്റെടുക്കണം എന്നാണ് എനിക്ക് അഭ്യർഥിക്കാനുള്ളത്. ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകൾ ചുരുക്കുകയാണ്. അഭിവാദ്യങ്ങൾ.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ): സർ, ഞാനൊരു ദീർഘമായ അവതരണ പ്രസംഗം നടത്തിയതിനാൽ ഇനിയും അതൊന്നും ആവർത്തിക്കുന്നില്ല. ഇവിടെ നടന്ന ചർച്ചയിൽ പങ്കെടുത്തുകൊണ്ട് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ മുന്നോട്ടുവച്ച നിർദേശങ്ങളെ ഹൃദയപൂർവം സ്വീകരിക്കുന്നു. വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട നിർദേശങ്ങളും അവതരിപ്പിച്ചു. ഈ ബില്ല് സഭ മൊത്തത്തിൽ വളരെ പ്രതീക്ഷയോടുകൂടി സ്വീകരിച്ചുയെന്നത് സന്തോഷകരമായ അനുഭവമാണ്. ശ്രീ. വി. ടി. ബൽറാം അവസാനം പറഞ്ഞ കണക്കിവിറ്റി എന്ന പോയിന്റ് വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ്. ഇതിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ വിജയരഹസ്യമെന്ന് പറയുന്നത് എല്ലാ പോർട്ടുകളുമായുള്ള കണക്കിവിറ്റിയാണ്. കരയിലൂടെയും കടലിലൂടെയും കണക്കിവിറ്റയുണ്ടാകണം.

എന്നാൽ മാത്രമെ നമ്മൾ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന തലത്തിലേക്ക് അതിനെ കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. ബഹുമാനപ്പെട്ട വ്യവസായ വകുപ്പുമന്ത്രി ഇവിടെയുണ്ടായിരുന്നു. പോർട്ട് ഡെവലപ് ചെയ്യാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളിലെല്ലാം പരമാവധി സ്ഥലം അക്വയർ ചെയ്യാനാണ് കിൻഫ്രയോടും സർക്കാരിന്റെ ഏജൻസികളോടും പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. തിരുവനന്തപുരം, കൊച്ചി, കോഴിക്കോട് തുടങ്ങി പോർട്ടുകളുള്ള സ്ഥലങ്ങളിലെല്ലാം പരമാവധി സ്ഥലം അക്വയർ ചെയ്യണം. ഏവിയേഷൻ ഹബ്ബ് നമ്മുടെ ഒരു ഡ്രീമാണ്, എയർപോർട്ടിനെയും സീ പോർട്ടിനെയും തമ്മിൽ കണക്ട് ചെയ്താൽ കുറേ കാർഗോ അവിടെയും നമുക്ക് ഡെവലപ്പ് ചെയ്യാൻ കഴിയും. കണക്ടിവിറ്റിക്ക് കൂടുതൽ പ്രയോറിറ്റി കൊടുക്കുമെന്നുകൂടി പറയുകയാണ്. ഇത് വളരെ നല്ല രീതിയിൽ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയിൽ പോയി, വീണ്ടും ചർച്ച ചെയ്ത് എല്ലാവരുടെയും അഭിപ്രായം ആരായാം.

<u>ശ്രീ. വിഷ്ണു മോഹൻ</u>: സർ, പ്രതീക്ഷാ നിർഭരമായ ഈ അമെൻഡ്മെന്റ് ബില്ല് ഇവിടെ അവതരിപ്പിക്കുമ്പോൾ, പരമാവധി സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കലുൾപ്പെടെയുള്ള സംവിധാനങ്ങളെക്കുറിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട

മുഖ്യമന്ത്രി സഭയിൽ പറയുമ്പോൾ, പലപ്പോഴും കടലിന്റെ മക്കൾ ഇതിന്റെ വികസനത്തിൽനിന്ന് അന്യംനിന്നു പോകാതിരിക്കാനുള്ള ദീർഘവീക്ഷണം കൂടി ഈ ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായുണ്ടാകണം. ഒരു കാര്യം കൂടി, മുൻ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലഘട്ടത്തിൽ, അതായത് ഉമ്മൻ ചാണ്ടി കേരളം ഭരിക്കുന്ന കാലഘട്ടത്തിൽ പ്രസ്തുത ലക്ഷ്യത്തോടുകൂടി മാരിടൈം അക്കാദമികൾ തീരദേശ മേഖലകളിൽ സ്ഥാപിക്കുകയുണ്ടായി. പിന്നീട് മാരിടൈം അക്കാദമികൾ പ്രവർത്തിക്കാതിരുന്ന കാലഘട്ടമാണ് കഴിഞ്ഞ പത്തുകൊല്ലത്തേത്. കടലിന്റെ മക്കൾക്കുകൂടി ഇതിന്റെ പ്രയോജനവും ലഭ്യതയും ഉറപ്പാക്കാൻ അങ്ങയുടെ ഭാഗത്തുനിന്നും വ്യവസ്ഥാപിതമായ ഒരു സംവിധാനവും ദീർഘവീക്ഷണവും പ്രതീക്ഷിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, ബില്ല് അവതരിപ്പിച്ചപ്പോൾ തന്നെ വളരെ വ്യക്തമായി പറഞ്ഞു. അക്കാദമിക് പ്രോഗ്രാമുകളിലും പിന്നീടുള്ള എംപ്ലോയ്മെന്റ് സാധ്യതകളിലുമെല്ലാം കടലിന്റെ മക്കൾക്ക് പ്രത്യേകമായ സംവരണം ഏർപ്പെടുത്തുന്ന കാര്യംകൂടി സർക്കാരിന്റെ പരിഗണനയിലുണ്ട്. എന്തായാലും അവർ ഈ അക്കാദമിക് പ്രോഗ്രാമുകളിൽ പങ്കെടുത്താൽ

മാത്രമെ ജോലി സാധ്യതയുണ്ടാകുകയുള്ളൂ. അവിടെതന്നെ അവർക്ക് റിസർവേഷൻ നൽകുകയും കൂടുതൽ ജോലി സാധ്യതകളും നൽകാം. ഇക്കാര്യം നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ചിരുന്നു. അവരുടെ ജീവിത നിലവാരം ഉയർത്തുകയെന്നത് നമ്മുടെ ലക്ഷ്യങ്ങളിലൊന്നാണ്. തീരപ്രദേശത്ത് ജീവിക്കുന്ന മനുഷ്യരെ ചേരിയിലേക്കും അല്ലെങ്കിൽ പുറത്തേക്കും ഇറക്കിവിടുകയെന്നുള്ളതല്ല ലക്ഷ്യം. അവരുടെ ജീവിത നിലവാരത്തിലും ഈ പദ്ധതികൊണ്ട് മാറ്റമുണ്ടാകണം. ഞങ്ങളുടെകൂടെ പദ്ധതിയാണെന്ന് അവർക്ക് അഭിമാനത്തോടുകൂടി പറയാൻ കഴിയുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടാകണം. തീർച്ചയായും സഭയിൽ.....

<u>ശ്രീമതി ഫാത്തിമ തഹിലിയ</u>: സർ, വളരെ അദ്ഭുതവും അതിലേറെ സന്തോഷവും തോന്നുകയാണ്. The Keralam Maritime Board (Amendment) Bill, 2026 എന്നാണ് ഇതിന് പേരിട്ടിട്ടുള്ളത്. യഥാർഥത്തിൽ നേരത്തെയുണ്ടായിരുന്ന ആക്ട് കടൽത്തീരത്ത് നിൽക്കുകയാണെങ്കിൽ അവിടെനിന്നും ഇൻലാൻഡ് വാട്ടർവെയ്സിലേക്ക് എത്തിയെന്നുള്ള വലിയ മാറ്റം അങ്ങയുടെ സംസാരത്തിലും ഇപ്പോൾ ഇവിടെ

അവതരിപ്പിച്ച ബില്ലിലൂടെയും മനസ്സിലാകുകയാണ്. നിലവിൽ ഇൻലാൻഡ് വാട്ടർവെയ്സ്-നെ സംബന്ധിച്ച് സെൻട്രൽ ആക്ടാണുള്ളത്. അതിനുവേണ്ടി റൂൾസ് മാത്രമാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് തയ്യാറാക്കാൻ കഴിയുന്നത്. എന്നാൽ ആ പരിമിതികൾക്കുടി ഈ പുതിയ ബില്ലിൽ നമുക്ക് അഭിസംബോധന ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞുവെന്നും അതിനെ മറികടക്കാൻ പറ്റുന്നുവെന്നുള്ളതുകൂടി ഞാൻ ഈ ബിൽ വായിച്ചതിലൂടെ മനസ്സിലാക്കുന്നു. ആ രൂപത്തിൽ തന്നെയാണല്ലോ ഈ ബിൽ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, ബിൽ തയ്യാറാക്കുന്നതിന് മുമ്പ് നിലവിലുള്ള കേന്ദ്ര നിയമങ്ങളും ഇടക്കാലത്തുണ്ടായ ഭേദഗതികളും പൂർണ്ണമായി പരിശോധിച്ചു. ഇത് വളരെ വിജയകരമായി നടപ്പാക്കിയ പല രാജ്യങ്ങളുടെയും നിയമനിർമ്മാണങ്ങളെല്ലാം പരിശോധിച്ച് നല്ല രീതിയിൽ തയ്യാറെടുപ്പുകൾ നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ നമ്മുടെ സവിശേഷതകൾ, അതുതന്നെ നമുക്ക് അനുകരിക്കാൻ കഴിയില്ല. കേരളത്തിന്റെ ജോഗ്രഫിക്കലായുള്ള കാര്യങ്ങൾ, കടൽ, 44 നദികളുമായുള്ള കണക്ടിവിറ്റി, മറ്റു തടാകങ്ങൾ, ടൂറിസം സാധ്യതകൾ ഇവയെല്ലാം കണക്ട് ചെയ്തുകൊണ്ട്

കൂടുതൽ പവേഴ്സ്, വൈകിപ്പിക്കാതെ തീരുമാനങ്ങളെടുക്കാനും വേഗത്തിൽ അംഗീകാരം നൽകാനും കഴിയണം. സർക്കാർ ആറുമാസം പൂർത്തിയാക്കി കഴിയുമ്പോൾ പോർട്ട് സിറ്റിയുടെ കാര്യത്തിൽ ഡെലിവറിയുണ്ടാകും, ഫലമുണ്ടാകും. എല്ലാ മാസവും അല്ലെങ്കിൽ രണ്ടാഴ്ച കൂടുമ്പോൾതന്നെ പ്രോജക്ടുകൾ പ്രഖ്യാപിച്ച്, അവയുടെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ, പുതിയ സംരംഭങ്ങൾ എന്നിവ ആരംഭിക്കാൻ കഴിയുന്ന തരത്തിലുള്ള ഒരു ഷെഡ്യൂൾകൂടി നമ്മൾ തയ്യാറാക്കുന്നുണ്ട്. ആദ്യത്തെ ആറുമാസം കഴിഞ്ഞാൽ അടുത്ത ആറുമാസത്തേക്ക് എന്താണ് ചെയ്യേണ്ടത്, അതിനുശേഷമുള്ള ആറുമാസങ്ങളിൽ എന്താണ് ചെയ്യേണ്ടത്, അതുപോലെ ഒരു വർഷത്തെയും രണ്ട് വർഷത്തെയും പ്രോജക്ടുകൾ എന്തൊക്കെയാണ് എന്നതിന് കൃത്യമായ ടൈം ഫ്രെയിം (Time frame) നിശ്ചയിച്ചുകൊണ്ടാണ് നമ്മൾ മുന്നോട്ട് പോകുന്നത്. നിലവിൽ നടത്തിയിരിക്കുന്നതെല്ലാം പ്രാഥമികമായ ചർച്ചകളാണ്. ഗവൺമെന്റ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള ധാരാളം ഇൻവെസ്റ്റേഴ്സ് വന്നിട്ടുണ്ട്. ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂഷൻസ്, പ്രൈവറ്റ് ഇൻവെസ്റ്റേഴ്സ്, ഈ മേഖലയിൽ എസ്റ്റാബ്ലിഷ് ചെയ്തിട്ടുള്ള സ്ഥാപനങ്ങൾ എന്നിവ വന്നിട്ടുണ്ട്. അവരുടെ

പ്രൊപ്പോസലുകളെല്ലാം റിക്കോഡ് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഓരോരുത്തർക്കും യോജ്യമായ തരത്തിൽ ഓരോ ഏരിയയിലാണ് എക്സ്പൈർടൈസുള്ളത്. അതുമായി കണക്ട് ചെയ്ത് ഈ പോർട്ടുകളെല്ലാം ഡെവലപ് ചെയ്തെടുക്കാൻ കഴിയുമെന്നതന്നെയാണ് പൂർണ്ണവിശ്വാസം. അതിന് ശക്തിപകരുന്ന ഈ ബിൽ സഭ പാസ്സാക്കി തരണമെന്ന് അഭ്യർഥിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ ചുരുക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. പ്രവീൺ കുമാർ: സർ, ഇങ്ങനെയൊരു സാധ്യത കേരളത്തിനുണ്ടെന്ന് പലരും ചിന്തിക്കാത്തിടത്താണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി അവതരിപ്പിച്ച പുതിയ വികസന ലോകം. നേരത്തെ ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട തൊഴിലവസരങ്ങളെക്കുറിച്ച് അങ്ങ് പറയുകയുണ്ടായി. ആ തൊഴിലവസരങ്ങളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് കുസാറ്റ് (Cochin University of Science and Technology)നെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. കേരളത്തിലെ എല്ലാ സർവകലാശാലകളിലും ഇതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് തൊഴിലവസരങ്ങൾ ലഭ്യമാകുന്ന കോഴ്സുകൾ ആരംഭിച്ചുകൂടെ?

ശ്രീ. കെ. എൻ. ബാലഗോപാൽ: സർ, സഭയിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി രണ്ട് പ്രാവശ്യം മറുപടി പറഞ്ഞു കഴിഞ്ഞ് സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക്

അയയ്ക്കണമെന്ന കാര്യം പറഞ്ഞു. സാധാരണയായി മുഖ്യമന്ത്രിയോ മന്ത്രിമാരോ മറുപടി പറയുന്നതിന് മുമ്പ് ഇങ്ങനെ ചെയ്യാറുണ്ട്, ഇതിപ്പോൾ മറുപടി പ്രസംഗം കഴിഞ്ഞ് ഇരുന്നതിനുശേഷവും അംഗങ്ങൾ ചോദിക്കുകയാണ്. അംഗങ്ങൾക്ക് എത്ര വേണമെങ്കിലും ചോദിക്കാം. സിസ്റ്റം അനുസരിച്ച് മറുപടിയെല്ലാം പറഞ്ഞതിനുശേഷം.....

മി. സ്പീക്കർ: നമ്മൾ ഇത് ഡിസ്പോസ് ചെയ്യാൻ പോകുകയല്ലെ. ഡിസ്പോസൽ പൊസിഷനിലോട്ടുവരാം.

ശ്രീ. കെ. എൻ. ബാലഗോപാൽ: സർ, അങ്ങാണ് ഡിസ്പോസ് ചെയ്ത് സംസാരിക്കേണ്ടത്.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി സംസാരിച്ച് അദ്ദേഹത്തിന്റെ മറുപടി പൂർത്തിയാക്കിയതിനുശേഷം ഓർഡറായി നമുക്ക് ഡിസ്പോസ് ചെയ്യാം.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, ഞാൻ ഇതിനകത്ത് കുറച്ചുകൂടി ലിബറലായി, കാരണം, പല ഭാഗത്ത് നിന്നും നല്ല ആശയങ്ങളുണ്ടാകും. പല പ്രദേശത്തുനിന്നും പ്രതിനിധാനം ചെയ്യുന്ന ജനപ്രതിനിധികളാണ്. ഇതൊരു

സ്വപ്നവും പ്രതീക്ഷയുമെല്ലാമാണെന്ന് ഞാൻ ആദ്യം തന്നെ സൂചിപ്പിച്ചു. അടുത്ത രണ്ടാം വായനയ്ക്ക് വരുന്ന സമയത്തും കൂടുതൽ നിർദേശങ്ങളും കൂടുതൽ കാര്യങ്ങളും പറയണം. ഇവിടെ പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളെല്ലാം നോട്ട് ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതിൽ വിലപ്പെട്ട നിർദേശങ്ങളുണ്ട്. സാധാരണ ഒരു സഭയുടെ സ്കോപ്പിന്റെ അപ്പുറത്തേക്ക് ഒരു വലിയ നിയമനിർമ്മാണം നടത്തുകയാണ്. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങൾക്ക് കൂടി സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയുന്ന തരത്തിൽ, ഈ നിയമനിർമ്മാണം ഒരു മോഡൽ ലെജിസ്ലേഷനാകണം എന്നാണ് ഞാൻ കരുതുന്നത്. കേരളം പല കാര്യങ്ങളിലും മാതൃകയാകണം. ഇന്നലെ സീനിയർ സിറ്റിസൺസിന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞപ്പോഴും ഞാൻ സൂചിപ്പിച്ചു. ഇതും സൂചിപ്പിക്കുന്നു. നമ്മുടെ ലെജിസ്ലേച്ചറിന്റെ പവർ കുറെകൂടി ഉയർത്തുകയും കേരളത്തെയും കേരളത്തിന്റെ ലെജിസ്ലേച്ചറിനെയും വളരെ ശ്രദ്ധയോടെ നോക്കണം. അതുപോലെ കാര്യപ്രാപ്തിയുള്ള ഭാവിയെ നിശ്ചയിക്കുന്ന നിയമനിർമ്മാണങ്ങൾ നടത്തുന്ന ഒരു സഭയാണ്. കുറേക്കൂടി ചർച്ചകൾ വരട്ടെ. എല്ലാവരും നിയമനിർമ്മാണത്തിൽ പങ്കെടുക്കുമ്പോഴാണ് അതിൽ പൂർണ്ണതയും കൃത്യതയും ഉണ്ടാകുന്നത്. നിയമനിർമ്മാണം

നടത്തുമ്പോൾ ആരും ശ്രദ്ധിക്കാതെ പോകുന്നത് മുമ്പ് എനിക്ക് പേടിയായിരുന്നു. നമ്മൾ നിയമം പാസ്സാക്കി വിടും. എന്നാൽ ഏതെങ്കിലും ജഡ്ജിയുടെ കൈകളിൽ ഈ നിയമം എത്തുമ്പോൾ ചിലപ്പോൾ അദ്ദേഹം അത് പുറത്തു പറയില്ലായിരിക്കാം; എങ്കിലും മനസ്സിൽ വിചാരിക്കും, 'ആരാണ് ഈ നിയമനിർമ്മാണം നടത്തിയതെന്ന്'. കാരണം അങ്ങനെയുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട തെറ്റുകൾ സംഭവിക്കാറുണ്ട്. അത് ഒഴിവാക്കാൻ കൂടുതൽ ആളുകൾ നിയമനിർമ്മാണങ്ങളിൽ പങ്കെടുക്കണം. കഴിഞ്ഞ 25 വർഷക്കാലമായി ഈ സഭയിൽ നടന്ന എല്ലാ നിയമനിർമ്മാണങ്ങളിലും പങ്കാളിയായ വ്യക്തിയാണ് ഞാൻ. നമ്മുടെ സഭയാണ് ഇന്ത്യയിലെ എറ്റവും ബെസ്റ്റ്. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ കുറച്ചുകൂടി ലിബറലായി കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നത്. ശ്രീ. കെ. പ്രവീൺ കുമാർ പറഞ്ഞ അക്കാദമിക് പ്രോഗ്രാമുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യം ഗൗരവമായി പരിഗണിക്കാം.

മി. സ്പീക്കർ: യെസ്... യെസ്....

ശ്രീ. അബിൻ വർക്കി കോടിയാട്ട്: സർ, പോർട്ട് സിറ്റി പദ്ധതി നമ്മുടെ സ്വപ്ന പദ്ധതിയാണ്. ടി പദ്ധതി യാഥാർഥ്യമായി കഴിഞ്ഞാൽ,

പോർട്ടുകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുണ്ടാകുന്ന ധാരാളം ക്രൈംസിനെക്കുറിച്ച് ചർച്ച ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതിൽ ഏറ്റവും പ്രധാനപ്പെട്ടത് നാർക്കോട്ടിക് ട്രാഫിക്കിങ് (Narcotic Trafficking) ആണ്. വലിയ കണ്ടെയ്നറുകളിൽ നാർക്കോട്ടിക് ഉല്പന്നങ്ങൾ വന്നാൽ അത് ഈ നാടിന് ഗുരുതരമായ പ്രത്യാഘാതങ്ങളുണ്ടാക്കുമെന്ന വിഷയമുണ്ട്. നമുക്ക് ഈ നിയമത്തിൽ അത്തരം ക്രൈമുകളെ പ്രതിരോധിക്കാനുള്ള പ്രൊവിഷൻസുകൂടി ഉൾപ്പെടുത്താൻ കഴിയുമോ?

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ): സർ, ഇത് മാരിടൈം ബോർഡിന്റെ പവേഴ്സ് ആണ്. മാരിടൈം ബോർഡിന്റെ പവേഴ്സിൽ അത് വരില്ല. അതിന് കസ്റ്റംസ്, പൊലീസ്, എക്സൈസ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള വേറെ ഫോഴ്സുണ്ട്. ആ ഫോഴ്സിന്റെ അധികാരത്തിലേക്ക് മാരിടൈം ബോർഡിന് കൈകടത്താൻ പറ്റില്ല. ‘ It is not the duty of the Maritime Board to control drug trafficking’ , അത് നമ്മുടെ ജോലിയല്ല, നമ്മുടെ ജോലി വേറെയാണ്. മറ്റ് ആളുകളുടെ പവേഴ്സിലേയ്ക്ക് നമുക്ക് overlap ചെയ്യാനും പാടില്ല. ഇത്തരം സംസ്ഥാനങ്ങളിലും രാജ്യങ്ങളിലുമെല്ലാം അതിനെ

നേരിടാൻ വേണ്ടിയുള്ള മെക്കാനിസം വേറെയുണ്ട്. കുറേക്കൂടി സ്ട്രിക്ട് ആയിട്ടുള്ളതാണ് ഇതിനകത്തുള്ളത്. ഇതിനുള്ള മെക്കാനിസം സിംഗപൂരിൽ ഉണ്ട്, ദുബായ് പോർട്ടിൽ വളരെ നല്ല രീതിയിൽ അത് ചെയ്യുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെയുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട പോർട്ടുകളിലെല്ലാം അതിന് വേറൊരു മെക്കാനിസം ഉണ്ട്. മാരിടൈം ബോർഡിന്റെ ഫങ്ഷൻസുമായി അതിനെ കണക്ട് ചെയ്യാൻ സാധിക്കില്ല. നമുക്ക് ആ ജോലിയിലേക്ക് പോകാൻ കഴിയില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: ശ്രീ. പി. കെ. നവാസ്, '2026-ലെ കേരള മാരിടൈം ബോർഡ് (ഭേദഗതി) ബിൽ' പൊതുജനാഭിപ്രായം ആരായുന്നതിനായി സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്യണമെന്ന അങ്ങയുടെ 1 (എ) നമ്പർ ഭേദഗതി പ്രസ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. പി. കെ. നവാസ്: സർ, ഞാൻ പ്രസ് ചെയ്യുന്നില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: സഭയുടെ അനുമതിയോടെ ഭേദഗതി പിൻവലിച്ചിരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. വി. ടി. ബൽറാം, '2026-ലെ കേരള മാരിടൈം ബോർഡ് (ഭേദഗതി) ബിൽ' ഒരു സെലക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന അങ്ങയുടെ 2 (ബി) നമ്പർ ഭേദഗതി പ്രസ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. വി. ടി. ബൽറാം: സർ, ഞാൻ പ്രസ് ചെയ്യുന്നില്ല.

മി. സ്പീക്കർ: സഭയുടെ അനുമതിയോടെ ഭേദഗതി പിൻവലിച്ചിരിക്കുന്നു.

2026-ലെ കേരള മാരിടൈം ബോർഡ് (ഭേദഗതി) ബിൽ സാമ്പത്തിക കാര്യങ്ങൾ സംബന്ധിച്ച സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി VIII-ന്റെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന ഉപക്ഷേപത്തെ

അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

ഉപക്ഷേപം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ബിൽ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റി VIII-ന്റെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കുന്നു.

(ii) 2026-ലെ കേരള മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സേഷൻ (ഭേദഗതി) ബിൽ

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. സി. പി. ജോൺ): സർ, 2026-ലെ കേരള മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ടാക്സേഷൻ (ഭേദഗതി) ബിൽ ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ: ബിൽ അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നു.