

"ഭരണഭാഷ- മാതൃഭാഷ"



**കേരള സർക്കാർ**

**സംഗ്രഹം**

സി.എസ്.ഐ.എൻ.ഡി. - ഉൾനാടൻ ജലപാതകളിലൂടെയുള്ള ചരക്കുനീക്കം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കൽ - സബ്സിഡി / ഓപ്പറേഷണൽ ഇൻസെന്റീവ് സ്കീം - കാലാവധി ദീർഘിപ്പിച്ച് ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിക്കുന്നു.

**കോസ്റ്റൽ ഷിപ്പിംഗ് & ഇൻലാന്റ് നാവിഗേഷൻ (എ) വകുപ്പ്**

സ.ഉ.(കൈ) നം.2/2024/CSIND തീയതി, തിരുവനന്തപുരം, 26-07-2024

- പരാമർശം:-
1. സ.ഉ.(കൈ.) നം.02/2015/സി.എസ്.ഐ.എൻ.ഡി. തീയതി. 27/11/2015.
  2. സ.ഉ.(കൈ.) നം.09/2018/സി.എസ്.ഐ.എൻ.ഡി. തീയതി. 29/12/2018.
  3. സ.ഉ.(കൈ.) നം.05/2021/സി.എസ്.ഐ.എൻ.ഡി. തീയതി. 07/09/2021.
  4. ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതവും കുട്ടനാട് പാക്കേജും ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെ 04/03/2022, 14/12/2022 തീയതികളിലെ എഫ്3/1501/2018/IN&KP നമ്പർ കത്തുകളും 26/12/2022-ലെ ഇ5-609(K)/2020/IN&KP നമ്പർ കത്തും.
  5. മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ, കെ.എസ്.ഐ.എൻ.സി - യുടെ 25/05/2023-ലെ C-726 A/2018 നമ്പർ കത്ത്.

**ഉത്തരവ്**

ഉൾനാടൻ ജലപാതകൾ മുഖേനയുള്ള ചരക്ക് ഗതാഗതം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനായി ചരക്ക് നീക്കത്തിന് രൂപ 1/ടൺ/കി.മീ. നിരക്കിൽ സബ്സിഡി / ഓപ്പറേഷണൽ ഇൻസെന്റീവ് അനുവദിച്ചുകൊണ്ട് പരാമർശം (1) പ്രകാരം ഉത്തരവായിരുന്നു. പ്രസ്തുത സ്കീമിന്റെ കാലാവധി 27/11/2017-ൽ അവസാനിച്ചതിനെ തുടർന്ന് രണ്ട് തവണകളിലായി രണ്ട് വർഷത്തേക്ക് കൂടി കാലാവധി നീട്ടി നല്ല പരാമർശം (2) ഉം (3) ഉം പ്രകാരവും ഉത്തരവായിരുന്നു. അപ്രകാരമുള്ള സബ്സിഡി സ്കീമിന്റെ കാലാവധി 2021 നവംബറിൽ അവസാനിച്ചിരുന്നു. സബ്സിഡി സ്കീമിന് അവസാനമായി കാലാവധി നീട്ടിനല്ലിയ പരാമർശം (3) പ്രകാരമുള്ള ഉത്തരവിൽ പദ്ധതി നടത്തിപ്പിന്റെ അനന്തര ഫലങ്ങളും, ഇതുവരെയുണ്ടായ നേട്ടങ്ങളും (impact & advantages) സംബന്ധിച്ച് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ ഒരു പഠനം നടത്തി റിപ്പോർട്ട് ലഭ്യമാക്കുവാൻ നിർദ്ദേശിച്ചിരുന്നു.

2. ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതവും കുട്ടനാട് പാക്കേജും ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ പരാമർശം (4) പ്രകാരം പഠന റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കുകയും, പ്രസ്തുത സബ്സിഡി സ്കീം തുടർന്ന് 5 വർഷത്തേക്ക് ദീർഘിപ്പിച്ചു നൽകുന്നത് അഭികാമ്യമാണെന്ന് ശുപാർശ ചെയ്യുകയുമുണ്ടായി. നിലവിലുള്ള സബ്സിഡി സ്കീമിന് പരിമിതികൾ ഒന്നും തന്നെ ഇല്ല എന്നും സ്കീം തുടരാവുന്നതാണെന്നും കേരള ഷിപ്പിംഗ് & ഇൻലാന്റ് നാവിഗേഷൻ കോർപ്പറേഷൻ ലിമിറ്റഡ് (കെ.എസ്.ഐ.എൻ.സി) മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ പരാമർശം (5) പ്രകാരവും അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

3. ഉൾനാടൻ ജലപാതയിലൂടെയുള്ള ചരക്കു ഗതാഗതത്തിന്റേയും, അത് പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിന് സബ്സിഡി / ഇൻസെന്റീവ് അനുവദിച്ചതിന്റേയും നേട്ടങ്ങൾ ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതവും കുട്ടനാട് പാക്കേജും ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിട്ടുള്ളത് താഴെപ്പറയും പ്രകാരമാണ്.

- ചരക്ക് നീക്കം തടസ്സങ്ങളില്ലാതെ സുഗമമായും കാര്യക്ഷമമായും നടത്തുവാൻ ഉൾനാടൻ ജലപാതയിലൂടെ സാധിക്കുന്നു.
- കരമാർഗ്ഗം ചരക്ക് നീക്കം നടത്തുമ്പോൾ അഭിമുഖീകരിക്കേണ്ടി വരുന്ന ട്രാഫിക് ബ്ലോക്ക്, വാഹന ബാഹുല്യം എന്നിവയിലൂടെയുള്ള സമയനഷ്ടം, ഇന്ധന നഷ്ടം എന്നിവ പരിഹരിക്കാനും അതുവഴി ഇന്ധന ചെലവ് കുറയ്ക്കുന്നതിനും, അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം കുറയ്ക്കുന്നതിനും കഴിയുന്നു.
- ആകസ്മികമായി ചോർച്ചയോ മറ്റ് അപകടങ്ങളോ ഉണ്ടാകുമ്പോഴുള്ള അപകട സാധ്യത മറ്റ് ഗതാഗതമാർഗങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് ജലപാതയിലൂടെ ചരക്ക് നീക്കത്തിൽ തുലോം കുറവാണ്.
- ദേശീയജലപാത(NW)-3 ന്റെ അടുത്ത് സ്ഥിതി ചെയ്യുന്ന നിരവധി പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾ പെട്രോളിയം ഉല്പന്നങ്ങൾ, അപകടകരമായ രാസവസ്തുക്കൾ, വളങ്ങൾ മുതലായവ പോലുള്ള വലിയ അളവിലുള്ള ചരക്കുകൾ റോഡ് വഴിയാണ് കടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ജലപാതയിലൂടെയുള്ള ചരക്ക് നീക്കത്തിന് സബ്സിഡി അനുവദിക്കുന്നത് വഴി ആവശ്യത്തിന് ബാർജ് ഓപ്പറേറ്റർമാർ ഉണ്ടാകുന്ന പക്ഷം TCCL, IOC, KMML തുടങ്ങിയ കമ്പനികൾ ഭാവിയിൽ അവരുടെ ചരക്ക് ഗതാഗതത്തിന് റോഡിനെ ഒഴിവാക്കി ഉൾനാടൻ ജലപാതകൾ ഉപയോഗിക്കാൻ തുടങ്ങുകയും, റോഡ് ഗതാഗതം കുറയുമ്പോൾ അന്തരീക്ഷത്തിലേക്ക് പുറന്തള്ളപ്പെടുന്ന കാർബൺ മോണോക്സൈഡിന്റെ അളവ് കുറഞ്ഞ് അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണ തോത് കുറയുകയും ചെയ്യും.
- അപകടകരമായ ചരക്കുകൾ കൊണ്ടുപോകുന്നതിന് ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതമാണ് ഏറ്റവും അനുയോജ്യമായ മാർഗ്ഗം. എൽ.പി.ജി, എൽ.എൻ.ജി, രാസവളങ്ങൾ എന്നിവ കൊണ്ടുപോകുന്നതിനും ഇരുമ്പ് സ്റ്റീൽ, ഐസ്ക്രീം, ആഷ്, നിർമ്മാണ സാമഗ്രികൾ, മറ്റ് അപകടകരവും വിഷലിപ്തവുമായ ചരക്കുകൾ, ഭക്ഷ്യവസ്തുക്കൾ എന്നിവ കൊണ്ടു പോകുന്നതിനും ഭാവിയിൽ കേരളത്തിലെ ജലപാതകൾ പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ കഴിയും.
- 2016-2017ൽ കേരള സർക്കാർ ബാർജ് ഓപ്പറേറ്റർമാർക്കായി സബ്സിഡി സ്കീം അവതരിപ്പിച്ചതിനുശേഷം ദേശീയ ജലപാത 3 ലൂടെ ബാർജ് മുഖേന കൊണ്ടുപോകുന്ന സൾഫ്യൂറിക് ആസിഡ്, ഫോസ്ഫോറിക് ആസിഡ്, സൾഫർ, അമോണിയ തുടങ്ങിയ അപകടകരവും വിഷലിപ്തവുമായ ചരക്കുകളുടെ അളവ് വർദ്ധിച്ചതായി കാണുന്നു.

4. സർക്കാർ ഇക്കാര്യം വിശദമായി പരിശോധിച്ചു. ഉൾനാടൻ ജലപാതകളിലൂടെയുള്ള ചരക്ക് നീക്കം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനായി നല്ലി വരുന്ന സബ്സിഡി / ഓപ്പറേഷണൽ ഇൻസെന്റീവ് നിലവിലുള്ള നിരക്ക് പ്രകാരം പരാമർശം (1) ഉത്തരവിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി 27/11/2021 മുതൽ 3 വർഷത്തേക്ക് കൂടി നൽകുന്നതിന് അനുമതി നല്ലി ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിക്കുന്നു.

5. ഉൾനാടൻ ജലപാതകൾ മുഖേനയുള്ള ചരക്ക് ഗതാഗതത്തിന് ഓപ്പറേഷണൽ സബ്സിഡിക്ക് പകരം വെസ്റ്റൽ നിർമ്മാണത്തിനുള്ള സബ്സിഡി അല്ലെങ്കിൽ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ

വീകസനത്തിനുള്ള സബ്സിഡി പോലുള്ള കാപ്പിറ്റൽ സബ്സിഡി നൽകുന്ന കാര്യം പരിശോധിക്കുന്നതിനും, ഉൾനാടൻ ജലപാതകൾ മുഖേനയുള്ള ചരക്ക് ഗതാഗതം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിന് ധനകാര്യ വകുപ്പ് ഉൾപ്പെടെ ബന്ധപ്പെട്ടവരുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് നൂതന നിർദ്ദേശങ്ങൾ തയ്യാറാക്കി സമർപ്പിക്കുന്നതിനും കോസ്റ്റൽ ഷിപ്പിംഗ് & ഇൻലാന്റ് നാവിഗേഷൻ വകുപ്പ് പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറിയെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയും ഉത്തരവാകുന്നു.

(ഗവർണ്ണറുടെ ഉത്തരവിൻ പ്രകാരം)  
അശോക് കുമാർ സിംഗ് ഐ എ എസ്  
പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറി

ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ, ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതവും കട്ടനാട് പാക്കേജും, ആലപ്പുഴ.  
ഡയറക്ടർ, ഇൻലാന്റ് വാട്ടർവേയ്സ് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇൻഡ്യ, റീജിയണൽ ഓഫീസ്,  
നാഷണൽ വാട്ടർവേ റോഡ്, മരട്, എറണാകുളം - 682 304.  
മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടർ, കേരള ഷിപ്പിംഗ് & ഇൻലാന്റ് നാവിഗേഷൻ കോർപ്പറേഷൻ, ഉദയ നഗർ  
റോഡ്, ഗാന്ധി നഗർ, കൊച്ചി - 20.  
ഡയറക്ടർ, ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗത വകുപ്പ്, ആശ്രാമം. പി. ഒ., കൊല്ലം.  
പ്രിൻസിപ്പൽ അക്കൗണ്ടന്റ് ജനറൽ (ഓഡിറ്റ്), കേരളം, തിരുവനന്തപുരം.  
അക്കൗണ്ടന്റ് ജനറൽ (എ & ഇ), കേരളം, തിരുവനന്തപുരം.  
പൊതുഭരണ (എസ്.സി) വകുപ്പ്. (24/07/2024-ലെ ഇനം നം. 2284)  
ധനകാര്യ വകുപ്പ് [89675/Ind & PW.B3/15/FIN, തീയതി 31/01/2023].  
വിവര പൊതുജന സമ്പർക്ക (വെബ് & ന്യൂ മീഡിയ )വകുപ്പ്.  
സ്റ്റോക്ക് ഫയൽ / ഓഫീസ് കോപ്പി (എ2/97/2019/സി.എസ്.ഐ.എൻ.ഡി.).

ഉത്തരവിൻ പ്രകാരം

Signed by  
Bimal V  
സെക്ഷൻ ഓഫീസർ  
Date: 27-07-2024 11:37:31

പകർപ്പ് :-

ബഹു. മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ പ്രൈവറ്റ് സെക്രട്ടറിയ്ക്ക്  
കോസ്റ്റൽ ഷിപ്പിംഗ് & ഇൻലാന്റ് നാവിഗേഷൻ വകുപ്പ് പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറിയുടെ പി.എ.യ്ക്ക്  
കോസ്റ്റൽ ഷിപ്പിംഗ് & ഇൻലാന്റ് നാവിഗേഷൻ വകുപ്പ് സ്പെഷ്യൽ സെക്രട്ടറിയുടെ സി.എ.യ്ക്ക്



രഹസ്യം

കേരള സർക്കാർ

മന്ത്രിസഭായോഗത്തിന്റെ നടപടിക്കുറിപ്പുകൾ

തീയതി : 24-07-2024

ഫയൽ നം. എ2/97/2019/സി.എസ്.ഐ.എൻ.ഡി.

ഇനം നം: 2284

വിഷയം : കോസ്റ്റൽ ഷിപ്പിംഗ് ട ഇൻലാൻഡ് നാവിഗേഷൻ വകുപ്പ് - ഉൾനാടൻ ജല പാതകളിലൂടെയുള്ള ചരക്കു ഗതാഗതം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനായി ചരക്കുനീക്കത്തിന് രൂപ 1/5൯/കി.മീ. നിരക്കിൽ സബ്സിഡി നൽകുന്നതിന് 2015 നവംബറിൽ ആരംഭിച്ച് 2021 നവംബറിൽ കാലാവധി അവസാനിച്ച സബ്സിഡി സ്കീം 3 വർഷത്തേക്ക് കൂടി തുടരുന്നതിന് അനുമതി നൽകുന്നത്.

തീരുമാനം : കുറിപ്പിലെ നിർദ്ദേശം അംഗീകരിച്ചു. ഉൾനാടൻ ജലപാതകൾ മുഖേനയുള്ള ചരക്കുഗതാഗതത്തിന് സബ്സിഡി നൽകുന്നതിന് പകരം വെസ്റ്റേർ നിർമ്മാണത്തിനുള്ള സബ്സിഡി അല്ലെങ്കിൽ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ വികസനത്തിനുള്ള സബ്സിഡി പോലുള്ള ക്യാപിറ്റൽ സബ്സിഡി നൽകാവുന്നതാണ് എന്ന നിർദ്ദേശം കൂടി പരിഗണിക്കേണ്ടതാണ്. ഉൾനാടൻ ജലപാതകൾ മുഖേനയുള്ള ചരക്ക് ഗതാഗതം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിന് ധനകാര്യ വകുപ്പ് ഉൾപ്പെടെ ബന്ധപ്പെട്ടവരുമായി ചർച്ച ചെയ്ത് നൂതന നിർദ്ദേശങ്ങൾ തയ്യാറാക്കി സമർപ്പിക്കാൻ ജലഗതാഗത വകുപ്പ് പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറിയെ ചുമതലപ്പെടുത്താനും തീരുമാനിച്ചു.

(ഒപ്പ്)  
പിണറായി വിജയൻ  
മുഖ്യമന്ത്രി  
(ശരിപ്പകർപ്പ്)

ഡോ. വേണു. വി.  
ചീഫ് സെക്രട്ടറി

Pl. disar  
Ar  
25/7/2024  
SSS (CSIND)  
disar  
Ar  
25/7/2024  
US (CSIND)  
disar  
Ar  
25/7/2024

പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറി, കോസ്റ്റൽ ഷിപ്പിംഗ് ട ഇൻലാൻഡ് നാവിഗേഷൻ വകുപ്പ്.

കേരള സർക്കാർ  
[ ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ മന്ത്രിസഭ ]  
മന്ത്രിസഭാ യോഗത്തിനുള്ള കുറിപ്പ്

1	ഫയൽ നമ്പർ	: എ 2/97/2019/സി.എസ്.ഐ.എൻ.ഡി.
2	വകുപ്പ്	: കോസ്റ്റൽ ഷിപ്പിംഗ് & ഇൻലാൻഡ് നാവിഗേഷൻ (എ) വകുപ്പ്
3	വിഷയം	: ഉൾനാടൻ ജലപാതകളിലൂടെയുള്ള ചരക്കു ഗതാഗതം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനായി ചരക്കു നീക്കത്തിന് രൂപ 1/5൯/കി.മീ നിരക്കിൽ സബ്സിഡി നൽകുന്നതിന് 2015 നവംബറിൽ ആരംഭിച്ച് 2021 നവംബറിൽ കാലാവധി അവസാനിച്ച സബ്സിഡി സ്കീം 3 വർഷത്തേക്ക് കൂടി തുടരുന്നതിനു അനുമതി നൽകുന്നത് - സംബന്ധിച്ച്
4	മന്ത്രിസഭായോഗത്തിൽ സമർപ്പിക്കാനുള്ള മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ഉത്തരവു തീയതി	: 25/03/2023
5	(i) ഇത് സാമ്പത്തിക ബാധ്യതയുള്ളതാണോ?	: അതെ
	(ii) സാമ്പത്തിക ബാധ്യതയുള്ളതാണെങ്കിൽ ധനകാര്യ വകുപ്പുമായി ആലോചിച്ചിട്ടുണ്ടോ, ഉണ്ടെങ്കിൽ അവരുടെ അഭിപ്രായം മന്ത്രിസഭാ യോഗത്തിനുള്ള കുറിപ്പിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുണ്ടോ ?	: ഉണ്ട്, ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുണ്ട്.
6	മറ്റേതെങ്കിലും വകുപ്പുമായി ആലോചിച്ചിട്ടുണ്ടോ ? ഉണ്ടെങ്കിൽ അവരുടെ അഭിപ്രായം മന്ത്രിസഭാ യോഗത്തിനുള്ള കുറിപ്പിൽ ഉൾക്കൊള്ളിച്ചിട്ടുണ്ടോ ?	: ഇല്ല
7	കുറിപ്പ് സമർപ്പിച്ച സ്പെഷ്യൽ സെക്രട്ടറിയുടെ പേര്	: ശ്രീ. സജി കുമാർ ജെ.
8	കുറിപ്പ് അംഗീകരിച്ച പ്രിൻസിപ്പൽ സെക്രട്ടറിയുടെ പേര്	: ശ്രീ. അശോക് കുമാർ സിംഗ്
9	മന്ത്രിസഭയ്ക്കുള്ള കരട് കുറിപ്പ് സെക്രട്ടറി അംഗീകരിച്ച തീയതി	: 06 / 07 / 2024
10	കുറിപ്പ് അംഗീകരിച്ച ചീഫ് സെക്രട്ടറിയുടെ പേര്.	: ഡോ. വേണു വി
11	മന്ത്രിസഭയ്ക്കുള്ള കരട് കുറിപ്പ് ചീഫ് സെക്രട്ടറി അംഗീകരിച്ച തീയതി	: 10 / 07 / 2024
12	കുറിപ്പ് അംഗീകരിച്ച മന്ത്രിയുടെ പേര്	: ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ
13	മന്ത്രിസഭയ്ക്കുള്ള കരട് കുറിപ്പ് മന്ത്രി അംഗീകരിച്ച തീയതി	: 12 / 07 / 2024
14	കുറിപ്പിന്റെ പകർപ്പുകൾ സമർപ്പിച്ച തീയതി	: 15 / 07 / 2024
15	മന്ത്രിസഭായോഗം തീരുമാനമെടുത്ത തീയതി	:
16	തീരുമാനം പുറപ്പെടുവിച്ച സർക്കാർ ഉത്തരവിന്റെ നമ്പരം തീയതിയും	:

മന്ത്രിസഭായോഗത്തിനുള്ള കുറിപ്പ്

- 1) ഉൾനാടൻ ജലപാതകളിലൂടെയുള്ള ചരക്കു ഗതാഗതം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനായി ചരക്കു നീക്കത്തിന് രൂപ 1/ടൺ/കി.മീ നിരക്കിൽ സബ്സിഡി നൽകുന്നതിന് 2015 നവംബറിൽ ആരംഭിച്ച് 2021 നവംബറിൽ കാലാവധി അവസാനിച്ച സബ്സിഡി സ്കീം 3 വർഷത്തേക്ക് കൂടി തുടരുന്നതിനു അനുമതി നൽകുന്നത് സംബന്ധിച്ചുള്ളതാണ് ഈ കുറിപ്പ്.
  
- 2) ഉൾനാടൻ ജലപാതയിലൂടെയുള്ള ചരക്ക് ഗതാഗതം, ജലഗതാഗതം, വിനോദസഞ്ചാരം എന്നിവയുടെ സാധ്യതകൾ പരമാവധി പ്രയോജനപ്പെടുത്തുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെ സംസ്ഥാനത്ത് തെക്ക് കോവളം മുതൽ വടക്ക് ബേക്കൽ വരെ വെസ്റ്റ്കോസ്റ്റ് കനാൽ എന്ന പേരിൽ ഉൾനാടൻ ജലപാത വികസിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ മുൻഗണന നൽകി നടപ്പാക്കി വരികയാണ്. നിലവിലുള്ള ഉൾനാടൻ ജലപാതകളിലൂടെയുള്ള ചരക്കു ഗതാഗതം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനായി ചരക്കു നീക്കത്തിന് രൂപ 1/ടൺ/കി.മീ നിരക്കിൽ 2 വർഷത്തേക്ക് സബ്സിഡി നൽകുന്നതിന് 27/11/2015-ലെ സ.ഉ.(കൈ) നം.2/2015/സി.എസ്.ഐ.എൻ.ഡി പ്രകാരം അനുമതി നൽകിയിരുന്നു. തുടർന്ന് 29/12/2018 ലെ സ.ഉ.(കൈ)നം.9/2018/സി.എസ്.ഐ.എൻ.ഡി, 07/09/2021 ലെ സ.ഉ.(കൈ)നം.5/2021/സി.എസ്.ഐ.എൻ.ഡി എന്നിവ പ്രകാരം രണ്ട് തവണകളിലായി രണ്ട് വർഷം വീതം ദീർഘിപ്പിച്ച സബ്സിഡി സ്കീമിന്റെ കാലാവധി 27/11/2021 ന് അവസാനിച്ചിട്ടുള്ളതുമാണ്.
  
- 3) എന്നാൽ 2019 മുതൽ 2021 വരെ വർഷത്തിലെ സബ്സിഡി സ്കീമിന്റെ കാലാവധി നീട്ടുന്ന കാര്യം പരിശോധിച്ച വേളയിൽ ഉൾനാടൻ ജലപാതയിലൂടെയുള്ള ചരക്ക് നീക്കത്തിന് സബ്സിഡി സ്കീം നടപ്പിലാക്കിയതിന്റെ അനന്തരഫലങ്ങളും നേട്ടങ്ങളും സംബന്ധിച്ച് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ മുഖാന്തിരം

ഒരു പഠനം നടത്താൻ ധനകാര്യ വകുപ്പ് അഭ്യർത്ഥിച്ചിരുന്നതിനാൽ, അപ്രകാരം പഠനം നടത്തി റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിക്കാൻ ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതവും കുട്ടനാട് പാക്കേജം ചീഫ് എഞ്ചിനീയർക്ക് നിർദ്ദേശം നൽകിയിരുന്നു. അതിൻ പ്രകാരം ലഭിച്ച പഠന റിപ്പോർട്ടിലെ പ്രസക്തഭാഗങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

- കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ ചരക്ക് നീക്കത്തിനായി ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതമാർഗം ഉപയോഗിക്കുന്ന ഏക കമ്പനി ഫാക്ട് (FACT) ആണ്. അതിനാൽ ബാർജുകൾക്ക് ചരക്ക് ലഭിക്കുന്നതിന് ബാർജ് ഓപ്പറേറ്റർമാർക്ക് ഇപ്പോൾ പൂർണ്ണമായും FACT-നെ ആശ്രയിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ആവശ്യത്തിന് കാർഗോ ഇല്ലാത്തതിനാൽ എല്ലാ മാസവും കുറച്ച് ദിവസങ്ങൾ ബാർജുകൾ ഓടിക്കാനാകാതെ വരുന്നതിനാലും ബാർജുകളുടെ പരിപാലന ചെലവും കൂടുതലായതിനാലും സബ്സിഡി പദ്ധതി ബാർജ് ഓപ്പറേറ്റർമാർക്ക് വളരെ സഹായകരമാണ്. അമോണിയ റോഡ് മുഖേന FACT കൊണ്ടുപോകുന്നതിനെതിരായി വന്ന WP(C) No. 27764/2011(s) പൊതുതാല്പര്യ ഹർജിയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ബഹു. ഹൈക്കോടതി അതിന് നിയന്ത്രണങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുകയും, ജലപാതയിലൂടെ കൊണ്ടുപോകുന്നതിന് സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്താൻ നിർദ്ദേശിക്കുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ ജലപാതയിലൂടെയുള്ള ചരക്ക് നീക്കത്തിന് സ്വകാര്യ ബാർജ് ഓപ്പറേറ്റർമാരുടെ ലഭ്യതക്കുറവ് തടസ്സമായി. മുംബൈ ആസ്ഥാനമായുള്ള ബാർജിംഗ് കമ്പനി 2014 അവസാനം വരെ അമോണിയ വാതക ഗതാഗതം നടത്തിയിരുന്നെങ്കിലും ഉയർന്ന പ്രവർത്തനച്ചെലവ് കാരണം അവരുടെ കേരളത്തിലെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ അവസാനിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. സബ്സിഡി അവതരിപ്പിച്ചതോടെ സ്വകാര്യ ബാർജ് ഓപ്പറേറ്റർമാർ ആകർഷിക്കപ്പെടുകയും നിലവിൽ 3 സ്വകാര്യ ബാർജ് ഓപ്പറേറ്റർമാർ കാർഗോ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നുണ്ട്.

- 2016-2017-ൽ കേരള സർക്കാർ ബാർജ് ഓപ്പറേറ്റർമാർക്കായി സബ്സിഡി സ്കീം അവതരിപ്പിച്ചതിനുശേഷം ചരക്ക് നീക്കം ക്രമേണ വർദ്ധിച്ചുവന്നു. സർഫ്യൂറിക് ആസിഡ്, ഫോസ്ഫോറിക് ആസിഡ്, സൾഫർ, അമോണിയ തുടങ്ങിയ അപകടകരമായ ചരക്കുകളാണ് ഉൾനാടൻ ജലപാത വഴി ബാർജിലൂടെ കൊണ്ടുപോകുന്നത്. ദേശീയ ജലപാത 3 ലൂടെ ബാർജ് മുഖേന കൊണ്ടുപോകുന്ന അപകടകരവും വിഷലിപ്തവുമായ ഇത്തരം ചരക്കുകളുടെ അളവ് വർദ്ധിച്ചു വരുന്ന പ്രവണതയാണ് സ്ഥിതിവിവരക്കണക്കുകൾ കാണിക്കുന്നത്. ദേശീയജലപാത (NW-3) വഴിയുള്ള ചരക്ക് നീക്കം വർദ്ധിക്കാനുണ്ടായ പ്രധാന കാരണം ഉൾനാടൻ ജലപാതകളിലൂടെയുള്ള ചരക്ക് നീക്കം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിന് സർക്കാർ നൽകിയ കാർഗോ സബ്സിഡിയാണ്.

4) ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെ റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം, ഉൾനാടൻ ജലപാതയിലൂടെ 2016 -17 മുതൽ 2021-2022 വരെയുള്ള ചരക്ക്നീക്കത്തിന്റെ കണക്കും സബ്സിഡിയായി അനുവദിച്ച തുകയും താഴെപ്പറയും പ്രകാരമാണ് :-

<b>Composition of Cargo Moved on National Water way-3 (In Tonnes)</b>						
<b>Year</b>	<b>2016-17</b>	<b>2017-18</b>	<b>2018-19</b>	<b>2019-20</b>	<b>2020-21</b>	<b>2021-22</b>
<b>Chemicals</b>	195809	323501	387002	540997	512251	604648
<b>Fertilizers</b>	224903	57998	29403	0		
<b>Mix</b>	608670	42860	247	5054		
<b>POL / POL Products</b>	3457	3630	3630	0		
<b>Total</b>	<b>1032839</b>	<b>427989</b>	<b>420282</b>	<b>546051</b>	<b>512251</b>	<b>604648</b>
<b>Amount allocated for Subsidy to barge operators</b>						
<b>Year</b>	<b>2016-17</b>	<b>2017-18</b>	<b>2018-19</b>	<b>2019-20</b>	<b>2022-23</b>	
<b>Amount</b>	<b>64,51,809</b>	<b>36,91,114</b>	<b>4,31,940</b>	<b>1,24,90,583</b>	<b>2,73,84,638 *</b>	

\* 2019 മുതൽ 2021 വരെയുള്ള വർഷങ്ങളിലെ സബ്സിഡി ക്ലെയിം കടിശ്ശിക നൽകുന്നതിന് അനുവദിച്ച തുക.

5) ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെ റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം ഉൾനാടൻ ജലപാതയിലൂടെയുള്ള ചരക്ക് നീക്കത്തിന്റെ പ്രയോജനങ്ങളും സബ്സിഡി/ഇൻസെന്റീവ് അനുവദിച്ചതുമൂലം ചരക്ക് നീക്കത്തിലുണ്ടായ നേട്ടങ്ങളും താഴെപ്പറയുന്നവയാണ് :-

- ചരക്ക് നീക്കം തടസ്സങ്ങളില്ലാതെ സുഗമമായും കാര്യക്ഷമമായും നടത്തുവാൻ ഉൾനാടൻ ജലപാതയിലൂടെ സാധിക്കുന്നു.
- കരമാർഗ്ഗം ചരക്ക് നീക്കം നടത്തുമ്പോൾ അഭിമുഖീകരിക്കേണ്ടി വരുന്ന ട്രാഫിക് ബ്ലോക്ക്, വാഹന ബാഹുല്യം എന്നിവയിലൂടെയുള്ള സമയനഷ്ടം, ഇന്ധന നഷ്ടം എന്നിവ പരിഹരിക്കാനും അതുവഴി ഇന്ധന ചെലവ് കുറയ്ക്കുന്നതിനും,



അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം കുറയ്ക്കുന്നതിനും കഴിയുന്നു.

- ആകസ്മികമായി ചോർച്ചയോ മറ്റ് അപകടങ്ങളോ ഉണ്ടാകുമ്പോഴുള്ള അപകട സാധ്യത മറ്റ് ഗതാഗതമാർഗങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് ജലപാതയിലൂടെ ചരക്ക് നീക്കത്തിൽ തുലോം കുറവാണ്.
- FACT റോഡ് മാർഗ്ഗേണ അമോണിയ കൊണ്ടുപോകുന്നതിനെതിരായി വന്ന പൊതുതാല്പര്യ ഹർജിയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ബഹു. ഹൈക്കോടതി അതിന് നിയന്ത്രണങ്ങൾ ഏർപ്പെടുത്തുകയും അവ ജലപാതയിലൂടെ കൊണ്ടുപോകുന്നതിന് സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്താൻ നിർദ്ദേശിക്കുകയും ചെയ്തുവെങ്കിലും സ്വകാര്യ ബാർജ് ഓപ്പറേറ്റർമാരുടെ അഭാവം ഇതിന് തടസ്സമായി. മുംബൈ ആസ്ഥാനമായുള്ള ബാർജിംഗ് കമ്പനി 2014 അവസാനം വരെ അമോണിയ വാതക ഗതാഗതം നടത്തിയിരുന്നെങ്കിലും ഉയർന്ന പ്രവർത്തനച്ചെലവ് കാരണം അവരുടെ കേരളത്തിലെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ അവസാനിപ്പിച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ സബ്സിഡി സ്കീം അവതരിപ്പിച്ചതോടെ സ്വകാര്യ ബാർജ് ഓപ്പറേറ്റർമാർ ആകർഷിക്കപ്പെടുകയും നിലവിൽ 3 സ്വകാര്യ ബാർജ് ഓപ്പറേറ്റർമാർ കാർഗോ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നുമുണ്ട്.
- കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ ചരക്ക് നീക്കത്തിനായി ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതമാർഗം ഉപയോഗിക്കുന്ന ഏക കമ്പനി ഫാക്ട് (FACT) ആണ്. അതിനാൽ സ്വകാര്യ ബാർജുകൾക്ക് ചരക്ക് ലഭിക്കുന്നതിന് പൂർണ്ണമായും FACT-നെ ആശ്രയിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ആവശ്യത്തിന് കാർഗോ ഇല്ലാത്തതിനാൽ എല്ലാ മാസവും കുറച്ച് ദിവസങ്ങൾ ബാർജുകൾ ഓടിക്കാനാകാതെ വരുന്നതിനാലും ബാർജുകളുടെ പരിപാലന ചെലവ് കൂടുതലായതിനാലും സബ്സിഡി പദ്ധതി ബാർജ് ഓപ്പറേറ്റർമാർക്ക് വളരെ സഹായകരമാണ്.
- ദേശീയജലപാത(NW)-3 ന്റെ അടുത്ത് സ്ഥിതി ചെയ്യുന്ന നിരവധി പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾ പെട്രോളിയം ഉൽപ്പന്നങ്ങൾ, അപകടകരമായ രാസവസ്തുക്കൾ, വളങ്ങൾ മുതലായവ പോലുള്ള വലിയ അളവിലുള്ള ചരക്കുകൾ റോഡ് വഴിയാണ് കടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ജലപാതയിലൂടെയുള്ള ചരക്ക് നീക്കത്തിന് സബ്സിഡി അനുവദിക്കുന്നത് വഴി ആവശ്യത്തിന് ബാർജ് ഓപ്പറേറ്റർമാർ ഉണ്ടാകുന്ന പക്ഷം TCCL, IOC, KMMML തുടങ്ങിയ കമ്പനികൾ ഭാവിയിൽ അവരുടെ ചരക്ക് ഗതാഗതത്തിന് റോഡിനെ ഒഴിവാക്കി ഉൾനാടൻ ജലപാതകൾ ഉപയോഗിക്കാൻ തുടങ്ങുകയും, റോഡ് ഗതാഗതം കുറയുമ്പോൾ അന്തരീക്ഷത്തിലേക്ക് പുറന്തള്ളപ്പെടുന്ന കാർബൺ മോണോക്സൈഡിന്റെ അളവ് കുറഞ്ഞ് അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണ തോത് കുറയുകയും ചെയ്യും.
- അപകടകരമായ ചരക്കുകൾ കൊണ്ടുപോകുന്നതിന് ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതമാണ് ഏറ്റവും അനുയോജ്യമായ മാർഗ്ഗം. എൽ.പി.ജി, എൽ.എൻ.ജി, രാസവളങ്ങൾ എന്നിവ കൊണ്ടുപോകുന്നതിനും ഇരുമ്പ് സ്കീൽ, ഫ്ലൈ ആഷ്, നിർമ്മാണ സാമഗ്രികൾ, മറ്റ് അപകടകരവും വിഷലിപ്തവുമായ

ചരക്കുകൾ, ഭക്ഷ്യവസ്തുക്കൾ എന്നിവ കൊണ്ടു പോകുന്നതിനും ഭാവിയിൽ കേരളത്തിലെ ജലപാതകൾ പ്രയോജനപ്പെടുത്താൻ കഴിയും. മേൽപ്പറഞ്ഞ ചരക്ക് നീക്കത്തിന്റെ 99.6% ൽ നിലവിൽ ചമ്പക്കര ഉദ്യോഗമണ്ഡൽ കനാൽ വഴിയാണ് നടത്തുന്നതെന്നതിനാൽ ഭാവിയിലത് വ്യാപിപ്പിക്കാൻ കഴിയുന്നതാണ്.

- 2016-2017 ൽ കേരള സർക്കാർ ബാർജ് ഓപ്പറേറ്റർമാർക്കായി സബ്സിഡി സ്കീം അവതരിപ്പിച്ചതിനുശേഷം ദേശീയ ജലപാത 3 ലൂടെ ബാർജ് മുഖേന കൊണ്ടുപോകുന്ന സൾഫ്യൂറിക് ആസിഡ്, ഫോസ്ഫോറിക് ആസിഡ്, സൾഫർ, അമോണിയ തുടങ്ങിയ അപകടകരവും വിഷലിപ്തവുമായ ചരക്കുകളുടെ അളവ് വർദ്ധിച്ചു വരുന്ന പ്രവണതയാണ് സ്ഥിതിവിവരക്കണക്കുകൾ കാണിക്കുന്നത്.

6) ദേശീയജലപാത (NW-3) വഴിയുള്ള ചരക്ക് നീക്കം വർദ്ധിക്കാനുണ്ടായ പ്രധാന കാരണം ഉൾനാടൻ ജലപാതകളിലൂടെയുള്ള ചരക്ക് നീക്കം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിന് സർക്കാർ നൽകിയ സബ്സിഡിയാണെന്നും ഇക്കാരണങ്ങളാൽ ടി സബ്സിഡി സ്കീം 2021 നവംബർ മുതൽ 5 വർഷത്തേക്ക് തുടരണമെന്നും ആവശ്യപ്പെട്ട് ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതവും കുട്ടനാട് പാക്കേജും ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ പ്രൊപ്പോസൽ സമർപ്പിക്കുകയുണ്ടായി.

7) ഉൾനാടൻ ജലപാതയിലൂടെയുള്ള ചരക്ക് നീക്കത്തിന് രൂപ 1/ടൺ/കി.മീ നിരക്കിൽ സബ്സിഡി അനുവദിക്കുന്ന സ്കീം 5 വർഷത്തേക്ക് കൂടി തുടരുന്നതിന് ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ സമർപ്പിച്ച പ്രൊപ്പോസലിന്മേൽ ധനകാര്യ വകുപ്പിന്റെ അഭിപ്രായം ആരാഞ്ഞപ്പോൾ താഴെപ്പറയും പ്രകാരം അറിയിക്കുകയുണ്ടായി :

“The subsidy scheme @ Rs.1/- per tonne was introduced w.e.f 27/11/2015 to encourage cargo movement through Inland Waterways. Eventhough the scheme intends to promote the cargo movement through IWT mode, it is seen that there is a drastic decrease in cargo movement during the period from 2016 to 2022. And as per the details furnished by CE, the total subsidy given till date comes to Rs. 471,28,084/-. In the above circumstances, Administrative Department is informed that the proposal to extend the subsidy scheme for a further period of 5 years cannot be considered favorably.”

8) 2016 മുതൽ 2022 വരെയുള്ള കാലയളവിൽ ചരക്ക് നീക്കത്തിൽ വളരെയധികം കുറവുണ്ടായതായാണ് ധനകാര്യ വകുപ്പ് അഭിപ്രായപ്പെട്ടിട്ടുള്ളത്. കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ ചരക്ക് നീക്കത്തിനായി ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതമാർഗം ഉപയോഗിക്കുന്ന ഏക കമ്പനി ഫാക്ട് (FACT) മാത്രമായതിനാൽ രാസവസ്തുക്കളുടെ കടത്ത് മാത്രമാണ് നിലവിൽ നടക്കുന്നതെന്നും, മറ്റ് ചരക്കുകളുടെ നീക്കം ഇല്ലാതായതിനാലാണ് ആകെ ചരക്ക് ഗതാഗതത്തിൽ കുറവുണ്ടായിട്ടുള്ളതെന്നും ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെ റിപ്പോർട്ടിൽ നിന്നും മനസ്സിലാക്കാവുന്നതാണ്. ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെ റിപ്പോർട്ട് പ്രകാരം 2016-17 വർഷം ഉൾനാടൻ ജലപാതയിലൂടെ ബാർജ്ജ് മുഖേനയുള്ള ആകെ ചരക്ക് നീക്കം 10,32,839 ടണ്ണും, അതിൽ രാസവസ്തുക്കളുടെ അളവ് 1,95,809 ടണ്ണുമായിരുന്നു. 2021-22 എത്തുമ്പോഴേക്കും ബാർജ്ജ് മുഖേന കൊണ്ടുപോകുന്ന രാസവസ്തുക്കളുടെ അളവ് വർദ്ധിച്ച് 6,04,648 ടൺ ആയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും മറ്റു ചരക്കുകളുടെ നീക്കം പൂർണ്ണമായും ഇല്ലാതായതിനാൽ ആകെ ചരക്ക് നീക്കം 6,04,648 ടൺ മാത്രമായി മാറുകയാണ് ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. രാസവസ്തുക്കളുടെ നീക്കത്തിൽ സബ്സിഡി കാലയളവിൽ വർദ്ധനവാണ് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്.

9) സബ്സിഡി സ്കീം 5 വർഷത്തേക്ക് കൂടി തുടരുന്നതിൽ ധനകാര്യ വകുപ്പ് വിയോജിപ്പ് പ്രകടിപ്പിച്ച സാഹചര്യത്തിൽ, ചീഫ് എഞ്ചിനീയറുടെ മേൽപ്പറഞ്ഞ പഠന റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ടി വിഷയത്തിൽ തീരുമാനത്തിനായി ഫയൽ ബഹു. മുഖ്യമന്ത്രിക്ക് ചംക്രമണം ചെയ്തപ്പോൾ ഓപ്പറേഷണൽ സബ്സിഡി സ്കീം 3 വർഷത്തേക്ക് കൂടി തുടരുന്നതിന് ടി. വിഷയം മന്ത്രിസഭാ യോഗത്തിന്റെ പരിഗണനയ്ക്ക് സമർപ്പിക്കുവാൻ ഉത്തരവായിരുന്നു. അതിൻ പ്രകാരം മന്ത്രിസഭാ യോഗത്തിനുള്ള കരട് കുറിപ്പ് അംഗീകാരത്തിനായി സമർപ്പിച്ചപ്പോൾ ഓപ്പറേഷണൽ സബ്സിഡി സ്കീം നടപ്പിലാക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച വിശദാംശങ്ങളും, സ്കീമിന് ബദൽ നിർദ്ദേശങ്ങളും കൂടി ഉൾപ്പെടുത്തി പുതുക്കിയ

കുറിപ്പ് സമർപ്പിക്കാൻ ചീഫ് സെക്രട്ടറി നിർദ്ദേശിക്കുകയുണ്ടായി.

10) ഓപ്പറേഷണൽ സബ്സിഡി സ്കീം നടപ്പിലാക്കിയത് സംബന്ധിച്ച വിശദാംശങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു:

സബ്സിഡിക്ക് അർഹതയുണ്ടാകണമെങ്കിൽ കുറഞ്ഞത് 50 ടൺ ഗ്രോസ് രജിസ്റ്റേർഡ് ടണ്ണേജുള്ളതും, 1917 ലെ ഇൻലാന്റ് വെസ്റ്റൽ നിയമം പ്രകാരം ഇന്ത്യയിലെവിടെയെങ്കിലുമോ അല്ലെങ്കിൽ 2010 ലെ കേരള ഇൻലാന്റ് വെസ്റ്റൽ റൂൾസ് പ്രകാരമോ രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുള്ള ഒരു യാന്ത്രിക സ്വയം നിയന്ത്രിത യാനം (മെക്കാനിക്കലി സെൽഫ് പ്രൊപ്പൽഡ് വെസൽ (SPV)) ആയിരിക്കുകയും, ചരക്ക് നീക്കത്തിനുള്ള ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ ലീഡ് ദൂരം അതായത് ലോഡിംഗ്, അൺലോഡിംഗ് പോയിന്റുകൾക്കിടയിലുള്ള ലോഡ് ചെയ്ത കപ്പലിന്റെ യാത്ര ദൂരം 20 കിലോമീറ്റർ ആയിരിക്കുകയും വേണം. കൂടാതെ, കാർഗോ ഏജൻസികൾ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ മറ്റേതെങ്കിലും വകുപ്പിൽ നിന്നോ ഏജൻസികളിൽ നിന്നോ സബ്സിഡി ക്ലെയിം ചെയ്യുന്നില്ലെന്ന് ഉറപ്പാക്കേണ്ടതുമാണ്. കേരളത്തിലെ സംസ്ഥാന ജലപാതകളിലും ദേശീയ ജലപാതകളിലും ചരക്ക് ഗതാഗതത്തിനുള്ള സബ്സിഡി ക്ലെയിമുകൾ പരിശോധിക്കുന്നതിനും സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തുന്നതിനുമുള്ള അധികാരിയായി ഉൾനാടൻ ജലഗതാഗതവും കട്ടനാട് പാക്കേജും ചീഫ് എഞ്ചിനീയററെയാണ് നിയോഗിച്ചിട്ടുള്ളത്. മേൽ സ്കീം നടപ്പിലാക്കുന്നതിനായി സബ്സിഡി ക്ലെയിമുകൾ അംഗീകരിക്കുന്നതിനും സബ്സിഡി ക്ലെയിമിനുള്ള ബിൽ പാസാക്കുന്നതിനും വിതരണം ചെയ്യുന്നതിനുമായി വിവിധ ജില്ലകളിൽ എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയർമാരെയും സബ്സിഡി ക്ലെയിം ചെയ്യുന്നതിനുള്ള ബില്ലുകൾ തയ്യാറാക്കുന്നതിനും സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തുന്നതിനുമായി എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള ഒരു അസിസ്റ്റന്റ് എഞ്ചിനീയറെയും നിയോഗിച്ചിട്ടുണ്ട്.

11) ഇൻലാന്റ് വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ടിലേക്ക് കൂടുതൽ ഓപ്പറേറ്റർമാരെ ആകർഷിക്കുകയോ, ജലപാതകളിലൂടെയുള്ള ചരക്ക് നീക്കം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനോ ആയിട്ടാണ് സബ്സിഡി സ്കീം നടപ്പാക്കിയിട്ടുള്ളതെങ്കിലും ഇൻസന്റീവ് സ്കീം നടപ്പാക്കിയ 27.11.2015 മുതൽ 23.11.2021 വരെയുള്ള 6 വർഷ കാലയളവിൽ പുതിയ ഓപ്പറേറ്റർമാരോ പുതിയ ചരക്ക് നീക്കമോ ദേശീയജലപാത വഴി ഉണ്ടായിട്ടില്ല എന്നും, ഈ സാഹചര്യത്തിൽ ഉൾനാടൻ ജലപാതകൾ മുഖേനയുള്ള ചരക്കു ഗതാഗതത്തിന് സബ്സിഡി നൽകുന്നതിന് പകരം വെസ്റ്റൽ നിർമ്മാണത്തിനുള്ള സബ്സിഡി അല്ലെങ്കിൽ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ വികസനത്തിനുള്ള സബ്സിഡി പോലുള്ള കാപ്പിറ്റൽ സബ്സിഡി നൽകുന്നതായിരിക്കും ഉചിതമെന്നും ഇൻലാന്റ് വാട്ടർവേയ്സ് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ (IWAI) റീജിയണൽ ഡയറക്ടർ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

12) ഉൾനാടൻ ജലപാതകൾ മുഖേനയുള്ള ചരക്കു ഗതാഗതം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനായി ചരക്കു നീക്കത്തിന് രൂപ 1/ടൺ/കി.മീ. നിരക്കിൽ സബ്സിഡി നൽകി വന്ന നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന സ്കീമിന് ബദൽ നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഇല്ലായെന്ന് കെ.എസ്.ഐ.എൻ.സി. മാനേജിംഗ് ഡയറക്ടറും നിലവിലുള്ള സബ്സിഡി സ്കീമിന് പരിമിതികൾ ഒന്നുംതന്നെ കാണുന്നില്ല എന്നും ബദൽ നിർദ്ദേശങ്ങൾക്കായി കൂടുതൽ ചർച്ചകൾ ആവശ്യമാണെന്നും ഇൻലാന്റ് നാവിഗേഷൻ & കട്ടനാട് പാക്കേജ് ചീഫ് എഞ്ചിനീയറും അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. കോസ്റ്റൽ ഷിപ്പിംഗ് പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനായി വല്ലാർപാടം കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനൽ മുതൽ ബേപ്പൂർ, അഴീക്കൽ, കൊല്ലം തുടങ്ങിയ തുറമുഖങ്ങളിലേക്ക് ചരക്കുമായി പോകുന്ന കണ്ടെയ്നറുകളുടെ വലിപ്പത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിലാണ് നിശ്ചിത തുക ഓപ്പറേഷണൽ ഇൻസന്റീവ് തുറമുഖ വകുപ്പ് നൽകുന്നതിനാൽ ആ സ്കീം ഇവിടെ പ്രയോഗികവുമല്ല. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ ഓപ്പറേഷണൽ സബ്സിഡി സ്കീമിന് ബദൽ നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഒന്നും ഇപ്പോൾ മുന്നോട്ട് വയ്ക്കാനില്ല.

13) ഓപ്പറേഷണൽ സബ്സിഡി സ്കീം 5 വർഷത്തേക്ക് കൂടി തുടരുന്നതിൽ ധനകാര്യ വകുപ്പ് വിയോജിപ്പ് പ്രകടിപ്പിച്ച സാഹചര്യത്തിൽ, ടി.സ്കീം 3 വർഷത്തേക്ക് കൂടി തുടരുന്നതിന് വിഷയം മന്ത്രിസഭാ യോഗത്തിന്റെ പരിഗണനയ്ക്ക് സമർപ്പിക്കുവാനാണ് ബഹു.മുഖ്യമന്ത്രി ഉത്തരവായിട്ടുള്ളത്.

**തീരുമാനിക്കേണ്ട വിഷയം**

ധനകാര്യ വകുപ്പിന്റെ അഭിപ്രായത്തെ മറികടന്ന് കൊണ്ട് ഉൾനാടൻ ജലപാതകൾ മുഖേനയുള്ള ചരക്കു ഗതാഗതം പ്രത്യാഹ്വിക്കുന്നതിനായി ചരക്കു നീക്കത്തിന് രൂപ 1/ടൺ/കി.മീ നിരക്കിൽ സബ്സിഡി നൽകുന്നതിന് സബ്സിഡി സ്കീം 27/11/2021 മുതൽ 3 വർഷത്തേക്ക് കൂടി തുടരുന്നതിനു അനുമതി നൽകാമോ ?