NEWS BULLETIN OF COCHIN PORT TRUST

COCHIN SAGA

कोचिन पोर्ट ट्रस्ट
COCHIN PORT TRUST
ISO 9001:2008

APRIL 2012

For Internal Circulation

പോൾ ആന്റണി
ചെയർമാൻ

പ്രിയപ്പെട്ട സഹപ്രവർത്തകരെ,

കൊച്ചി തുറമുഖത്തിന്റെ വളർച്ചയിൽ ഒരു ഭാഗമാകാൻ ഞാൻ നിങ്ങളോടൊപ്പം ചേർന്നിട്ട് ഒരു വർഷം കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. പ്രതിസന്ധികൾ നിറഞ്ഞ നാളുകളിലൂടെയാണ് നാം കടന്നുപോകുന്നത്. സാമ്പത്തിക സ്ഥിതി വളരെ മോശമായതിനെതുടർന്ന് ചില സാമ്പത്തിക അച്ചടക്ക നടപടികൾ നമുക്ക് സ്വീകരിക്കേണ്ടി വന്നു. എല്ലാവർക്കും വളരെയധികം ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കിയ നടപടിയായിരുന്നു അത്.

ഇക്കഴിഞ്ഞ ദിവസം ഒരു ഓഫീസ് സന്ദർശനത്തിനിടെ സഹപ്രവർത്തകരിലൊരാൾ എന്നോടു ചോദിച്ചു 'നമ്മൾ ഈ ഗതിയിൽ നിന്നും രക്ഷപ്പെടുമോ' എന്ന്. നമ്മളിലേറെപേർക്കും ഇത്തരത്തിലൊരു അരക്ഷിതാബോധം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടാവും എന്ന ചിന്തയാണ് ഈ കത്ത് എഴുതാൻ പ്രേരണ.

എന്താണ് ഇപ്പോഴത്തെ പ്രശ്നങ്ങൾക്കു കാരണം ?

കൊച്ചി തുറമുഖത്ത് സാമ്പത്തികപ്രതിസന്ധി ആരംഭിച്ചത് 2008-09 സാമ്പത്തികവർഷത്തിലാണ്. കൊച്ചി റിഫൈനറിയുടെ ക്രൂഡ് ഓയിൽ കൈകാര്യം ചെയ്യാൻ എസ് പി എം സംവിധാനം കൊണ്ടുവന്നതോടെ 25 കോടി രൂപയുടെ വാർഷിക വരുമാനനഷ്ടമുണ്ടായി. അതേസമയം ശമ്പളം - പെൻഷൻ ആനുകൂല്യങ്ങളുടെ ഇനത്തിലുള്ള ചെലവ് 2006-2007ൽ 117 കോടി രൂപ ആയിരുന്നത് 2010 -2011 ആയപ്പോഴേക്കും 224 കോടി രൂപയായി വർദ്ധിച്ചു. നമ്മുടെ സ്വപ്നപദ്ധതിയായ വല്ലാർപാടം ടെർമിനൽ പ്രവർത്തിച്ചു തുടങ്ങുന്നതോടെ സാമ്പത്തിക പ്രശ്നങ്ങൾ തീരുമെന്ന പ്രതീക്ഷയായിരുന്നു എല്ലാവർക്കും. എന്നാൽ ഇന്ത്യയിൽ തന്നെ ഇദംപ്രഥമമായി ആവിഷ്ക്കരിച്ച പദ്ധതി നടപ്പിലായപ്പോൾ മർച്ചന്റ് ഷിപ്പിംഗ് നിയമത്തിലും കസ്റ്റംസ് നിയമത്തിലുമുള്ള ചില അവ്യക്തതകൾ കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻഷിപ്മെന്റ് വല്ലാർപാടത്ത് നടത്തുന്നതിന് തടസമായി. കേന്ദ്രസർക്കാർ 1700 കോടി രൂപയും ഐജിടിപിഎൽ 1200 കോടി രൂപയും മുടക്കിയ പദ്ധതിക്ക് ഇത് വലിയ തിരിച്ചടിയായി.

എന്താണ് കബോട്ടാഷ് നിയമത്തിലെ കുരുക്ക്?

ഇന്ത്യയിലെ മർച്ചന്റ് ഷിപ്പിംഗ് ആക്ട് പ്രകാരം രാജ്യത്തെ ഒരു തുറമുഖത്തുനിന്നും മറ്റൊരു ഇന്ത്യൻ തുറമുഖത്തേക്കുചരക്കു നീക്കം നടത്താനുള്ള അവകാശം ഇന്ത്യയിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുള്ള കപ്പലുകൾക്കു മാത്രമാണ്.

കൊച്ചിന്‍ पोर्ट ट्रस्ट
COCHIN PORT TRUST
ISO 9001:2008

C O C H I N P O R T T R U S T

എന്നാൽ ഇന്ത്യയിൽ രജിസ്റ്റർ ചെയ്തിട്ടുള്ള ഫീഡർ സർവീസിനുതകുന്ന കണ്ടെയ്നർ കപ്പലുകൾ ഒമ്പതെണ്ണം മാത്രമാണ്. അവയ്ക്ക് കൈകാര്യം ചെയ്യാവുന്ന താകട്ടെ 8500 കണ്ടെയ്നറുകളും. ഇവയിൽ തന്നെ മൂന്നെണ്ണം മാത്രമാണ് ആഴ്ചയിലൊരിക്കൽ വല്ലാർപാടത്ത് എത്തുന്നത്. ഈ മൂന്നു കപ്പലുകൾ വല്ലാർപാടത്ത് പ്രതിവാരം കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത് ഏതാണ്ട് 1200 കണ്ടെയ്നറുകളാണ്. ഇത് ഇപ്പോൾതന്നെ വല്ലാർപാടത്തെ കണ്ടെയ്നർ നീക്കത്തിന് അപര്യാപ്തമാണ്. ഈ കപ്പലുകളെ ആശ്രയിച്ച് വല്ലാർപാടം ടെർമിനലിലൂടെ വരും നാളുകളിൽ പ്രതീക്ഷിക്കുന്ന 10 മുതൽ 30 ലക്ഷം വരെ ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ് കണ്ടെയ്നറുകൾ മറ്റു പോർട്ടുകളിലേക്ക് നീക്കാനാവില്ല.

ഇന്ത്യയിൽ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്ന ആകെ കണ്ടെയ്നറുകളുടെ എണ്ണം ഏതാണ്ട് 70 ലക്ഷത്തിൽപരമാണ്. ഇതിൽ ഏതാനും ലക്ഷം കണ്ടെയ്നറുകൾ ഇന്ത്യൻ പോർട്ടുകളിൽ നിന്ന് വിദേശരാജ്യങ്ങളിലേക്കും തിരിച്ചും നേരിട്ട് ഗതാഗതം ചെയ്യപ്പെടുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ നാൽപതു ശതമാനത്തോളം വരുന്ന കണ്ടെയ്നറുകൾ ഇന്ത്യയിൽ ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ് പോർട്ടുകൾ ഇല്ലാത്തതുമൂലം കൊളംബോ, സലാല, സിങ്കപ്പൂർ തുടങ്ങിയ വിദേശ ട്രാൻഷിപ്മെന്റ് ടെർമിനലുകളിലൂടെ ട്രാൻഷിപ് ചെയ്യപ്പെടുകയാണ്. ഈ വിദേശ ട്രാൻഷിപ്മെന്റ് ടെർമിനലുകളിൽ നിന്ന് ഇന്ത്യയിലെ തുറമുഖങ്ങളിലേക്കും തിരിച്ചും കണ്ടെയ്നറുകൾ ഗതാഗതം നടത്തുന്നത് മുഖ്യമായും വിദേശ ഫീഡർ ഷിപ്പുകളിലാണ്. പക്ഷേ ഈ ട്രാൻഷിപ്മെന്റ് നടപടികൾ വല്ലാർപാടത്ത് നടത്തുമ്പോൾ ഇപ്പോൾ കൊളംബോയിൽ നിന്നും മറ്റും ഇന്ത്യൻ തുറമുഖങ്ങളിലേക്ക് ട്രാൻഷിപ്മെന്റ് കണ്ടെയ്നറുകൾ കൊണ്ടുപോകുന്ന വിദേശ ഫീഡർ കപ്പലുകൾക്ക് അതുപോലെ വല്ലാർപാടത്തു നിന്ന് മറ്റ് ഇന്ത്യൻ പോർട്ടുകളിലേക്ക് ട്രാൻഷിപ്മെന്റ് കണ്ടെയ്നറുകൾ കൊണ്ടുപോകുന്നതിന് ആവുന്നില്ല. കബോട്ടാഷ് നിയമത്തിലെ അവ്യക്തതയാണ് ഇതിനുകാരണം.

കബോട്ടാഷ് ഇളവു ചെയ്യുന്നത് രാജ്യ സുരക്ഷയ്ക്ക് ഭീഷണിയാണെന്ന രീതിയിൽ ചില പ്രചാരണങ്ങൾ ചിലർ നടത്തുന്നുണ്ട്. ഇത് തികച്ചും തെറ്റാണ്. ചൈനപോലുള്ള രാജ്യങ്ങൾ തുറമുഖ വികസനപ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ഏർപ്പെട്ടിട്ടുള്ള കൊളംബോ പോലുള്ള വിദേശ തുറമുഖങ്ങളിലൂടെ ട്രാൻഷിപ് ചെയ്യുന്നതിലും എന്തുകൊണ്ടും സുരക്ഷിതമാണ് വല്ലാർപാടത്ത് കൂടിയുള്ള ട്രാൻഷിപ്മെന്റ്. മറിച്ചുള്ള വാദങ്ങൾ കൊളംബോ പോലുള്ള വിദേശ ട്രാൻഷിപ്മെന്റ് പോർട്ടുകളെ സഹായിക്കാനേ ഉതകൂ.

ഇക്കാര്യത്തിൽ നിയമവശം പ്രസക്തമാണ്. വിദേശത്തുനിന്നു വരുന്ന/പോകുന്ന ട്രാൻഷിപ്മെന്റ് കണ്ടെയ്നറുകളുടെ ഇന്ത്യൻ പോർട്ടുകൾക്കിടയിലെ ഗതാഗതം കബോട്ടാഷ് നിയമത്തിൽ പെടുന്നില്ല എന്നാണ് കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ അറ്റോർണി ജനറലിന്റെ ഉപദേശം. ഇനി വേണ്ടത് ഇക്കാര്യത്തിൽ കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ ഒരു വിശദീകരണം മാത്രമാണ്. അഹമ്മദാബാദിലെ ഇന്ത്യൻ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഒഫ് മാനേജ്മെന്റ് നടത്തിയ ഒരു പഠനം ഇന്ത്യയിൽ ട്രാൻഷിപ്മെന്റിനുതകുന്ന ഹബ് പോർട്ടുകൾ വികസിപ്പിക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യകതയും കബോട്ടാഷ് നിയമത്തിൽ വ്യക്തത കൊണ്ടു വരേണ്ടതിന്റെ സാംഗത്യവും ഊന്നിപ്പറയുന്നു. ഗതാഗതത്തെ സംബന്ധിച്ച പാർലമെന്റ് സമിതിയും കബോട്ടാഷ് നിയമത്തിന്റെ കുരുക്കഴിക്കണമെന്ന് ഐകകണ്ഠേന ശുപാർശ ചെയ്യുകയുണ്ടായി. വല്ലാർപാടം ടെർമിനൽ നേരിടുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻ ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാ വകുപ്പുകളെയും ഏകോപിച്ചുള്ള പ്രവർത്തനത്തിനു നിർദ്ദേശം നൽകുകയും നിർണായക തീരുമാനങ്ങളെടുക്കാൻ തയ്യാറെടുക്കുകയുമാണ് കേന്ദ്രസർക്കാർ.

ഇതിനിടെ കസ്റ്റംസ് - സെസ് അധികൃതർക്കിടയിലുണ്ടായ ചില ആശയക്കുഴപ്പങ്ങളും വല്ലാർപാടത്തെ ട്രാൻഷിപ്മെന്റ് ബിസിനസ് സ്വപ്നങ്ങൾക്കു തിരിച്ചടിയായി.

എന്താണ് കസ്റ്റംസ് -സെസ് വകുപ്പുകൾക്കിടയിലെ ആശയക്കുഴപ്പം ?

കരാർ പ്രകാരം വല്ലാർപാടം ടെർമിനൽ ഒരു പ്രത്യേക സാമ്പത്തിക മേഖല ആയിരിക്കണമെന്നതിനാലാണ് കേന്ദ്രസർക്കാർ ട്രാൻഷിപ്മെന്റ് ടെർമിനലിനെ പ്രത്യേക സാമ്പത്തിക മേഖല (സെസ്) ആയി പ്രഖ്യാപിച്ചത്. 2005ലെ പ്രത്യേക സാമ്പത്തിക മേഖല നിയമം സെക്ഷൻ 53 പ്രകാരം ഈ മേഖല കസ്റ്റംസ് പരിധിക്കു വെളിയിലാണ്. അതേസമയം ഈ പ്രത്യേക സാമ്പത്തിക മേഖലയ്ക്കുള്ളിലെ അനുമതികളും മററും നൽകുന്നത് കസ്റ്റംസ് വകുപ്പിൽ നിന്നു സെസിലേക്കു ഡെപ്യൂട്ടേഷനിൽ നിയോഗിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള കസ്റ്റംസ് ഉദ്യോഗസ്ഥർ തന്നെയാണ്.

വല്ലാർപാടത്ത് കസ്റ്റംസ് പരിശോധനകൾ അനുവദിക്കുന്നില്ല എന്നുള്ള രീതിയിൽ പരക്കെ പ്രചാരണം ഉണ്ട്. ഇത് തികച്ചും തെറ്റാണ്. രണ്ടുതരത്തിലുള്ള കണ്ടെയ്നറുകളാണ് വല്ലാർപാടം ടെർമിനലിൽ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത്. ആഭ്യന്തര കണ്ടെയ്നറുകളും ട്രാൻഷിപ്മെന്റ് കണ്ടെയ്നറുകളും.

ട്രെയിനിലും ലോറികളിലും എത്തുന്ന കയറ്റുമതി കണ്ടെയ്നറുകളും ഇതേ മാർഗത്തിൽ പോകുന്ന ഇറക്കുമതി കണ്ടെയ്നറുകളും പരിശോധിക്കാൻ വല്ലാർപാടത്ത് കസ്റ്റംസ് സംവിധാനമുണ്ട്. എന്നാൽ കണ്ടെയ്നറുകൾ തുറന്നു പരിശോധന ടെർമിനലിനുള്ളിലല്ല നടത്തുന്നത്. ചെന്നൈ, ജെ.എൻ.പി.ടി തുടങ്ങിയ ഇന്ത്യയിലെ വൻകിട കണ്ടെയ്നർ തുറമുഖങ്ങളിലെ ടെർമിനലിനുള്ളിലും കണ്ടെയ്നർ തുറന്നുള്ള പരിശോധനകളില്ല. അത്തരം പരിശോധനകളെല്ലാം ടെർമിനലിന് പുറത്ത് സി.എഫ്.എസുകളിലാണ് ചെയ്യുക.

ട്രാൻഷിപ്മെന്റ് കണ്ടെയ്നറുകളാണ് രണ്ടാമത്തെ വിഭാഗം. മറ്റേതെങ്കിലും ഇന്ത്യൻ തുറമുഖത്ത് കസ്റ്റംസ് പരിശോധിച്ച് കയറ്റുമതിക്കായി അനുവദിച്ച കണ്ടെയ്നറുകളും അതുപോലെ വിദേശത്തുനിന്ന് ഇന്ത്യയിലെ മറ്റേതെങ്കിലും തുറമുഖത്തേക്ക് ഇറക്കുമതിചെയ്യപ്പെടുന്ന കണ്ടെയ്നറുകളും വല്ലാർപാടത്ത് ട്രാൻഷിപ് ചെയ്യാൻ (കപ്പൽ മാറി കയറാൻ) എത്തും. അത്തരം കണ്ടെയ്നറുകളുടെ കസ്റ്റംസ് പരിശോധന നിയമപ്രകാരം അവയുടെ അന്തിമ ലക്ഷ്യസ്ഥാനത്തുള്ള തുറമുഖത്താണ് നടത്തേണ്ടത്, കപ്പൽ മാറി കയറുന്ന പോർട്ടിൽ അല്ല. അതുകൊണ്ടു സെസിൽ ഡെപ്യൂട്ടേഷനിലുള്ള കസ്റ്റംസ് ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ നിരീക്ഷണത്തിലാണ് ടെർമിനലിനുള്ളിൽ ഇത്തരം ട്രാൻഷിപ്മെന്റ് കണ്ടെയ്നറുകൾ കപ്പൽ മാറി കയറുന്നത്.

ഇപ്പോൾ കൊളംബോ വഴിയും മറ്റും ട്രാൻസ്ഷിപ് ചെയ്യപ്പെടുന്ന ഇന്ത്യൻ കണ്ടെയ്നറുകളുടെ കാര്യത്തിൽ വിദേശ ട്രാൻഷിപ്മെന്റ് ടെർമിനലുകളിലുള്ള അതേ നടപടിക്രമങ്ങൾ വല്ലാർപാടത്തും ഉറപ്പുവരുത്തണം. അവിടങ്ങളിൽ ഇല്ലാത്ത അധിക നടപടിക്രമങ്ങൾ വല്ലാർപാടത്തു നിഷ്കർഷിച്ചാൽ ഷിപ്പിംഗ് കമ്പനികൾ ഇവിടേക്കു ട്രാൻസ്ഷിപ്മെന്റിനു വരില്ല.

പ്രത്യേകസാമ്പത്തിക മേഖലയിലെ കസ്റ്റംസിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളെക്കുറിച്ചുള്ള അവ്യക്തതകൾ മൂലം വല്ലാർപാടത്ത് ട്രാൻഷിപ്മെന്റ് ബിസിനസ് ദുഷ്കരമായിരിക്കുകയാണ്. ഇതിന് പരിഹാരം കാണാനുള്ള നടപടികൾ കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ പരിഗണനയിലാണ്.

വല്ലാർപാടം ടെർമിനലിലെ കണ്ടെയ്നർ ഗതാഗതം വർധിപ്പിക്കാനുള്ള സാഹചര്യങ്ങൾ ഒരുക്കുകയെന്നത് നമ്മുടെ ഉത്തരവാദിത്തമാണ്. അവിടത്തെ വരുമാന

ത്തിന്റെ മൂന്നിലൊന്ന് നമ്മുടെ തുറമുഖട്രസ്റ്റിനുള്ളതാണ്. കൊച്ചി തുറമുഖ ട്രസ്റ്റിന്റെ ഒരു പ്രധാനവരുമാനസ്രോതസ്സായി വല്ലാർപാടം ടെർമിനൽ മാറണമെങ്കിൽ അവിടെ കണ്ടെയ്നർ ഗതാഗതം വർധിക്കാനുള്ള സാഹചര്യങ്ങൾ ഒരുക്കിയേ മതിയാവൂ.

ഡ്രഡ്ജിംഗ് ബാധ്യത

കൊച്ചി തുറമുഖത്തെ ആഴം നിലനിർത്തുന്നതിനുള്ള വാർഷിക ഡ്രഡ്ജിംഗ് ചെലവ് വല്ലാർപാടം ടെർമിനലിനുവേണ്ടി ചാനലിന്റെ ആഴം കൂട്ടിയതോടെ ഏതാണ്ട് 75 കോടി രൂപ അധികമായി. വല്ലാർപാടം ടെർമിനൽ നാം പ്രതീക്ഷിച്ചപോലെ പ്രവർത്തന ക്ഷമമമായിരുന്നെങ്കിൽ ആദ്യവർഷം തന്നെ ഏഴുലക്ഷത്തിലധികം കണ്ടെയ്നറുകൾ കൈകാര്യം ചെയ്യുമായിരുന്നു. അങ്ങനെയെങ്കിൽ വരുമാനവീതവും വെസൽ റിലേറ്റഡ് ചാർജസും ചേർന്ന് ഏതാണ്ട് 90 കോടിയോളം രൂപ ലഭിക്കുമായിരുന്നു. അത്രയും വരുമാനം ലഭിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ ഡ്രഡ്ജിംഗിലെ അധികചെലവ് ഒരു ബാധ്യതയാകുമായിരുന്നില്ല. പക്ഷേ വല്ലാർപാടം ടെർമിനൽ ഒരു സാധാരണ കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനലായിട്ടാണ് ഒരു വർഷമായി പ്രവർത്തിച്ചുവരുന്നത്. അതുകൊണ്ടു തന്നെ നമ്മൾ പ്രതീക്ഷിച്ചതിലും പകുതി വരുമാനമേ നമുക്കു കിട്ടുന്നുള്ളു.

കൊച്ചിതുറമുഖത്തെ ഷിപ്പിംഗ് ചാനലുകൾ തുറമുഖട്രസ്റ്റിനെ കൂടാതെ ഇന്ത്യൻനേവി, കോസ്റ്റ്ഗാർഡ്, കൊച്ചിൻ ഷിപ്പ്യാർഡ് എന്നീ സ്ഥാപനങ്ങളും ഉപയോഗിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ യൂറോപ്യൻ രാജ്യങ്ങളിലേതുപോലെ പൊതുചാനലായി കണക്കാക്കി സാമ്പത്തികസഹായം നൽകണമെന്ന് കേന്ദ്രസർക്കാരിനോട് അപേക്ഷിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഡ്രഡ്ജിംഗ് ചിലവുകൾ നിയന്ത്രിക്കാനുതകുംവിധം തുറമുഖ ട്രസ്റ്റിന് സ്വന്തമായി ഒരു ഡ്രഡ്ജർ വാങ്ങാനുള്ള അനുമതി തേടിയും അപേക്ഷ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. രണ്ടപേക്ഷകളിലും അനുകൂല സമീപനം പ്രതീക്ഷിക്കുന്നുണ്ട്.

ഇതിനിടെ, നമ്മുടെ ഷിപ്പിംഗ് ചാനലിൽ അടിയുന്ന മണ്ണിൽ 95 ശതമാനവും പുറംകടലിൽ നിന്നാണെന്ന് ചെന്നൈ ഐഐടിയുടെ പഠനത്തിൽ വെളിവായ സാഹചര്യത്തിൽ ഇത് നിയന്ത്രിക്കാനും അതോടൊപ്പം നമ്മുടെ ഭാവി തുറമുഖവികസനത്തിനുതകും വിധം ഒരു ഔട്ടർ ഹാർബർ നിർമിക്കാനും, ബ്രേക്ക് വാട്ടറുകൾ നിർമിക്കാനുമുള്ള പദ്ധതിക്ക് രൂപം നൽകാൻ ഐ മാരിടൈം എന്ന ഏജൻസിയെ ഏൽപിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ഈ പദ്ധതിക്ക് ജപ്പാൻ സഹായം ലഭിക്കുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷ. ഇത്തരത്തിൽ ഡ്രഡ്ജിംഗ് ബാധ്യതകൾ കുറച്ചുകൊണ്ടുവരാനായാൽ നമ്മുടെ പ്രവർത്തനചെലവുകളിൽ വലിയൊരു കുറവ് വരുത്താൻ സാധിക്കും.

എൽഎൻജി ടെർമിനലും പ്രതീക്ഷകളും

പെട്രോനെറ്റ് എൽഎൻജി പുതുവൈപ്പിനിൽ നിർമ്മിക്കുന്ന എൽഎൻജി ടെർമിനൽ ഈ വർഷം അവസാനത്തോടെ പ്രവർത്തനക്ഷമമാകും. അഞ്ച് ദശലക്ഷം മെട്രിക്ടൺ വാർഷികശേഷി ഉള്ള ടെർമിനൽ പൂർണപ്രവർത്തനക്ഷമമാകണമെങ്കിൽ എൽഎൻജി ഉപഭോഗം വർധിക്കണം. ഇവിടെനിന്നു കോയമ്പത്തൂർ, ബാംഗ്ലൂർ തുടങ്ങിയ സ്ഥലങ്ങളിലേക്കുള്ള പൈപ്പ് ലൈൻ പൂർത്തിയാകണം. കേരളത്തിലും എൽഎൻജി ഉപഭോഗം വർധിക്കണം. എൽഎൻജി ടെർമിനൽ പൂർണപ്രവർത്തനക്ഷമമായാൽ നമുക്കു റോയൽറ്റി ഇനത്തിൽ വർഷം 60 കോടി രൂപ ലഭിക്കും. ഇതുകൂടാതെ ടെർമിനലിനോടടുത്തു തന്നെ 1200 മെഗാവാട്ട് ശേഷിയുള്ള ഒരു വൈദ്യുതനിലയം നിർമ്മിക്കാനും തുറമുഖട്രസ്റ്റ് നടപടികൾ എടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

കൊച്ചി റിഫൈനറിയുടെ വികസനം

കൊച്ചി തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രധാന ഉപഭോക്താവായ ബിപിസിഎൽ കൊച്ചി റിഫൈനറി വികസനപാതയിലാണ്. 2016-17ൽ റിഫൈനറിയുടെ വികസനപദ്ധതി

കൾ പ്രവർത്തനക്ഷമമാകുമ്പോൾ കൊച്ചി തുറമുഖത്തുകൂടിയുള്ള ക്രൂഡ് ഓയിൽ /പെട്രോളിയം ഉൽപന്നങ്ങളുടെ ചരക്കുഗതാഗതം ഇപ്പോഴുള്ള 13.5 ദശലക്ഷത്തിൽ നിന്ന് 21.5 ദശലക്ഷം ടൺ ആകുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷ. തുറമുഖത്തിന്റെ പ്രധാന ഉപഭോക്താവെന്ന നിലയ്ക്ക് അവർക്ക് മെച്ചപ്പെട്ട സേവനം നൽകിക്കൊണ്ടു മാത്രമേ അവരുടെ വികസനപദ്ധതികളുടെ പ്രയോജനം നമുക്കു നേടാനാവൂ എന്ന് ഓരോരുത്തരും ഓർമ്മിക്കണം.

ബങ്കറിംഗ് സാധ്യതകൾ

കൊച്ചി തുറമുഖത്തിന്റെ അന്താരാഷ്ട്രകപ്പൽചാലുകളോടുള്ള അടുപ്പം പ്രയോജനപ്പെടുത്തി വളർത്തിയെടുക്കാവുന്ന ഒരു മേഖലയാണ് ബങ്കറിംഗ് അഥവാ കപ്പലുകൾക്ക് ഇന്ധനം നൽകുന്നതിനുള്ള സൗകര്യം. കേരളസർക്കാർ നികുതി 0.5 ശതമാനമാക്കിയതോടെ കൊച്ചിയിൽ ബങ്കറിംഗ് ബിസിനസ് ഏറിവരികയാണ്. ഈ അവസരം മുതലാക്കാൻ വില്ലിംഗ്ഡൺ ഐലൻറിൽ നിലവിൽ ഉള്ള 14 ടാങ്ക് ഫാമുകൾക്കും അവസരം ലഭിക്കത്തക്കവിധം Q4 ബർത്തിൽ സജ്ജീകരണങ്ങൾ ചെയ്തുവരികയാണ്. ഇതു പൂർത്തിയായാൽ 40,000 ടൺ വരെ ചരക്കുമായി എത്തുന്ന കപ്പലുകൾ ഇവിടെ കൈകാര്യം ചെയ്യാനാവും.

മറ്റു പദ്ധതികൾ

പുതുവൈപ്പിനിൽ സ്ഥാപിക്കാനുദ്ദേശിച്ച മൾട്ടിയൂസർ ലിക്വിഡ് ടെർമിനൽ പദ്ധതി കൂടുതൽ മെച്ചപ്പെട്ട രീതിയിൽ പുന:രൂപകൽപനചെയ്യാൻ സാധ്യത തെളിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. പുതുവൈപ്പിനിൽ ഇന്ത്യൻ ഓയിൽ കോർപറേഷൻ നിർമ്മിക്കുന്ന എൽപിജി ടെർമിനലിനുവേണ്ടി ജെട്ടി പണിയുകയും അവർക്ക് ആവശ്യമില്ലാത്ത 204 ദിവസങ്ങളിൽ തുറമുഖട്രസ്റ്റിനു കൂടുതൽ വരുമാനം ലഭിക്കത്തക്കവിധം ജെട്ടി മറ്റു ഉപഭോക്താക്കൾക്കു നൽകാനും സാധിച്ചാൽ ഇത് നേട്ടമാകും. ഇതു പ്രാവർത്തികമായാൽ 2016-17 ആകുമ്പോഴേക്കും നാൽപതുകോടിയിൽപരം രൂപയുടെ വരുമാനം തുറമുഖട്രസ്റ്റിനു ലഭിക്കുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷ. ഇക്കാര്യത്തിൽ വൈകാതെ ഒരു തീരുമാനം എടുക്കാനാകും.

വില്ലിംഗ്ഡൻ ഐലന്റിന്റെ വികസനം.

ഞാൻ ഒരു വർഷം മുമ്പ് കൊച്ചി തുറമുഖത്തെത്തുമ്പോൾ ആശങ്ക നിറഞ്ഞ മുഖങ്ങളായിരുന്നു എങ്ങും. കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനൽ വല്ലാർപാടത്തേക്കു മാറിയതോടെ വില്ലിംഗ്ഡൺ ഐലന്റിലെ വാണിജ്യരംഗം നിശ്ചലമാകുമെന്ന ആശങ്കയായിരുന്നു പ്രധാനകാരണം. എന്നാൽ വല്ലാർപാടത്ത് ശ്രദ്ധയൂന്നുന്നതിനൊപ്പം വില്ലിംഗ്ഡൺ ഐലന്റിന്റെ വികസനത്തിനു പദ്ധതികൾ ആവിഷ്ക്കരിച്ചതോടെ എല്ലാവരും പുതുപ്രതീക്ഷകളിലാണ്. വില്ലിംഗ്ഡൺ ഐലന്റിന്റെ വികസനത്തിനായി ഒരു മാസ്റ്റർപ്ലാൻ ആയിക്കഴിഞ്ഞു. Q8, Q9 ബർത്തിനോടനുബന്ധിച്ച് നാലുദശലക്ഷം ടൺ ജനറൽ കാർഗോ കൈകാര്യം ചെയ്യാനുള്ള സൗകര്യങ്ങളൊരുക്കാൻ ടെണ്ടർ നടപടികൾ ആരംഭിച്ചു. ഇതിന് നല്ല പ്രതികരണമാണു ലഭിക്കുന്നത്. കൂടുതൽ ചൊരിച്ചരക്കുകൾ കൈകാര്യം ചെയ്യാനുള്ള സാധ്യതകൾ ഇതോടെ ഏറിവരുകയാണ്. അടുത്തയിടെ എറണാകുളം വാർഫിൽ മൂന്നു ചൊരിച്ചരക്കുകപ്പലുകൾ ഒരേ സമയം കൈകാര്യം ചെയ്യാനുള്ള സാഹചര്യം വളരെ നാളുകൾക്കു ശേഷം ഉണ്ടായി. എല്ലാവരും ചേർന്നു ശ്രമിച്ചാൽ ഈ രംഗത്ത് നമുക്ക് കൂടുതൽ നേട്ടങ്ങൾ കൈവരിക്കാനാവും. Q5 ബർത്തിനോടനുബന്ധിച്ച് 6 ഏക്കറിൽ ഒരു ദശലക്ഷം ശേഷിയുള്ള സിമന്റ് ബാഗിംഗ് പ്ലാന്റ് സ്ഥാപിക്കാനുള്ള ടെണ്ടർ നടപടികളും തുടങ്ങിക്കഴിഞ്ഞു.

നമ്മുടെ ഡ്രൈഡോക്കും വർക്ക്ഷോപ്പും അത്യാധുനിക സൗകര്യങ്ങളോടെ കാലാനുസൃതമായി നവീകരിക്കാനുള്ള ശ്രമങ്ങൾക്കും നല്ല പ്രതികരണമാണ് ലഭിക്കു

ന്നത്. പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനമായ കൊച്ചിൻ ഷിപ്പ്‌യാർഡിനെ ഈ പദ്ധതി ഏൽപിക്കാൻ വളരെ ശ്രമിച്ചെങ്കിലും, നമ്മുടെ ജീവനക്കാരെ എല്ലാവരെയും ഏറ്റെടുക്കാനാവില്ലെന്ന കാരണത്താൽ ആ ശ്രമം എങ്ങുമെത്തിയില്ല. എന്നാൽ ലോകത്തെ മികച്ച ഷിപ്പ് റിപ്പയർ യാർഡുകൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള സ്ഥാപനങ്ങൾ ഈ പദ്ധതിയുമായി സഹകരിക്കാൻ താൽപര്യം പ്രകടിപ്പിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ആർ.ജി.സി.റ്റി മാതൃകയിൽ ജീവനക്കാരെ ഇപ്പോൾ ലഭിക്കുന്നതിൽ കുറയാത്ത സേവനവേതനവ്യവസ്ഥകളോടെ ഏറ്റെടുക്കാൻ തയ്യാറുള്ളവരെയാകും സുതാര്യമായ ടെണ്ടർ മാർഗത്തിലൂടെ തിരഞ്ഞെടുത്ത് പദ്ധതി ഏൽപ്പിക്കുക. അതേസമയം പെൻഷൻ ആനുകൂല്യങ്ങൾ നൽകുന്ന ചുമതല തുറമുഖ ട്രസ്റ്റിനായിരിക്കും. ഈ പദ്ധതി സാദ്ധ്യമായാൽ അത് കൊച്ചി തുറമുഖത്തിന് വലിയൊരു മുതൽക്കൂട്ടായിമാറും.

സൗത്ത് എന്റ് റിക്ലമേഷനിൽ 102 ഏക്കർ സ്ഥലം ഫ്രീട്രേഡ് വെയർ ഹൗസിംഗ് സോൺ ആക്കാൻ കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ വാണിജ്യമന്ത്രാലയം അനുമതി നൽകിക്കഴിഞ്ഞു. ഈ പദ്ധതിക്കും വൻകിടകമ്പനികൾ താല്പര്യം പ്രകടിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. വല്ലാർപാടം ടെർമിനൽ പൂർണപ്രവർത്തനക്ഷമമാകുന്നതോടെ ലോജിസ്റ്റിക്സ് രംഗത്ത് വലിയ കുതിച്ചുചാട്ടത്തിനു വഴിയൊരുങ്ങും. അതിന്റെ സാധ്യതകൾ മുതലെടുക്കാനുള്ള പദ്ധതിയാണിത്.

വല്ലാർപാടം ടെർമിനലിനോടടുത്ത് നാല് ലോജിസ്റ്റിക്സ് സെന്റർ / സിഎഫ്എസുകൾക്ക് സ്ഥലം നീക്കി വച്ചിരുന്നു. ഇതിൽ രണ്ടെണ്ണം നിർമ്മാണഘട്ടത്തിലാണ്. മൂന്നാമത്തെ സിഎഫ്എസിനു ടെണ്ടർ വിളിച്ചു കഴിഞ്ഞു. നാലാമത്തെ പ്ലോട്ടും വൈകാതെ ടെണ്ടറിലൂടെ നൽകുന്നതാണ്.

വില്ലിംഗ്ഡൺ ഐലന്റിൽ നോർത്ത് എൻഡിലുള്ള പ്രദേശമാണ് തുറമുഖത്ത് ചരക്ക് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതിന് ഏറ്റവും അനുയോജ്യമായ സ്ഥലം. ബർത്തുകളുടെ സമീപത്തു തന്നെയുള്ള ഈ ഭാഗത്ത് അവശ്യം വേണ്ട തുറമുഖ/ കസ്റ്റംസ് മുതലായ ഓഫീസുകളും വീടുകളും കഴിഞ്ഞാൽ, ബാക്കിയുള്ള വാണിജ്യപരമായ ആവശ്യങ്ങൾക്കു നീക്കിവച്ചിട്ടുള്ള സ്ഥലം ഇന്ന് ചരക്കു കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നതിനേക്കാൾ ഓഫിസ് പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കാണ് പലരും ഉപയോഗിക്കുന്നത്. ഒരു ലോജിസ്റ്റിക്സ് ഹബായി മാറേണ്ട തുറമുഖഭാഗം വിവിധ സ്വകാര്യസ്ഥാപനങ്ങളുടെ ആസ്ഥാനഓഫീസുകളായി മാറ്റിയിരിക്കുന്നു. തുറമുഖ ഗോഡൗണുകൾക്ക് ഉദ്ദേശിച്ച് സ്ഥലം ലീസിൽ വാങ്ങിയ പലരും കെട്ടിടം പണിത് ഉയർന്ന വാടകയ്ക്കു നൽകി പണമുണ്ടാക്കുന്ന സാഹചര്യം നിലവിലുണ്ട്. ചതുരശ്ര അടിക്ക് 25 മുതൽ 35 രൂപ വരെ വാങ്ങുന്ന ഇവർ തുറമുഖത്തിനു സബ്ലീസ് ലെവി ആയി നൽകുന്നത് പ്രതിമാസം വെറും 2.50 രൂപമാത്രം. ഈ സാഹചര്യത്തിലാണ് നിലവിലുള്ള ലീസ് പുതുക്കി നൽകുന്നത്, തുറമുഖത്ത് നിശ്ചിത അളവിൽ ചരക്കു കൈകാര്യം ചെയ്തുകൊള്ളാം എന്ന ഉറപ്പ് നൽകുന്നവർക്ക് മാത്രമായിരിക്കും എന്നു തീരുമാനമെടുത്തത്.

തുറമുഖട്രസ്റ്റിന് കൂടുതൽ ചരക്കും വരുമാനവും ലഭിക്കത്തക്കരീതിയിൽ വാണിജ്യാവശ്യങ്ങൾക്കു സ്ഥലം നൽകുകയെന്നതാവും നമ്മുടെ നയം. തുറമുഖത്ത് കൂടുതൽ ചരക്ക് കൈകാര്യം ചെയ്യണമെങ്കിൽ അതിന് അനുയോജ്യമായ സ്ഥലം വേണം. ഇപ്പോൾ ചരക്കു കൈകാര്യം ചെയ്യാൻ സ്ഥലം ചോദിച്ചു വരുന്നവർക്ക് അത് നൽകാനാവാത്ത സ്ഥിതിയുണ്ട്. ലീസ് തീരുന്ന മുറയ്ക്ക് എല്ലാവരെയും ഒഴിപ്പിക്കുക എന്നതല്ല ഇതുകൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്. തുറമുഖത്ത് ചരക്ക് കൈകാര്യം ചെയ്യാനുദ്ദേശിച്ച് സ്ഥലം എടുക്കുന്നവർ അതിനുള്ള ഉറപ്പ് നൽകണം. അവർ എത്രമാത്രം ചരക്ക് തുറമുഖത്തുകൂടി കൈകാര്യം ചെയ്യുമെന്ന് മുൻകൂട്ടി പറയണം. ഓഫിസ് സൗകര്യം മാത്രം ആവശ്യമുള്ളവർക്കായി തുറമുഖട്രസ്റ്റ് പോർട്ട് യൂസേഴ്സ് കോംപ്ലക്സ് നിർമ്മിച്ച് അവിടെ സ്ഥലം നൽകും.

എന്നാൽ തുറമുഖട്രസ്റ്റിന്റെ ഈ നീക്കത്തെ നിരുൽസാഹപ്പെടുത്താൻ ശ്രമിക്കുന്ന നിക്ഷിപ്ത താൽപര്യക്കാർ ഈ നടപടി തൊഴിൽ ഇല്ലാതാക്കാനുള്ള ശ്രമമാണെന്നു പ്രചരിപ്പിക്കുന്നുണ്ട്. നമ്മൾ മനസിലാക്കേണ്ടത് ഇതാണ്; തുറമുഖത്തിന്റെ വാർഫുകളെപോലെ പ്രധാനപ്പെട്ടതാണ് അതിനോടടുത്ത ഭൂമിയും, അവിടെയാണ് ചരക്ക് കൈകാര്യം ചെയ്യപ്പെടേണ്ടത്. അവിടെ ചരക്ക് കൈകാര്യം ചെയ്യാൻ സ്ഥലം നൽകാനായില്ലെങ്കിൽ ചരക്കുമായെത്താൻ ആളുകൾ മടിക്കും, കൂടുതൽ ചരക്കുകൾ വന്നാലേ കൂടുതൽ തൊഴിൽ അവസരങ്ങൾ ഉണ്ടാകൂ, അതിനാൽ വാർഫുകളോടു ചേർന്ന് കൂടുതൽ സ്ഥലം ചരക്കു കൈകാര്യം ചെയ്യാൻ ലഭ്യമാക്കുക, കൂടുതൽ ആധുനിക ഗോഡൗണുകൾ കൊണ്ടുവരിക എന്നതാണ് നമ്മുടെ ലക്ഷ്യം. കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഭൂമിയുടെ പാട്ടം സംബന്ധിച്ചു പുതിയ നിബന്ധനകൾ രൂപീകരിച്ചു വരുകയാണെന്നതിനാൽ അതിനു വിധേയമായിട്ടായിരിക്കും ഇക്കാര്യത്തിൽ ഒരു അന്തിമതീരുമാനം എടുക്കുക.

നവീകരണ പ്രവൃത്തികൾ

എറണാകുളം വാർഫിൽ ഉപയോഗശൂന്യമായി നിന്ന ക്രെയിനുകൾ മാറ്റിയതോടെ കൂടുതൽ സ്ഥലം ചരക്കു കൈകാര്യം ചെയ്യാനായി ലഭ്യമായി. അമ്പതു ടൺ ശേഷിയുള്ള മൊബൈൽ ഹാർബർ ക്രെയിൻ വാങ്ങാൻ ഓർഡർ നൽകിക്കഴിഞ്ഞു. ഇത് ജൂലൈയിൽ ലഭ്യമാകും. അടുത്തയിടെ പുതിയൊരു റീച്ച്സ്റ്റാക്കർ വാങ്ങുകയുണ്ടായി. ഇതുകൂടാതെ രണ്ടു ഫോർക്ക് ലിഫ്റ്റുകൾ വാങ്ങാൻ വൈകാതെ ഓർഡർ നൽകും. ഇതിനെല്ലാം വാണിജ്യമന്ത്രാലയത്തിന്റെ 50% സബ്സിഡി നമുക്കു നേടാനായിട്ടുണ്ട്.

സമരങ്ങളില്ലാതെ ഒരു വർഷം കൂടി. സമരങ്ങളുടെ തുറമുഖമെന്ന പേരുദോഷവും പഴിയും മാറ്റി കൂടുതൽ ഉപഭോക്താക്കളെ കൊച്ചി തുറമുഖത്തേക്ക് ആകർഷിക്കാനുള്ള സാഹചര്യം ഒരുക്കിയതിലൂടെ നമ്മുടെ ചരക്കുഗതാഗതം ഏറിക്കൊണ്ടേയിരിക്കുന്നുവെന്നത് നമുക്കേവർക്കും അഭിമാനിക്കാൻ വക നൽകുന്നു. ഇക്കഴിഞ്ഞ സാമ്പത്തിക വർഷം ചരക്കുഗതാഗതത്തിൽ 13 ശതമാനം വളർച്ച കൈവരിക്കുകയുണ്ടായി. 2 കോടിയിൽപരം ടൺ ചരക്ക് ഇക്കാലയളവിൽ കൈകാര്യം ചെയ്തു.

അഭിമാനകരമായ പ്രവർത്തനങ്ങൾ

നമ്മുടെ ജീവനക്കാർ അത്യധികം ഉത്സാഹത്തോടെയും അർപ്പണബോധത്തോടെയും പ്രവർത്തിക്കുന്നതിന്റെ ഉദാഹരണങ്ങൾ എന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപെട്ടിട്ടുണ്ട്. നെഹ്റു ശതാബ്ദിയുടെ ഇപ്പോഴത്തെ ഉദ്പാദനക്ഷമതയും കാര്യക്ഷമതയും എടുത്തു പറയേണ്ടതുണ്ട്. കപ്പലിൽ നിന്ന് പതിമൂവായിരത്തിലേറെ ടൺ വരെ ഒരു ദിവസം ഇറക്കിയ കാർഗോ വിഭാഗം തൊഴിലാളികളുടെ ഉത്പാദനക്ഷമത നമ്മുടെ ശക്തിയാണ്.

നമ്മുടെ ടഗ് 'ബാലി'യുടെ റിപ്പയർ വർക്ഷോപ്പിൽ നടക്കുമ്പോൾ വോയിത്ത് സീലുകളുടെ റീഫിറ്റിംഗിനിടെ കമ്പനി എഞ്ചിനിയർ പണി തീർക്കാതെ സ്ഥലംവിട്ട സംഭവമുണ്ടായി. എന്നാൽ അർപ്പണബോധവും വൈദഗ്ധ്യവുമുള്ള നമ്മുടെ ജീവനക്കാർ പരസഹായമില്ലാതെ വളരെ കൃത്യതയോടെ ആ ജോലി പൂർത്തിയാക്കി. തികച്ചും അഭിമാനകരമായ ആ പ്രവൃത്തി ചെയ്ത സഹപ്രവർത്തകരെ ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുന്നു.

അതേപോലെ ഐസി എൻജിൻ വിഭാഗത്തിൽ മൊബൈൽ ക്രെയിൻ റീക്കണ്ടീഷൻ ചെയ്ത് പുതിയ ക്രെയിനിനു സമാനമായ ഉത്പാദനക്ഷമതയിലേക്കു കൊണ്ടുവരുന്നതിൽ നമ്മുടെ ജീവനക്കാർ കാട്ടിയ വൈദഗ്ധ്യവും ആത്മാർത്ഥതയും എടുത്തു പറയേണ്ടതുതന്നെ. കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനലിന്റെ മാറ്റത്തെ തുടർന്നും ഉപയോഗ ശൂന്യമായ മൊബൈൽ ഹാർബർ ക്രെയിനുകൾ മാറ്റിയതു മൂലവും അനിവാര്യമായ റീഡിപ്ലോയ്മെന്റ് വളരെ ഫലപ്രദമായി നടപ്പാക്കാനായത് നമ്മുടെ ജീവനക്കാരുടെ പരിപൂർണ സഹകരണം ഒന്നുകൊണ്ടു മാത്രമാണ്.

कोचिन पोर्ट ट्रस्ट

COCHIN PORT TRUST

ISO 9001:2008

C O C H I N P O R T T R U S T

നമ്മുടെ കായികതാരങ്ങൾ അടുത്തയിടെ നടന്ന ദേശീയ മൽസരങ്ങളിൽ എല്ലാ ഇനത്തിലും വളരെ മികച്ച പ്രകടനം കാഴ്ചവെക്കുകയും ശ്രദ്ധനേടുകയുമുണ്ടായിയെന്നത് സന്തോഷകരമാണ്. ഇത് നമുക്കെല്ലാം വലിയ ആത്മവിശ്വാസം നൽകുന്നു. ഇതുപോലെ വരുംനാളുകളിൽ അർപണ ബോധത്തോടെ പ്രവർത്തിച്ചാൽ ചരക്കു ഗതാഗതത്തിൽ കൊച്ചി തുറമുഖത്തിന് ലോകോത്തര ശ്രദ്ധ നേടുന്ന നിലയിലേക്ക് വളരാനാകുമെന്ന് നമുക്ക് ഉറച്ച് വിശ്വസിക്കാം.

അറിവുകൾ പങ്കുവെക്കുക

തുറമുഖവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ വളരെ വൈദഗ്ധ്യവും അനുഭവ പരിജ്ഞാനവുമുള്ളവരാണ് നമ്മുടെ ജീവനക്കാരെന്ന് അവരുമായുള്ള ആശയവിനിമയത്തിൽ നിന്ന് എനിക്ക് മനസിലായിട്ടുണ്ട്. അത്തരത്തിലുള്ള അറിവുകളും പ്രായോഗിക നിർദേശങ്ങളും നമ്മുടെ തുറമുഖത്തിന്റെ വളർച്ചയ്ക്ക് ഉപകരിക്കുമെന്നതിനാൽ അവ ഇമെയിൽ മുഖാന്തിരമോ (paulantony@gmail.com) നേരിട്ടോ എനിക്കു കൈമാറണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. എല്ലാ ബുധനാഴ്ചകളിലും നാലുമണിക്കുശേഷം തുറമുഖട്രസ്റ്റ് ജീവനക്കാർക്ക് മുൻകൂട്ടി അനുവാദം വാങ്ങാതെ തന്നെ എന്നെ നേരിൽ കാണാവുന്നതാണ്.

തുടക്കത്തിൽ പറഞ്ഞതുപോലെ നാമിപ്പോൾ ഒരു ദുർഘട ഘട്ടത്തിലൂടെ കടന്നു പോവുകയാണ്. എന്നാൽ എല്ലാവരും ഒത്തൊരുമയോടെ സാഹചര്യത്തിനൊത്തു ചിന്തിക്കുകയും പ്രവർത്തിക്കുകയും ചെയ്യുന്നതിനാൽ ഈ ദുർഘടഘട്ടം തരണം ചെയ്യാനുള്ള ശ്രമങ്ങളും പ്രവർത്തനങ്ങളും പ്രതീക്ഷയേകും വിധം നീങ്ങുന്നുണ്ട്. സാമ്പത്തിക അച്ചടക്കത്തിന്റെ പേരിൽ തൽക്കാലത്തേക്കു മരവിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള ആനുകൂല്യങ്ങൾ നമ്മുടെ സാമ്പത്തിക നില മെച്ചപ്പെട്ടാലുടൻ തിരികെ നൽകുമെന്ന് ഞാനുറപ്പു തരുന്നു. അതേസമയം ഈ പ്രശ്നങ്ങളിൽ നിന്നു കരകയറാനുള്ള ശ്രമങ്ങളിൽ തുടർന്നും കൂടെ നിന്ന് സഹകരിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. നന്ദി

ജയ്ഹിന്ദ്

(പോൾ ആന്റണി)

04-04-2012

ചെയർമാൻ

www.cochinport.gov.in