➪ ചില സത്യങ്ങൾ, അത് എത്ര അപ്രിയമാണെങ്കിലും പറയാതിരിക്കാൻ കഴിയില്ല ➪

വിഴിഞ്ഞത്തെ സ്വപ്നവും വല്ലാർപാടത്തെ സത്യവും

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിക്കെതിരായി പലകോണുകളിൽ നിന്നും ഉയർന്നുവന്നതും എന്നാൽ സംവാദങ്ങളിൽ വേണ്ടത്ര ഇടംകിട്ടാതെപോയതുമായ പ്രസക്തമായ വാദങ്ങളെ ക്രോഡീകരിച്ചും സമാനമായ വികസനവാദങ്ങൾ ഊതിനിറച്ച് യാഥാർത്ഥ്യമാക്കിയ വല്ലാർപാടം ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ് തുറമുഖത്തിന്റെ ദയനീയ യാഥാർത്ഥ്യത്തെ ചർച്ചയ്ക്കെടുത്തും ചില വികസന വിരോധചിന്തകൾ...

കേരളീയം വാർത്താശൃംഖല

വികസന പ്രക്രിയയെക്കുറിച്ച് പ്രതിവാദങ്ങളുന്നയിക്കുന്നവരെ 'വികസന വിരോധികൾ' എന്ന വിശേഷണത്താൽ ബഹിഷ്കരിക്കുന്നതിനുള്ള ഉന്മുഖത കേരളത്തിന്റെ പൊതുബോധത്തിൽ രൂഢമൂലമായിത്തീർന്നിരിക്കുന്നു. ലാഭകേന്ദ്രീകൃതമായ മൂലധനവ്യവസ്ഥ സൃഷ്ടിച്ചെടുത്ത അപരിമിതവളർച്ചയുടെ മൂർത്താനുഭവങ്ങൾ വികസനമോഹങ്ങളെ നിരന്തരം പുതുക്കിപ്പണിതുകൊണ്ട് ഈ പൊതുബോധത്തെ സാമാന്യവത്കരിക്കുന്നുണ്ട്. വികസനം എന്ന ആഴമില്ലാത്ത ഈ ഒഴിഞ്ഞ തുറമുഖത്തേക്കാണ് അയഥാർത്ഥ്യങ്ങൾ കുത്തിനിറച്ച വൻകിട പദ്ധതികൾ വിപണിയും ഭരണകൂടവും ചേർന്ന് ഇറക്കുമതി ചെയ്യുന്നത്. വികസനച്ചരക്കുകളുമായി തീരമടുക്കുന്ന മോഹക്കപ്പലുകളുടെ സുഗമഗമനത്തിനായി വികസന വിരോധികളെ തുടച്ചുനീക്കി മണ്ണുമാന്തികൾ ആഴമൊരുക്കുന്നു. പത്രമാധ്യമങ്ങൾ മുതൽ പോലീസും പട്ടാളവും വരെ പങ്കുചേരുന്ന ഈ മണ്ണുനീക്കൽ ക്രിയയുടെ പുതിയ രൂപങ്ങൾ പരീക്ഷിക്കപ്പെടുന്ന ഇടമാണ് തലസ്ഥാനനഗരിയിൽ നിന്നും ഏറെ അകലെയല്ലാത്ത വിഴിഞ്ഞം ഗ്രാമം. സാമ്പത്തിക വളർച്ചയുടെയും സാമൂഹ്യക്ഷേമത്തിന്റെയും ഉത്തരവാദിത്തങ്ങൾ കോർപ്പറേറ്റുകൾക്ക് കൈമാറിയിരിക്കുന്ന നവഉദാര ജനാധിപത്യത്തിന്റെ പുതിയ പരീക്ഷണശാലയാണ് തുറമുഖത്തിന്റെ പേരിൽ വിഴിഞ്ഞത്ത് തുറന്നിരിക്കുന്നതെന്ന് പറയുന്നവർക്ക് മുകളിലും വികസന വിരോധത്തിന്റെ ചാപ്പവീഴുമെന്നുറപ്പാണ്. പക്ഷെ ചില സത്യങ്ങൾ, അത് എത്ര അപ്രിയമാണെങ്കിലും പറയാതിരിക്കാൻ കഴിയില്ല എന്നതിനാൽ ചിലത് അടയാളപ്പെടുത്തുകയാണ് ഇവിടെ.

എല്ലാ വികസനപദ്ധതികളുടെയും ഭാഗമായി ഉയർന്നുവരുന്ന കള്ളക്കണക്കുകളുടെ പെരുക്കങ്ങളോ, വ്യാമോഹങ്ങളുടെ കപടാവരണങ്ങളോ, വരേണ്യതയുടെ പക്ഷംചേരലോ, പ്രകൃതിവിഭവങ്ങളുടെ അമിതമായ ചൂഷണമോ മാത്രമായി ചുരുങ്ങുന്നതല്ല വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ പിന്നിലെ യാഥാർത്ഥ്യങ്ങൾ. നവഉദാരീകരണകാലത്ത് പ്രകടമായിത്തീർന്നിരിക്കുന്ന ജനാധിപത്യ ഭരണവ്യവസ്ഥയുടെ വ്യതിചലനങ്ങളുടെയും ചട്ടലംഘനങ്ങളുടെയും അപായസൂചനകൾ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ യാഥാർത്ഥ്യമാകൽ നമുക്ക് മുന്നിൽ തുറന്നിടുന്നുണ്ട്. പക്ഷഭേദമില്ലാതെ കേരളത്തിന്റെ ഭരണമണ്ഡലം വികസനമെന്ന

മഹായന്ത്രത്തിന്റെ എണ്ണയിട്ട പൽച്ചക്രങ്ങൾ മാത്രമായിത്തീരുകയും കോർപ്പറേറ്റ്വാഴ്ചയ്ക്ക് പരവതാനി വിരിക്കുന്നതിനായി പൊതുധനവും പൊതുവിഭവങ്ങളും പരസ്യമായി കൈമാറ്റം ചെയ്യപ്പെടുകയുമാണ് വിഴിഞ്ഞത്ത് സംഭവിച്ചിരിക്കുന്നത്. ദ്രുതഗതിയിലുള്ള വളർച്ചയിലും മത്സരശേഷിയിലും ഊന്നുന്ന നയപരിപാടികൾക്ക് കേരളത്തിന്റെ ഭരണചരിത്രത്തോളം പഴക്കമുണ്ടെങ്കിലും വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി ഉയർന്നുവന്ന അനാരോഗ്യ പ്രവണതകൾ കൂടുതലായി ചർച്ച ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കെതിരായി പലകോണുകളിൽ നിന്നും ഉയർന്നുവന്നതും എന്നാൽ സംവാദങ്ങളിൽ വേണ്ടത്ര ഇടംകിട്ടാതെപോയതുമായ പ്രസക്തമായ വാദങ്ങളെ ക്രോഡീകരിച്ചും സമാനമായ വികസനവാദങ്ങൾ ഊതിനിറച്ച് യാഥാർത്ഥ്യമാക്കിയ വല്ലാർപാടം ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ് തുറമുഖത്തിന്റെ ദയനീയയാഥാർത്ഥ്യത്തെ ചർച്ചയ്ക്കെടുത്തുമാണ് ഈ പരിശോധന നടത്തുന്നത്. എന്തെല്ലാമാണ് അപ്പോൾ വെളിപ്പെടുന്നത്?

അയഥാർത്ഥ്യങ്ങളുടെ ആകെത്തുക

സ്ഥായിയായ ആദർശതത്വങ്ങളോ മൗലികമായ നിയമങ്ങളോ ഇല്ലാത്ത ഏകാധിപത്യ പ്രവണതകൾ ജനാധിപത്യ ഭരണവ്യവസ്ഥയിൽ കടന്നുകൂടുന്നത് എങ്ങനെയെന്ന് ആദ്യം പരിശോധിക്കാം. വികസനവ്യാമോഹങ്ങളുടെ മറവിൽ, ഒരു ജനാധിപത്യ സർക്കാർ പാലിക്കേണ്ടതായ എല്ലാ മര്യാദകളെയും ലംഘിച്ചുകൊണ്ട് തീർത്തും അതാര്യമായ രീതിയിലാണ് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്ക് അന്തിമരൂപമായിരിക്കുന്നത്. അവ്യക്തമായി തുടരുകയായിരുന്ന വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി ചുരുങ്ങിയ കാലത്തിനുള്ളിൽ അദാനി ഗ്രൂപ്പിന്റെ കൈകളിലേക്ക് വന്നെത്തിയത് എങ്ങനെയാണെന്ന അന്വേഷണം കോർപ്പറേറ്റ് ദാസ്യത്തിന്റെ വ്യക്തമായ ചിത്രം നമുക്ക് മുന്നിൽ വരച്ചിടുന്നു.

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുന്നതിനായി നടന്ന ശ്രമങ്ങളുടെ ചരിത്രം പരിശോധിച്ചാൽ ലോകത്തിലെ പ്രമുഖ ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ് പോർട്ട് ഓപ്പറേറ്റിംഗ് കമ്പനികളൊന്നും വിഴിഞ്ഞത്തിൽ ഒട്ടും ആകൃഷ്ടരായിരുന്നില്ല എന്നാണ് കാണാൻ കഴിയുന്നത്. പദ്ധതി ഒരുതരത്തിലും ലാഭകരമാകില്ലെന്ന് അത്രമേൽ ഉറപ്പുണ്ടായിരുന്നതുകൊണ്ടാണ് വിഴിഞ്ഞത്തേക്കടുക്കാൻ പ്രമുഖരാരും തയ്യാറാകാതിരുന്നത്. പോർട്ട് ഓപ്പറേറ്റിംഗ് കമ്പനികൾ ഊഹിച്ചെടുത്തതല്ല ഈ നഷ്ടക്കണക്ക്. പദ്ധതിയുടെ ലാഭക്ഷമത പഠിക്കുന്നതിനായി സർക്കാർ ഏർപ്പെടുത്തിയ ഏജൻസികൾ സമർപ്പിച്ച പഠനറിപ്പോർട്ടും നഷ്ടങ്ങളെക്കുറിച്ച് മാത്രമാണ് സംസാരിക്കുന്നത്. വലിയ പദ്ധതികൾക്കെല്ലാം മുന്നോടിയായി അംഗീകൃത ഏജൻസികൾ നടത്താറുള്ള ലാഭനഷ്ട വിലയിരുത്തലുകൾ (ഫീസിബിലിറ്റി സ്റ്റഡി) വ്യക്തമായി പഠിച്ചശേഷമാണ് സ്വകാര്യ നിക്ഷേപകർ ഒരു തീരുമാനത്തിലെത്താറുള്ളത്. വിഴിഞ്ഞം നഷ്ടമായിരിക്കും എന്ന് അത്തരം ഏജൻസികൾ വിലയിരുത്തിയതുകൊണ്ടാണ് സർക്കാർ വർഷങ്ങളായി ശ്രമിച്ചിട്ടും ബിഡ് (ടെണ്ടർ) സമർപ്പിക്കുന്നതിനായി പേരുകേട്ട കമ്പനികളാരും മുന്നോട്ടുവരാതിരുന്നത്. ലോക ബാങ്കിന്റെ അംഗീകാരമുള്ള ഇന്റർനാഷണൽ ഫിനാൻഷ്യൽ കമ്മീഷൻ (ഐ.എഫ്.സി) ആണ് ആദ്യം ഇക്കാര്യത്തിൽ പഠനം നടത്തുന്നത്. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുന്നതിനായി സർക്കാർ രൂപീകരിച്ച സ്പെഷ്യൽ പർപ്പസ് കമ്പനിയായ വിഴിഞ്ഞം ഇന്റർനാഷണൽ സീപോർട്ട് ലിമിറ്റഡ് ആണ് 2009ൽ ഐ.എഫ്.സിയെ പഠനത്തിനായി നിയോഗിക്കുന്നത്. 2010ൽ ഐ.എഫ്.സി സമർപ്പിച്ച റിപ്പോർട്ട് (Vizhinjam Port Strategic Options Report-2010) നഷ്ടക്കണക്കുകൾ വളരെ വ്യക്തമായി വിശദീകരിക്കുന്നുണ്ട്. “A port based primarily on transhipment traffic does not have significant linkages and synergies with local economy” (പേജ് 55) എന്നാണ് ഐ.എഫ്.സി എഴുതിയിരിക്കുന്നത്. മുടക്കുമുതൽ വളരെ കൂടുതലായതിനാൽ അതിനനുസരിച്ചുള്ള ലാഭം കിട്ടില്ലെന്ന് പറഞ്ഞ ഐ.എഫ്.സിയെ ഒഴിവാക്കി മറ്റൊരു ഏജൻസിയെക്കൊണ്ട് വീണ്ടും ലാഭക്ഷമത പഠിക്കുന്ന പരിപാടിയുമായി സർക്കാർ മുന്നോട്ടുപോയി. അന്തർദേശീയ തലത്തിൽ സ്വീകാര്യതയുള്ള ഐ.എഫ്.സി പോലെയൊരു ഏജൻസി പറഞ്ഞകാര്യങ്ങളെ ചർച്ചയ്ക്കെടുക്കുന്നതിനോ പൊതുസമൂഹത്തിന് മുന്നിൽ അവതരിപ്പിക്കുന്നതിനോ തയ്യാറാകാതെ വികസന ധാർഷ്ട്യവുമായി സർക്കാർ മുന്നോട്ടുപോയി.

എന്നാൽ രണ്ടാമതായി പഠന ചുമതല ഏൽപ്പിച്ച എയിക്കോം (AECOM) എന്ന ഏജൻസിയും 2013ൽ സമർപ്പിച്ച തങ്ങളുടെ റിപ്പോർട്ടിലും സമാനമായ നഷ്ടക്കണക്കുകൾ ആവർത്തിക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. “This financial analysis reveals that the project is not financially very attractive. Inspite of high traffic giving substancial capacity utilization the project is not able to generate sufficient cash flows to generate a surplus. This because

➪ അതുവരെ സർക്കാർ ഈ റിപ്പോർട്ട് രഹസ്യമായി സൂക്ഷിക്കുകയായിരുന്നു ➪

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ ഔദ്യോഗിക രേഖാ ചിത്രം.

the capital investment is relatively high.” (പേജ് 222). മുടക്കുമുതൽ വളരെ വലുതായതിനാൽ സർക്കാർ അകമഴിഞ്ഞ് സഹായിക്കാതെ പദ്ധതി ലാഭകരമാകില്ലെന്ന് എയിക്കോമും പറഞ്ഞു. വിഴിഞ്ഞത്തേയ്ക്ക് അന്താരാഷ്ട്ര തുറമുഖ കമ്പനികളൊന്നും ചാടിവീഴാതിരിക്കാനുള്ള കാരണവും ഇതുതന്നെയായിരുന്നു. വികസനത്തിന്റെ അപ്പോസ്തലന്മാരായ ഭരണാധിപന്മാർ അതുകൊണ്ടൊന്നും അടങ്ങിയില്ല. പല പൊള്ളത്തരങ്ങളും മറച്ചുവയ്ക്കാൻ അവർക്ക് ഒരു ‘സ്വപ്നസാക്ഷാത്കാരം’ അത്യന്താപേക്ഷിതമായിരുന്നു. അങ്ങനെ മൂന്നാമതായി ഒരു ലാഭക്ഷമതാപഠനം കൂടി നടത്തപ്പെട്ടു. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ സാമ്പത്തിക ഉപദേഷ്ടാവായ ഏണസ്റ്റ് ആന്റ് യംഗ് എന്ന കമ്പനിയാണ് പഠനത്തിന് മുൻകൈയെടുത്തത്. അവർ എയ്ക്കോമിന്റെയും എച്ച്.എസ്.എ അഡ്വക്കേറ്റ്സ് എന്ന നിയമോപദേശ കമ്പനിയുടെയും സഹായത്തോടെ 2015 ഏപ്രിലിൽ മൂന്നാം പഠന റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിച്ചു. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ നിർമ്മാണത്തിന്റെ ചുമതല അദാനി ഗ്രൂപ്പിന് നൽകുന്നതിനുള്ള നീക്കുപോക്കുകളെല്ലാം ഏതാണ്ട് പൂർത്തിയായ ശേഷമാണ് ഏണസ്റ്റ് ആന്റ് യംഗ് നടത്തിയ ഈ പഠന റിപ്പോർട്ട് വെളിച്ചം കാണുന്നത്. അതുവരെ സർക്കാർ ഈ റിപ്പോർട്ട് രഹസ്യമായി സൂക്ഷിക്കുകയായിരുന്നു. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി അദാനി ഗ്രൂപ്പിന് നൽകുന്ന കാര്യം ചർച്ചചെയ്യുന്നതിനായി 2015 ജൂൺ 3ന് സർക്കാർ സർവ്വകക്ഷിയോഗം വിളിച്ചുചേർത്തിരുന്നു. കരാർ ഒപ്പുവയ്ക്കുന്നതിന് മുമ്പ് പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാ രേഖകളും പറത്തുവിടാൻ കഴിയില്ലെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ട് ‘സുതാര്യനായ’ മുഖ്യമന്ത്രി ഏണസ്റ്റ് ആന്റ് യംഗിന്റെ സാധ്യതാപഠനത്തിൽ പറഞ്ഞിരുന്ന വിവരങ്ങൾ ചർച്ചചെയ്യാൻ തയ്യാറായില്ല. പദ്ധതി അദാനിക്കു തന്നെ നൽകാൻ 2015 ജൂൺ 10ന് ചേർന്ന മന്ത്രിസഭാ യോഗം തീരുമാനിച്ച ശേഷമാണ് നിർണ്ണായകമായ ഈ റിപ്പോർട്ട് പുറത്തുവിടുന്നത്. സർവ്വകക്ഷിയോഗത്തിന് മുമ്പ് ടെണ്ടർ സംബന്ധിച്ച എല്ലാ രേഖകളും വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ കമ്പനിയുടെ വെബ്സൈറ്റിൽ നൽകുമെന്നുപറഞ്ഞ മുഖ്യമന്ത്രി എന്തുകൊണ്ടാണ് അന്തിമതീരുമാനമാകാതെ എല്ലാം പുറത്തുപറയാൻ കഴിയില്ല എന്ന നിലപാടിലേക്ക് പിന്നീട് പിൻവലിഞ്ഞത്? അക്കാര്യം വിശദമായി പരിശോധിക്കുമ്പോഴാണ് അദാനിയുടെ താത്പര്യമെന്തായിരുന്നെന്നും അത് സംരക്ഷിക്കുന്നതിനായി സർക്കാർ നടത്തിയ ഇടപെടലുകളെന്തെന്നും വ്യക്തമാകുന്നത്. വിഴിഞ്ഞം അദാനിക്കു തന്നെ നൽകാൻ തീരുമാനിച്ചതോടെ ഏണസ്റ്റ് ആന്റ് യംഗ് നടത്തിയ സാധ്യതാ പഠനത്തിന്റെ റിപ്പോർട്ട് പുറത്തിറങ്ങി. മുമ്പ് പഠനം നടത്തിയ രണ്ട് ഏജൻസികളും എത്തിച്ചേർന്ന നിഗമനങ്ങൾ തന്നെയാണ് ഏണസ്റ്റ് ആന്റ് യംഗും പങ്കുവച്ചത്. മറ്റ് രണ്ട് റിപ്പോർട്ടുകളും പറഞ്ഞതിനേക്കാൾ ശക്തമായി ഈ പദ്ധതി ലാഭകരമല്ലെന്ന് മൂന്നാമത്തെ പഠനവും ആവർത്തിച്ചു. 2015 ഏപ്രിലിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാറിന് സമർപ്പിച്ചതായാണ് റിപ്പോർട്ട് സ്വയം സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തുന്നത്. വിഴിഞ്ഞത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ വേഗത്തിൽ ഒരു തീരുമാനമുണ്ടാക്കാൻ ഉമ്മൻ ചാണ്ടി അതിവേഗം ഓടിനടന്നിരുന്ന സമയം. എന്താണ് റിപ്പോർട്ട് പറയുന്ന ചില കാര്യങ്ങൾ നോക്കാം. “The project is nof financially viable on a stand alone basis and offering a discount of 35 % on port tariff and without VGF. However, with

substantial funds in the form of VGF up to 60 % and offering a discount of 35 % on port tariff; the Equity IRR is 15.0% and accordingly, the project is viable." മുടക്കുമുതലിന്റെ 60 ശതമാനം ഗ്രാന്റായി ലഭിക്കുകയും പോർട്ടിന്റെ ഉപയോഗത്തിന് കപ്പലുകളിൽ നിന്നും ഈടാക്കുന്ന നിരക്കിൽ 35 ശതമാനം ഡിസ്ക്കൗണ്ട് നൽകുകയും ചെയ്താൽ മാത്രമെ പിടിച്ചുനിൽക്കാൻ കഴിയൂ എന്ന് ഈ റിപ്പോർട്ട് പറയുന്നു. എന്നാൽ ഇത്തരം പദ്ധതികൾക്ക് 40 ശതമാനത്തിൽ കൂടുതൽ ഗ്രാന്റ് നൽകാൻ കഴിയില്ല എന്ന കേന്ദ്ര നിയമം നിലനിൽക്കുന്നതിനാൽ പോർട്ടിനായി ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമി വാണിജ്യേതര ആവശ്യങ്ങൾക്കായി, അതായത് റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് ബിസിനസ് നടത്തുന്നതിനായി ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയാൽ മാത്രമേ ലാഭമുണ്ടാകൂ എന്നും ഏണസ്റ്റ് ആന്റ് യംഗിന്റെ റിപ്പോർട്ട് അടിവരയിടുന്നു. ഇതാണ് ഈ റിപ്പോർട്ടിലെ മർമ്മ പ്രധാനമായ ഭാഗം. അതുപ്രകാരം പോർട്ട് എസ്റ്റേറ്റ് വികസനം എന്ന പേരിൽ ഏറ്റെടുത്ത ഭൂമിയുടെ 30 ശതമാനം (105 ഏക്കർ) അദാനിക്ക് റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് ബിസിനസ് നടത്തുന്നതിനായി സർക്കാർ അന്തിമ കരാറിൽ നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

> ഇത്തരം പദ്ധതികൾക്ക് 40 ശതമാനത്തിൽ കൂടുതൽ ഗ്രാന്റ് നൽകാൻ കഴിയില്ല എന്ന കേന്ദ്ര നിയമം നിലനിൽക്കുന്നതിനാൽ പോർട്ടിനായി ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഭൂമി വാണിജ്യേതര ആവശ്യങ്ങൾക്കായി, അതായത് റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് ബിസിനസ് നടത്തുന്നതിനായി ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയാൽ മാത്രമേ ലാഭമുണ്ടാകൂ എന്നും ഏണസ്റ്റ് ആന്റ് യംഗിന്റെ റിപ്പോർട്ട് അടിവരയിടുന്നു.

തുറമുഖ പദ്ധതിയെക്കുറിച്ച് പഠിച്ച ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് വളരെ വിശദമായി തന്നെ ഈ റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് ഡവലപ്മെന്റ് എന്താണെന്ന് വിവരിക്കുന്നുണ്ട്. 126 പേജ് റിപ്പോർട്ടിൽ 12 പേജാണ് ഇതിനായി നീക്കിവച്ചിരിക്കുന്നത്. റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് പദ്ധതിയിൽ വരുന്ന കാര്യങ്ങൾ ഇതെല്ലാമാണ്. 1. റസിഡൻഷ്യൽ ഫ്ളാറ്റുകൾ (1172 കോടി രൂപ, 45.43 ലക്ഷം ചതുരശ്ര അടി). 2. റീട്ടെയിൽ ഷോപ്പിംഗ് മാളുകൾ (1055 കോടി രൂപ, 38.41 ചതുരശ്ര അടി), 3. വാണിജ്യ ഓഫീസ് കെട്ടിടങ്ങൾ (459 കോടി രൂപ, 13.72 ലക്ഷം ചതുരശ്ര അടി), 4. മിഡ് മാർക്കറ്റ് ഹോട്ടൽ (81 കോടി രൂപ, 1.83 ലക്ഷം ചതുരശ്ര അടി), 5. ആഢംബര ഹോട്ടൽ (180 കോടി രൂപ, 2.59 ലക്ഷം ചതുരശ്ര അടി). ഇതിനെല്ലാമായി കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്ന തുക 3360 കോടി രൂപയാണ്. തുറമുഖം വികസിപ്പിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി സർക്കാർ സൗജന്യമായി നൽകുന്ന ഭൂമിയിലാണ് അദാനി ഇത്രയും വലിയ നിക്ഷേപം നടത്താൻ പോകുന്നത്. ഗൗതം അദാനിയെ സംബന്ധിച്ച് ഈ പ്രോജക്ടിലെ ആകർഷണീയമായ ഘടകം ഇതുതന്നെയായിരുന്നു എന്നുവേണം മനസ്സിലാക്കാൻ. റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് കച്ചവടത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ ഉറപ്പ് കിട്ടുന്നതിന് വേണ്ടിയാണ് ടെണ്ടർ നടപടികളുടെ കാര്യത്തിൽ അദാനി തീരുമാനമെടുക്കാതിരുന്നതെന്നാണ് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ നാൾവഴികൾ വ്യക്തമാകുന്നത്.

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്ക് കേന്ദ്ര പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയത്തിന്റെ അന്തിമ അനുമതി ലഭിക്കുന്നത് 2014 ജനുവരി 3ന് ആണ്. തുടർന്ന് കേരള സർക്കാർ തുടങ്ങിവച്ച ടെണ്ടർ (ബിഡ്) നടപടികളിൽ ഒടുവിൽ യോഗ്യത നേടിയത് അഞ്ച് കമ്പനികളാണ്. എന്നാൽ ഇവരിൽ ബിഡ് രേഖകൾ വാങ്ങിയത് മൂന്ന് കമ്പനികൾ മാത്രമാണ് - അദാനി പോർട്സ്, എസ്സാർ പോർട്സ്, സ്രേയി-ഓ.എച്ച്.എൽ. 2014 മെയ് 21ന് ഡൽഹിയിലും 2014 ജൂലായ് 14, 2014 നവംബർ 17, 2015 മാർച്ച് 09 എന്നീ തീയതികളിൽ മുംബൈയിലും വച്ച് ഈ മൂന്ന് കമ്പനികൾക്ക് വേണ്ടി നാല് പ്രീ-ബിഡ് മീറ്റിംഗുകൾ നടത്തി. ആ ചർച്ചകളിൽ തന്നെ റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് ഡവലപ്മെന്റ് എന്ന ആശയം അദാനി മുന്നോട്ടുവച്ചിരുന്നതായാണ് വ്യക്തമാകുന്നത്. ഈ ചർച്ചകൾക്ക് സമാന്തരമായിത്തന്നെ പദ്ധതിക്ക് കേന്ദ്ര സർക്കാറിന്റെ വയബിലിറ്റി ഗ്യാപ് ഫണ്ട് (വി.ജി.എഫ്) ലഭിക്കുന്നതിനുള്ള ശ്രമങ്ങളും സംസ്ഥാനം ഊർജ്ജിതമായി നടത്തി. വി.ജി.എഫിനായി അപേക്ഷിക്കുന്ന സമയത്ത് കേരളത്തിന്റെ പ്രതിനിധികൾ പോർട്ടിന് അനുബന്ധമായി റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് ഡവലപ്മെന്റിനുള്ള അനുമതി കൂടി നൽകണമെന്ന് കേന്ദ്രത്തിനോട് ആവശ്യപ്പെടുന്നുണ്ട്. കേന്ദ്ര ധനമന്ത്രാലയത്തിലെ ബന്ധപ്പെട്ട ഉന്നതാധികാര സമിതി ഇതിനെ എതിർക്കുന്നതായും തുറമുഖവുമായി ബന്ധമില്ലാത്ത ഈ റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് ഘടകം മാറ്റണമെന്ന് ആവശ്യപ്പെടുന്നതായും വി.ജി.എഫ് അനുമതിയുമായി നടന്ന ചർച്ചകളുടെ മിനുട്ട്സ് പരിശോധിച്ചാൽ കാണാൻ കഴിയും. 2015

ഫോട്ടോ: പ്രതീഷ് പ്രസാദ്

വിഴിഞ്ഞത്തെ തിരക്കേറിയ ഫിഷിംഗ് ഹാർബർ. പുലർച്ചെ കടലിൽ പോയ വള്ളങ്ങൾ കരയ്ക്കടുത്തപ്പോൾ.

ഫെബ്രുവരി 3ന് ആണ് വി.ജി.എഫ് നൽകുന്നതിന് കേന്ദ്ര ധനകാര്യ മന്ത്രാലയം തീരുമാനിക്കുന്നത്. ഇതിനെ തുടർന്നാണ് ബിഡ് സമർപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള അവസാന തീയതി ഫെബ്രുവരി 20 ആയി നിശ്ചയിച്ചത്. എന്നാൽ ബിഡ് രേഖകൾ വാങ്ങിയ കമ്പനികളൊന്നും അവസാന ദിവസത്തിനുള്ളിൽ ടെണ്ടർ സമർപ്പിക്കാൻ മുന്നോട്ടുവന്നില്ല. അതോടെ സർക്കാർ പിന്നെയും പ്രതിസന്ധിയിലായി.

വയബിലിറ്റി ഗ്യാപ് ഫണ്ട് നൽകുന്നതിനുള്ള കേന്ദ്ര തീരുമാനമുണ്ടായിട്ടും എന്തുകൊണ്ടാണ് വിഴിഞ്ഞത്തേക്ക് സ്വകാര്യ കമ്പനികൾ ആകർഷിക്കപ്പെടാതിരുന്നത് എന്നത് സൂക്ഷ്മമായി വിലയിരുത്തേണ്ട കാര്യമാണ്. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ തുടക്കം മുതൽ സ്വകാര്യ നിക്ഷേപകരുടെ ഈ താത്പര്യക്കുറവ് നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയും. നാലു തവണയാണ് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കായി ഓപ്പൺ ടെണ്ടർ വിളിച്ചത്. പ്രമുഖ തുറമുഖ കമ്പനികളൊന്നും ആ ടെണ്ടർ നടപടികളിൽ പങ്കെടുത്തിട്ടില്ല എന്നാണ് കാണാൻ കഴിയുന്നത്. അതിൽ തന്നെ 2005ൽ ടെണ്ടർ യോഗ്യത നേടിയ സൂം ഡവലപേഴ്സിന്റെയും 2010ൽ യോഗ്യത നേടിയ വെൽസ്പൺ ഗ്രൂപ്പിന്റെയും ബിഡുകൾ സുരക്ഷാ കാരണങ്ങളാൽ പിന്തള്ളപ്പെടുകയായിരുന്നു. 2007ൽ യോഗ്യത നേടിയ ലാൻകോ പിന്നീട് സ്വയം പിന്മാറുകയും ചെയ്തു. 2013 ഡിസംബർ 4ന് നാലാം ടെണ്ടർ ക്ഷണിച്ച ശേഷം, സാമ്പത്തിക ബിഡ് സമർപ്പിക്കാനുള്ള തീയതി പതിനാല് തവണയാണ് സർക്കാർ നീട്ടിക്കൊടുത്തതെന്ന് രേഖകൾ വ്യക്തമാക്കുന്നു. ബിഡിൽ യോഗ്യത നേടിയ കമ്പനികളുമായി മുഖ്യമന്ത്രി നാല് പ്രീ-ബിഡ് മീറ്റിംഗുകൾ നേരിട്ട് നടത്തിയെങ്കിലും ടെണ്ടർ നൽകാൻ ആരും തയ്യാറായില്ല. ബിഡിൽ പങ്കെടുക്കുന്ന കമ്പനികൾക്ക് സർക്കാർ ഫീസിബിലിറ്റി പഠനത്തിന്റെ റിപ്പോർട്ട് കൈമാറണമെന്നാണ് നിയമം. എന്നാൽ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ അവസാന ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ട് ഏണസ്റ്റ് ആന്റ് യംഗ് സമർപ്പിക്കുന്നത് 2015 ഏപ്രിലിലാണ്. അപ്പോൾ അതിനുമുമ്പ് നടന്ന പ്രീ-ബിഡ് ചർച്ചകളിൽ സർക്കാർ ഏത് ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടാണ് കമ്പനികൾക്ക് സമർപ്പിച്ചത്? ഈ ചോദ്യം ഉന്നയിക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ഉത്തരം ആരും വ്യക്തമാക്കിയിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് 2015 ഏപ്രിൽ മാസത്തിൽ സമർപ്പിക്കപ്പെട്ടതായി രേഖപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന ഒടുവിലത്തെ ഫീസിബിലിറ്റി റിപ്പോർട്ടും അതിൽ പറയുന്ന റിയൽ എസ്റ്റേറ്റ് വികസനം എന്ന നിർദ്ദേശവും അദാനിയുമായി നടത്തിയ ചർച്ചകളുടെ തുടർഫലമാണോ എന്ന് ന്യായമായും സംശയിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നത്. ഇല്ലെങ്കിൽ, നഷ്ടമാണെന്ന് ആവർത്തിച്ച വിലയിരുത്തപ്പെട്ട, പ്രമുഖ കമ്പനികളൊന്നും താത്പര്യമെടുക്കാതിരുന്ന വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയിൽ അദാനിക്ക് മറ്റെന്ത് താത്പര്യമാണുള്ളത്?

അദാനിയുമായി നീക്കുപോക്കുണ്ടായി എന്നു വ്യക്തമാക്കുന്ന സംഭവങ്ങൾ വേറെയുമുണ്ടായി. യോഗ്യത നേടിയ കമ്പനികളൊന്നും ടെണ്ടർ നൽകാതിരുന്നതിനെ തുടർന്നാണ് നാലാമത്തെ പ്രീ-ബിഡ് മീറ്റിംഗ് 2015 മെയ് 9ന് ബോംബെയിൽ നടക്കുന്നത്. ഈ മീറ്റിംഗ് അദാനി ഗ്രൂപ്പും സ്രേയി-ഓ.എ

ച്ച്.എൽ കൺസോർഷ്യവും മാത്രമാണ് പങ്കെടുത്തത്. തുടർന്ന് ടെണ്ടർ സമർപ്പിക്കാനുള്ള തീയതി വീണ്ടും 2015 ഏപ്രിൽ 24 ആയി സർക്കാർ പുതുക്കി നിശ്ചയിച്ചു. ആ കാലയളവിനിടയിലാണ് കെ.വി. തോമസ് എം.പിയുടെ ഡൽഹിയിലെ ഔദ്യോഗിക വസതിയിൽ വച്ച് മുഖ്യമന്ത്രി അദാനിയുമായി രഹസ്യ കൂടിക്കാഴ്ച നടത്തുന്നത്. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുന്നതിനായി സർക്കാർ രൂപീകരിച്ച കമ്പനിയുടെ ഡയറക്ടർ ബോർഡ് തീരുമാനിച്ച പ്രകാരമാണ് കൂടിക്കാഴ്ച നടത്തിയതെന്നായിരുന്നു ഈ വാർത്ത പുറത്തായപ്പോഴുള്ള തുറമുഖ വകുപ്പ് മന്ത്രി കെ. ബാബുവിന്റെ വിശദീകരണം. ബിഡിൽ യോഗ്യത നേടിയ കമ്പനികൾക്ക് ബിഡിൽ പങ്കെടുക്കുന്നതിനുള്ള "താത്പര്യം ജനിപ്പിക്കുന്നതിനാണ്" കൂടിക്കാഴ്ച നടത്തിയതെന്നും ബാബു നിയമസഭയിൽ പറഞ്ഞിരുന്നു. ടെണ്ടർ നടപടിക്രമങ്ങളുടെ ഭാഗമായ പ്രീ-ടെണ്ടർ മീറ്റിംഗ് അല്ലാത്തതിനാൽ കൂടിക്കാഴ്ചയ്ക്ക് മിനുട്ട്സ് ഇല്ലെന്നും അതിൽ നിയമപരമായി തെറ്റില്ലെന്നും മുഖ്യമന്ത്രിയും ആവർത്തിച്ചു. എന്തിനായിരുന്നു അദാനിയുമായി മാത്രം ഇത്തരത്തിൽ മിനിട്ട്സ് ഇല്ലാത്ത ഒരു കൂടിക്കാഴ്ച നടത്തിയത്? അദാനിയുടെ എന്ത് സംശയമാണ് അന്ന് ദൂരീകരിക്കപ്പെട്ടത്? ഉത്തരം പറയാൻ ഞങ്ങൾക്ക് ബാധ്യതയില്ലെന്നതാണ് 'സുതാര്യ സർക്കാറി'ന്റെ പക്ഷം. സ്വപ്നപദ്ധതികൾ ജനാധിപത്യ ഭരണക്രമങ്ങളെ പതിവായി ബൈപ്പാസ് ചെയ്യുന്ന കാലമായതിനാൽ ഈ അനൗദ്യോഗിക ഡീൽ കേരളത്തിൽ വലിയ ചർച്ചയായില്ല. എന്തായാലും അതോടെ അദാനിയുടെ ശങ്ക തീരുകയും ടെണ്ടർ സമർപ്പിക്കുന്നതിനായി പുതുക്കി നിശ്ചയിച്ച അവസാന തീയതിയായ 2015 ഏപ്രിൽ 24 ന് തന്നെ അദാനി പോർട്സ് ടെണ്ടർ നൽകുകയും ചെയ്തു. അപ്പോഴേക്കും നിർമ്മാണ കരാറിന്റെ കരടിൽ ഒരുപാട് ഭേദഗതികൾ വന്നുകഴിഞ്ഞിരുന്നു. ആർക്കും പരുക്കില്ലാത്ത വിധം (പൊതുജനത്തിനൊഴികെ) പ്രശ്നങ്ങൾ അവസാനിപ്പിച്ച് മുഖ്യമന്ത്രി ഉമ്മൻചാണ്ടി അരുവിക്കര ഉപതെരഞ്ഞെടുപ്പ് പ്രചരണങ്ങളിൽ വ്യാപൃതനായി. ചിങ്ങം ഒന്നിന് (ആഗസ്റ്റ് 17) അദാനി ഗ്രൂപ്പുമായി ഒപ്പുവയ്ക്കാൻ പോകുന്ന കരാറിനായി സർക്കാർ നടത്തിയ അനധികൃത ഇടപാടുകൾ ഇവിടെ അവസാനിക്കുന്നില്ല. ഇനിയുമുണ്ട് ഏറെ ക്രമവിരുദ്ധ വ്യവഹാരങ്ങൾ.

കോടതി നടപടികൾ

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ പാരിസ്ഥികാനുമതിയെ ചോദ്യം ചെയ്തുകൊണ്ട് ദേശീയ ഹരിത ട്രിബ്യൂണലിന്റെ ചെന്നൈ ബഞ്ചിലും പ്രിൻസിപ്പൽ ബഞ്ചായ ഡൽഹിയിലും കേസുകൾ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠനത്തിന്റെ പ്രശ്നങ്ങളും തീരദേശ പരിപാലന നിയമത്തിന്റെ ലംഘനങ്ങളും വിഴിഞ്ഞത്തെ തീരപരിസ്ഥിതിയുടെ സങ്കീർണ്ണതകളും ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചുകൊണ്ടാണ് ഈ ഹർജികൾ സമർപ്പിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്. ചെന്നൈ ബെഞ്ചിൽ ഹർജി പരിഗണിക്കപ്പെട്ട സമയത്ത് തന്നെ വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ കമ്പനിയുടെ അഭിഭാഷകൻ അത് ഫയലിൽ സ്വീകരിക്കരുതെന്ന് വാദിച്ചെങ്കിലും ഹർജിയിൽ ഉന്നയിക്കുന്ന വാദങ്ങൾ ഗൗരവമുള്ളതാണെന്ന അഭിപ്രായത്തോടെ ഹരിത ബഞ്ച് ആ വാദം നിരാകരിക്കുകയായിരുന്നു. അപ്പീൽ തീർപ്പാക്കുന്നതുവരെ പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണ നടപടികൾ തുടങ്ങില്ലെന്ന് സംസ്ഥാന അഡ്വക്കേറ്റ് ജനറൽ നേരിട്ട് ട്രിബ്യൂണൽ മുമ്പാകെ ഉറപ്പു നൽകുകയും ചെയ്തിരുന്നു. ഇതേസമയം തന്നെയാണ് ദേശീയ ഹരിത ട്രിബ്യൂണലിന്റെ ഡൽഹി പ്രിൻസിപ്പൽ ബഞ്ചിൽ തീരദേശ പരിപാലന നിയമത്തിന്റെ ലംഘനം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചുകൊണ്ട് മറ്റൊരു ഹർജി സമർപ്പിക്കപ്പെടുന്നത്. തുടർന്ന് വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാ ഹർജികളുടെയും വാദം പ്രിൻസിപ്പൽ ബഞ്ചിലേക്ക് മാറ്റാൻ ട്രിബ്യൂണൽ ഉത്തരവിട്ടു. എന്നാൽ ചെന്നൈ ബഞ്ചിന് മുമ്പിലുണ്ടായിരുന്ന കേസ് പ്രിൻസിപ്പൽ ബഞ്ചിലേക്ക് മാറ്റിയത് ചോദ്യം ചെയ്ത് തുറമുഖ കമ്പനിയും സംസ്ഥാന സർക്കാറും സുപ്രീംകോടതിയെ സമീപിക്കുകയും 2015 ജനുവരി 21ന് ഒരു ഇടക്കാല ഉത്തരവിലൂടെ സുപ്രീംകോടതി ഹരിത ട്രിബ്യൂണലിലെ എല്ലാ നടപടികളും താത്കാലികമായി നിർത്തിവയ്ക്കുന്നതിന് ഉത്തരവിടുകയും ചെയ്തു. പിന്നീട് കേസ് ഇതുവരെ പരിഗണക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. ആ ഇടവേളയിലാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ ടെണ്ടർ നടപടികളുമായി മുന്നോട്ട് പോയതും ഒടുവിൽ അദാനിയെ തുറമുഖം ഏൽപ്പിച്ചതും. സുപ്രീംകോടതിയുടെ ഇടക്കാല ഉത്തരവ് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കുള്ള ഗ്രീൻസിഗ്നലായാണ് സർക്കാറും മാധ്യമങ്ങളുമെല്ലാം വിശേഷിപ്പിച്ചത്. എന്നാൽ പരിസ്ഥിതി അനുമതിക്കെതിരായി സമർപ്പിക്കപ്പെട്ട ഹർജികൾ ഹരിത ട്രിബ്യൂണലിന്റെ ഡൽഹി ബഞ്ചിൽ നിന്നും ചെന്നൈയിലേക്ക് മാറ്റണം എന്നതു മാത്രമായിരുന്നു കേസിൽ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ വാദം. ഇക്കാര്യത്തിൽ സുപ്രീംകോടതി ഒരു അന്തിമതീരുമാനം കൈക്കൊണ്ടാൽ ഹരിത ട്രിബ്യൂണലിൽ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ

പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ വീണ്ടും വിചാരണ ചെയ്യപ്പെടും. ഈ വസ്തുത മറച്ചുവച്ചുകൊണ്ടാണ് എല്ലാ നടപടികളും മുന്നോട്ടു പോയിരിക്കുന്നത്.

സുപ്രീംകോടതിയുടെ തീരുമാനം വേഗം വരാതിരിക്കുന്നതിന് വേണ്ടി സർക്കാർ കേസ് ബോധപൂർവ്വം വൈകിക്കുകയാണെന്ന് ഹർജിക്കാർ ആരോപിക്കുന്നുണ്ട്. 2015 മാർച്ച് 19നും ഏപ്രിൽ 29നുമെല്ലാം കേസ് വിളിച്ചപ്പോൾ കേരള സർക്കാർ നിയോഗിച്ച സീനിയർ അഭിഭാഷകർ ഹാജരാകാതിരിക്കുകയും അഡ്വക്കേറ്റ് ജനറൽ കോടതിയിലെത്തി കേസ് നീട്ടിവയ്ക്കാൻ ആവശ്യപ്പെടുകയും ചെയ്തിരുന്നു. സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഇതിനിടയിൽ ടെണ്ടർ നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടു പോവുകയാണെന്ന കാര്യം എതിർകക്ഷിയുടെ അഭിഭാഷകൻ കോടതി ബോധ്യപ്പെടുത്തിയപ്പോൾ, അത് ടെണ്ടർ നടപടികളല്ലെന്നും പേപ്പർ വർക്കുകൾ മാത്രമാണെന്നും പറഞ്ഞ് അഡ്വക്കേറ്റ് ജനറൽ സുപ്രീംകോടതിയെ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. ഹരിത ട്രിബ്യൂണലിൽ നിലനിൽക്കുന്ന നിർണ്ണായകമായ കേസിന്റെ വിധി വരുന്നതിനു മുമ്പ് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണം തുടങ്ങുന്നതിന് സർക്കാർ കാണിക്കുന്ന തിടുക്കം നിയമവിരുദ്ധവും ജനാധിപത്യ ലംഘനവുമാണ്. സുപ്രീംകോടതിയിലും ഹരിത ട്രിബ്യൂണലിലും വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കേസുകൾ നിലനിൽക്കെ 2015 നവംബർ 1ന് പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണം തുടങ്ങുമെന്ന് സർക്കാർ ഉറപ്പിച്ചു പറയുന്നത് എങ്ങനെയാണ്? ഈ കേസുകളെ സംബന്ധിച്ച കാര്യങ്ങൾ പദ്ധതിയുടെ നടത്തിപ്പിന് തടസ്സമായി മാറില്ല എന്നതിൽ അദാനി ഗ്രൂപ്പിന് എന്ത് ഉറപ്പാണുള്ളത്? ഇക്കാര്യങ്ങൾ ഇപ്പോഴും രഹസ്യമായി തുടരുകയാണ്. എന്തായാലും ഹരിത ട്രിബ്യൂണലിൽ നിലനിൽക്കുന്ന കേസുകളിൽ വിജയ സാധ്യത കുറവായതുകൊണ്ടാണ് വാദം തുടങ്ങാറായപ്പോൾ സംസ്ഥാന സർക്കാർ അതിനെതിരെ സുപ്രീം കോടതിയിൽ പോയതെന്നാണ് ഹർജിക്കാർ അനുമാനിക്കുന്നത്.

തീരദേശ പരിപാലന നിയമപ്രകാരം (സി.ആർ.ഇസഡ്) അസാധാരണമായ സ്വാഭാവിക സൗന്ദര്യമുള്ള കടലോരങ്ങളിൽ തുറമുഖം അടക്കം യാതൊരു തരത്തിലുള്ള നിർമ്മാണ പ്രവർത്തങ്ങളും നടത്താൻ പാടില്ല എന്ന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അത്തരത്തിൽ നോട്ടിഫൈ ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടുള്ള തീരമാണ് വിഴിഞ്ഞവും. എന്നാൽ 2011ൽ ഭേദഗതി ചെയ്ത സി.ആർ.ഇസഡ് നിയമത്തിൽ അസാധാരണമായ സ്വാഭാവിക സൗന്ദര്യമുള്ള കടലോരങ്ങൾ എന്ന ഉപാധി ഇല്ലാതെയായി. എന്നാൽ 2011ൽ ഭേദഗതിയുണ്ടായെങ്കിലും അതിനുമുമ്പ് അത്തരത്തിൽ നോട്ടിഫൈ ചെയ്തിട്ടുള്ള തീരങ്ങൾ തോന്നുന്നതുപോലെ ആ വിഭാഗത്തിൽ നിന്നും മാറ്റാൻ കഴിയില്ലെന്നാണ് ഹരിത ട്രിബ്യൂണലിന്റെ പ്രിൻസിപ്പൽ ബഞ്ചിൽ ഹർജിക്കാരന് വേണ്ടി ഹാജരായ പ്രമുഖ അഭിഭാഷകൻ രാജ് പഞ്ച്വാനി വാദിക്കുന്നത്. തീരദേശ സംരക്ഷണ നിയമത്തിലെ ഭേദഗതി മൂലം പ്രകൃതിരമണീയമായ കടൽത്തീരങ്ങളെ സംരക്ഷിക്കാനുള്ള വ്യവസ്ഥകൾ ഇല്ലാതായെന്നും ഇക്കാര്യത്തിൽ നടപടി സ്വീകരിക്കണമെന്നും രാജ് പഞ്ച്വാനി ആവശ്യപ്പെട്ടു. തുറമുഖ അധികൃതർ ഇതിനെ എതിർത്തെങ്കിലും തീരദേശ പരിപാലന നിയമം ഭേദഗതി ചെയ്തത് പുനഃപരിശോധിക്കാൻ ഹരിത ട്രിബ്യൂണലിന് അധികാരമുണ്ടെന്ന നിലപാടാണ് ട്രിബ്യൂണൽ അദ്ധ്യക്ഷൻ ജസ്റ്റിസ് സ്വതന്ത്രകുമാർ മുന്നോട്ടുവച്ചത്. എന്നാൽ തുടർവാദങ്ങൾ നടക്കുന്നതിന് മുമ്പ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ കേസുമായി സുപ്രീം കോടതിയിലെത്തി. ആദ്യം സുപ്രീം കോടതിയുടെ വനം ബഞ്ച് കേസ് പരിഗണിച്ചപ്പോൾ സംസ്ഥാന സർക്കാറിന്റെ വാദങ്ങൾക്ക് തിരിച്ചടിയാണുണ്ടായത്. ഹരിത ട്രിബ്യൂണൽ അധികാരപരിധി ലംഘിച്ചെന്നും പദ്ധതിയുടെ വികസനപ്രാധാന്യം കണക്കിലെടുത്തില്ലെന്നും തുറമുഖ അധികൃതർക്കു വേണ്ടി ഹാജരായ മുതിർന്ന അഭിഭാഷകൻ കെ.കെ. വേണുഗോപാൽ ചൂണ്ടിക്കാട്ടി. എന്നാൽ, വികസനത്തിനൊപ്പംതന്നെ പ്രാധാന്യം ഉള്ളതാണ് പരിസ്ഥിതി സംരക്ഷണമെന്നാണ് അന്ന് വാദം കേട്ട സുപ്രീംകോടതി ജഡ്ജി കെ.എസ്. കേഹാർ നിരീക്ഷിച്ചത്. കേസ് എത്രയും വേഗം വാദംകേട്ട് തീർപ്പാക്കാൻ ഹരിത ട്രിബ്യൂണലിനോട് നിർദേശിക്കുന്നതല്ലേ ഉചിതമെന്നും കോടതി ആരാഞ്ഞു. ഹരിത ട്രിബ്യൂണലിന്റെ ഓരോ തീരുമാനവും സ്റ്റേ ചെയ്യാൻ തുടങ്ങിയാൽ അവർക്ക് ഒരു വിഷയത്തിലും തീർപ്പിലെത്താനാവില്ല. ജുഡീഷ്യൽ പുനഃപരിശോധനയ്ക്കുള്ള അധികാരം ഭരണഘടനയുടെ 32-ാം വകുപ്പുപ്രകാരം സുപ്രീംകോടതിക്കും 226-ാം വകുപ്പുപ്രകാരം ഹൈക്കോടതികൾക്കുമാണ്. എന്നാൽ, ഏതെങ്കിലും നിയമം പരിശോധനയ്ക്ക് വിധേയമാക്കാൻ ഹരിത ട്രിബ്യൂണലിന് അധികാരമില്ലെന്ന് അർഥമില്ല എന്നും കോടതി പറഞ്ഞു. തുടർന്ന് സുപ്രീം കോടതി ചീഫ് ജസ്റ്റിസ് എച്ച്.എൽ. ദത്തു അദ്ധ്യക്ഷനായ ബഞ്ചാണ് കേസ് പിന്നീട് പരിഗ

ണിച്ചത്. സംസ്ഥാനത്തിന്റെയും തുറമുഖ അധികൃതരുടെയും വാദങ്ങൾക്ക് അനുകൂലമായ സമീപനമാണ് ആ ബഞ്ചിൽ നിന്നുമുണ്ടായത്. മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ തങ്ങളുടെ പ്രശ്നങ്ങൾ വാദിച്ചാൽ പോരേയെന്നും വലിയ നിയമപ്രശ്നങ്ങളിലേക്ക് അവർ കടക്കുന്നത് പദ്ധതി വൈകുന്നതിലേക്ക് എത്തിക്കുമെന്നും പദ്ധതി വൈകുന്നത് ശരിയല്ലെന്നുമാണ് ജസ്റ്റിസ് എച്ച്.എൽ. ദത്തു അദ്ധ്യക്ഷനായ ബഞ്ച് നിരീക്ഷിച്ചത്. അങ്ങനെയാണ് ഹരിത ട്രിബ്യൂണലിലെ തുടർനടപടികൾ താത്കാലികമായി സ്റ്റേ ചെയ്യുന്ന നടപടിയിലേക്ക് സുപ്രീം കോടതി എത്തിയത്. വസ്തുതകൾ ഇതായിരിക്കെയാണ് സുപ്രീം കോടതിയുടെ ഇടക്കാല ഉത്തരവ് പദ്ധതിയുമായി മുന്നോട്ട് പോകുന്നതിനുള്ള അനുമതിയാണെന്ന വ്യാജേന സർക്കാർ മുന്നോട്ടുപോയത്. തീരദേശ പരിപാലന നിയമവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട തർക്കങ്ങൾക്കപ്പുറമുള്ള ഗുരുതരമായ പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി സംഭവ്യമാകുന്നുണ്ട്. ഹരിത ട്രിബ്യൂണൽ പരിസ്ഥിതിയുടെ മെറിറ്റിൽ നിന്നുകൊണ്ട് അക്കാര്യങ്ങൾ പരിഗണിക്കുമെന്ന വിശ്വാസത്തിലാണ് ഹർജിക്കാർ. എന്തെല്ലാമാണ് ആ പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നങ്ങൾ?

തീരപരിസ്ഥിതിക്ക് സംഭവിക്കുന്നതെന്ത്?

വിഴിഞ്ഞത്തിന്റെ പാരിസ്ഥിതിക അനുമതികളുടെ ചരിത്രം പരിശോധിച്ചാൽ രണ്ട് തവണ കേന്ദ്ര വനം പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയം അനുമതി നിഷേധിച്ചതായാണ് കാണാൻ കഴിയുന്നത്. ജയറം രമേശ് കേന്ദ്രമന്ത്രിയായിരുന്ന സമയത്താണ് 2011ൽ രണ്ടുതവണയും പാരിസ്ഥിതിക അനുമതി നിഷേധിച്ചത്. എൽ.ഡി.എഫ് സർക്കാറിന്റെ പദ്ധതിക്ക് കേന്ദ്രം ഭരിക്കുന്ന യു.പി.എ തുരങ്കം വയ്ക്കുകയാണെന്ന വാദമാണ് അന്ന് ഉന്നയിക്കപ്പെട്ടിരുന്നത്. യഥാർത്ഥ്യം എന്താണെന്ന് ചർച്ച ചെയ്യാൻ പലരും തയ്യാറായില്ല. വിഴിഞ്ഞം മണ്ണൊലിപ്പ് കൂടതലുള്ള തീരമാണ്. അത്തരം തീരങ്ങളിൽ ഒരിക്കലും തുറമുഖങ്ങൾ നിർമിക്കാൻ നിയമം അനുവദിക്കുന്നില്ല. നിലവിലുള്ള ഹാർബർ പതിനായിരക്കണക്കിന് മത്സ്യത്തൊഴിലാളികൾ അവരുടെ ജീവിതോപാധിയായി ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ട്. പുതിയ തുറമുഖം വരികയാണെങ്കിൽ ഈ മത്സ്യത്തൊഴിലാളികളെ അത് സാരമായി ബാധിക്കും. ജനനിബിഢമായൊരു പ്രദേശമാണ് വിഴിഞ്ഞം തുടങ്ങിയ കാരണങ്ങളൊക്കെ ചൂണ്ടിക്കാട്ടിയാണ് മന്ത്രാലയം അന്ന് അനുമതി നിഷേധിച്ചത്. മറ്റൊരു സൈറ്റ് പദ്ധതിക്കായി കണ്ടുപിടിക്കാൻ നിർദേശിക്കുകയും ചെയ്തു. എന്നാൽ വേറൊരു സൈറ്റിനായി അന്വേഷണം നടത്താതെ, ജയറാം രമേശ് മാറിയപ്പോൾ ഇതേ പ്രൊജക്ടുമായി വീണ്ടും പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയത്തെ സമീപിക്കുകയാണ് സർക്കാർ ചെയ്തത്. പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠനം നടത്താൻ സർക്കാർ അനുമതിനൽകിയതിനെ തുടർന്ന് പഠനം നടന്നു. പഠനത്തിന്റെ ഭാഗമായി നടന്ന പബ്ലിക് ഹിയറിംഗിൽ, കേരളത്തിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ മണ്ണിടിച്ചിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന തീരമാണ് വിഴിഞ്ഞമെന്നും പാറക്കല്ലുകൾ വർഷാവർഷം ഇവിടെ കൊണ്ടുവന്നിട്ട് കൃത്രിമമായി തീരദേശസംരക്ഷണഭിത്തി നിർമ്മിക്കുന്നതുകൊണ്ടാണ് തീരവും ജനങ്ങളും കടലെടുത്തുപോവാതിരിക്കുന്നതെന്നും അഭിപ്രായമുയർന്നിരുന്നു. പക്ഷെ ഈ വിഷയങ്ങൾ നീക്കം ചെയ്താണ് പഠനം നടത്തിയ കമ്പനിയായ എൽ ആന്റ് റ്റി റാമ്പോൾ പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയത്തിന് റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിച്ചത്. പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠനത്തിന്റെ അത്തരം അപാകതകൾ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചുകൊണ്ടാണ് ഹരിത ട്രിബ്യൂണലിന്റെ ചെന്നൈ ബെഞ്ചിൽ കോസ്റ്റൽ വാച്ച് എന്ന സംഘടന കേസിന് പോയിരിക്കുന്നത്. എന്തെല്ലാമാണ് പരിസ്ഥിതി പ്രശ്നങ്ങളെന്ന് വിശദമായി പരിശോധിക്കാം.

വിഴിഞ്ഞം ഒരു പ്രകൃതിദത്ത തുറമുഖമാണെന്നതാണ് വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ പ്രകൃത്യാ ഉള്ള ആനുകൂല്യമായി വ്യാപകമായി പറയപ്പെടുന്ന കാര്യം. എന്നാൽ ഇത് വസ്തുതകൾ മറച്ചുവച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഒരു അസത്യ പ്രചരണമാണെന്നാണ് കോസ്റ്റൽ വാച്ച് സംഘടനയുടെ പ്രതിനിധിയും തീരപരിസ്ഥിതി വിദഗ്ധനുമായ എ.ജെ. വിജയൻ പറയുന്നത്. "ഒരു തുറമുഖം പ്രകൃതിദത്തമാണോ എന്ന് മനസ്സിലാക്കാൻ ഉതകുന്ന വിശദീകരണങ്ങൾ കേന്ദ്ര സർക്കാറിന്റെ സമുദ്രവികസന മന്ത്രാലയം ഔദ്യോഗികമായി പ്രസിദ്ധീകരിച്ചിട്ടുള്ള രേഖയിൽ വ്യക്തമായി പറയുന്നുണ്ട്. പ്രകൃത്യാ തന്നെ സുരക്ഷിതമായ ഇടങ്ങൾ കപ്പലുകൾക്ക് അടുപ്പിക്കാൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിലുള്ള തുറമുഖങ്ങളെയാണ് പ്രകൃതിദത്ത തുറമുഖം എന്ന് വിളിക്കുന്നതെന്ന് ആ രേഖ വ്യക്തമാക്കുന്നു. മുംബയ്, കൊച്ചി, ഗോവ എന്നീ തുറമുഖങ്ങൾ ഇത്തരം പ്രകൃതിദത്തമായ ഇടങ്ങളെ പ്രയോജനപ്പെടുത്തി രൂപം കൊണ്ടവയാണ്. മുംബയ് തുറമുഖത്തിന്റെ ചിത്രം ഇതിന്റെ വ്യക്തമായ രൂപം നൽകുന്നുണ്ട്. ഒരു കടലിടുക്കിനുള്ളിലായി, നദികൾ കടലുമായി സന്ധിക്കുന്നതും ചെറുദ്വീപുകൾ ഉള്ളതുമായ മേഖലയിലാണ്

എ.ജെ. വിജയൻ

മുംബയ് തുറമുഖം വികസിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. ബെർത്തുകൾ മാത്രം നിർമ്മിച്ച് അത്തരം സ്ഥലങ്ങളിൽ തുറമുഖം യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ കഴിയും. പുലിമുട്ട് (ബ്രേക്ക്‌വാട്ടർ) നിർമ്മിക്കേണ്ട ആവശ്യം വരുന്നില്ല. ഇത്തരത്തിൽ വേമ്പനാട് കായൽ കടലിനോട് ചേരുന്ന ഭാഗത്ത് സ്ഥിതി ചെയ്യുന്ന വല്ലാർപ്പാടം ദ്വീപിലാണ് വല്ലാർപാടം കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനൽ നിർമ്മിച്ചത്. അതുകൊണ്ട് അവിടെയും പുലിമുട്ടുകളില്ല. നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ച, കേന്ദ്ര സമുദ്ര വികസന മന്ത്രാലയത്തിന്റെ രേഖ തന്നെ കൃത്രിമ തുറമുഖം എന്താണെന്നും വിശദീകരിക്കുന്നുണ്ട്. തുറസ്സായ കടലിൽ പുലിമുട്ട് നിർമ്മിച്ച് കപ്പലുകൾക്ക് തീരമടുക്കുന്നതിനുള്ള ശാന്തമായ അവസ്ഥയുണ്ടാക്കുന്ന തുറമുഖങ്ങളാണ് കൃത്രിമ തുറമുഖങ്ങൾ എന്ന് രേഖ പറയുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ പുലിമുട്ടുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നത് മണ്ണൊലിപ്പിനും മണലടിയലിനും കാരണമാകുമെന്നും സമുദ്രവികസന മന്ത്രാലയത്തിന്റെ രേഖ വ്യക്തമാക്കുന്നുണ്ട്.

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ ഔദ്യോഗിക രേഖാചിത്രം പരിശോധിച്ചാൽ ഇത്തരത്തിൽ പുലിമുട്ട് നിർമ്മിച്ചാണ് തുറമുഖം രൂപകല്പന ചെയ്തിരിക്കുന്നതെന്ന് മനസ്സിലാകും. അതുകൊണ്ടുതന്നെ വിഴിഞ്ഞം കൃത്രിമ തുറമുഖത്തിന്റെ ഗണത്തിലാണ് വരുന്നത്. ഇത്തരത്തിൽ ഇന്ത്യയുടെ പശ്ചിമതീരത്ത് നിർമ്മിക്കുന്ന ആദ്യ തുറമുഖമാണ് വിഴിഞ്ഞം. ഈ വസ്തുത മറച്ചുവച്ചുകൊണ്ടാണ് വിഴിഞ്ഞം ഒരു പ്രകൃതിദത്ത തുറമുഖമാണെന്ന വാദം മുഖ്യമന്ത്രി ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർ പറയുന്നത്.

വിഴിഞ്ഞത്തിന് പ്രകൃതിദത്തമായ ആഴമുണ്ടെന്നും ഡ്രഡ്ജിംഗ് വേണ്ടിവരില്ല എന്നതുമാണ് മറ്റൊരുവാദം. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി പ്രദേശത്തെ തീരക്കടലിന് 24 മീറ്റർ വരെ ആഴമുണ്ടെന്നാണ് പദ്ധതിക്കായി വാദിക്കുന്നവർ പറയുന്നത്. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ ഡ്രാഫ്റ്റ് കൺസ്ട്രക്ഷൻ എഗ്രിമെന്റിൽ കൊടുത്തിരിക്കുന്ന മാപ്പ് നിങ്ങൾ പരിശോധിക്കേണ്ടതാണ് (പേജ് നമ്പർ 189). അതിൽ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി ഏരിയയ്ക്കുള്ളിൽ, അതായത് പുലിമുട്ടിനും ബർത്തുകൾക്കും ഇടയിൽ വരുന്ന കടലിന്റെ ആഴം രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. 16നും 20നും മീറ്റർ ഇടയിലുള്ള ആഴം മാത്രമാണ് ആ ഭാഗത്തുള്ളത്. ഔദ്യോഗിക രേഖകളിൽ നിന്നാണ് ഞാനിത് പറയുന്നത്. അപ്പോൾ തീരക്കടലിന് ഇവിടെ 24 മീറ്റർ ആഴമുണ്ടെന്ന് പറയുന്നത് പൊള്ളയായ വാദമാണ്. ഡ്രഡ്ജിംഗ് വേണ്ടിവരും എന്നതുതന്നെയാണ് അത് തെളിയിക്കുന്നത്. മാത്രമല്ല ഇപ്പോഴുള്ള ആഴം പുലിമുട്ട് നിർമ്മച്ചശേഷം ഇതുപോലെ നിലനിൽക്കണമെന്നില്ല. പശ്ചിമതീരത്തിന്റെ പ്രത്യേകത വച്ച് പുലിമുട്ടിനുള്ളിൽ മണ്ണ് വന്നടിയും എന്നുറപ്പാണ്. അങ്ങനെയെങ്കിൽ കപ്പൽച്ചാലിന്റെ ആഴം 24 മീറ്ററായി നിലനിർത്തണമെങ്കിൽ ഇവിടെ സ്ഥിരമായി ഡ്രഡ്ജിംഗ് നടത്തേണ്ടിവരും. തുറമുഖ പ്രദേശത്ത് മാത്രമല്ല, ചുറ്റുപാടുമുള്ള തീരദേശത്തെയും ഈ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഗുരുതരമായി ബാധിക്കും."

എ.ജെ. വിജയൻ പങ്കുവയ്ക്കുന്ന ഈ ആശങ്കകൾ കേവലം പ്രവചനങ്ങളല്ലെന്നാണ് നിരവധി പാരിസ്ഥിതിക പഠനങ്ങളും തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ കടലോര ഗ്രാമങ്ങളുടെ വർഷങ്ങളായുള്ള അനുഭവങ്ങളും വ്യക്തമാക്കുന്നത്. രണ്ട് പാരിസ്ഥിതിക പ്രതിഭാസങ്ങളാണ് തീരദേശത്ത് പൊതുവായി പ്രശ്നങ്ങൾ സൃഷ്ടിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. മണ്ണടിയലും (accretion/siltation), തീരശോഷണവും (erostion). മത്സ്യബന്ധനത്തേയും തീരദേശ ഗ്രാമങ്ങളിലെ ജീവിതത്തെയും സാരമായി ബാധിക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങളാണ് ഇത് രണ്ടും. പലതീരങ്ങളിലും കടൽ കരയെടുത്ത് പോകുമ്പോൾ ചില തീരങ്ങളിൽ മണൽവന്നടിയുന്നു. പശ്ചിമതീരത്ത്, പ്രത്യേകിച്ച് കേരളത്തിന്റെ കടലോരത്ത് നടക്കുന്ന സെഡിമെന്റ് ട്രാൻസ്‌പോർട്ട് എന്ന പ്രതിഭാസമാണ് ഇതിന് കാരണം. മൺസൂൺ കാലത്ത് വടക്ക് നിന്നും തെക്കോട്ട് ശക്തമായ ഒഴുക്കുണ്ടാവുകയും കടലിന് അടിത്തട്ടിലെ മണ്ണ് തെക്കോട്ട് ഒഴുകുകയും ചെയ്യുന്നു. സെഡിമെന്റ് ട്രാൻസ്‌പോർട്ട് വളരെ കൂടിയ തോതിൽ നടക്കുന്ന ജില്ലയാണ് തിരുവനന്തപുരം. മൺസൂൺ കഴിഞ്ഞാൽ, സെപ്തംബർ മുതൽ ഏപ്രിൽ വരെയുള്ള മാസങ്ങളിൽ ഈ ഒഴുക്ക് തിരിച്ചാണ് നടക്കുന്നത്. മൺസൂൺ കാലത്ത് ഒഴുകിപ്പോകുന്ന മണ്ണ് ഈ സമയത്ത് തിരികെ നിക്ഷേപിക്കപ്പെടുന്നു. പക്ഷെ മൺസൂൺ കാലത്തെ ഒഴുക്കിന്റെ അത്രയും വേഗത്തിലല്ല ഈ പ്രക്രിയ തിരിച്ചുനടക്കുന്നത്. ഈ പ്രവർത്തനത്തെ പലവിധത്തിൽ തടസ്സപ്പെടുത്താൻ തുടങ്ങിയതോടെയാണ് മണ്ണടിയലും തീരശോഷണവും വ്യാപകമായിത്തുടങ്ങിയത്. പുലിമുട്ടുകളുടെ നിർമ്മാണമാണ് ഈ പ്രക്രിയയെ പ്രധാനമായും തടസ്സപ്പെടുത്തുന്നത്. പുലിമുട്ട് വരുന്നതിന് വടക്കുഭാഗത്തായി വ്യാപകമായ തോതിൽ കര കടലെടുത്ത് പോകുന്നതായും പുലിമുട്ടിന് തെക്കുഭാഗത്തുള്ള തീരങ്ങളിൽ മണൽവന്നടിയുന്നതായുമാണ് കാണപ്പെടുന്ന

ത്. മൺസൂൺ കാലത്ത് ഒഴുകിപ്പോകുന്ന മണലിന് തിരിച്ച് പഴയ സ്ഥാനത്തെത്തുന്നതിന് പുലിമുട്ട് തടസ്സമായി വരുന്നു എന്നതാണ് പ്രശ്നം.

1970കളിൽ ഫിഷിംഗ് ഹാർബറിന്റെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വിഴിഞ്ഞത്ത് പുലിമുട്ട് നിർമ്മിച്ചപ്പോൾ തന്നെ ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ സമീപത്തുള്ള തീരങ്ങളിൽ അനുഭവപ്പെട്ടു തുടങ്ങിയിരുന്നു. കറന്റ് സയൻസ് പോലെയുള്ള അന്താരാഷ്ട്ര സയൻസ് ജേർണലുകളിൽ വന്നിട്ടുള്ള പഠനങ്ങൾ ഇക്കാര്യം വിശദമാക്കുന്നുണ്ട്. വിഴിഞ്ഞം മത്സ്യബന്ധന തുറുമുഖം വന്ന് കഴിഞ്ഞ 38 വർഷത്തിനിടയിൽ വടക്കുഭാഗത്തുള്ള പൂന്തുറ, പനത്തുറ തുടങ്ങിയ തീരദേശ ഗ്രാമങ്ങളിൽ വൻ തോതിൽ കര കടലെടുത്തു പോയിട്ടുണ്ട്. പലതവണ കടൽഭിത്തി കെട്ടിയിട്ടും അതെല്ലാം തകർത്തുകൊണ്ട് അവിടെ കടൽ കയറിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. മത്സ്യതൊഴിലാളികൾ പരമ്പരാഗതമായി ഉപയോഗിച്ചിരുന്ന തീരങ്ങളെല്ലാം ഇല്ലാതെയായിരിക്കുന്നു. വിഴിഞ്ഞത്തിന് വടക്ക് തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിൽ തന്നെയുള്ള മുതലപ്പൊഴി എന്ന തീരദേശഗ്രാമം ഇപ്പോൾ സമാനമായ പ്രശ്നത്തിലൂടെ കടന്നുപോവുകയാണ്. അവിടെ പുലിമുട്ട് നിർമ്മിച്ചുകൊണ്ട് ഒരു മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റെ നിർമ്മാണം പുരോഗമിക്കുകയാണ്. പുലിമുട്ട് പൂർത്തിയായതോടെ വടക്ക് ഭാഗത്ത് കര കുറയാനും തെക്ക് കരവയ്ക്കാനും തുടങ്ങി. അതായത്, പുലിമുട്ടിന് വടക്കുള്ള താഴംപള്ളി മുതൽ അഞ്ചുതെങ്ങ് വരെയുള്ള തീരത്ത് വലിയ തോതിൽ കര കടലെടുത്തുപോയി. താഴംപള്ളി, മുഞ്ഞമൂട് ഭാഗങ്ങളിൽ കിലോമീറ്ററുകളോളം ദൂരം കടൽ പതിവായി പ്രക്ഷുബ്ധമാണ്. ഇവിടെ 200 മീറ്ററോളം കര കുറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഇതിന്റെ ഫലമായി വീടുകൾ തകരുകയും വള്ളവും വലയും നശിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. മത്സ്യതൊഴിലാളികൾ തിങ്ങിപ്പാർക്കുന്ന ഗ്രാമങ്ങളാണ് ഇവിടെയുള്ളതെല്ലാം. അവർക്ക് മീൻപിടിക്കാൻ പോകാനുള്ള തീരങ്ങൾ നഷ്ടമായി. വള്ളങ്ങൾ പുലിമുട്ടിലിടിച്ച് തകരുന്നത് ഇവിടെ പതിവായിത്തീരുകയും ചെയ്തു. പുലിമുട്ടിന് തെക്കുള്ള പെരുമാതുറയിൽ മണൽ അടിഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. മുതലപ്പൊഴി ഹാർബറിന്റെ നിർമാണപ്രവർത്തനമാണ് കടൽകയറ്റത്തിന് കാരണമെന്ന് വർഷങ്ങൾക്ക് ശേഷം അധികൃതർ ഇപ്പോൾ സ്ഥിരീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഹാർബറിന്റെ രൂപം തന്നെ മാറ്റുന്നതിനുള്ള ആലോചനയിലാണ് ഇപ്പോൾ ഇവർ. കേരളത്തിന്റെ പടിഞ്ഞാറൻ തീരത്ത് ഇതൊരു ഒറ്റപ്പെട്ട സംഭവമല്ല. വിഴിഞ്ഞത്തിന് 30 കിലോമീറ്റർ താഴെയുള്ള തേങ്ങാപ്പട്ടണം എന്ന ഹാർബറിലും (കന്യാകുമാരി ജില്ല) ഇതുതന്നെ സംഭവിക്കുന്നു. കേരളത്തിന്റെ തീരങ്ങളിലെല്ലാം പുലിമുട്ട് വരുന്ന ഇടങ്ങളിൽ ഇത് സംഭവിക്കുന്നുണ്ട്.

മുതലപ്പൊഴി മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖത്തിന്റെ ഗൂഗിൾ എർത്ത് ചിത്രം. പുലിമുട്ട് നിർമ്മിച്ച ശേഷം സംഭവിക്കുന്ന തീരം നഷ്ടപ്പെടലും കരവയ്ക്കലും ചിത്രത്തിൽ കാണാം.

കേന്ദ്ര വനം പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയത്തിന് കീഴിലുള്ള നാഷണൽ സെന്റർ ഫോർ സസ്റ്റെയ്നബിൾ കോസ്റ്റൽ മാനേജ്മെന്റ് കേരളത്തിന്റെ തീരത്ത് നടത്തിയ പഠനം ഇക്കാര്യം കൂടുതൽ വ്യക്തമാക്കുന്നുണ്ട്. കേരളത്തിന്റെ 587.8 കിലോമീറ്റർ തീരത്ത് 309.7 കിലോമീറ്ററും കര കടലെടുത്ത് പോയ തീരമാണെന്ന് ഈ പഠനം പറയുന്നു. 46.3 കിലോമീറ്ററിൽ മാത്രമാണ് സ്ഥായിയായി നിൽക്കുന്ന തീരമുള്ളത്. 106 കിലോമീറ്റർ തീരത്ത് കടൽഭിത്തി കെട്ടിയിരിക്കുകയാണ്. 25 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ പുലിമുട്ടുകളുമുണ്ട്. 140 കിലോമീറ്റർ തീരത്ത് കരവച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. പുലിമുട്ടുകൾ നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ള തുറമുഖങ്ങളോട് ചേർന്നാണ് വലിയ തോതിൽ തീരം നഷ്ടപ്പെടുന്നതും കരവയ്പ്പ് നടക്കുന്നതും. വിഴിഞ്ഞം മത്സ്യബന്ധന തുറമുഖം, കൊല്ലം തുറമുഖം, നീണ്ടകര

റോബർട്ട് പനിപ്പിള്ള

ഹാർബർ, കൊച്ചി ഹാർബർ, പൊന്നാനി തുറമുഖം, ബേപ്പൂർ തുറമുഖം, കണ്ണൂർ മാപ്പിള ഫിഷിംഗ് ഹാർബർ എന്നിവിടങ്ങളിലെല്ലാം തുറമുഖത്തിന് വടക്കുഭാഗത്ത് വലിയ തോതിൽ തീരം നഷ്ടപ്പെടുന്നതായും തെക്കുഭാഗത്ത് കരവയ്ക്കുന്നതായും സെന്റർ ഫോർ സസ്റ്റെയ്നബിൾ കോസ്റ്റൽ മാനേജ്മെന്റ് പഠനം ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നു. ഒരു കേന്ദ്രസർക്കാർ ഏജൻസി നടത്തിയ ഈ പഠനത്തെപ്പോലും അവഗണിച്ചാണ് വിഴിഞ്ഞത്ത് ഇതേ മാതൃകയിൽ പുലിമുട്ട് നിർമ്മിച്ച് തുറമുഖം നിർമ്മിക്കാനുള്ള പരിപാടി ഊർജ്ജിതമായി മുന്നേറുന്നത്.

തേങ്ങാപ്പട്ടണത്ത് നിർമ്മിച്ചിരിക്കുന്ന പുലിമുട്ടിന്റെ രൂപഘടന വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിനായി നിർമ്മിക്കാൻ പോകുന്ന പുലിമുട്ടിനോട് സാദൃശ്യമുള്ളതാണ്. പുലിമുട്ട് നിർമ്മിക്കുന്നതോടെ വിഴിഞ്ഞത്തെയും കാത്തിരിക്കുന്നത് വലിയ ദുരന്തമാണെന്ന് ചുരുക്കം. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തേയും ഈ സ്വാഭാവിക പ്രതിഭാസം സാരമായി ബാധിക്കുമെന്ന് ഉറപ്പാണ്. പുലിമുട്ടിന്റെ തെക്കുഭാഗത്ത് മണൽവന്നടിയുമെന്നതിനാൽ ഡ്രഡ്ജിംഗ് സ്ഥിരമായി നടത്തേണ്ടിവരും. അതല്ലാതെ കപ്പൽച്ചാലിന്റെ ആഴം സ്ഥിരമായി നിലനിർത്താൻ മറ്റുമാർഗ്ഗങ്ങളില്ല. ആരാണ് ഈ ഡ്രഡ്ജിംഗ് നടത്താൻ പോകുന്നത്? ഡ്രഡ്ജിംഗ് കോർപ്പറേഷൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയ്ക്കാണ് ഇന്ത്യലെ തുറമുഖങ്ങളിൽ ഖനനത്തിന് അനുമതിയുള്ളത്. 16 ഡ്രഡ്ജറുകളാണ് അവർക്കുള്ളത്. വല്ലാർപ്പാടം തുറമുഖത്തെല്ലാം ഡ്രഡ്ജിംഗ് കോർപ്പറേഷൻ ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ ഡ്രഡ്ജറുകളാണ് ഉപയോഗിക്കപ്പെടുന്നത്. അവിടെ കേന്ദ്ര സർക്കാറാണ് ഡ്രഡ്ജിംഗിന്റെ ചുമതല പൂർണ്ണമായും വഹിക്കുന്നത്. ഡ്രഡ്ജിംഗ് കോർപ്പറേഷൻ ഓഫ് ഇന്ത്യ കഴിഞ്ഞാൽ സ്വകാര്യമേഖലയിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഡ്രഡ്ജറുകളുള്ള കമ്പനി അദാനിയുടേതാണ്. 16 ഡ്രഡ്ജറുകൾ അദാനിക്കുമുണ്ട്. പൊടിപിടിച്ചു കിടക്കുന്ന ആ ഡ്രഡ്ജറുകൾ ഉപയോഗിക്കാൻ നമ്മുടെ ചിലവിൽ അവസരമൊരുങ്ങുകയാണ് വിഴിഞ്ഞത്ത്. എല്ലാവർഷവും ഡ്രഡ്ജിംഗ് നടത്തേണ്ടിവരുന്നതുകൊണ്ട് പദ്ധതിയുടെ ചെലവും കൂടും.

അതിനേക്കാൾ ഗുരുതരമാണ് ഡ്രഡ്ജിംഗ് സൃഷ്ടിക്കുന്ന പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി പ്രദേശത്തെ തീരക്കടലിന്റെ അടിത്തട്ട് (near inshore seabed) അതിസമ്പന്നമായ ജൈവവൈവിധ്യം നിലനിൽക്കുന്ന മേഖലയാണ്. സമുദ്ര ആവാസ വ്യവസ്ഥയുടെ സുസ്ഥിരതയെ നിർണ്ണയിക്കുന്ന ആയിരക്കണക്കിന് സമുദ്രജീവികളും സസ്യങ്ങളും ഈ മേഖലയിലുണ്ടെന്ന് കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. തുറമുഖം വരുന്നതോടെയുണ്ടാകുന്ന നിരന്തരമുള്ള ഡ്രെഡ്ജിംഗും പുലിമുട്ടിന്റെയും കടൽ നികത്തിയുള്ള ബെർത്തുകളുടെയും നിർമ്മാണം ഈ ജൈവവൈവിധ്യത്തെ പൂർണ്ണമായും നശിപ്പിക്കും. അതുണ്ടാക്കാൻ പോകുന്ന പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങൾ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കായി നടത്തിയ പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠനം പോലും പരിഗണിച്ചിട്ടില്ല. റോബർട്ട് പനിപ്പിള്ള എന്ന സമുദ്ര ജൈവവൈവിധ്യ ഗവേഷകൻ നടത്തിയ സ്വതന്ത്രപഠനങ്ങളാണ് ഈ തീരക്കടലിന്റെ പ്രാധാന്യം ലോകത്തിന് മുന്നിൽ തുറന്നുകാണിച്ചത്. തദ്ദേശീയരായ പരമ്പരാഗത മത്സ്യതൊഴിലാളികളുടെ നാട്ടറിവുകളും ആധുനിക സാങ്കേതികവിദ്യയും സമന്വയിപ്പിച്ചുകൊണ്ടാണ് അദ്ദേഹം കടലിന്റെ അടിത്തട്ടിലെ ജൈവവൈവിധ്യത്തെക്കുറിച്ച് പഠിച്ചത്. മത്സ്യതൊഴിലാളികൾ പറഞ്ഞ വസ്തുതകൾ സ്കൂബാ ഡൈവേഴ്സിന്റെ സഹായത്തോടെ കടലിന്റെ അടിത്തട്ടിൽ പോയി വീഡിയോയിൽ പകർത്തിയും സ്പെസിമനുകൾ ശേഖരിച്ചുമാണ് റോബർട്ട് പനിപ്പിള്ള പഠിച്ചിരിക്കുന്നത്. “590 കിലോമീറ്ററോളം കടൽത്തീരമുള്ള കേരളത്തിന്റെ കടലോരത്ത് 30 കിലോമീറ്റർ വിസ്തൃതിയിൽ മാത്രമാണ് തീരത്തുള്ള പാറക്കല്ലുകൾ കടലിലേക്ക് തള്ളിനിൽക്കുന്ന പ്രദേശങ്ങളുള്ളത് (promontory). തീരദേശ പരിപാലന നിയമം ഇങ്ങനെയുള്ള പ്രദേശങ്ങളെ സി.ആർ.ഇസഡ് ഒന്നിൽ, അതായത് ഏറ്റവും ലോലമായ പ്രദേശങ്ങളുടെ ലിസ്റ്റിലാണ് ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്. Promontories ഉള്ള ഈ 30 കിലോമീറ്ററിൽ 12 കിലോമീറ്ററും തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിലെ കടലോരത്താ

തേങ്ങാപ്പട്ടണത്ത് നിർമ്മിച്ചിരിക്കുന്ന പുലിമുട്ടിന്റെ രൂപഘടന വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിനായി നിർമ്മിക്കാൻ പോകുന്ന പുലിമുട്ടിനോട് സാദൃശ്യമുള്ളതാണ്. പുലിമുട്ട് നിർമ്മിക്കുന്നതോടെ വിഴിഞ്ഞത്തെയും കാത്തിരിക്കുന്നത് വലിയ ദുരന്തമാണെന്ന് ചുരുക്കം. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തേയും ഈ സ്വാഭാവിക പ്രതിഭാസം സാരമായി ബാധിക്കുമെന്ന് ഉറപ്പാണ്. പുലിമുട്ടിന്റെ തെക്കുഭാഗത്ത് മണൽവന്നടിയുമെന്നതിനാൽ ഡ്രഡ്ജിംഗ് സ്ഥിരമായി നടത്തേണ്ടിവരും.

ണുള്ളത്. അതിൽ ഏഴ് കിലോമീറ്ററും കോവളം മുതൽ അടിമലത്തുറ വരെയുള്ള കടലോരത്താണ്. ഈ ഏഴ് കിലോമീറ്ററിനുള്ളിലാണ് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി പ്രദേശവും വരുന്നത്. തുറമുഖ പദ്ധതിക്ക് സി.ആർ.ഇസഡ് നിയമം ബാധകമല്ല എന്നതിനാൽ ഈ പ്രദേശത്തിന്റെ പാരിസ്ഥിതിക പ്രാധാന്യം ആരും കണക്കിലെടുത്തില്ല. ഈ ഏഴ് കിലോമീറ്ററിലെ തീരക്കടലിന്റെ അടിത്തട്ട് ഞാൻ പഠനത്തിന് വിധേയമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി പ്രദേശവും അതിൽ ഉൾപ്പെടും. ഞെട്ടിക്കുന്ന വിവരങ്ങളാണ് അവിടെ കണ്ടെത്തിയത്. പഠനം നടത്തിയ മറ്റൊരു മേഖലയിലും കാണാത്തതരത്തിലുള്ള ജൈവവൈവിദ്ധ്യമാണ് ആ പ്രദേശത്തെ കടലിന്റെ അടിത്തട്ടിൽ കണ്ടെത്തിയത്. 36 ഇനം റോക്കി റീഫുകൾ (കടലിനടിത്തട്ടിലെ പാറക്കൂട്ടങ്ങൾ) ഈ പ്രദേശത്ത് ഞങ്ങൾക്ക് കാണാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതിസമ്പന്നമായ ജൈവവൈവിധ്യ മേഖലയാണ് ഈ പാറക്കൂട്ടങ്ങൾ. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ ഹൃദയഭാഗമായ മുല്ലൂരിലാണ് ഇതിലേറെയും കണ്ടിട്ടുള്ളത്. ഒരു കിലോമീറ്ററോളം നീളമുള്ള റോക്കി റീഫുകൾ ഈ ഭാഗത്ത് കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. സെബലാരിഡെ (sabellariidae) എന്ന പേരിലറിയപ്പെടുന്ന അപൂർവ്വഇനം വിരയുടെ വലിയ സമൂഹത്തെ ഇവിടെ കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. സെൻട്രൽ മറൈൻ ഫിഷറീസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ അന്വേഷിച്ചപ്പോൾ 1966ൽ കാർവാറിലാണ് ഈ വിരയെ അവസാനമായി കണ്ടെത്തിയത് എന്നാണ് അറിയാൻ കഴിഞ്ഞത്. 40ൽ അധികം സസ്യജാലങ്ങളെ ഈ റോക്കി റീഫ്സിൽ കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. കേരളത്തിൽ ഇന്നോളം കണ്ടെത്തിയിട്ടില്ലാത്ത പവിഴപ്പുറ്റുകൾ (soft corals) ഇവിടെ കാണാൻ കഴിഞ്ഞു. വിവിധ തരത്തിലുള്ള കടൽപൂവുകൾ (sea anemones), പവിഴപ്പാറകൾ (stony coral), വലിപ്പമുള്ള പ്രത്യേകതരം കടൽഞണ്ടുകൾ (lobster), പായലുപോലെയുള്ള ജീവികൾ (bryozoans), നക്ഷത്ര മത്സ്യങ്ങൾ (feather star), ഞണ്ടുകൾ (crabs), അതീവവംശനാശ ഭീഷണി നേരിടുന്ന കടലാമകൾ (sea turtles), ചിപ്പികൾ (bivalves), ശംഖുകൾ (univalves) തുടങ്ങിയവയുടെയെല്ലാം വലിയ സമൂഹങ്ങളെ ഈ പ്രദേശത്ത് കണ്ടിട്ടുണ്ട്. ഇതിന്റെയെല്ലാം ചിത്രങ്ങളും സാമ്പിളുകളും എന്റെ കൈവശമുണ്ട്. തിരിച്ചറിയാൻ കഴിയാത്ത ചില ജീവികളെ സെൻട്രൽ മറൈൻ ഫിഷറീസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന് കൈമാറിയിട്ടുണ്ട്. ഇതുകൂടാതെ നിരവധി അപൂർവ്വ ഇനം മത്സ്യങ്ങളും ഈ പ്രദേശത്തുണ്ട്. വിഴിഞ്ഞത്തിന്റെ പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠനം ഈ ജൈവവൈവിധ്യത്തെ പരിഗണിക്കാതെ പോയി. തീരക്കടലിന്റെ അടിത്തട്ടിലെ ജൈവവൈവിധ്യത്തെക്കുറിച്ച് പഠനം ഒന്നും പറയുന്നില്ല. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്ക് വേണ്ടി ഡ്രഡ്ജിംഗ് നടത്തുമ്പോഴും കടൽ നികത്തി ബർത്തുകളുണ്ടാക്കുമ്പോഴും നഷ്ടമാകാൻ പോകുന്നത് ഈ ജൈവസമൂഹമാണ്. മത്സ്യങ്ങൾ പ്രജനനം നടത്തുന്ന സമുദ്ര അടിത്തട്ടാണ് നഷ്ടപ്പെടുന്നത്. ഇത് മത്സ്യസമ്പത്തിനെ സാരമായി ബാധിക്കും. മത്സ്യസമ്പത്ത് സംരക്ഷിക്കണം എന്ന മുദ്രാവാക്യം നമ്മൾ ഉയർത്താറുണ്ടെങ്കിലും മത്സ്യസമ്പത്ത് മാത്രമായി സംരക്ഷിക്കാൻ കഴിയില്ല എന്നതാണ് വാസ്തവം. സമുദ്രത്തിന്റെ അടിത്തട്ടാണ് സംരക്ഷിക്കപ്പെടേണ്ടത്. അവിടെയുള്ള ജൈവവൈവിധ്യമാണ് സമുദ്രജീവികളുടെയെല്ലാം നിലനിൽപ്പിന്റെ ആധാരം. മലിനീകരണം കാരണം ഇപ്പോൾത്തന്നെ കടലിന്റെ അടിത്തട്ട് നശിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. മറ്റ് പല പ്രദേശങ്ങളിലും ട്രോളിംഗും കടലിന്റെ അടിത്തട്ട് നശിക്കുന്നതിന് കാരണമായിട്ടുണ്ട്. ട്രോളിംഗ് ബോട്ടുകൾ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ് വിഴിഞ്ഞം ഉൾപ്പെടെയുള്ള തിരുവനന്തപുരത്തെ തീരങ്ങളുടെ അടിത്തട്ട് ഇപ്പോഴും ഇത്രയും സമ്പന്നമായി നിലനിൽക്കുന്നത്. ഇവിടെ മത്സ്യം സുലഭമായി ലഭിക്കാനും ഇതുതന്നെയാണ് കാരണം. ഇക്കാരണത്താൽത്തന്നെ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി ഉറപ്പായും എതിർക്കപ്പെടേണ്ടതാണ്". റോബർട്ട് പനിപ്പിള്ള പറയുന്നു.

തുറമുഖത്തിന്റെ ബർത്തുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിനായി കടൽ നികത്തുന്നതിനും 3.2 കിലോമീറ്റർ നീളമുള്ള പുലിമുട്ടിന്റെ നിർമ്മാണത്തിനായി 20 മീറ്ററോളം ആഴത്തിൽ, ഒരു കിലോമീറ്റർ വീതിയിൽ കടൽ നികത്തുന്നതിന് ആവശ്യമായ പാറയുടെ കണ്ടെത്തലുമായി ബന്ധപ്പെട്ടാണ് ഗുരുതരമായ മറ്റൊരു പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നം വരാൻ പോകുന്നത്. 70 ലക്ഷം ടൺ പാറയാണ് പുലിമുട്ടിന്റെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് വേണ്ടിവരുമെന്ന് കണക്കാക്കുന്നത്. ഇത് എവിടെ നിന്നും കണ്ടെത്തുമെന്ന് വ്യക്തമല്ല. കേരളത്തിൽ ഇപ്പോൾ നടക്കുന്ന നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് പോലും പാറ ലഭ്യമല്ലാത്ത സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. ഖനനം നടക്കുന്ന മേഖലകളിലെല്ലാം ക്വാറികൾ സൃഷ്ടിക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾക്കെതിരെ ജനങ്ങൾ സമരത്തിലാണ്. പാറ ഖനനത്തിന് കൂടുതൽ നിയന്ത്രണം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള സമ്മർദ്ദം ക്രഷർ–ക്വാറി വിരുദ്ധ സമരപ്രവർത്തകർ ശക്തമാ

ഫോട്ടോ:

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം വരുന്നത് ഈ തീരത്താണ്. അകലെ കാണുന്നത് വിഴിഞ്ഞം ഫിഷിംഗ് ഹാർബർ.

ക്കുന്നുണ്ട്. പശ്ചിമഘട്ട മേഖലയിലും ഇടനാടൻ കുന്നുകളിലും വലിയ രീതിയിലുള്ള ഖനനങ്ങൾ അനുവദിക്കാൻ കഴിയാത്ത വിധം പാരിസ്ഥിതികവും സാമൂഹികവുമായി സങ്കീർണ്ണമാണ് കേരളത്തിലെ അവസ്ഥ. അതിനിടയിലാണ് 70 ലക്ഷം ടൺ പാറ വേണ്ടിവരുന്ന ഒരു പദ്ധതിയുമായി സർക്കാർ ഇറങ്ങിത്തിരിച്ചിരിക്കുന്നത്. അദാനി ഗ്രൂപ്പിനും ഇക്കാര്യത്തിൽ ആശങ്കയുണ്ട്. വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയെ സംബന്ധിച്ച അന്തിമതീരുമാനത്തിനായി തിരുവനന്തപുരത്തെത്തിയ, അദാനി ഗ്രൂപ്പിന്റെ എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഡയറക്ടറും ഗൗതം അദാനിയുടെ മകനുമായ കരൺ അദാനി പങ്കുവച്ച പ്രധാന ആശങ്കയും പാറയെ സംബന്ധിച്ചുള്ളതായിരുന്നു. കേരളത്തിൽ ലഭ്യമല്ലെങ്കിൽ തമിഴ്നാട്ടിൽ നിന്നും പാറ കൊണ്ടുവരണമെന്നും അതിന് നിയമതടസ്സമുണ്ടെങ്കിൽ മറ്റ് മാർഗ്ഗങ്ങൾ കണ്ടെത്തണമെന്നും കരൺ അദാനി സർക്കാറിനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടതായി മാധ്യമങ്ങൾ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിരുന്നു. അതിന് വ്യക്തമായ ഉത്തരമൊന്നും ഇതുവരെ സർക്കാർ നൽകിയിട്ടില്ല. നിലവിലുള്ള നിയമത്തിൽ ഇളവുവരുത്തി ഈ പ്രശ്നത്തിന് പരിഹാരമുണ്ടാക്കാനാണ് സർക്കാർ ശ്രമിക്കാൻ പോകുന്നത് എന്നുറപ്പാണ്. പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി ആദ്യം നിർമ്മിക്കാൻ പോകുന്നത് പുലിമുട്ടാണ്. 1635 കോടി രൂപ അതിനായി അദാനി ഗ്രൂപ്പിന് സർക്കാർ തന്നെ ഗ്രാന്റ് ആയി കൈമാറും. എന്തായാലും പുലിമുട്ടിന്റെ നിർമ്മാണം ആരംഭിക്കുമ്പോഴേക്കും പലവിധത്തിലുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾ അനുഭവപ്പെട്ടുതുടങ്ങുമെന്ന് ഉറപ്പാണ്. അതോടെ തുറമുഖത്തിന്റെ നിർമ്മാണവും മുടങ്ങും. കരയോട് ചേർന്ന് 66 ഹെക്ടർ ഉപരിതല വിസ്തൃതിയിൽ കടൽ നികത്താൻ എത്രമാത്രം പാറയും മണലും ആവശ്യമാണെന്ന് കണക്കാക്കിയിട്ടില്ല. കടൽ നികത്തിയാലുണ്ടാകുന്ന പ്രശ്നങ്ങൾ എന്താകുമെന്ന് പദ്ധതിയുടെ പാരിസ്ഥിതിക ആഘാത പഠനം കണക്കാക്കിയിട്ടുപോലുമില്ല.

വിഴിഞ്ഞം വാഡ്ജ് ബാങ്കുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഉയരുന്ന ആശങ്കകളാണ് മറ്റൊരു പ്രധാന പാരിസ്ഥിതിക വിഷയം. ഇന്ത്യയുടെ തെക്കുപടിഞ്ഞാറൻ കടൽത്തീരഭാഗത്ത് 70 – 80 അക്ഷാംശത്തിനും 76.300 – 780 രേഖാംശത്തിനും ഇടയിലായി സ്ഥിതി ചെയ്യുന്ന, കരയിൽ നിന്നും കടലിനടിയിലൂടെ ചെരിഞ്ഞു കിടക്കുന്ന കടൽത്തട്ടിന്റെ (ഭൂഖണ്ഡ സോപാനം) ഭാഗമാണ് വാഡ്ജ് ബാങ്ക്. വിഴിഞ്ഞം തീരത്ത് നിന്നും ഇത് 45 കിലോമീറ്റർ അകലെയാണ് ഇന്ത്യൻ മഹാസമുദ്രത്തിലെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഈ വാഡ്ജ് ബാങ്ക്. 12000 ചതുരശ്ര കിലോമീറ്റർ വിസ്തൃതിയുള്ള വാഡ്ജ് ബാങ്ക് പ്രദേശം പവിഴപ്പുറ്റുകളും കടൽക്കാടുകളും കൊണ്ട് സമ്പന്നമാണ്. തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം ജില്ലകളിലെ തീരക്കടലിലും ആഴക്കടലിലും മത്സ്യങ്ങൾ സുലഭമായി ലഭിക്കാൻ ഈ വാഡ്ജ് ബാങ്കാണ് കാരണമെന്ന്

ശാസ്ത്രീയ പഠനങ്ങൾ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. ഈ വാഡ്ജ് ബാങ്കിന് എന്തെങ്കിലും നഷ്ടമുണ്ടായാൽ അത് ഏറ്റവും കൂടുതൽ ബാധിക്കുന്നത് തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം ജില്ലകളിലെ മത്സ്യബന്ധന മേഖലയെ ആകെയാണ്. തെക്കേ ഇന്ത്യയിലെ ഏറ്റവും വലിയ മത്സ്യകേന്ദ്രമായ ഈ വാഡ്ജ് ബാങ്ക് 200ൽ അധികം മത്സ്യവിഭാഗങ്ങളുടെ പ്രജനന കേന്ദ്രമാണ്. ഇതിൽ അന്താരാഷ്ട്ര വിപണിയിൽ വലിയ പ്രാധാന്യമുള്ള ചൂര, കണവ, കൊഞ്ച് എന്നിവയൊക്കെ ഉൾപ്പെടുന്നു. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണഘട്ടത്തിന്റെ തുടക്കം മുതൽ കടലിന്റെ ഘടനയിൽ സൃഷ്ടിക്കുന്ന വ്യതിയാനങ്ങൾ വാഡ്ജ് ബാങ്കിനെ എങ്ങനെ ബാധിക്കുമെന്ന് പദ്ധതിക്കായി നടത്തിയ പാരിസ്ഥിതിക ആഘാത പഠനം വിലയിരുത്തിയിട്ടില്ല. ഇക്കാര്യങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാട്ടി ഫിഷറീസ് വകുപ്പ് മുൻ അഡീഷണൽ ഡയറക്ടർ സഞ്ജീവ് ഘോഷ് പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠനത്തിന്റെ ഭാഗമായി നടന്ന പൊതുതെളിവെടുപ്പിന് വിശദമായ കത്ത് നൽകിയിട്ടും. എന്നിട്ടും അതൊന്നും പഠനത്തിന്റെ പരിഗണനകളിൽ വന്നിട്ടേയില്ല.തുറമുഖം പൂർണ്ണമായ തോതിൽ പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ ഓരോ ദിവസവും ഒരുകോടി ലിറ്റർ ശുദ്ധജലം വേണ്ടിവരുമെന്ന് പദ്ധതിയുടെ പാരിസ്ഥിതിക ആഘാത പഠനം പറയുന്നുണ്ട്. ഇപ്പോൾത്തന്നെ വേനൽക്കാലത്ത് കടുത്ത ജലക്ഷാമം നേരിടുന്ന ജില്ലയാണ് തിരുവനന്തപുരം. അത്തരമൊരു സാഹചര്യത്തിൽ, തുറമുഖത്തേക്ക് ആവശ്യമായിവരുന്ന ഒരു കോടി ലിറ്റർ ശുദ്ധജലം എങ്ങനെ കണ്ടെത്തുമെന്ന് വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട റിപ്പോർട്ടുകളിലൊന്നും പറയുന്നില്ല. എന്തായാലും വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന് ശുദ്ധജല സൗകര്യമൊരുക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി തിരുവനന്തപുരത്ത് ആരുടെയെല്ലാം കുടിവെള്ളമാണ് മുട്ടാൻ പോകുന്നതെന്ന് ഇനി കണ്ടറിയണം. വെള്ളായണി കായലിൽ നിന്നും വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ നിർമ്മാണത്തിന് ആവശ്യമായ വെള്ളം കണ്ടെത്താനാണ് ഇപ്പോൾ സർക്കാർ നിശ്ചയിച്ചിരിക്കുന്നത്. വെള്ളായണി കായലിന് സമീപമുള്ള കല്ലിയൂർ, വെങ്ങാന്നൂർ ഗ്രാമപഞ്ചായത്തുകളിലെ നെൽപ്പാടങ്ങൾ കൂടി ഇതിനായി ഏറ്റെടുക്കാനൊരുങ്ങുകയാണ്. തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയുടെ നെല്ലറയെന്ന് അറിയപ്പെട്ടിരുന്ന പ്രദേശമാണ് വെള്ളായണി പാടശേഖരം. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി ഇതിനും രൂപമാറ്റം സംഭവിക്കുമെന്നുറപ്പാണ്.

എന്തായാലും പലകാരണങ്ങളാലും മത്സ്യതൊഴിലാളികളെ പദ്ധതി സാരമായി ബാധിക്കുമെന്ന് ഉറപ്പാണ്. എന്നാൽ അവരുടെ പുനരധിവാസം ഏതുവിധത്തിലാകണം എന്ന കാര്യത്തിൽ വ്യക്തമായ പദ്ധതികളൊന്നും തുറമുഖ അധികൃതർ ഇതുവരെ മുന്നോട്ടുവച്ചിട്ടില്ല. മാത്രമല്ല പാരിസ്ഥിതിക ആഘാത പഠനം, തുറമുഖ പദ്ധതി ബാധിക്കുന്ന മത്സ്യതൊഴിലാളികളുടെ എണ്ണം കുറച്ചു കാണിക്കുന്നതിനുള്ള ശ്രമമാണ് നടത്തിയിരിക്കുന്നത്. ലത്തീൻ അതിരൂപതയുടെ കീഴിലുള്ള സെന്റർ ഫോർ ഫിഷറീസ് സ്റ്റഡീസ് പൊതുതെളിവെടുപ്പിന്റെ ഭാഗമായി നൽകിയ നിവേദനം ഇക്കാര്യം വ്യക്തമാക്കുന്നു. പദ്ധതി പ്രദേശത്തുള്ള 597 മത്സ്യതൊഴിലാളികളെ മാത്രമാണ് തുറമുഖ നിർമ്മാണം ബാധിക്കുന്നതെന്നാണ് പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠനം പറയുന്നത്. എന്നാൽ പദ്ധതി വരുന്ന ഒമ്പത് മത്സ്യതൊഴിലാളി ഗ്രാമങ്ങളിലായി (വിഴിഞ്ഞം നോർത്ത് മുതൽ കൊല്ലൻകോട് വരെ) 20,518 മത്സ്യതൊഴിലാളികളും 18,929 കുടുംബങ്ങളും ഉണ്ടെന്ന് സെന്റർ ഫോർ ഫിഷറീസ് സ്റ്റഡീസ് വ്യക്തമാക്കുന്നു. 2010ലെ മറൈൻ ഫിഷറീസ് സെൻസസിനെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയാണ് അവർ ഈ കണക്ക് നൽകുന്നത്. ഇത്രയധികം ആളുകളുടെ പുനരധിവാസം എങ്ങനെയാണ് പരിഗണിക്കാൻ പോകുന്നതെന്ന് തുറമുഖ അധികൃതരും സർക്കാറും വ്യക്തമാക്കേണ്ടതുണ്ട്.

വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഇത്തരം പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങളൊന്നും കേരളത്തിലെ മുഖ്യധാരാ മാധ്യമങ്ങൾ ചർച്ചചെയ്യാതിരുന്ന സാഹചര്യത്തിലാണ് തിരുവനന്തപുരം അതിരൂപതാ അദ്ധ്യ

പദ്ധതി പ്രദേശത്തുള്ള 597 മത്സ്യതൊഴിലാളികളെ മാത്രമാണ് തുറമുഖ നിർമ്മാണം ബാധിക്കുന്നതെന്നാണ് പരിസ്ഥിതി ആഘാത പഠനം പറയുന്നത്. എന്നാൽ പദ്ധതി വരുന്ന ഒമ്പത് മത്സ്യതൊഴിലാളി ഗ്രാമങ്ങളിലായി (വിഴിഞ്ഞം നോർത്ത് മുതൽ കൊല്ലൻകോട് വരെ) 20,518 മത്സ്യതൊഴിലാളികളും 18,929 കുടുംബങ്ങളും ഉണ്ടെന്ന് സെന്റർ ഫോർ ഫിഷറീസ് സ്റ്റഡീസ് വ്യക്തമാക്കുന്നു. 2010ലെ മറൈൻ ഫിഷറീസ് സെൻസസിനെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയാണ് അവർ ഈ കണക്ക് നൽകുന്നത്.

ക്ഷൻ ആർച്ച് ബിഷപ്പ് ഡോ. സൂസായ്പാക്യം ഒരു ഇടയലേഖനം പുറപ്പെടുവിക്കുന്നത്. തീരപരിസ്ഥിതി രംഗത്തുള്ള ഒട്ടേറെ ശാസ്ത്രജ്ഞരുടെയും വിദഗ്ധരുടെയും സേവനങ്ങൾ ഉപയോഗപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള പഠനങ്ങളുടെ വെളിച്ചത്തിൽ തയ്യാറാക്കിയ ഇടയലേഖനം തുറമുഖ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള പാരിസ്ഥിതിക പ്രശ്നങ്ങളെ മുഖ്യചർച്ചകളിലേക്ക് കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുകയാണ്.

ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ് ലാഭമാണോ?

കേരള ചരിത്രം കണ്ട ഏറ്റവും വലിയ മുതൽ മുടക്കാണ് വിഴിഞ്ഞത്ത് നടക്കുന്നത്. ഇപ്പോൾ പുറത്തുവന്ന റിപ്പോർട്ടുകൾ പ്രകാരം വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖ പദ്ധതിയുടെ ഒന്നാം ഘട്ടത്തിന്റെ ആകെ ചെലവ് 7525 കോടി രൂപയാണ്. ഇതാണ് അദാനി ഗ്രൂപ്പ് അവരുടെ ബിഡിൽ നൽകിയിരിക്കുന്ന തുക. ഇതിൽ 2454 കോടി രൂപയാണ് അദാനി നിക്ഷേപിക്കുന്നത്. കേരള സർക്കാർ 4253.2 കോടി രൂപ നിക്ഷേപിക്കണം. 817.2 കോടി കേരളവും 817.8 കോടി കേന്ദ്രവും വയബിലിറ്റി ഗ്യാപ് ഫണ്ടായി അദാനിക്ക് നൽകണം. 40 വർഷത്തിന് ശേഷം, പ്രോജക്ട് ലാഭത്തിലാകുമ്പോൾ ഈ തുക അദാനി തിരിച്ചു നൽകും. 32.6 ശതമാനം മാത്രം നിക്ഷേപം നടത്തുന്ന അദാനിക്ക് ആയിരിക്കും തുറമുഖത്തിന്റെ പൂർണ നടത്തിപ്പും നിയന്ത്രണവും. ലാഭമുണ്ടെങ്കിൽ കേരള സർക്കാരിന് 60 വർഷത്തിന് ശേഷം ലാഭവിഹിതം കിട്ടും എന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. നാലുവർഷം തുറമുഖനിർമാണവും 15 വർഷം തുറമുഖ പ്രവർത്തനവും കഴിഞ്ഞ് 20-ാം വർഷം മുതൽ വരുമാനത്തിന്റെ ഒരു ശതമാനം ഒരു വർഷമെന്ന നിരക്കിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് നൽകുന്ന രീതിയിലാണ് കരാർ. അതുതന്നെ ഏറിവന്നാൽ 40 ശതമാനത്തോളം മാത്രമേ എത്തുകയുള്ളൂ. ലാഭമുണ്ടെങ്കിൽ മാത്രമാണ് ഇതെങ്കിലും സർക്കാറിന് കിട്ടാൻ പോകുന്നത്. സർക്കാറിന് ലഭിക്കുന്ന റവന്യൂ ഷെയർ കുറഞ്ഞുപോയി എന്നതാണ് പ്രതിപക്ഷം ഇക്കാര്യത്തിൽ ഉന്നയിച്ച എതിർപ്പ്. എന്നാൽ ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ് ടെർമിനൽ ബിസിനസ്സിനെക്കുറിച്ച് പഠിച്ച്, അത് ലാഭാമുണ്ടാക്കുമോ ഇല്ലയോ എന്ന് വിലയിരുത്താൻ കേരളത്തിലെ രാഷ്ട്രീയ നേതൃത്വങ്ങളൊന്നും ശ്രമിച്ചില്ല. അത്തരമൊരു വിലയിരുത്തൽ തങ്ങളെ വികസന വിരുദ്ധരാക്കുമോ എന്ന ഭയം അവരിലുണ്ടെന്നാണ് ഇത് തെളിയിക്കുന്നത്. എന്നാൽ അന്താരാഷ്ട്രതലത്തിൽ ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ് ബിസിനസ്സിനെക്കുറിച്ച് പഠിച്ചുള്ള വിദഗ്ധർ വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതി ലാഭകരമാകില്ല എന്നത് കണക്കുകളുടെ പിൻബലത്താൽ അവതരിപ്പിക്കുന്നുണ്ട്.

ചരക്കുകൾ വഹിച്ച കണ്ടെയ്നറുകളെ ഒരു മദർഷിപ്പിൽ നിന്നും ചെറിയ ഫീഡർ ഷിപ്പുകളിലേക്ക് മാറ്റുന്ന പ്രവൃത്തിയാണ് ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ്. 3000 കണ്ടെയ്നറുകൾക്ക് മുകളിൽ ഉൾക്കൊള്ളാൻ ശേഷിയുള്ള കപ്പലുകളാണ് മദർഷിപ്പുകൾ എന്ന് പറയുന്നത്. ഇപ്പോൾ 18,000 കണ്ടെയ്നറുകളെ ഉൾക്കൊള്ളാൻ കഴിയുന്ന മദർഷിപ്പുകൾ വരെ രംഗത്തുണ്ട്. എന്നാൽ മദർഷിപ്പുകൾക്ക് എല്ലാ തുറമുഖങ്ങളിലും എത്തുന്നതിനുള്ള ആഴവും മറ്റ് സൗകര്യങ്ങളും ഇല്ലാത്തതിനാൽ ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ് ടെർമിനലുകളിൽ എത്തി ചെറിയ ഫീഡർ ഷിപ്പിലേക്ക് കണ്ടെയ്നറുകൾ മാറ്റുകയും അത്തരം ഫീഡർ ഷിപ്പുകൾ ഈ കണ്ടെയ്നറുകളെ ചെറിയ തുറമുഖങ്ങളിൽ എത്തിച്ച് ചരക്കിറക്കുകയുമാണ് ചെയ്യുന്നത്. 18,000 കണ്ടെയ്നറുകളെ ഉൾക്കൊള്ളാൻ കഴിയുന്ന മദർഷിപ്പുകൾക്ക് വരാനുള്ള സൗകര്യം വിഴിഞ്ഞത്തിനുണ്ട് എന്നതാണ് അതിന്റെ പ്രത്യേകതയായി പറയപ്പെടുന്നത്. വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന് അന്താരാഷ്ട്ര കപ്പൽച്ചാലുമായുള്ള ദൂരക്കുറവാണ് (11 നോട്ടിക്കൽ മൈൽ മാത്രം) ഈ തുറമുഖത്തിന്റെ മറ്റൊരു സാധ്യതയായി അവതരിപ്പിക്കപ്പെടുന്നത്. എന്നാൽ വലിയ കണ്ടെയ്നറുകൾക്ക് വരാനുള്ള ശേഷിയുള്ളതുകൊണ്ടോ, കപ്പൽച്ചാലിനോട് ചേർന്ന് തുറമുഖമുള്ളതുകൊണ്ടോ മദർഷിപ്പുകൾ അവിടേക്ക് പോകണമെന്നില്ല എന്നതാണ് വസ്തുത. ദൂരക്കുറവല്ല ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ് ബിസിനസ്സിനെ നിർണ്ണയിക്കുന്ന മുഖ്യ ഘടകം. നിലവിലെ പ്രധാന ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ് തുറമുഖങ്ങളായ കൊളംബോ, ദുബായ്, സിംഗപ്പൂർ എന്നിവയെ മദർഷിപ്പുകൾ പതിവായി ആശ്രയിക്കുന്നതിൽ മറ്റനേകം ഘടകങ്ങളുണ്ട്. കണ്ടെയനറുകൾ എവിടേക്ക് കൊണ്ടുപോകണം എന്നുതീരുമാനിക്കുന്നത് കപ്പൽ കമ്പനികളാണ്. അവരുടെ തീരുമാനത്തെ സ്വാധീനിക്കുന്നതിനുള്ള ശേഷിയൊന്നും അദാനി പോർട്സ് ആന്റ് സ്പെഷ്യൽ ഇക്കണോമിക് സോൺ എന്ന വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന്റെ ഉടമസ്ഥത വഹിക്കാൻ പോകുന്ന കമ്പനിക്കില്ല. കാരണം ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ് ബിസിനസ്സിൽ അദാനി ഗ്രൂപ്പിന് മുൻപരിചയമില്ല. അക്കാര്യം ചർച്ചചെയ്യാതെയാണ് അദാനിയെപ്പോലൊരാൾക്ക് ദിവ്യാത്ഭുതം പ്രവർത്തിക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് സർക്കാർ പറയുന്നത്.

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിയുടെ കണ്ടെയ്നർ കൈകാര്യം ചെയ്യൽ ശേഷി 2030ൽ 12.5 ലക്ഷം ടി.ഇ.യു ആകുമെന്നാണ് പറയുന്നത് (ട്വന്റി ഇക്വലന്റ് യൂണിറ്റ്, അതായത് 20 അടി നീളമുള്ള കണ്ടെയ്നർ). ആഗോളതലത്തിലുള്ള കണക്കുകൾ പരിശോധിച്ചാൽ 'സ്വപ്ന പദ്ധതി' എന്ന പേര് അന്വർത്ഥമാക്കുന്ന വെറും സ്വപ്നം മാത്രമാണ് ഈ കണക്ക് എന്നു കാണാം. 2013ലെ കണക്കുകളനുസരിച്ച് കണ്ടെയ്നർ ചരക്ക് ഗതാഗതത്തിൽ, ആകെയുള്ളതിൻെറ 15.2 ശതമാനവുമായി ലോകത്ത് ഏറ്റവും മുൻപന്തിയിൽ നിൽക്കുന്നത് എ.പി.എം.മെർസ്ക് എന്ന കപ്പൽ കമ്പനിയാണ്. ഈ കപ്പൽ കമ്പനിക്ക് ലോകത്തിൻെറ പല ഭാഗങ്ങളിലുമുള്ള തുറമുഖ കമ്പനികളിലും ഓഹരികളുണ്ട്. എ.പി.എം.മെർസ്ക് കമ്പനി കൊളംബോ തുറമുഖം പതിവായി ട്രാൻസ്ഷിപ്മെൻറിന് ഉപയോഗിച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ, സലാലയിൽ പുതുതായി തുടങ്ങിയ കണ്ടെയ്നർ തുറമുഖത്തിൻെറ നല്ലൊരു പങ്ക് ഓഹരികൾ ഇതേ കമ്പനി വാങ്ങിയതോടെ ഇവർ പെട്ടെന്ന് ട്രാൻസ്ഷിപ്മെൻറ് അങ്ങോട്ട് മാറ്റി. അതോടെ കൊളംബോയുടെ ബിസിനസ് കുറഞ്ഞു. ഒരു തുറമുഖത്തിൻെറ ബിസിനസ് സാധ്യതകൾ നിർണയിക്കുന്നത് കപ്പൽച്ചാലിനോടുള്ള അടുപ്പമല്ല എന്ന് വ്യക്തമാക്കുന്ന സംഭവമാണിത്. കണ്ടെയ്നർ ഇനത്തിൽ നോക്കിയാൽ 3764 ടി.ഇ.യു മാത്രമാണ് 2014-15 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ ഇന്ത്യയിലെ 13 പ്രധാന തുറമുഖങ്ങളും കൂടി കൈകാര്യം ചെയ്തത് എന്ന് കേന്ദ്ര സർക്കാറിന്റെ കണക്കുകൾ വ്യക്തമാക്കുന്നു. 2012-13 സാമ്പത്തിക വർഷത്തേക്കാൾ 4.51 ശതമാനം കുറവായിരുന്നു ഇത്. ആഗോളവത്കരണത്തിന് ശേഷം കണ്ടെയ്നർ ബിസിനസ്സ് രംഗത്തുണ്ടായിട്ടുള്ള മാറ്റങ്ങൾകൂടി പരിഗണിക്കേണ്ടതുണ്ട് എന്നാണ് വിദഗ്ധർ പറയുന്നത്. സമുദ്രവാഹനങ്ങളെയും വാണിഭത്തെയും കുറിച്ച് പഠിക്കുന്ന ഡ്രിവ്റി മാരിടൈം അഡ്വൈസറി ആന്റ് റിസർച്ച് ഗ്രൂപ്പ് നടത്തിയ പഠനങ്ങൾ ഇക്കാര്യങ്ങൾ കൂടുതൽ വിശദമാക്കുന്നുണ്ട്. ആഗോള സാമ്പത്തികമാന്ദ്യത്തെ തുടർന്നുണ്ടായ വലിയ തകർച്ച ട്രാൻസ്ഷിപ്പ്മെന്റ് ബിസ്നസ്സിനെയും ബാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. കിഴക്കു നിന്നും പടിഞ്ഞാറൻ ഭാഗത്തേക്കുള്ള, അതായത് വടക്കൻ യൂറോപ്പ്-ഏഷ്യ കപ്പൽചാനൽ ഗതാഗതം ഇപ്പോഴും മാന്ദ്യത്തെ നേരിടുകയാണ്. ഈ അന്താരാഷ്ട്ര പാതയെയാണ് വിഴിഞ്ഞവും ആശ്രയിക്കുന്നത്. ഇപ്പോഴത്തെ സ്ഥിതിയിൽ ലാഭകരമായി നടക്കുന്ന പോർട്ടുകളെല്ലാം കപ്പൽ കമ്പനികളുമായി ഓഹരി പങ്കിടുന്നവയാണ്. ലോകത്ത് ഏറ്റവും കൂടുതൽ ചരക്കുകൾ കയറ്റിയയ്ക്കുന്ന രാജ്യം ചൈനയാണ്. ചൈനയിലെ ഷാൻഹായ് തുറമുഖത്ത് നിന്നുമാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ കണ്ടെയ്നറുകൾ ലോകത്തിന്റെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിലേക്ക് പോകുന്നത്. ശ്രീലങ്കൻ സർക്കാറിന്റെ കൈവശമായിരുന്ന കൊളംബോ തുറമുഖത്തിന്റെ 80 ശതമാനം ഓഹരികൾ ചൈനീസ് കമ്പനിയായ ചൈന മെർച്ചന്റ്സ് ഹോൾഡിംഗ്സ് ഇന്റർനാഷണൽ (സി.എം.എച്ച്.ഐ) വാങ്ങിയതോടെ ചൈനയുടെ കണ്ടെയ്നറുകളെല്ലാം 40 ടി.ഇ.യു ശേഷിയുള്ള കൊളംബോ തുറമുഖത്തേക്ക് പോകാൻ തുടങ്ങി. ശ്രീലങ്കയിൽ തന്നെ വിഴിഞ്ഞത്തെപ്പോലെ കപ്പൽച്ചാലിനോട് അടുത്തുകിടക്കുന്ന മറ്റൊരു തുറമുഖം ചൈനീസ് സഹകരണത്തോടെ നിർമ്മിച്ചു കഴിഞ്ഞു - ഹംബൻഡോട. സിംഗപ്പൂർ തുറമുഖവും അടുത്തിടെ നിരക്കുകൾ കുറച്ചുകൊണ്ട് ഈ ബിസ്നസ്സിനെ സംബന്ധിച്ച് ആകർഷണീയമായി മാറി. ഈ ഘടകങ്ങളോടെല്ലാം മത്സരിച്ച് കപ്പലുകളെ ആകർഷിക്കുന്നതിനുള്ള ആനുകൂല്യങ്ങളൊന്നും വിഴിഞ്ഞത്ത് കാണുന്നതേയില്ല. ഇന്ത്യയിലേക്ക് ചരക്കിറക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു

ഗേറ്റ്‌വേ പോർട്ടായി ഉപയോഗപ്പെടുത്താനുള്ള ഭൂമിശാസ്ത്രപരമായ സവിശേഷതകളും വിഴിഞ്ഞത്തിനില്ല. പ്രത്യേകിച്ച് തെക്കേ ഇന്ത്യയിലെ ചരക്കുനീക്കത്തിൽ തൂത്തുക്കുടി ഒരു നിർണ്ണായക തുറമുഖമായി നിൽക്കുന്നതിനാൽ തന്നെ ആ സാധ്യതകളും അടയുകയാണ്. നവലിബറൽ ലോകസാഹചര്യം ചരക്കുകളുടെ ഉത്പാദനത്തിലും രൂപഘടനയിലും വിതരണത്തിലും സൃഷ്ടിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന മാറ്റങ്ങൾ അപ്രവചനീയമായതിനാലും സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധികൾ തുടർക്കഥയായതിനാലും വെറും ഒരു ഊഹകച്ചവടത്തിലാണ് നമ്മൾ കണ്ണുംനട്ടിരിക്കാൻ പോകുന്നത്. അത് ശരിവയ്ക്കുന്നതാണ് വല്ലാർപാടം കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ് ടെർമിനലിന്റെ ഇന്നത്തെ അവസ്ഥ.

> ഏറെ പരിമിതികൾക്കിടയിലും പ്രതിവർഷം 1,65,000 കണ്ടെയ്നറുകൾവരെ കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് കീഴിലുള്ള രാജീവ്ഗാന്ധി ടെർമിനൽ കൈകാര്യം ചെയ്തിരുന്നു. എന്നാൽ ദുബായ് പോർട്ട് വേൾഡിന്റെ വരവോടെ കൊച്ചിൻ പോർട്ടിന്റെ മരണമണി മുഴങ്ങാൻ തുടങ്ങി. രണ്ട് വ്യവസ്ഥകളാണ് ദുബായ് പോർട്ട് മുന്നോട്ടുവച്ചത്. ഒന്ന്, വല്ലാർപാടത്ത് നിർമ്മിക്കുന്ന ടെർമിനൽ മുപ്പത് വർഷത്തേക്ക് പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നതിന് അനുമതി. രണ്ട്, കൊച്ചി തുറമുഖത്ത് നിലവിലുള്ള രാജീവ്ഗാന്ധി ടെർമിനൽ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്താൻ അനുമതി.

എന്താണ് വല്ലാർപാടത്തെ സ്ഥിതി?

വികസനത്തിന്റെ പേരിൽ ഊതിവീർപ്പിച്ച സോപ്പുകുമിളകൾ വല്ലാർപാടത്ത് ഏറെക്കാലമായി പൊട്ടിത്തുടങ്ങിയിരിക്കുന്നു. 'വികസനഭാരം' താങ്ങാനാകാതെ നടുനിവർത്താൻ കഴിയാത്ത സ്ഥിതിവന്നതോടെ ഒരിക്കൽ വീരവാദങ്ങൾ മാത്രം വിളമ്പിയ മാധ്യമങ്ങൾ പോലും വല്ലാർപാടത്തിന്റെ ദയനീയസ്ഥിതി അന്വേഷിക്കാൻ തുടങ്ങി. അന്താരാഷ്ട്ര കപ്പൽച്ചാലിനോട് വളരെയടുത്ത് കിടക്കുന്നു എന്നതായിരുന്നു വല്ലാർപാടത്തെയും 'അനുകൂലഘടകം'. എന്നിട്ടും മദർഷിപ്പുകൾ എന്തുകൊണ്ട് വന്നില്ല എന്ന ചോദ്യത്തിന് വ്യക്തമായ ഉത്തരമില്ലാതെ വിഷമിക്കുകയാണ് അധികൃതർ. വികസനത്തിന്റെ ബുൾഡോസർ കേവലം നാല് വർഷം കൊണ്ട് കൊച്ചിയിൽ നടത്തിയ ഒരുക്കങ്ങൾ എന്തെല്ലാമായിരുന്നു! നാനൂറോളം കുടുംബങ്ങളെ കുടിയിറക്കി ഏഴരകിലോമീറ്റർ ദൂരത്തിൽ റെയിൽപാതയും 18 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ റോഡും വല്ലാർപാടം ദ്വീപിലേക്ക് നിർമ്മിച്ചു. ഡ്രഡ്ജിംഗ് നടത്തി കൊച്ചിക്കായലിന്റെ ആഴം കൂട്ടി. ചാലുകീറി കപ്പൽച്ചാലിന്റെ നീളം കൂട്ടി. എല്ലാ നിയമങ്ങളും മറികടന്ന് 258 ഹെക്ടർ കായൽ അനായാസം നികത്തി. കബോട്ടാഷ് നിയമത്തിൽ അതിവേഗം ഇളവ് അനുവദിച്ചു. ദുബായ് പോർട്ട് വേൾഡ് എന്ന ഒന്നാന്തരം കമ്പനിക്ക് തുറമുഖം കൈമാറി. കേന്ദ്രസർക്കാർ 1800 കോടിയും ദുബായ് പോർട്ട് വേൾഡ് 1200 കോടിയും മുടക്കി. കിടപ്പാടം വിട്ടുനൽകാൻ തയ്യാറാകാതിരുന്ന മൂലമ്പിള്ളിക്കാരെ വീട്ടിൽനിന്നും അടിച്ചിറക്കിയ ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് അന്നത്തെ മുഖ്യൻ വി.എസ്. അച്യുതാനന്ദൻ പ്രത്യേക പാരിതോഷികവും നൽകി. 2011 ഫെബ്രുവരി 11ന് എല്ലാ പണിയും തീർത്ത് കാത്തിരിപ്പ് തുടങ്ങിയതാണ്. പേരുകേട്ട ഒരു മദർ കപ്പലും ഇതുവരെ തീരമണഞ്ഞിട്ടില്ല. 360 കോടി ചെലവഴിച്ചുണ്ടാക്കിയ റെയിൽപാതയിലൂടെ ഒരു ട്രെയിനെങ്കിലും ഓടുന്നതുകാണാൻ സ്ഥലം വിട്ടുകൊടുത്തവർ ഇടയ്ക്കിടെ നോക്കാറുണ്ട്. അതും വിഫലം. എന്താണ് മറച്ചുവയ്ക്കപ്പെടുന്ന വല്ലാർപാടത്തെ യാഥാർത്ഥ്യം?

ചരക്കുകൾ കണ്ടെയ്നർ സമ്പ്രദായത്തിലൂടെ കൊണ്ടുപോകാൻ തുടങ്ങിയ ശേഷം ഇന്ത്യയിൽ ആദ്യമായി ഒരു കണ്ടെയ്നർ എത്തുന്നത് 1973ൽ കൊച്ചി തുറമുഖത്താണ്. 'പ്രസിഡന്റ് ടെയ്ലർ' എന്ന ആ കണ്ടെയ്നർ കപ്പലിന്റ വരവ് കൊച്ചി തുറമുഖത്തിന്റെ മുഖച്ഛായ തന്നെ മാറ്റിത്തീർത്തു. വൈകാതെ രാജീവ്ഗാന്ധി കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനൽ എന്ന പേരിൽ പുതിയൊരു ടെർമിനലും കൊച്ചി തുറമുഖത്തിന്റെ ഭാഗമായി വികസിച്ചുവന്നു. ആയിരക്കണക്കിന് തൊഴിലാളികളുടെ ഉപജീവനമാർഗ്ഗമായി കൊച്ചി തുറമുഖം മാറി. എന്നാൽ നവഉദാരവത്കരണനയങ്ങളെ ഇന്ത്യ വാരിപ്പുണർന്നതോടെ ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ് ടെർമിനൽ എന്ന ആശയം സജീവമാവുകയും സ്വകാര്യമേഖലയുടെ പങ്കാളിത്തോടെ അത്തരം വൻകിട പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കാം എന്ന സ്ഥിതി സംജാതമാവുകയും ചെയ്തു. അങ്ങനെയാണ് മറ്റൊരു കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ് ടെർമിനൽ കൊച്ചിയിൽ നിർമ്മിക്കാം എന്ന ചിന്തയിലേക്ക് കേന്ദ്രസർക്കാർ എത്തുന്നത്. ദുബായ് പോർട്ട് വേൾഡ് എന്ന ഏറെ പരിചയസമ്പന്നതയുള്ള അന്താരാഷ്ട്ര കമ്പനിയുടെ

ടെണ്ടർ തന്നെ അംഗീകരിക്കപ്പെടുകയും 2005 ഫെബ്രവരി 16ന് അന്ന് പ്രധാനമന്ത്രിയായിരുന്ന മൻമോഹൻ സിംഗ് പദ്ധതിയുടെ ശിലാസ്ഥാപനം നടത്തുകയും ചെയ്തു. ഇപ്പോൾ വിഴിഞ്ഞത്ത് നടക്കുന്നതിന് സമാനമായ തരത്തിലുള്ള 'വികസന വീരവാദങ്ങൾ' അന്ന് വല്ലാർപ്പാടത്തും ഉന്നയിക്കപ്പെട്ടു. കൊച്ചിയിലേക്ക് ഇനി കണ്ടെയ്നറുകളുടെ ഒഴുക്കായിരിക്കുമെന്ന് മാധ്യമങ്ങൾ പാടിപ്പുകഴ്ത്തി. ആഭ്യന്തര വിപണിയിൽ കയറ്റിറക്ക് സ്ഥാപനമായി രാജീവ്ഗാന്ധി ടെർമിനൽ ലാഭകരമായി നിലനിൽക്കെ എന്തിനാണ് സ്വകാര്യമേഖലയിൽ ഒരു ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ് ടെർമിനൽ നിർമ്മിക്കുന്നത് എന്ന ചോദ്യം ചോദിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. ഏറെ പരിമിതികൾക്കിടയിലും പ്രതിവർഷം 1,65,000 കണ്ടെയ്നറുകൾവരെ കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന് കീഴിലുള്ള രാജീവ്ഗാന്ധി ടെർമിനൽ കൈകാര്യം ചെയ്തിരുന്നു. എന്നാൽ ദുബായ് പോർട്ട് വേൾഡിന്റെ വരവോടെ കൊച്ചിൻ പോർട്ടിന്റെ മരണമണി മുഴങ്ങാൻ തുടങ്ങി. രണ്ട് വ്യവസ്ഥകളാണ് ദുബായ് പോർട്ട് മുന്നോട്ടുവച്ചത്. ഒന്ന്, വല്ലാർപാടത്ത് നിർമ്മിക്കുന്ന ടെർമിനൽ മുപ്പത് വർഷത്തേക്ക് പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നതിന് അനുമതി. രണ്ട്, കൊച്ചി തുറമുഖത്ത് നിലവിലുള്ള രാജീവ്ഗാന്ധി ടെർമിനൽ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്താൻ അനുമതി. അങ്ങനെ, ബ്രിസ്റ്റോ സായ്പ് മനുഷ്യാധ്വാനത്താൽ കായലിൽ നിന്നും ഉയർത്തിയെടുത്ത വെല്ലിംഗ്ടൺ ഐലന്റിലെ കൊച്ചി തുറമുഖം വല്ലാർപ്പാടത്തെ ദുബായ് പോർട്ടിന്റെ അധികാരപരിധിയിലേക്ക് പറിച്ചുനടപ്പെട്ടു. 1995ൽ എഷ്യൻ ഡവലപ്മെന്റ് ബാങ്കിൽ (എ.ഡി.ബി) നിന്നും എടുത്ത വായ്പ തിരിച്ചടച്ച് രാജീവ്ഗാന്ധി ടെർമിനൽ ലാഭത്തിലായ കാലത്താണ് ഈ കൈമാറ്റം നടക്കുന്നത്. തുറമുഖം പോയതോടെ രാജീവ്ഗാന്ധി ടെർമിനലിൽ ഉണ്ടായിരുന്ന നിരവധി തൊഴിലാളികൾക്ക് തൊഴിൽ നഷ്ടമായി. എന്നിട്ടും 'വികസന വിരുദ്ധർ' ആകാതിരിക്കാൻ വേണ്ടി വ്യവസ്ഥാപിത ട്രേഡ് യൂണിയനുകളെല്ലാം മൗനം പാലിച്ചു. എന്നാൽ കണക്കുകൂട്ടലുകൾ വളരെ വേഗം പിഴച്ചു. സഹസ്രകോടികൾ ഒഴുക്കിയെങ്കിലും മദർഷിപ്പുകൾ വല്ലാർപ്പാടത്തെ അവഗണിച്ചു. പക്ഷെ നഷ്ടമുണ്ടായതെല്ലാം കൊച്ചി പോർട്ടിന് മാത്രം. കാരണം ഡ്രെഡ്ജിംഗ് നടത്തി വല്ലാർപാടത്തെ കപ്പൽച്ചാലിന്റെ ആഴം സ്ഥിരമായി നിലനിർത്തുന്നതിനുള്ള ചുമതല കൊച്ചി തുറമുഖത്തിനായിരുന്നു. 12.5 മീറ്റർ ആയിരുന്ന കായലിന്റെ ആഴം കപ്പലുകൾ വരാനായി 14.5 മീറ്റർ ആയി നിലനിർത്തണം. പ്രതിവർഷം 140 കോടി രൂപയോളം ഡ്രഡ്ജിംഗിനായി കൊച്ചി തുറമുഖം ചെലവഴിക്കുന്നുണ്ട്. വല്ലാർപാടം തുറമുഖം വന്നശേഷം ഇതുവരെ ചെലവഴിച്ചത് 510 കോടി രൂപ. എന്നിട്ടും പ്രതീക്ഷിക്കപ്പെട്ട ശേഷിയുടെ മൂന്നിലൊന്ന് ശതമാനം പോലും ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയാതെ വല്ലാർപ്പാടം വലിയ നഷ്ടത്തിലേക്ക് കൂപ്പുകുത്തി. പത്തുലക്ഷം കണ്ടെയ്നർ വരുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിച്ചിടത്തേക്ക് ഇതുവരെ എത്തിയത് 3.68 ലക്ഷം കണ്ടെയ്നറുകൾ. അതിലേറെ കണ്ടെയ്നറുകൾ കൊച്ചി തുറമുഖത്തെ രാജീവ്ഗാന്ധി ടെർമിനൽ വർഷങ്ങൾക്ക് മുമ്പ് കൈകാര്യം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്.

1958ലെ മർച്ചന്റ് ഷിപ്പിംഗ് ആക്ട് അനുസരിച്ച് ഇന്ത്യയിലെ ഏതെങ്കിലും ഒരു തുറമുഖത്ത് നിന്നും മറ്റൊരു തുറമുഖത്തേക്ക് ചരക്കുകൊണ്ടുപോകുന്നത് ഇന്ത്യൻ പതാക വഹിച്ച കപ്പലായിരിക്കണം എന്നുണ്ട്. വിദേശ കപ്പലുകൾ ഇത് ചെയ്യാൻ പാടില്ല. ഇക്കാര്യം സൂചിപ്പിക്കുന്ന മർച്ചന്റ് ഷിപ്പിംഗ് ആക്ടിലെ 407-ാം വകുപ്പിനെയണ് കബോട്ടാഷ് ആക്ട് എന്ന് പറയുന്നത്. വല്ലാർപാടത്തിന്റെ നഷ്ടം പരിഹരിക്കുന്നതിനായി ഈ നിയമത്തിൽ കേന്ദ്ര സർക്കാർ ഇളവുവരുത്തി. സ്പെഷ്യൽ ഇക്കണോമിക് സോൺ കാറ്റഗറിയൽ വരുന്ന ട്രാൻഷിപ്പ്മെന്റ് തുറമുഖമായതിനാൽ ഇന്ത്യൻ പതാക വഹിക്കാത്ത വിദേശ കപ്പലുകൾക്കും അവിടെ ചരക്കുകൊണ്ടുപോകാം എന്ന സ്ഥിതി വന്നു. ഇതുകൊണ്ടും കപ്പലുകൾ വല്ലാർപാടത്തേക്ക് വന്നില്ല. കണ്ടെയ്നറുകൾ പഴയപോലെ കൊളംബോയിലേക്കും സിംഗപ്പൂരിലേക്കും യാത്ര തുടർന്നു. മുമ്പ് സൂചിപ്പിച്ച, കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബിസ്നസ് രംഗത്തുണ്ടായ ഒട്ടേറെ മാറ്റങ്ങൾ കപ്പലുകൾ കുറയുന്നതിന് കാരണമാകുന്നുണ്ട്. അതോടൊപ്പം ഉയർന്ന നിരക്കുകളും വല്ലാർപാടത്തിന് ഒരു ഭീഷണിയായിത്തീർന്നു. കൊളംബോയിൽ വലിയ മദർഷിപ്പ് ഒരു തവണ അടുക്കുമ്പോൾ 15,000 ഡോളറാണ് തുറമുഖ നിരക്കെങ്കിൽ വല്ലാർപാടത്ത് അത് 80,000 ഡോളർ വരും. വല്ലാർപാടത്ത് ഒരു കണ്ടെയ്നറിന്റെ ഹാൻഡിലിംഗ് ചാർജ്ജായി ഏകദേശം 8000 രൂപ വരും. ദൂരമല്ല, ഈ കണക്കുകളാണ് മദർഷിപ്പുകൾ പരിഗണിച്ചത് എന്നാണ് ഇപ്പോൾ വ്യക്തമാകുന്നത്. ചാർജ്ജ് കുറച്ചാലും കൊളംബോയോട് മത്സരിക്കാൻ കഴിയില്ല. അതിന് കപ്പൽച്ചാലിന്റെ ആഴം 17.5 മീറ്ററായി കൂട്ടേണ്ടിവരും. ഇപ്പോഴത്തെ സ്ഥിതിയിൽ അതൊന്നും ആലോചിക്കാൻ പോലുമുള്ള അവസ്ഥ വല്ലാർ

പ്പാടത്തില്ല. വല്ലാർപാടം പദ്ധതി വിഭാവനം ചെയ്യുന്ന കാലത്ത് കൊളംബോ തുറമുഖത്തിന്റെ ആഴം 12 മീറ്ററായിരുന്നു. വല്ലാർപ്പാടം വന്നപ്പോഴേക്കും അവർ അത് 17.5 മീറ്റർ ആക്കി കൂട്ടി. ഇതാണ് ഈ രംഗത്ത് നടക്കുന്ന മത്സരം. ഈ കിടമത്സരത്തിനിടയിലേക്കാണ് വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖം കൂടി വരാൻ പോകുന്നത്. ആഗോളതലത്തിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനലുകൾ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുന്നതിൽ മൂന്നാം സ്ഥാനത്തുള്ള കമ്പനിയാണ് ദുബായ് പോർട്ട് വേൾഡ്. എന്നിട്ടുപോലും അവർക്ക് വല്ലാർപാടത്തെ ലാഭകരമാക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല എന്നത് പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധിക്കണം. 2500 കോടി രൂപ കേന്ദ്ര സർക്കാറും 2000 കോടി രൂപ സംസ്ഥാന സർക്കാറും മുടക്കിയ ഈ പദ്ധതിയെ രക്ഷി

മൂലമ്പിള്ളിയിലെ കുടിയൊഴിപ്പിക്കൽ

ക്കാൻ വഴികളൊന്നുമില്ലാതെ അന്തംവിട്ടു നിൽക്കുന്ന ഭരണാധികാരികൾ തന്നെയാണ് വിഴിഞ്ഞം തുറമുഖത്തിന് വേണ്ടി മുറവിളി കൂട്ടുന്നത് എന്നതാണ് വലിയ ജനവഞ്ചന. വിഴിഞ്ഞത്തെക്കുറിച്ചുള്ള സ്വപ്നങ്ങൾ മാധ്യമങ്ങൾ ഒന്നാം പേജിൽ നിരത്തുന്ന ഇതേ സമയത്തുതന്നെയാണ് കൊച്ചിയിലെ ലോക്കൽ പേജുകളിൽ വല്ലാർപാടത്തിന്റെ പ്രതിസന്ധികൾ പതിവായി വരാറുള്ളത് എന്നത് വിരോധാഭാസം. അദാനിയെ വിഴിഞ്ഞത്തേക്ക് കൊണ്ടുവരാൻ അത്യുത്സാഹം കാണിക്കുന്ന സമയത്തുതന്നെയാണ് വല്ലാർപാടത്തെ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കാൻ അടിയന്തരയോഗം വിളിക്കുമെന്ന് മുഖ്യമന്ത്രി നിയമസഭയിൽ പറയുന്നത് (ബെന്നി ബെഹനാൻ എം.എൽ.എയുടെ സബ്മിഷന് മറുപടി). വല്ലാർപാടത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക നഷ്ടങ്ങളുടെ കണക്കുകൾ മാത്രമാണിത്. കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെട്ട ജനങ്ങൾക്കും പരിസ്ഥിതിക്കുമുണ്ടായ നഷ്ടങ്ങളാണ് അതിലേറെ.

കിടപ്പാടം പോയവരുടെ സ്ഥിതി

വല്ലാർപ്പാടം കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനലിലേക്കുള്ള റോഡ്, റെയിൽ പാതകളുടെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 316 കുടുംബങ്ങളാണ് കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെട്ടത്. 2008 ഫെബ്രുവരി 6ന് മൂലമ്പിള്ളിയിലെ നഷ്ടപരിഹാര തുക കൈപ്പറ്റാത്തതും സമ്മതപത്രം നൽകാത്തതുമായ 10 കുടുംബങ്ങളെ സർക്കാർ ബലപ്രയോഗത്താൽ കുടിയിറക്കി. 44 ദിവസം നീണ്ടുനിന്ന ഇവരുടെ ഐതിഹാസിക സമരത്തെ തുടർന്ന് വല്ലാർപ്പാടം പദ്ധതിക്ക് വേണ്ടി കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെട്ട മൂലമ്പിള്ളി, മുളവുകാട്, കടമക്കുടി, വടുത, ചേരാനെല്ലൂർ, ഏലൂർ, ഇടപ്പിള്ളി-നോർത്ത്, സൗത്ത്, കടുങ്ങല്ലൂർ എന്നീ ഏഴ് വില്ലേജുകളിലെ ജനങ്ങൾക്ക് വേണ്ടി 2008 മാർച്ച് 19ന് ഒരു പുനരധിവാസ പാക്കേജ് പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ടു. മൂലമ്പിള്ളി പാക്കേജ് എന്നറിയപ്പെടുന്ന ഈ പാക്കേജ് ഇപ്പോഴും പൂർണ്ണമായി നടപ്പിലാക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല എന്നതാണ് ദുഃഖ യാഥാർത്ഥ്യം. 2011 ജൂൺ 6ന് യു.ഡി.എഫ് സർക്കാർ അതൊന്ന് പരിഷ്കരിച്ചു എന്നതു മാത്രമാണ് ആകെയുണ്ടായത്.

37 പേർക്ക് മാത്രമാണ് അനുവദിക്കപ്പെട്ട പുനരധിവാസ ഭൂമിയിൽ ഇപ്പോഴും വീടുവയ്ക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. 279 കുടുംബങ്ങൾ ഇപ്പോഴും വാടക വീട്ടിലാണ് കഴിയുന്നത്. ചതുപ്പും വെള്ളക്കെട്ടുമുള്ള ഭൂമിയാണ് കണ്ടെത്തിക്കൊടുത്തത് എന്ന പരാതി മിക്കവർക്കുമുണ്ട്. ഈ ഭൂമിയിൽ പൈലിങ്ങിനുവേണ്ടി വലിയ തുക ചെലവഴിക്കേണ്ടിവരും എന്നതാണ് സ്ഥിതി. കാക്കനാടിന് അടുത്തുള്ള തുതിയൂർ എന്ന പ്രദേശത്ത് പണിത രണ്ട് വീടുകളുടെ അടിത്തറ പൈലിംഗ് മോശമായതിനാൽ തന്നെ തകർന്നു. വൈദ്യുതി, റോഡ്, കുടിവെള്ളം തുടങ്ങിയവ മിക്ക പുനരധിവാസ പ്രദേശത്തേക്കും ഒരുക്കിയിട്ടില്ല. തൃക്കാക്കര മുനിസിപ്പാലിറ്റിയിലെ ഇന്ദിരാനഗർ കോളനിക്ക് സമീപമുള്ള ഭൂമിയിലാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ കുടുംബങ്ങൾക്ക് (108

വല്ലാർപാടം: പുനരധിവാസത്തിന്റെ സ്ഥിതി

സ്ഥലം	അനുവദിച്ചത് (കുടുംബങ്ങൾ)	വീടു പണിതത്
തുതിയൂർ ഇന്ദിരാനഗർ	108	1
തുതിയൂർ കരുണാകരൻ പിള്ള റോഡ്	53	1
ചേരാനെല്ലൂർ തൈക്കാവ്	6	1
മുളവുകാട്	14	0
കോതാട്	14	2
മൂലമ്പിള്ളി	13	5
വടുതല	97	25

കുടുംബം) പട്ടയം നൽകിയിരിക്കുന്നത്. മെട്രോ റെയിലിന്റെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് പൊളിച്ച എറണാകുളം നോർത്ത് റെയിൽവേ മേൽപ്പാലത്തിന്റെ കോൺക്രീറ്റ് അവശിഷ്ടങ്ങൾ ഈ ചതുപ്പ് ഭൂമിയിലാണ് നിക്ഷേപിച്ചിരിക്കുന്നത്. പുനരധിവാസത്തിനായി തെരഞ്ഞെടുത്ത സ്ഥലത്ത് മാലിന്യം തള്ളിയത് എങ്ങനെയെന്നതിന് അധികൃതർക്ക് മറുപടിയില്ല. ഒരാൾ മാത്രമാണ് ഇവിടെ വീടുപണി തുടങ്ങിയിരിക്കുന്നത്. 25 വർഷത്തേക്ക് കൈമാറ്റ അവകാശമില്ലാത്ത പട്ടയമാണ് നൽകിയിരിക്കുന്നത് എന്നതിനാൽ ബാങ്കുകളൊന്നും ഈ പട്ടയം ഈടായി സ്വീകരിച്ച് വായ്പ നൽകുന്നില്ല. പട്ടയ വ്യവസ്ഥയിൽ ഇതുസംബന്ധിച്ച് ഇളവുനൽകുമെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചിരുന്ന സർക്കാർ ഇക്കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ഇപ്പോഴൊന്നും മിണ്ടുന്നില്ല. കിടപ്പാടം നഷ്ടപ്പെട്ട കുടുംബങ്ങളിലെ ഒരംഗത്തിന് വീതം തൊഴിൽ നൽകുമെന്ന് പാക്കേജിൽ പറഞ്ഞിരുന്നെങ്കിലും ഉള്ള തൊഴിലാളികളെപ്പോലും പിരിച്ചുവിടാൻ നിൽക്കുന്ന വല്ലാർപ്പാടം ടെർമിനലിൽ ആ സാധ്യതയും അടഞ്ഞുപോയിരിക്കുന്നു. മാത്രമല്ല, വല്ലാർപ്പാടം പദ്ധതി ബി.ഒ.ടി അടിസ്ഥാനത്തിൽ ആയതിനാൽ കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെട്ട കുടുംബത്തിലെ അംഗങ്ങൾക്ക് ജോലി നൽകുന്ന കാര്യം പരിഗണിക്കാൻ കഴിയില്ലെന്ന് പോർട്ട് ട്രസ്റ്റ് സർക്കാറിനെ ബോധിപ്പിച്ചിട്ടുമുണ്ട്.

കൊച്ചിയുടെ നഗരപ്രാന്തങ്ങളിൽ ജീവിച്ചിരുന്ന പാർശ്വവത്കൃത ജനവിഭാഗങ്ങളാണ് കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെട്ടവരിൽ ഏറെയും. അവരുടെ ജീവിതം കൂടുതൽ ഓരങ്ങളിലേക്ക് അകറ്റപ്പെടാൻ കുടിയൊഴിപ്പിക്കൽ കാരണമായിത്തീർന്നിട്ടുണ്ട് എന്ന് സ്വതന്ത്ര പഠനങ്ങൾ വിലയിരുത്തുന്നു. 53 കുടുംബങ്ങൾ കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെട്ട കടമക്കുടി പഞ്ചായത്തിൽ നടന്ന ഒരു പഠനം ഇക്കാര്യം വെളിവാക്കുന്നുണ്ട്. അവിടെ നിന്നും കുടിയൊഴിപ്പിക്കപ്പെട്ട 16 ശതമാനം ജനങ്ങളും നിരക്ഷരരാണ്. 28 ശതമാനം പേർക്ക് പ്രാഥമിക വിദ്യാഭ്യാസം മാത്രമാണുള്ളത്. ബിരുദം പൂർത്തിയാക്കിയത് നാല് ശതമാനം പേർ മാത്രം. ബിരുദാനന്തര ബിരുദത്തിനോ പ്രൊഫഷണൽ കോഴ്സുകൾക്കോ പഠിക്കുന്ന ആരും തന്നെ ഇക്കൂട്ടത്തിലില്ല. കുടിയൊഴിപ്പിക്കലിന് മുമ്പ് 13 പേർ കാർഷിക-മത്സ്യബന്ധന മേഖലയെ ആശ്രയിച്ചിരുന്നു. കുടിയൊഴിപ്പിക്കലിന് ശേഷം അവരുടെ എണ്ണം മൂന്ന് ആയി കുറഞ്ഞു. കുടിയൊഴിപ്പിക്കലിന് മുമ്പ് കൂലിപ്പണിക്കാരായി ഉണ്ടായിരുന്നവരുടെ എണ്ണം 15 ആയിരുന്നു. കുടിയൊഴിപ്പിക്കലിന് ശേഷം അത് 33 ആയി കൂടി. മിക്ക പ്രദേശങ്ങളിലും ഇതുതന്നെയാണ് സംഭവിച്ചിരിക്കുന്നത്. വികസനത്തിന്റെ ഈ മറുവശം വിഴിഞ്ഞത്തും ഇതേരൂപത്തിൽ ആവർത്തിക്കപ്പെടാനാണ് സാധ്യത.

പരിസ്ഥിതി നാശം

പരിസ്ഥിതി സംരക്ഷണവും ഭക്ഷ്യസുരക്ഷയും ലക്ഷ്യംവച്ചുകൊണ്ട് നെൽവയൽ-നീർത്തട സംരക്ഷണ നിയമം സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കിത്തുടങ്ങിയ കാലത്ത് തന്നെയാണ് വല്ലാർപ്പാടം പദ്ധതിക്ക് വേണ്ടി വലിയ തോതിൽ പൊക്കാളി പാടങ്ങൾ കൊച്ചിയിൽ നികത്തപ്പെടുന്നത്. ലവണാംശമുള്ള മണ്ണിൽ വളരാനും വെള്ളക്കെട്ടിനെ അതിജീവിക്കാൻ ശേഷിയുള്ളതുമായ പൊക്കാളി നെല്ലിനങ്ങൾ 3000 വർഷത്തെ ചരിത്രമുള്ള ഒരു കാർഷിക സംസ്കൃതിയുടെ ഭാഗമാണ്. 9000 ഹെക്ടർ പൊക്കാളി നിലങ്ങളിൽ 4000 ഹെക്ടറും എറണാകുളം ജില്ലയിലെ കായൽ പ്രദേശങ്ങളിലാണുള്ളതെന്ന് പൊക്കാളി ലാന്റ് ഡവലപ്മെന്റ് ഏജൻസിയുടെ കണക്കുകൾ വ്യക്തമാക്കുന്നു. വല്ലാർപാടം ടെർമിനലിലേക്കുള്ള റോഡിന്റെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 23.43 ഹെക്ടർ പൊക്കാളിപ്പാടങ്ങൾ നികത്തപ്പെട്ടു എന്ന് പഠനങ്ങൾ പറയുന്നു. റെയിൽവേ കണക്ടിവിറ്റിയുടെ നിർമ്മാണത്തിനായി 1.8 ഹെക്ടർ പൊക്കാളിപ്പാടങ്ങൾ നികത്തി. റോഡ് കണക്ടിവിറ്റി വന്നതോടെ ബാക്കിയുള്ള പൊക്കാളി പാടങ്ങൾ കൂടി വ

വല്ലാർപാടം ടെർമിനൽ പണയത്തിൽ

ദുബായ് പോർട്ട് വേൾഡിന്റെ കൊച്ചിയിലെ സ്ഥാപനമായ ഇന്ത്യ ഗെയ്റ്റ്‌വേ ടെർമിനൽ പ്രൈവറ്റ് ലിമിറ്റഡ് കമ്പനി വല്ലാർപാടം കണ്ടെയ്നർ ട്രാൻസ്ഷിപ്മെന്റ് ടെർമിനൽ 1,000 കോടി രൂപയ്ക്കു പണയം വച്ചു. മൂന്നു ഘട്ടങ്ങളിലായാണ് ടെർമിനൽ പണയം വച്ച് പണമെടുത്തത്. യന്ത്ര സാമഗ്രികൾ പണയം വച്ച ബാങ്കുകളുടെ വിവരം പുറത്തുവിട്ടെങ്കിലും ഭൂമിയും അതിലെ കെട്ടിടവും പണയം വെച്ച ബാങ്കിന്റെ വിവരം അതീവ രഹസ്യമായി സൂക്ഷിച്ചിരിക്കുകയാണ്. കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റും ഡി.പി വേൾഡും തമ്മിലുള്ള കരാറിലെ ചില വകുപ്പുകളുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഭൂമി പണയം വയ്ക്കാൻ ഡി.പി വേൾഡിന് അനുമതിയുണ്ടെന്നാണ് തുറമുഖാധികൃതരുടെ നിലപാട്. പണയ ഇടപാടിനു തുടക്കം 2011ൽ ആണ്. 2011ൽ കണ്ടെയ്നർ ടെർമിനലിലെ ഉപകരണങ്ങൾ പണയം വച്ചുതുടങ്ങി. ഈയിനത്തിൽ ചെന്നൈയിലെ ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ ഡവലപ്മെന്റ് ഫിനാൻസ് കമ്പനിയിൽ നിന്ന് 150 കോടി രൂപയെടുത്തു. 2011 ഓഗസ്റ്റ് 31ന് ടെർമിനലിലെ ഉപകരണങ്ങൾ പണയം വച്ച് നോർവേ ആസ്ഥാനമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന സിംഗപ്പൂരിലെ ഡി.എൻ.ബി.എൻ.ഒ.ആർ എന്ന ബാങ്കിൽ നിന്ന് ഒരു കോടി ഡോളർ വായ്പയെടുത്തു. പിന്നീട്, 2013ൽ സ്റ്റാൻഡേർഡ് ചാർട്ടേഡ് ബാങ്കിൽ നിന്ന് ടെർമിനലിലെ ഉപകരണങ്ങൾ പണയം വച്ച് ഏകദേശം ഒന്നരക്കോടി ഡോളർ വായ്പയെടുത്തു. വായ്പയ്ക്ക് ഈടായി പണയം വയ്ക്കുന്നത് ജംഗമവസ്തുക്കളായ ഉപകരണങ്ങളാണ്; എന്നാൽ സ്ഥാവരവസ്തുക്കൾ (വല്ലാർപാടത്തെ ഭൂമിയും കെട്ടിടങ്ങളും) കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെ അനുമതിയില്ലാതെ കൈമാറ്റം ചെയ്യില്ലെന്ന് കരാറുള്ള കാര്യം തുറമുഖാധികൃതർ ഡി.പി വേൾഡിനെ കത്തിലൂടെ ഓർമിപ്പിച്ചിരുന്നു. എന്നാൽ കരാറിനു വിരുദ്ധമായി വല്ലാർപാടത്തെ ഭൂമിയും കെട്ടിടങ്ങളും ഏകദേശം 1,000 കോടി രൂപയ്ക്ക് പണയപ്പെടുത്തിയിരിക്കുകയാണ്. വല്ലാർപാടത്തിനുവേണ്ടി കേന്ദ്ര സർക്കാരും കൊച്ചിൻ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റും ചെലവഴിച്ചതിന്റെ ഒരു വിഹിതം പോലും തിരിച്ചുകിട്ടിയിട്ടില്ലെന്ന് മാത്രമല്ല തുറമുഖം തകർന്നു തരിപ്പണമാവുകയും ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. ഇതിനിടയിലാണ് വല്ലാർപാടം ടെർമിനൽ നടത്തിപ്പുകാർ ഉപകരണങ്ങളും ഭൂമിയും പണയം വച്ച് ആയിരത്തോളം കോടി രൂപ കൈക്കലാക്കിയത്. *(കടപ്പാട്: രാഷ്ട്രദീപിക)*

ലിയ കോർപ്പറേറ്റുകൾ വിലയ്ക്കെടുക്കാൻ തുടങ്ങി. അതും വൈകാതെ നികത്തപ്പെടും. റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന്റെ ഭാഗമായി ചെളിയടിഞ്ഞതോടെ അവശേഷിക്കുന്ന പൊക്കാളിപ്പാടങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയാത്ത സ്ഥിതിയിലാണുള്ളത്.

ഏഴ് കിലോമീറ്റർ നീളത്തിലും 50 മീറ്റർ വീതിയിലും വേമ്പനാട് കായലും റോഡിന്റെ നിർമ്മാണത്തിനായി നികത്തപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. 1995ൽ ഗോശ്രീപദ്ധതിയുടെ നിർമ്മാണത്തോടെ ആരംഭിച്ച കായൽ നികത്തിയുള്ള വികസന പദ്ധതികൾ കൊച്ചിയിൽ സൃഷ്ടിച്ച പാരിസ്ഥിതിക ആഘാതങ്ങളുമായി ചേർത്തുവായിക്കേണ്ടതാണ് ഇതും. കായൽ നികത്തപ്പെടുന്നതോടെ വേലിയേറ്റ രേഖകൾ നഷ്ടമാവുകയും കായലിന്റെ ഒഴുക്കിൽ വ്യത്യാസങ്ങളുണ്ടാവുകയും ചെയ്യുന്നു. ചെല്ലാനം, അന്ധകാരനഴി തുടങ്ങിയ കൊച്ചിയുടെ തെക്കുപടിഞ്ഞാറൻ ഭാഗത്തുള്ള കടലോര ഗ്രാമങ്ങളിൽ കടലാക്രമണം പതിവാകുന്നതിന് ഇത് കാരണമായിത്തീർന്നെന്ന് പഠനങ്ങൾ പറയുന്നു. കപ്പൽച്ചാലിന്റെ ആഴം നിലനിർത്തുന്നതിനായി ഇടയ്ക്കിടെ നടത്തേണ്ടിവരുന്ന ഡ്രഡ്ജിംഗും കായലിന്റെ ഒഴുക്കിനെയും മത്സ്യസമ്പത്തിനെയും പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുന്നുണ്ട്. മത്സ്യതൊഴിലാളികൾ ഉപയോഗിച്ചിരുന്ന നിരവധി ചീനവലകളും ഊന്നിവലകളും വല്ലാർപാടം പദ്ധതിയുടെ റെയിൽ-റോഡ് നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എടുത്തുമാറ്റിയിട്ടുണ്ട്. മതിയായ നഷ്ടപരിഹാരം ഇവർക്കും ലഭിച്ചിട്ടില്ല. നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഇതിലേക്ക് നൽകാനുള്ള തുകയായ 68,76,610 രൂപ ഇതുവരെ നൽകിയിട്ടില്ല.

ആരാണ് ഈ അദാനി ?

വിഴിഞ്ഞം പദ്ധതിക്കായുള്ള മുറവിളികൾക്കും സർക്കാറിന്റെ വികസനവീമ്പുകൾക്കും ഒരു മറുവശമുണ്ടെന്നാണ് വല്ലാർപ്പാടത്തിന്റെ ഈ അനുഭവം ഓർമ്മിപ്പിക്കുന്നത്. വിഴിഞ്ഞത്ത് ഈ ദുരിതങ്ങളെല്ലാം ഇതിലും കൂടിയ തോതിൽ ആവർത്തിക്കപ്പെടാനാണ് സാധ്യത. കാരണം, വിഴിഞ്ഞത്തേക്ക് എത്താൻ പോകുന്ന അദാനി ഗ്രൂപ്പിന്റെ പശ്ചാത്തലം അതാണ്. ആഗോളതലത്തിൽ തന്നെ പലവി

ധ എതിർപ്പുകൾക്ക് പാത്രമായിക്കൊണ്ടിരി
ക്കുന്ന വ്യവസായ ഭീമനാണ് അദാനി ഗ്രൂപ്പ്
എന്ന വസ്തുത മറക്കരുത്. ലോകത്തിലെ
ഏറ്റവും വലിയ താപവൈദ്യുത നിലയം ആ
സ്ട്രേലിയയിലെ കാർമിചേൽ എന്ന സ്ഥല
ത്ത് നിർമ്മിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ചാണ് അദാ
നി ഗ്രൂപ്പിനെതിരെ അന്താരാഷ്ട്രതലത്തിൽ
ഏറ്റവും കൂടുതൽ എതിർപ്പുയരുന്നത്. ഈ
പദ്ധതി, കോറൽ കടലിലെ അതിവിശാലമാ
യ പവിഴപ്പുറ്റായ ഗ്രേറ്റ് ബാരിയർ റീഫിന്
കേടുപാട് സൃഷ്ടിക്കുമെന്നതാണ് എതിർപ്പി
ന് പ്രധാന കാരണം. തദ്ദേശവാസികൾ ഇതി
നെതിരെ സമരത്തിലാണ്. 2000 കിലോമീറ്റർ
ദൈർഘ്യമുള്ള ഈ റീഫിൽ ശതകോടിക്ക
ണക്കിന് സൂക്ഷ്മജീവികളുണ്ടെന്ന് കണക്കാ
ക്കിയിട്ടുണ്ട്. സമുദ്രത്തിൽ രൂപം കൊണ്ടിരി
ക്കുന്ന ലോകത്തേറ്റവും വലിയ ഈ റീഫ്
ബഹിരാകാശത്ത് നിന്നുപോലും ദൃശ്യമാണ്.
പ്രധാനമന്ത്രിയായ ശേഷം നരേന്ദ്ര മോദി
ആദ്യം ആസ്ടേലിയ സന്ദർശിച്ചത് തന്നെ
ഈ പദ്ധതിക്ക് അനുമതി നേടാനായിരുന്നെ
ന്ന് ആക്ഷേപമുണ്ട്. അന്ന് മോദിക്കൊപ്പം
പോയ ബിസിനസുകാരുടെ കൂട്ടത്തിൽ ഗൗ
തം അദാനിയുമുണ്ടായിരുന്നു. സംഘത്തിൽ
ഉണ്ടായിരുന്ന സ്റ്റേറ്റ് ബാങ്ക് ഓഫ് ഇന്ത്യാ
അദ്ധ്യക്ഷ അരുന്ധതി ഭട്ടാചാര്യ ഈ പദ്ധതി
ക്ക് 6200 കോടി രൂപ വായ്പ അനുവദിക്കാൻ
തീരുമാനിച്ചതും ഈ യാത്രയിലായിരുന്നു.
അദാനി ഗ്രൂപ്പിന് വേണ്ടി ഇന്ത്യയിലും വലി
യ രീതിയിൽ നിയമലംഘനങ്ങൾ നടക്കുന്നു
ണ്ട്. മഹാരാഷ്ട്രയിലെ വിദർഭയിൽ അദാനി
ക്ക് താപവൈദ്യുതി നിലയം നിർമിക്കുന്നതി
നായി 148.59 ഹെക്ടർ വനഭൂമി ഇല്ലാതാ
ക്കാൻ സംസ്ഥാന സർക്കാർ ഉത്തരവിട്ടത്
അടുത്തിടെയാണ്. ഗുജറാത്തിലെ കണ്ട്ല
യിൽ അദാനി ഗ്രൂപ്പ് തുറമുഖ നിർമ്മാണം
ആരംഭിച്ചപ്പോൾത്തന്നെ മത്സ്യത്തൊഴിലാളി
കൾ അതിനെതിരെ രംഗത്തുവന്നിരുന്നു. ഇ
വിടെ 1840 ഹെക്ടർ ഭൂമി അദാനി ഗ്രൂപ്പ് അ
നധികൃതമായി കൈവശപ്പെടുത്തിയെന്ന് ക
ണ്ടെത്തുകയും നടപടിയെടുക്കുകയും ചെയ്
തിട്ടുണ്ട്.

2005ൽ ഗുജറാത്തിലെ മുന്ദ്രയിൽ 7,350
ഹെക്ടർ ഭൂമി ചുളുവിലക്ക് 30 വർഷത്തെ പാ
ട്ടത്തിന് ലഭിക്കുന്നതോടെയാണ് അദാനിയു
ടെ കുതിപ്പ് തുടങ്ങുന്നത്. പാട്ടത്തിനെടുത്ത
ഭൂമിയിൽ വലിയൊരു ഭാഗം ഇന്ത്യൻ ഓ
യിൽ കോർപ്പറേഷനുൾപ്പെടെ പൊതുമേഖ
ലാ കമ്പനികൾക്ക് വാടകക്ക് നൽകി അദാ
നി ലാഭമുണ്ടാക്കി. 2007 ആകുമ്പോഴേക്കും
മുന്ദ്രയിൽ തന്നെ 1,200 ഹെക്ടർ ഭൂമി അധിക
മായി അദാനിക്ക് പാട്ടത്തിന് ലഭിച്ചു. ചുരു
ങ്ങിയ വിലക്ക് കർഷകരിൽ നിന്ന് ഏറ്റെടു
ത്തതായിരുന്നൂ ഈ ഭൂമി. ഇവിടെയാണ് രാ
ജ്യത്തെ ഏറ്റവും വലിയ തുറമുഖവും 4,620
മെഗാവാട്ട് വൈദ്യുതി ഉത്പാദിപ്പിക്കാൻ ശേ
ഷിയുള്ള കൽക്കരി ഇന്ധനമായ പ്ലാന്റും അ
ദാനി ഒരുക്കിയത്. കർഷകർ ഇതിനെതിരെ
പ്രതിഷേധിച്ചിരുന്നു. തുറമുഖമുൾപ്പെടുന്ന
പ്രത്യേക സാമ്പത്തിക മേഖല നിർമ്മിച്ചത്
കേന്ദ്ര പരിസ്ഥിതി മന്ത്രാലയത്തിന്റെ അനുമ
തിയില്ലാതെയാണെന്ന് പിന്നീട് തെളിഞ്ഞു.
നിർമ്മാണം നിയമവിരുദ്ധമാണെന്ന് പ്രഖ്യാ
പിച്ച ഗുജറാത്ത് ഹൈക്കോടതി, പ്രത്യേക
സാമ്പത്തിക മേഖലയിൽ കമ്പനികൾ പ്രവർ
ത്തിക്കുന്നത് തടഞ്ഞു. ഇത് ചോദ്യംചെയ്ത്
അദാനി ഗ്രൂപ്പ് നൽകിയ ഹർജിയിൽ ഇടപെ
ടാൻ സുപ്രീം കോടതി വിസമ്മതിച്ചു. നരേ
ന്ദ്ര മോദി പ്രധാനമന്ത്രി സ്ഥാനത്തെത്തിയ
തോടെ അദാനി ഗ്രൂപ്പിന്റെ പ്രത്യേക സാമ്പ
ത്തിക മേഖലക്ക് മുൻകാല പ്രാബല്യത്തോ
ടെ പാരിസ്ഥിതിക അനുമതി നൽകുകയാ
ണുണ്ടായത്.

ചങ്ങാത്ത മുതലാളിത്തം എന്താണെന്ന
തിന്റെ വ്യക്തമായ രൂപം അദാനി ഗ്രൂപ്പിന്റെ
വളർച്ച നമുക്ക് മുന്നിൽ തുറന്നിടുന്നു. 2013
സപ്തംബർ 13ന്, മോദി ഭാരതീയ ജനത
പാർട്ടിയുടെ പ്രധാനമന്ത്രി സ്ഥാനാർത്ഥിയാ
യി ഔദ്യോഗികമായി പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ട ശേ
ഷമുള്ള 12 മാസക്കാലയളവിൽ, ഗ്രൂപ്പിലെ പ്ര
ധാന കമ്പനിയായ അദാനി എന്റർപ്രൈസ
സിന്റെ ഓഹരി വില അഞ്ച് രൂപയിൽ നി
ന്നും 786 രൂപയായി കുതിച്ചുയർന്നു. ഒരു ദ
ശാബ്ദത്തിനിടയിൽ, അദാനി ഗ്രൂപ്പിന്റെ
ടേൺ ഓവർ 2001-02ലെ 3,741 കോടിയിൽ നി
ന്നും 2013-14ലെ 75,659 കോടിയായി വർദ്ധി
ച്ചു. അതായത് ഇരുപത് ഇരട്ടിയുടെ വർദ്ധന.
കോർപ്പറേറ്റ് കൊള്ളയെക്കുറിച്ച് പഠിക്കുന്ന
പ്രമുഖ മാധ്യമപ്രവർത്തകൻ പരഞ്ചോയ് ഗു
ഹതാക്കുർത്ത അദാനി-മോദി ബന്ധത്തിന്റെ
വിശദാംശങ്ങൾ പുറത്തുവിട്ടിട്ടുണ്ട്. എന്താ
യാലും കോർപ്പറേറ്റ്രാജിന് രാഷ്ട്രീയഭേദമി
ല്ല എന്നതാണ് വിഴിഞ്ഞത്തേക്കുള്ള അദാ
നി ഗ്രൂപ്പിന്റെ ഈ വരവ് വ്യക്തമാക്കുന്നത്.
പ്രധാനമന്ത്രിയെ മാത്രമല്ല, ഒരു പ്രതിസന്ധി
ഘട്ടത്തിൽ അദ്ദേഹം മുഖ്യമന്ത്രിയേയും പരി
ഗണിക്കും. അന്ധമായ വികസനാഭിമുഖ്യ
ത്താൽ ഒരു വിഭാഗം ജനങ്ങൾ ഈ വസ്തു
തകൾ കാണാതെ പോകുന്നുണ്ടാകാം. എ
ന്നാൽ അരികുകളിലേക്ക് മാറ്റപ്പെടാൻ പോ
കുന്നവരുടെ ആരവങ്ങൾ വിഴിഞ്ഞത്തും അ
ലയടിച്ചെത്തുമെന്ന് ഉറപ്പാണ്. ■