



ABSTRACT

Ports - Tamil Nadu State Ports Development Policy - 2023 -Orders – Issued.

HIGHWAYS AND MINOR PORTS (HM1) DEPARTMENT

G.O.(Ms)No. 143

Dated: 15.11.2023

**சோபகிருது, ஜப்பசி 29,
திருவள்ளூர் ஆண்டு 2054.**

Read:-

1. G.O.(Ms)No.209 Highways and Minor Ports Department dated 14.08.2007.
2. From the Vice Chairman and Chief Executive Officer, Tamil Nadu Maritime Board, Letter No.3189/S1/2018, dated 05.10.2023 and 26.10.2023.

ORDER:-

Tamil Nadu Maritime Board (TNMB) was formed in the year 1997 to regulate and facilitate development of minor ports. There are 17 notified minor ports in Tamil Nadu along the coastline of 1076 km. The first Minor Ports Development Policy was issued by the Government of Tamil Nadu vide Government order first read above. Though the Policy encouraged development of minor ports on captive and commercial basis, many of the minor ports have been developed on captive mode.

2. Tamil Nadu boasts a 1076 km-long coastline with enormous development potential. This coastline caters to a vast hinterland that generates cargo, including contributions from neighbouring developed States. The coastline also offers deeper depths at a closer distance from the shore, making it feasible for the development of all-weather and deep-water ports. The presence of robust road and rail connectivity linking all major cities and industrial hubs makes the coastline attractive to investors and private players.

3. Over the last 16 years, innovative methods/ modes of port development have evolved in various other coastal States, which are highly competitive in attracting investments in the maritime sector. It is also worth mentioning that in this highly competitive market, the State Maritime Boards have to keep pace with the developments in the market in terms of keeping the policies in synchronization with current trends. Many Maritime Boards have issued policies very recently incorporating the latest updates and extending incentives to attract private sector in the development of this sector.

4. To attract private participation in the development of ports and maritime sector and to promote Public Private Partnership (PPP) in execution of projects in the State, a

need to suitably amend or update the policy, which was issued in the year 2007, to align with the current requirement of industry and market, was felt. It was also felt to provide flexibility and ease of doing business in promoting private investment.

5. The Tamil Nadu Maritime board in its Board Meeting held on 22.09.2023 has therefore proposed that the present Minor Ports Development Policy may be amended suitably and sent a draft 'Tamil Nadu State Ports Development Policy- 2023' for the approval of the Government.

6. The Government have examined the proposal of Tamil Nadu Maritime Board and decided to issue the 'Tamil Nadu State Ports Development Policy- 2023' which incorporates the best practices from the policies of other State Maritime Boards with respect to parameters such as economically viable concession periods for highly capital-intensive ports and jetties, sustainable practices, adventure water sports, and passenger services, etc. Further, the latest developments in the ports and maritime sector such as flexible approach to PPP projects, easier access for maritime sector development, skill development, sustainable maritime development, coastal shipping enhancements, longer lease periods to attract larger investments, and the implementation of green port practices, have all been now incorporated.

7. The Government, accordingly, in supersession of the earlier Minor Ports Development Policy, approve the 'Tamil Nadu State Ports Development Policy- 2023' as given in Annexure to this order.

(By Order of the Governor)

Pradeep Yadav
Additional Chief Secretary to Government

To
The Vice Chairman and Chief Executive Officer,
Tamil Nadu Maritime Board, Chennai -28.

Copy to:

The Finance Department, Chennai-9
The Public (SC) Department, Chennai-9
The Office of the Hon'ble Chief Minister, Secretariat, Chennai – 600 009.
The Special Personal Assistant to the Hon'ble Minister for Public Works (Buildings, Highways and Minor Ports), Chennai-9.
The Special Personal Assistant to the Hon'ble Minister for Finance and Human Resources Management, Chennai-9.
The Senior Private Secretary to the Additional Chief Secretary to Government, Highways & Minor Ports Department, Chennai-9.
National Informatics Centre, Chennai-9
SF/SC
C.No.5842096/HM1/2023.

//Forwarded By Order//

Pradeep
15/11/2023
Section Officer

15/11/2023

ANNEXURE

TAMIL NADU STATE PORTS DEVELOPMENT POLICY

1 SHORT TITLE.-

This policy may be called the Tamil Nadu State Ports Development Policy, 2023.

2 INTRODUCTION.-

2.1 Tamil Nadu State.

Tamil Nadu is the Southernmost State in the Union of India bound by Bay of Bengal on the East, Indian Ocean on the South, Arabian Sea and the States of Kerala and Karnataka on the West, and the States of Karnataka and Andhra Pradesh on the North. The Coastline of the state between Pulicat Lake and Point Calimere - 357 Km, Palk Bay - 294 Km, Gulf of Mannar - 365 Km, and between Kanyakumari and Neerody - 60 Km thus making 1076 kilometres long coastline.

2.2 Maritime History.

The Indian Ocean is considered as one of the unique arenas of transoceanic commercial and cultural interaction. The resilient human interaction and integration within the Indian Ocean space happened along the littoral states of India leading to the development of a shared culture with Indian Ocean Rim Countries.

All the international call of ports have become points of interaction for the merchants, religious men, mariners, artisans, technicians and the common people. The epigraphical, numismatic, literary and archaeological sources provide a considerable amount of information on the nature of political, economic and commercial contacts with different littoral states of the contemporary world. The commercial contacts with the West are well-established in 3rd millennium BCE during Harappan times. Since then, the Saurashtra coast, Konkan coast, Malabar coast, Coromandel coast and Kalinga coast played a significant role in the maritime trade.

The peninsular India, particularly the ancient Tamil Nadu comprising the present Kerala and Tamil Nadu, served as a major centre for active trade links between Southeast Asia, Sri Lanka and the West.

The Early Historic ports located on the ancient Tamil Nadu coast such as Nelkynda, Becare, Vizhinjam, Musicri, Tyndis and Naura on the west coast; Korkai, Alagankulam, Kaveripattinam (Pumpuhar) and Arikamedu (Virai-pattinam) on the east coast, the medieval ports Devipattinam, Kulasekarapattinam, Kayalpattinam, Nagapattinam, Marakanam, Mamallapuram, Pulicat and many others on the Coromandel coast played a significant role in the economic and cultural history of Tamil Nadu.

In addition to Roman coins and artefacts, the availability of amphorae, Arretine, Turquoise Glazed pottery, Torpedo jars and stamped ware demonstrate their international trade contacts.

The identification of sigillata, amphorae of different origins, Turquoise Glazed pottery, Torpedo jar of Mesopotamian origin and the discovery of Roman gold and silver coin hoards and artefacts in ports, port towns, trade centres and on trade routes compelled us to accept the fact that Tamil Nadu served as a hub of international trade. The discovery of sails woven with Indian cotton, Indian teak, pepper, Tamili inscribed potsherds in Red Sea ports Berenike and Quseir-al-Qadim and the identification of Indian settlements at Khor Rori in Oman suggest that the movement of seafaring is a multi-directional global community working together for mutual economic benefits. Tamil Nadu coast always witness cross-cultural encounters, economic interactions and technological diffusions thought its history.

2.3 Location.

The State of Tamil Nadu has emerged as the most industrialized State in India and the eastern gateway of India to the world. This most progressive and modern State is spread over 1,30,058 sq. km. It lies geographically between 8° 5' and 13° 15' North Latitude and 76° 15' and 80° 20' East Longitude. It has tropical climate with temperature ranging from 18° C to 43 ° C with rainfall of about 925 mm per annum.

2.4 Tamil Nadu as an industrial giant.

The second largest economy in the nation, Tamil Nadu has been among the most progressive states in India both in terms of economy and social factors. Its contribution to India's GDP in 2021–2022 was 9.2%. Tamil Nadu is a highly industrialised state that contributes 12.1% of the nation's manufacturing GDP, making it a self-sustained and self-propelled sector with constant growth over the decades. Tamil Nadu is a home for highest number of industrial workers in the country and the leader in terms of throughput. The Government of Tamil Nadu have proposed periodical Industrial Policies for the development of Industrial sector in the state, as a result the State's real GSDP has grown at a real compounded annual growth rate of nearly 8% 2014 to 2022.

Tamil Nadu has made a name for itself as a significant industrial hub, luring big domestic and international corporations to locate their operations there. Particularly the automotive sector has prospered, with world-famous automakers calling Tamil Nadu home. About 30% of India's entire vehicle output comes from only the state's automobile industry.

The development of Tamil Nadu's industrial sector has been greatly aided by the availability of top-notch infrastructure and first-rate connections. The state has a vast network of industrial parks, special economic zones, and export processing zones that provide an atmosphere that is favourable for company growth. Additionally, the state's well-developed port infrastructure, particularly Chennai Port, Ennore

(Kamarajar) Port, Kattupalli Port in the northern part and Thoothukudi (V.O.C) Port in the southern part have made it easier to import and export goods, which has boosted the state's industrial supremacy.

2.5 Logic of Location.

Tamil Nadu has a matured industrial climate and culture. It has easy access to the import of raw materials through its ports and sea routes, huge reservoir of skilled and unskilled manpower in its vast hinterland, relatively cheaper labour, and stable Government committed to progress and development. These provide huge advantages of economy for the industries.

2.6 Tamil Nadu Ports.

The Indian ports have a total capacity of 1,560.61 MTPA at the Major Ports and 1,002.24 MTPA at the Non-Major Ports. The total capacity of all the ports as of 27-05-2021 was 2,562.85 MTPA. Tamil Nadu has three major ports at Chennai, Ennore (Kamarajar Port), and Thoothukudi (V.O.C Port) and 17 declared Non-Major Ports along the coastline. About 129.24 MT of cargo was handled by Tamil Nadu Ports which contribute ~ 10% of the total cargo at Indian Ports as of 2021-22.

2.7 Need to improve / develop port facilities.

The Government of Tamil Nadu have realised that in order to improve Industrial and Socio-economic activity, there is a need to expand and develop the existing state ports and green field sites alongside technological upgradation in terms of cargo handling, container terminals, port layout and allied infrastructure. These require new institutional mechanisms and major investments. With the global fleet of supersized vessels, integration of port policies, networking intermodal cargo flows, sea vessels, and hinterland vehicle traffic, has to be enunciated.

2.8 Unique Advantages of the Coastline.

The coastline of Tamil Nadu has several advantages, some of which are enumerated below:

- i. Availability of favourable sea-side features, including deep draughts and protected shore-fronts at many of the identified port locations.
- ii. The natural alignment of the coastline both on Arabian sea and Bay of Bengal sides makes it poised for greater competitiveness in handling cargo.
- iii. Availability of shore-front and land-side advantages in several greenfield locations which are relatively unobstructed by urban sprawl, and with ability to expand as large ports.
- iv. Connectivity along the coastline in the form of the East Coast Road running from Chennai to Kanyakumari, state and national highways connecting major cities and industrial hubs

3 DEFINITIONS. – In this policy, unless the context otherwise requires

- a) 'all weather port' means port which can function during all seasons;
- b) 'anchor user industry' means the prime industry, which uses the port for its import and export;
- c) 'berth' means alongside facility such as wharf, quay, jetty etc., for berthing the vessel;
- d) 'berthing dues' means charges levied for using the berth;
- e) 'breakwater' means strong structural material construction intended to break the force of the sea waves;
- f) 'captive cargo' means cargo, which are meant for the exclusive use of the port promoter;
- g) 'captive jetty' means artificial structure into the sea constructed by the promoter for handling exclusively his own cargo;
- h) 'captive port' means port created by a promoter for handling captive cargo;
- i) 'coastal shipping' means movement of cargoes by ship between ports of the same country;
- j) 'commercial port' means a port where all the cargoes including captive and commercial are handled;
- k) 'dock ' means an enclosed place near a harbour or river where ships can berth to load and unload;
- l) 'hinterland' means part of the industrial area behind or in the environs of a seaport;
- m) 'jetty' means artificial structure into the sea enabling passage of passengers and cargoes to and from the vessel;
- n) 'landing dues' means dues levied on the landed cargo;
- o) 'lighterage' means the provision of barge service for the transport of goods from ship to the shore and vice-versa;
- p) 'navigational equipment' means the guiding aids for navigation such as lights, buoys etc provided in accordance with international rules;
- q) 'piloting' means the act carried out by a qualified pilot to navigate the vessel when entering or leaving a port;
- r) 'ports' under this policy means such state ports as defined in clause (q) of section 2 of the Tamil Nadu Maritime Board Act, 1995 (Tamil Nadu Act 4 of 1996) and extended under clause (a) of sub-section (1) of section 4 of the Indian Ports Act, 1908 (Central Act XV of 1908);

- s) 'port dues' means dues levied on the Gross Registered Tonnage of the vessels entering into port limit;
- t) 'port operator' means the individual or group or the company or their authorised agency that develops or promotes and / or operates the port;
- u) 'port user' means the individual or group or the company or their authorised agency who uses the services of the port;
- v) 'quay' means a dock within a port where cargo is imported or exported;
- w) 'Ro-Ro service' means conveying of wheeled cargo being driven on or off ship via a ramp. Explanation.- "Ro-Ro" is an abbreviation of roll-on / roll-off;
- x) 'schedule of rates' means schedule detailing the various dues such as port dues, landing and shipping dues, licence fee, ground rent, shed rent, waterfront charges, vehicle entry fee, weigh bridge charges, hire charges, bunkering charges, bar channel fee, harbour craft fee, pilotage dues, berthing dues etc., and the rate at which they are levied;
- y) 'ship waiting time' means the time spent by a ship waiting for a berth;
- z) 'shipping dues' means dues levied on the shipped cargo;
- aa) 'transshipment port' means the port meant for transfer of goods from one ship to another;
- ab) 'tug boats' means craft to give assistance to ship;
- ac) 'turn around time' means the time spent by a ship between arrival and departure from port;
- ad) 'turning circle' means that portion of navigational channel of a port where a ship is permitted to turn as part of berthing or unberthing operations;
- ae) 'waterfront' means coastline;
- af) 'wharf' means a construction in a harbour or on the banks of inland water for berthing of a ship.

4 PRESENT STATUS OF TAMIL NADU PORTS.-

4.1 Status of Tamil Nadu Ports.

Along the 1076 Kms length of coastline in Tamil Nadu, there are 20 Ports, of which 3 are Major ports and 17 are minor Ports. As of 2021-22, the three major ports at Chennai, Ennore (Kamarajar Port), and Thoothukudi (V.O.C Port) and seventeen state ports handled cargoes accounting for ~10% of total export and import of Indian Sea traffic. They received vessels from 40 Countries to import and export about 129 million tonnes of cargo.

4.2 The Tamil Nadu Maritime Board.

The major ports at Chennai, Ennore (Kamarajar Port), and Thoothukudi (V.O.C Port) are under the administrative control of the Government of India, while the state ports are under the control of the Government of Tamil Nadu. In order to develop these state ports, the Government of Tamil Nadu have established the Tamil Nadu Maritime Board (hereinafter referred to as "TNMB"), an autonomous body under the Tamil Nadu Maritime Board Act, 1995 (Tamil Nadu Act 4 of 1996). The TNMB's main function is to coordinate the activities of these ports to optimise their efficiency and effectiveness, reduce congestion and ensure efficient material handling, and provide an integrated solution to the problems of the port's operation and management. The objects and reasons for the formation of TNMB are as under.

The formation of TNMB will satisfy the major requirements and effectively render the performance of the proposed state or private ports in a more efficient manner due to the following reasons, namely:-

- a) set up of a Board is broad based representing various interests;
- b) it can attract private capital easily;
- c) it will have its own power to raise funds as loans on its own assets;
- d) specialized knowledge of technical, legal, and financial can be had exclusively owing to setup of Board;
- e) for the commercial aspect, a statutory committee is available for the Board for obtaining a clear understanding;
- f) decision about the privatization of a port or part of ports can easily be taken under the set up of a Board rather than under a Government department;
- g) levying various charges will be in realistic forms and hence commerce will be attracted;
- h) it will attract private capital and private participation without which there is no future for the state ports;

4.3 Emerging Economic Potential of Ports.

The Government of Tamil Nadu is convinced that there is vast scope to improve the productivity of these ports by which the ever-growing volumes at the state ports and dedicated / captive jetties could be handled and revenue improved. Apart from handling cargo, coastal passenger traffic could also be effectively and economically handled which could decongest the highways. In view of the long coastal line, leisure, and water sports activities could also be introduced which can attract tourists both from within and outside the country.

4.4 Development of Ports.

Due to the increasing growth of industries and their need, it is essential that the developments of infrastructures to meet such industrial needs are put in place at the appropriate time. India, being a peninsular country, has a lot to gain out of Maritime trade and hence it needs to develop the ports to meet these requirements. The development proposals for new ports (classified as 'Greenfield projects') and renovation/augmentation/revival of existing ports (classified as 'Brownfield projects') would be encouraged.

4.5 Funding Pattern.

The Government of Tamil Nadu, under the above-mentioned circumstances and in order to meet the growing demands of Industry, Trade, and Commerce, appreciates the need to involve private investments in the development of these state ports. The potential of these ports would be jointly explored with the private sector, and also by tapping the central government funded schemes in the form of grant, equity, viability gap funding etc.

5 OBJECTIVES.-

5.1 Objectives of state ports policy.

- i. To increase the share of Tamil Nadu State in the Export and Import sector, in National and International Trade and Commerce
- ii. To cater to the needs of increasing traffic of Southern States by providing efficient facilities and services and to support the country's domestic and international trade;
- iii. To enable integrated development of port facilities for promotion of export-oriented and, port-based industries along the coastal districts of Tamil Nadu;
- iv. To promote port-based power plants by providing exclusive port facilities to import different kinds of fuels.
- v. To promote tourism by providing facilities for leisure and water sports activities along the coastline;
- vi. To provide facilities to encourage shipbuilding, repairing, and recycling including floating crafts
- vii. To facilitate optimum utilization of the port infrastructure developed in the State.
- viii. To encourage greater competition and transparency in port development.
- ix. To encourage increasing participation by private sector
- x. To enable commercial viability of port projects
- xi. To offer easy access for the maritime sector development in Tamil Nadu, streamline clearances and encourage ease of doing business.

6 POLICY AND OPERATIONAL STRATEGY.-

6.1 Private participation.

With a view to create multi-user facilities capable of handling all types of cargo like bulk, break bulk, containers, petroleum products, chemicals, etc., the Government of Tamil Nadu have decided to develop all the state ports (both existing and up-coming in the future) in the State through Public investment as well as Private Participation.

6.2 Flexible approach.

The private participation in the construction/development of ports/ jetties and improvement of the existing state ports or the facilities of the existing state ports will be encouraged, and each proposal will be considered on its own merits as per the port policy. The thrust of the policy will be to encourage effective private participation and speedy implementation of the projects.

6.3 Institutional Coordination.

The Government of Tamil Nadu have already established a separate institution called "Tamil Nadu Maritime Board" (TNMB) to be the nodal agency to coordinate and implement the port development policy of the Government. The Board will have the benefit of experts from the fields of shipping, port construction and management, and finance apart from top civil servants. TNMB is having responsibility for both regulatory and development functions in the maritime sector. TNMB is having power to raise loans in the market, borrow money from Financial Institutions, and enter into contracts with companies in order to achieve the objectives set out above. Thus, TNMB is a statutory body and is functioning with enough freedom and operational flexibility for rapid development of the state ports in the state but with commercial prudence and responsibility.

6.4 Institutional Back-up.

While the TNMB will be the nodal agency, several other institutions notably the Tamil Nadu Industrial Development Corporation (TIDCO), State Industries Promotion Corporation of Tamil Nadu Limited (SIPCOT), Guidance, Tamil Nadu Infrastructure Development Board (TNIDB) and Tamil Nadu Industrial Investment Corporation Ltd. (TIIC), will be closely associated with the TNMB in its efforts to develop ports.

6.5 Licensing of Captive Ports.

- i. In order to satisfy the requirements of port-based industries for the allocation of sites for the construction of captive Ports and to create the port facilities, keeping in view of the large investments and development of deepwater ports with multiple berthing facilities and to cater the large vessels in the present scenario, the Government of

Tamil Nadu will allow private initiatives and to provide long-term lease. Private / Public Limited companies making substantial investments in coastal areas requiring port-based facilities will be allotted sites for the construction of Ports/jetties, both captive and commercial;

- ii. To take care of the increasing cargo traffic, and to facilitate optimum usage of port facilities, captive ports - both existing and those coming up in the future - will be permitted to handle other commercial cargo as well, with the prior approval of the Tamil Nadu Maritime Board;
- iii.
 - (a) A captive port handling only the captive cargo will be permitted on the principles of Build, Own, and Operate, (hereinafter referred to as "BOO");
 - (b) If the captive port handles multi user-specific and multi- commercial cargoes, it will be permitted on the principles of Build, Own, Operate and Share, (hereinafter referred to as "BOOS");
 - (c) A Captive port, which handles multi user-specific and multi- commercial cargoes, but ceases to handle the captive cargo after some time, the operation of the port will be on the principles of Build, Own, Operate, Share and Transfer (hereinafter referred to as "BOOST")
- iv. The land and site for port and facilities will be initially leased out for a period of 30 years. However, on completion of 10 years of operations and upon the request of the operator, TNMB will review the performance of the port or port facility, and may extend the lease period to a maximum of 99 years.
- v. The moratorium period for the development of port or port facilities, from the date of lease agreement will ordinarily be 5 years.
- vi. The entire construction of the captive port and the port facilities will be permitted on the principle of BOO in which the dues on the captive cargo shall be on the basis of schedule of rates fixed by the Government from time to time.
- vii. TNMB will not recover any berthing dues only for the vessels carrying the cargo of the developer / promoter calling at the facility. However, port dues and landing / shipping dues will be payable to the TNMB at the prescribed rates fixed by the Government from time to time;
- viii. If a captive port is permitted to handle multi-user specific and multi- commercial cargoes, it will be on the principle of BOOS basis; in which case the dues on the captive cargo shall be on the basis of schedule of rates fixed by the Government from time to time and the dues on the multi-user specific and multi-commercial cargoes shall be on the basis of revenue share under the BOOS. However, TNMB will either to collect the dues as per the schedule of rates or receive the share of revenue under BOOS, whichever is beneficial to the Board;

- ix. The construction, repair, maintenance, management of the facilities etc., will be the sole responsibility of the developer / promoter; and
- x. The right to construct the captive port and operate it on multi-user and multi-commercial cargoes will be on non-exclusive basis.

6.6 Licensing of Commercial Ports.

- i. The state ports (both existing and upcoming) will be offered for development through private sector participation.
- ii. For the selection of promoters for the ports identified for commercial developments, bids would be initially invited for the selection of suitable promoters on a competitive basis and they will be selected as per technical and financial evaluation.
- iii. In cases where suitable offers are not forthcoming as under para (ii) above, development of such ports will be awarded directly to companies entering into joint venture with Government agencies including Public Sector Undertakings of Government of Tamil Nadu:
Provided that –
 - a) A Special Purpose Company (hereinafter referred to as “the Port Company”) that may be formed to implement and operate the state port will be a Joint Venture between the Promoters or a consortium of promoters and Government Agencies including Corporations / Boards of Government of Tamil Nadu and other Government of Tamil Nadu Enterprises;
 - b) The aggregate investment by such Government Agencies including public sector Corporations / Boards of Government of Tamil Nadu and other Government of Tamil Nadu Enterprises in the equity of the Port Company will be up to 11% of the total equity;
 - c) The port company may also include the anchor user industries / projects as its stakeholders. Such Anchor Industrial projects should have achieved financial closures for the respective projects prior to the Port Company’s financial closure;
 - d) The lands for the Port backup area will be procured by the Port Company and by its nominated agencies. Such lands may also include those transferred by Government and or its agencies to the port company on lease basis;
 - e) the right to construct and operate the Port will be on non- exclusive basis;
- iv. The entire project will be on the principle of Build, Own, Operate, Share and Transfer (BOOST) or any other commercial model allowed under Tamil Nadu Transparency in Tenders (Public Private Partnership Procurement) Rules, 2012

- v. The period of BOOST (or any other commercial model) will be based on sizable capital investment, site specific marine conditions and proposed backup infrastructure and will be decided at the sole discretion of TNMB, for a minimum period of 30 years and to a maximum of 99 years.
- vi. TNMB will have the option, either to collect the dues as per the schedule of rates or to receive the share of revenue under BOOST (or any other commercial model), whichever is beneficial to TNMB;
- vii. The mode of transfer of assets at the end of the agreement period will be detailed in the respective concession agreement;
- viii. The company entrusted with the development of port will raise the required capital for the development of the port, create all facilities in the port, maintain and operate the port;
- ix. Where the Government do not participate in the equity, they will nominate one Director on the Board of Directors and in other cases two or more as may be decided by the Government in respect of each such project;
- x. The company responsible for establishing the facilities and running the port will be appointed as Conservator for the port under section 7 (1) of the Indian Ports Act, 1908 (Central Act XV of 1908) and as amended from time to time and also as required under the International Ships and Port facility Security Code and would therefore be responsible for all the activities relating to the port waters;
- xi. The company responsible for developing and running the port will fix the port tariff for all the services; and
- xii. Apart from handling cargo, the port may construct and provide facilities for passenger water transport and leisure cum water sports activities. In such cases, the Tamil Nadu Maritime Board will have a right to fix tariff and recover dues as applicable and as approved by Government.

6.7 COLLECTION OF LEVIES, DUES ETC.,

The following table indicates the Parties who shall levy, pay, collect and appropriate the dues / charges in connection with the Port services.

| | Nature of Activity | Levied and collected by | Payable by | Appropriated by |
|---|---|--------------------------------|----------------------|---|
| 1 | Captive Port handling only Captive Cargo <u>Dues Collectable:</u> (Dues as per Schedule of Rates on items mentioned in Para 3 (x).) | TNMB | Port User / Operator | TNMB: (Dues as per Schedule of Rates on items mentioned in Para 3 (x).] |

| | | | | |
|----------|---|---------------|----------------------|---|
| 2 | Captive Port handling Commercial Cargo also | | | |
| 2(a) | For the Captive Cargo only <u>Dues Collectable:</u> (Dues as per Schedule of Rates on items mentioned in Para 3 (x).) | TNMB | Port User / Operator | TNMB: (Dues as per Schedule of Rates on items mentioned in Para 3 (x).) |
| 2(b) | For the Commercial Cargo <u>Dues Collectable:</u> (Tariff as fixed by the Port Operator on items mentioned at para 3 (x)) | Port Operator | Port User | A. TNMB: Dues as per Schedule of Rates on items mentioned in para 3(x) or TNMB's share of Revenue whichever is beneficial to TNMB.) B. Port Operator: Balance revenue. |
| 3. | Commercial Port as per 6.6 (ii) | Port Operator | Port User | A. TNMB: Dues as per the terms and conditions of the concession agreement B. Port Operator: Balance revenue. |
| | Commercial Port as per 6.6 (iii) <u>Dues Collectable:</u> (Tariff as fixed by the Port Operator on items mentioned at para 3 (x)) | Port Operator | Port User | A. TNMB: Dues as per Schedule of Rates on items mentioned in para 3(x) or TNMB's share of Revenue whichever is beneficial to TNMB. B. Port Operator: Balance revenue. |

Explanation. –

A. Captive Ports

i. Captive Ports handling only the captive cargo.

Levy and payment shall be as per the schedule of rates as approved in accordance with the Tamil Nadu Maritime Board Act, 1995 (Tamil Nadu Act 4 of 1996);

ii. Captive Ports handling both captive and commercial cargo.

- a) In respect of the captive cargo alone, levy and payment shall be as per the schedule of rates as approved in accordance with the Tamil Nadu Maritime Board Act, 1995 (Tamil Nadu Act 4 of 1996).
- b) In respect of other commercial cargo, levy, and payment shall be as per the schedule of rates as approved in accordance with the Tamil Nadu Maritime Board Act, 1995 (Tamil Nadu Act 4 of 1996) or the share of revenue in accordance with the concession Agreement under BOOS, whichever is beneficial to the Board.

B. Commercial Ports

As per Para 6.6 (ii)

Levy and payment shall be as per the terms and conditions of the concession agreement.

As per Para 6.6 (iii)

Levy and payment shall be as per the schedule of rates as approved in accordance with the Tamil Nadu Maritime Board Act, 1995 (Tamil Nadu Act 4 of 1996) or the share of revenue in accordance with the concession Agreement under BOOST (or any other commercial model) whichever is beneficial to the Board.

C. Assessment of Cargo quantity

All landing and shipping dues shall be payable based on the quantity as stated in the customs cargo manifest.

7 DEVELOPMENT OF NEW PORTS.-

7.1 Ports offered for Development.

TNMB have identified the following sites for development as direct berthing deep water ports, taking into account the availability of draft, general marine conditions, minimum burden on the existing infrastructure, proximity to hinterland cargo and promotion of regional development. A Rail-Road infrastructure map of Tamil Nadu with the locations of the ports is placed at the end.

The procedure listed in Para 6.5 and / or 6.6 will be adopted for the following ports and other ports:

1. Cuddalore
2. Nagapattinam
3. Rameswaram
4. Pamban
5. Kanyakumari
6. Colachel
7. Kattupalli
8. Ennore Minor Port
9. Panaiyur
10. PY-03 Oil Field
11. Thiruchopuram
12. Silambimangalam
13. Parangipettai
14. Thirukkadaiyur
15. Thirukkuvalai
16. Udangudi

17. Kudankulam
18. Any other port which may be identified and notified by TNMB

7.2 General guidelines for modernisation of Services.

In order to attract private sector participation in modernisation of port services, the TNMB have further decided as follows.

- a) to privatise the incomplete works of wharf / jetty / quay of TNMB;
- b) to permit private companies to install modern mechanical handling equipment on the existing wharf/jetty/quay; and
- c) to encourage the parties making investments in these locations with suitable concessions.

7.3 Services for private participation.

1. With a view to increase the efficiency of cargo handling, the TNMB have also decided to open up the following port services for private participation. –
 - a) lighterage;
 - b) dredging;
 - c) piloting;
 - d) Operations;
 - e) Stevedoring;
 - f) tug towing service; and
 - g) other essential utility service in selected existing state ports and in all new Ports.
2. TNMB will consider joint ventures in modernization / privatization.

8 INDUSTRIALISATION.-

The major aim of port development in Tamil Nadu is to promote regional development along the coastal line of 1076 Kms. The Government will therefore promote and establish port based industrial estates to facilitate import of raw materials and export of finished products at competitive prices. The Government will encourage setting up of major industries by private sector and offer all necessary infrastructure facilities. The industrial development and port development should go hand in hand and should produce synergic impact on the socio- economic structure of coastal area in the state.

9 INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT.-

The Government being aware of the need for huge investments for development of port sector are committed to establish the complementary infrastructure facilities like roads and railways, open land sites, water and drainage, power and technical training institutes to back up full-fledged development of these ports and hinterland areas.

10 ADVENTURE WATER SPORTS

Tamil Nadu is endowed with a beautiful and long coastline of 1076 km covering east and west coast, palk bay and gulf of mannar. The state receives nearly 49.48 Crore domestic visitors and 68.66 Lakh foreign visitors each year. Water Sports in Tamil Nadu has largely remained an un-organised segment. However, it has the promise of being a significant tourist attraction.

Water Sports can be classified into two categories:

- (a) Motorised and Towed activities: Jet-skiing, Parasailing, Boating, Barefoot skiing, Banana boating, Cable; and Skiing, Surfing, Wakeboarding, Water-skiing, Wind Surfing.
- (b) Non-Motorised activities: Canoeing, Kayaking, Water rafting, Dinghy sailing, Kite surfing, Stand up paddle surfing, Skim boarding.

TNMB may appoint suitable and competent agencies for conducting various studies and research to determine the potential locations for such water sports and prepare a standard operating procedure for its effective implementation.

11 COASTAL SHIPPING.-

- i To make available dedicated infrastructure for Coastal Shipping, the State Government will allow development of coastal berths that will handle only non-EXIM cargo and passengers.
- ii TNMB will encourage Operators to establish green channel facilities at Port Projects and Existing Projects.

12 Passenger Services.

- i TNMB will explore and identify specific origin and destination points that have the potential for Ro-Ro and passenger ferry services both domestic and international routes.
- ii TNMB will encourage private participation in development of berths and operating domestic and international Ro-Ro and passenger ferry services

13 Maritime Sector Skill Development.-

TNMB will endeavour to promote skill development for maritime industry through establishment of various maritime institutions and skill improvement centers.

14 Sustainable Maritime Development.-

To ensure the sustainable development of the ports and maritime sector in Tamil Nadu,

- a) TNMB actively encourages a sustainable port development concept that enables the integration of environment-friendly methods of port activities, operations and management.
- b) TNMB will strive to develop a Green Port Plan (GPP) with inputs from maritime stakeholders as and when necessary to address environmental challenges.

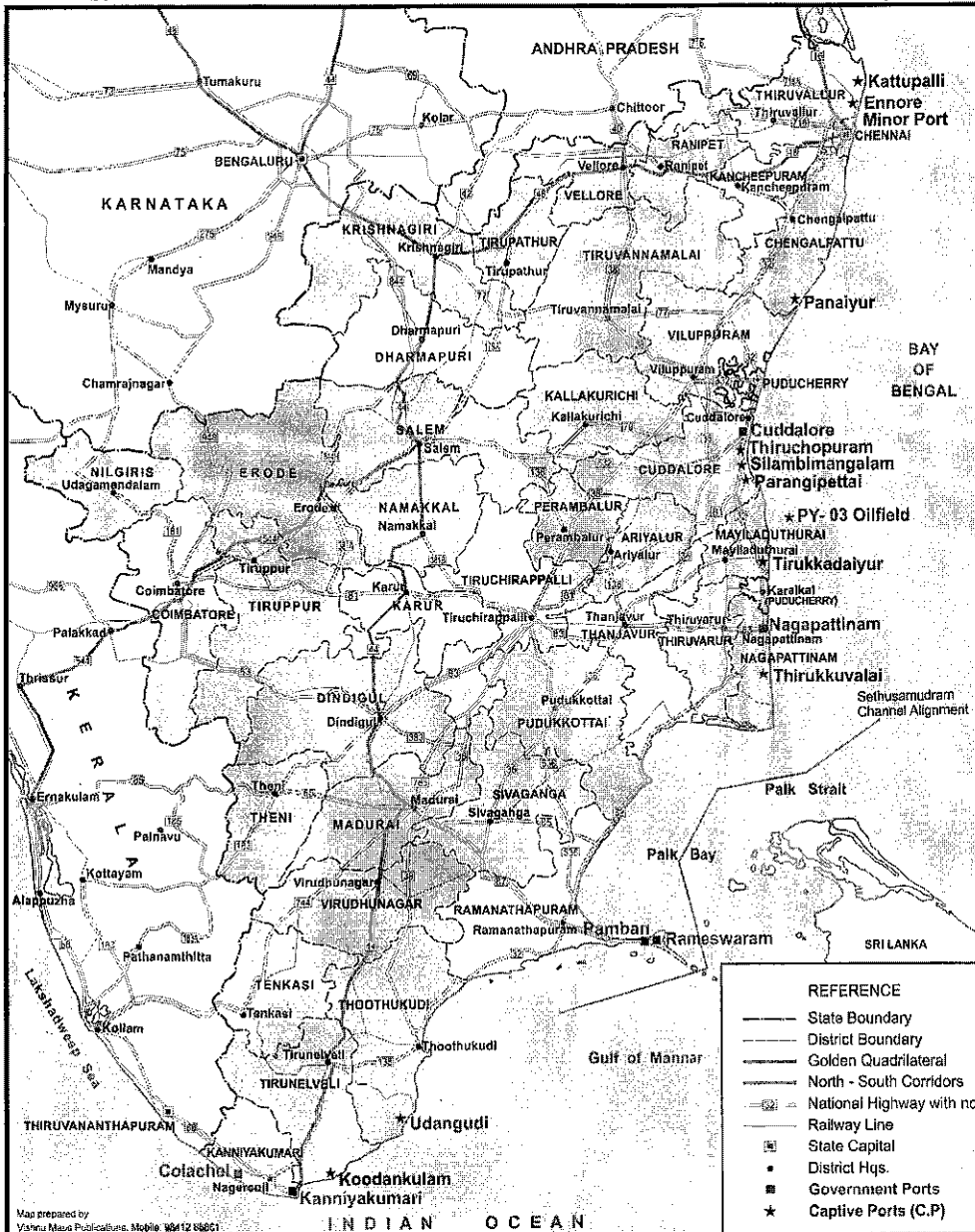
Pradeep Yadav
Additional Chief Secretary to Government

//True Copy//

Pradeep
7/15/11/2023
Section Officer
1/18
15/11/2023



MINOR PORTS IN TAMIL NADU



Map prepared by
Vishnu Maps Publications, Mobile: 99412 88601

தமிழ்நாடு மாநில துறைமுகங்கள்

மேம்பாட்டுக் கொள்கை

1. குறுந்தலைப்பு

இக்கொள்கை தமிழ்நாடு மாநில துறைமுகங்கள் மேம்பாட்டுக் கொள்கை, 2023 என அழைக்கப்படும்.

2. முன்னுரை

2.1 தமிழ்நாடு மாநிலம்

இந்தியாவின் தென்கோடியில் அமைந்திருக்கும் தமிழ்நாடு, கிழக்கில் வங்காள விரிகுடாவையும், தெற்கில் இந்தியப் பெருங்கடலையும், மேற்கில் அரபிக் கடலையும், கேரளம், கர்நாடகம், ஆந்திர பிரதேசம் ஆகிய மாநிலங்களையும் எல்லைகளாகக் கொண்டுள்ளது. பழவேற்காடு ஏரியிலிருந்து கோடியக்கரை வரை 357 கி.மீ, பாக் விரிகுடா – 294 கி.மீ, மன்னார் வளைகுடா – 365 கி.மீ மற்றும் கன்னியாகுமரியிலிருந்து நீரோடி வரை – 60 கி.மீ என மொத்தம் சுமார் 1076 கிலோ மீட்டர் நீளத்திற்கு கடற்கரைப் பகுதியைக் கொண்டுள்ளது.

2.2 கடல்சார்ந்த வரலாறு

இந்தியப் பெருங்கடல் கடல்கடந்த வணிக மற்றும் கலாச்சார தொடர்புகளின் தனித்துவம் வாழ்ந்த அரங்கங்களில் ஒன்றாகக் கருதப்படுகிறது. இந்தியப் பெருங்கடல்பகுதியில் மனிதனின் மீள் தொடர்பு மற்றும் ஒருங்கிணைப்பு, இந்தியாவின் கரையோர மாநிலங்களில் நிகழ்ந்து, இந்தியப் பெருங்கடலை ஒட்டியுள்ள நாடுகளுடன் கலாச்சார பகிர்வுக்கும், வளர்ச்சிக்கும் வழிவகுத்தது.

வெளிநாட்டுக் கப்பல்கள் துறைமுகங்களுக்கு வருகைபுரியும்போது, வணிகர்கள், ஆன்மீக தலைவர்கள், மாலுமிகள், கைவினைஞர்கள், தொழில்வினைஞர்கள் மற்றும் பொதுமக்கள் தொடர்பு கொள்ளும் ஒரு புள்ளியாக ஒரு மையமாக விளங்கியது. கல்வெட்டு, நாணயவியல், இலக்கியம் மற்றும் தொல்பொருள் ஆதாரங்கள் அக்காலகட்டத்தின் பல்வேறு கடல்சார் மாநிலங்களுடனான அரசியல், பொருளாதார மற்றும் வணிக தொடர்புகளின் தன்மை பற்றிய கணிசமான அளவு தகவல்களை வழங்குகின்றன. ஹரப்பா நாகரிக காலத்தில் கிமு 3000 ஆம் ஆண்டில், மேற்கத்திய நாடுகளுடனான வலுவான வணிகத் தொடர்புகள் நிறுவப்பட்டுள்ளன. அப்போதிருந்தே, சவராஷ்டிரா கடற்கரை, கொங்கன் கடற்கரை, மலபார் கடற்கரை, கோரமண்டல் கடற்கரை மற்றும் கலிங்க கடற்கரை ஆகியவை கடல் வணிகத்தில் குறிப்பிடத்தக்க பங்கைக் கொண்டிருந்தன.

இந்திய தீபகற்பம், குறிப்பாக தற்போதைய கேரளா மற்றும் தமிழ்நாடு அடங்கிய பண்டைய தமிழ்நாடு, தென்கிழக்கு ஆசியா, இலங்கை மற்றும் மேற்கத்திய நாடுகளுக்கு இடையேயான வர்த்தக இணைப்பில் ஒரு முக்கிய மையமாக விளங்கியது.

பண்டைய தமிழகத்தின் ஆரம்பகால வரலாற்றுத் துறைமுகங்களான மேற்குக் கடற்கரையில் அமைந்துள்ள நெல்கிந்தா, பெகாரே, விழிஞ்சம், முசிறி, டின்டிஸ் மற்றும் நெளரா போன்ற துறைமுகங்களும், கிழக்குக் கடற்கரையின் கொற்கை, அழகன்குளம், காவேரிப்பட்டினம் (பூம்புகார்) மற்றும் அரிக்கமேடு (வீரபட்டினம்) துறைமுகங்களும், இடைக்காலத் துறைமுகங்களான தேவிபட்டினம், குலசேகரப்பட்டினம், காயல்பட்டினம், நாகப்பட்டினம், மரக்காணம், மாமல்லபுரம், பழவேற்காடு ஆகிய துறைமுகங்களும், மற்றும் கோரமண்டல்

கடற்கரையின் பல்வேறு துறைமுகங்களும் தமிழகத்தின் கலாச்சார மற்றும் பொருளாதார வரலாற்றில் குறிப்பிடத்தக்க பங்கு வகித்தன.

ரோமானிய நாணயங்கள் மற்றும் கலைப்பொருட்கள் தவிர, தாழிகள், மண்பாண்டங்கள், நீலநிற மெருகூட்டப்பட்ட மட்பாண்டங்கள், குழல்வடிவ ஜாடிகள் மற்றும் முத்திரை பதிக்கப்பட்ட மண்பாண்டங்கள் ஆகியவை இத்துறைமுகங்களின் சர்வதேச வர்த்தக தொடர்புகளை நிரூபிக்கின்றன.

சிகிலாட்டா (உருவம் பொறித்த மட்பாண்டங்கள்), பல்வேறுபட்ட இடங்களை மூலமாகக் கொண்ட மட்பாண்டங்கள், நீலநிற மெருகூட்டப்பட்ட மட்பாண்டங்கள், மெசபடோமிய வம்சாவளியைச் சேர்ந்த குழல்வடிவ ஜாடிகள் போன்ற கலைப்பொருட்கள், ரோமானிய தங்கம் மற்றும் வெள்ளி நாணயங்கள் மற்றும் கலைப்பொருட்கள், துறைமுகங்கள், துறைமுக நகரங்கள், வர்த்தக மையங்கள் மற்றும் வர்த்தக பாதைகளில் கண்டறியப்பட்டுள்ளது, தமிழ்நாடு சர்வதேச வர்த்தகத்தின் மையமாக விளங்கியது என்பதற்கு மறுக்கவியலாத சான்றுகளாக விளங்குகிறது. செங்கடல் துறைமுகங்களான பெரெனிகே மற்றும் குசீர்-அல்-காதிம் ஆகிய இடங்களில், இந்திய பருத்தியால் நெய்யப்பட்ட பாய்மரங்கள், இந்திய தேக்கு, மிளகு, தமிழி பொறிக்கப்பட்ட பாணை ஓடுகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது மற்றும் ஓமானில் உள்ள கோர் ரோரியில் இந்திய குடியேற்றங்கள் கண்டறியப்பட்டது பல திசைகளிலும், பரஸ்பர பொருளாதார நலன்களுக்காக உலகளாவிய சமூகம் ஒன்றிணைந்து கடல் பயணங்கள் செய்ததை உறுதிப்படுத்துகிறது. தமிழ்நாட்டின் கடற்கரையில், எப்பொழுதும் கலாச்சார சந்திப்புகள், பொருளாதார தொடர்புகள் மற்றும் தொழில்நுட்ப பரவல்கள் அதன் வரலாறு முழுவதும் பரவி இருக்கிறது.

2.3 இட அமைப்பு

இன்று தமிழ்நாடு இந்தியாவில் மிகவும் தொழில் வளர்ச்சியடைந்த மாநிலமாகவும், உலக நாடுகளுக்கு இந்தியாவின் கிழக்கு வாயிலாகவும் உருவாகியுள்ளது. மிகவும் முற்போக்கான புதுமைப் பாங்குடைய இம்மாநிலம், 1,30,058 சதுர கிலோமீட்டர் பரப்பளவு கொண்டதாகும். இம்மாநிலம் நில அமைப்புப்படி வடக்கில் 8° 5' முதல் 13° 15' வரையிலான அட்சரேகைக்கும், கிழக்கில் 76° 15' முதல் 80° 20' வரையிலான தீர்க்கரேகைக்கும் இடையே அமைந்திருக்கிறது. இங்கு ஆண்டொன்றுக்கு சுமார் 925 மி. மீட்டர் மழை பெய்வதுடன், இப்பகுதி 18° முதல் 43° செண்டிகிரேடுக்கும் இடைப்பட்ட வெப்பமண்டல தட்பவெப்ப நிலையைக் கொண்டது.

2.4 தொழில் முன்னேற்றத்தில் மாபெரும் மாநிலமான தமிழ்நாடு

தேசத்தின் இரண்டாவது பெரிய பொருளாதாரமான தமிழ்நாடு, பொருளாதாரம் மற்றும் சமூக காரணிகள் ஆகிய இரண்டிலும் இந்தியாவிலேயே மிகவும் முன்னணி மாநிலங்களில் ஒன்றாக உள்ளது. 2021-2022ல் இந்தியாவின் மொத்த உள்நாட்டு உற்பத்தியில் அதன் பங்களிப்பு 9.2% ஆகும். தமிழ்நாடு மிகவும் தொழில்மயமான மாநிலமாகும். இது நாட்டின் மொத்த உள்நாட்டு தொழில் உற்பத்தியில் 12.1 % பங்களிக்கிறது. இது பல தசாப்தங்களாக நிலையான வளர்ச்சியுடன் ஒரு தன்னிறைவு பெற்ற மாநிலமாக உள்ளது. தமிழ்நாடு, நாட்டிலேயே அதிக எண்ணிக்கையிலான தொழிற்சாலைத் தொழிலாளர்களுக்கு தாயகமாகவும், செயல்திறன் அடிப்படையில் முன்னணியில் உள்ளது. தமிழ்நாடு அரசு, மாநிலத்தில் தொழில்துறையின் வளர்ச்சிக்காக குறிப்பிட்ட கால இடைவெளிகளில் தொழில் கொள்கைகளை முன்மொழிந்துள்ளது. இதன் விளைவாக, மாநிலத்தின் உள்நாட்டு உற்பத்தி 2014 முதல் 2022 வரை கிட்டத்தட்ட 8% கூட்டு ஆண்டு வளர்ச்சி விகிதத்தில் வளர்ந்துள்ளது.

தமிழ்நாடு ஒரு குறிப்பிடத்தக்க தொழில்துறை மையமாக தனக்கென ஒரு பெயரைப் பெற்றுள்ளது, பெரிய உள்நாட்டு மற்றும் சர்வதேச நிறுவனங்களை தங்கள் செயல்பாடுகளைத்

துவக்குவதற்கு ஈர்த்து வருகிறது. குறிப்பாக உலகப் புகழ்பெற்ற வாகன உற்பத்தி நிறுவனங்களால் தமிழ்நாடு சொந்த ஊராக கருதப்படும் அளவிற்கு வாகன உற்பத்தித் துறை வளர்ச்சியடைந்து வருகிறது. இந்தியாவின் மொத்த வாகன உற்பத்தியில் 30% மாநிலத்தின் வாகன உற்பத்தித் துறையில் இருந்து வருகிறது.

தமிழ்நாட்டின் தொழில்துறையின் வளர்ச்சிக்கு உயர்மட்ட உள்கட்டமைப்பு மற்றும் முதல் தர இணைப்புகள் கிடைப்பதும் பெரிதும் உதவியாக உள்ளது. தொழில்துறை பூங்காக்கள், சிறப்புப் பொருளாதார மண்டலங்கள் மற்றும் ஏற்றுமதி செயலாக்க மண்டலங்களின் பரந்த வலையமைப்பை மாநிலம் கொண்டுள்ளது. அவை நிறுவன வளர்ச்சிக்கு சாதகமான சூழலை வழங்குகின்றன. கூடுதலாக, மாநிலத்தின் நன்கு வளர்ந்த துறைமுக உள்கட்டமைப்பு, குறிப்பாக சென்னை துறைமுகம், எண்ணூர் (காமராஜர்) துறைமுகம், வடக்கு பகுதியில் காட்டுப்பள்ளி துறைமுகம் மற்றும் தெற்கு பகுதியில் உள்ள தூத்துக்குடி (வ.உ.சி) துறைமுகம் ஆகியவை சரக்குகளை இறக்குமதி மற்றும் ஏற்றுமதி செய்வதை எளிதாக்கியுள்ளன. இது மாநிலத்தின் தொழில் துறை மேலாதிக்கத்தை உயர்த்தியுள்ளது.

2.5 தொழில் வளர்ச்சிக்கேற்ற இட அமைப்பு

தமிழ்நாட்டில், தொழில் வளர்ச்சிக்கு உகந்த மேம்பட்ட சூழ்நிலையும், பண்பமைப்பும் நிலவுகின்றது. தமிழ்நாட்டில் துறைமுகங்கள் மூலம் மூலப் பொருட்களை எளிதில் இறக்குமதி செய்யும் வழிகள், பரந்த கடற்கரையை ஒட்டியுள்ள நிலப்பகுதி, பயிற்சியும், தேர்ச்சியும் தொழில்நுட்ப அறிவும் மிக்க மனித ஆற்றல் வளம், மலிவான தொழிலாளர்கள், தொழில் முன்னேற்றம் செலவுச் சிக்கனம் மற்றும் வளர்ச்சியில் தன்னை அர்ப்பணித்து, மிகச் சரியான முறையில் புரிந்துகொண்டு செயல்படுகின்ற நிலைத்த அரசு ஆகியவை உள்ளது. இவை தொழில்துறைக்கு பொருளாதாரத்தின் பெரும் நன்மைகளை வழங்குகின்றன.

2.6 தமிழ்நாட்டுத் துறைமுகங்கள்

இந்தியத் துறைமுகங்களின் மொத்த சரக்கு கையாளும் திறன் பெருந்துறைமுகங்களில் ஆண்டொன்றுக்கு 1560.61 மில்லியன் மெட்ரிக் டன்களாகவும், சிறு துறைமுகங்களில் 1002.24 மில்லியன் மெட்ரிக் டன்களாகவும் உள்ளது. 27-5-2021 நிலவரப்படி அனைத்து துறைமுகங்களின் மொத்த சரக்கு கையாளும் திறன் 2,562.85 மில்லியன் மெட்ரிக் டன்களாகும். தமிழ்நாட்டில் சென்னை, எண்ணூர் (காமராஜர் துறைமுகம்), தூத்துக்குடி (வ.உ.சி துறைமுகம்) ஆகிய மூன்று பெரிய துறைமுகங்களும், 17 அறிவிக்கை செய்யப்பட்ட சிறு துறைமுகங்களும் உள்ளன. 2021-22 ஆம் ஆண்டில் இந்திய துறைமுகங்களில் கையாளப்பட்ட மொத்த சரக்குகளில் 10 சதவீதம், அதாவது 129.24 மில்லியன் மெட்ரிக் டன்கள் தமிழ்நாட்டில் உள்ள துறைமுகங்கள் மூலம் கையாளப்பட்டன.

2.7 துறைமுக வசதிகளைச் சீரமைக்க/மேம்படுத்த வேண்டியதன் அவசியம்

தமிழ்நாட்டின் தொழில் மற்றும் சமூக பொருளாதார நடவடிக்கைகளை மேம்படுத்த வேண்டுமாயின், தற்போதுள்ள மாநில துறைமுகங்களையும் விரிவுபடுத்தி மேம்படுத்தவும் புது இடங்களில் பசுமைவளத்துறைமுகங்களை ஏற்படுத்தவும், சரக்குகளைக் கையாளுதல், துறைமுகத்தில் சரக்குப் பெட்டக முனையங்களை அமைத்தல் துறைமுக அமைப்புத் திட்டம், இவை தொடர்பான அடிப்படை வசதிகளை செய்து கொடுத்தல் ஆகிய பணிகளில் தொழில்நுட்பத் தரத்தை உயர்த்துவதற்கும், நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும் என்று தமிழ்நாடு அரசு உணர்ந்துள்ளது. இவற்றிற்குப் புதிய நிறுவன ரீதியிலான தொழில்நுட்பத் திறம்,

அதிக முதலீடுகளும் தேவைப்படுகின்றன. மிகப்பெரிய கப்பல்களுடன், ஒருங்கிணைந்த துறைமுகக் கொள்கை, கடலில் செலுத்தத் தக்க கப்பல்கள், கடற்கரையை அடுத்து உள்ள பகுதியில் வாகனப் போக்குவரத்து ஆகியவை பற்றியும் தெளிவுபடக் கூறப்பட வேண்டும்.

2.8 கடற்கரையின் தனித்துவம் வாய்ந்த அணுகூலங்கள்

தமிழ்நாட்டின் கடற்கரையில் பின்வரும் தனித்துவம் வாய்ந்த பல அணுகூலங்கள் உள்ளன:-

- பல துறைமுக அமைவிடங்களில் அதிக ஆழம், பாதுகாக்கப்பட்ட கரை முகப்பு போன்ற பல சாதகமான கடற்கரை அமைப்புகள் உள்ளன.
- அரபிக்கடல் மற்றும் வங்காள விரிகுடா இரண்டு பக்கங்களிலும் கடற்கரையின் இயற்கையான சீரமைப்பு, சரக்கு கையாளுவதில் போட்டியிடக்கூடிய வகையில் உள்ளது.
- பல பசுமைவளத் துறைமுக இடங்கள் நகர்ப்புற இடையூறின்றி, மிகப் பெரும் துறைமுகங்களாக விரிவாக்கம் செய்வதற்கான திறனோடு, நீர்முகப்பு மற்றும் நிலப்பகுதி அணுகூலங்களுடன் உள்ளன.
- கடற்கரை நெடுக இணைப்புக்கு முதுகெலும்பாகத் திகழும் சென்னையிலிருந்து கன்னியாகுமரி வரை செல்லும் கிழக்கு கடற்கரைச் சாலை மற்றும் பெருநகரங்களையும், தொழில் மையங்களையும் இணைக்கும் மாநில மற்றும் தேசிய நெடுஞ்சாலைகள்.

3. சொற்பொருள் விளக்கம்:-

இக்கொள்கையில் கீழ்க்கண்ட பதங்கள் வேறு வகையில் அவசியப்படாத வரையில் பின்வருமாறு பொருள்கொள்ளப்படும்:-

- ‘அனைத்து பருவகால துறைமுகம்’ என்பது அனைத்துப் பருவகாலங்களிலும் செயல்படக்கூடிய துறைமுகமாகும்;
- ‘ஆதார உபயோகிப்பு தொழிற்சாலை’ என்பது தனது ஏற்றுமதி , இறக்குமதிகளை துறைமுகம் வாயிலாக கையாளும் முதன்மை தொழிற்சாலையாகும்;
- ‘கப்பல் தங்குமிடம்’ என்பது சரக்கு மேடை, கப்பல்துறை, தோணித்துறை ஆகியவற்றில் கலங்கள் அணையும் இடத்தைக் குறிக்கும்;
- ‘கப்பல் தங்குமிடக் கட்டணம்’ என்பது கப்பல் தங்குமிடத்திற்கு வசூலிக்கப்படும் கட்டணமாகும்;
- ‘அலைத்துப்பி’ என்பது கடல் அலைகளின் தீவிரத்தை தடுப்பதற்காக உறுதியான பொருளால் எழுப்பப்படும் தடுப்பியாகும்;
- ‘தனியார் முதலீட்டுச் சரக்கு’ என்பது துறைமுக மேம்பாட்டாளர் கையாளும் அவரது தனிப்பட்ட சரக்கு என்பதைக் குறிக்கும்;
- ‘தனியார் முதலீட்டுத் தோணித்துறை’ என்பது தனியார்முதலீட்டுச் சரக்குகளை கையாளுவதற்கான தோணித்துறையாகும்;
- ‘தனியார் முதலீட்டுத் துறைமுகம்’ என்பது தனியார் முதலீட்டுச் சரக்குகளை கையாள்வதற்காக தனியாரால் உருவாக்கப்படும் துறைமுகமாகும்;
- ‘உள்நாட்டு கப்பல் போக்குவரத்து’ என்பது ஒரு நாட்டின் துறைமுகங்களுக்கிடையே நடத்தப்படும் சரக்குப் போக்குவரத்து ஆகும்;
- ‘வணிகத்துறைமுகம்’ என்பது தனியார் முதலீட்டுச் சரக்குகள், வணிகச் சரக்குகள் போன்ற அனைத்துச் சரக்குகளையும் கையாளும் துறைமுகம் ஆகும்;

- ஓ) 'கப்பல்துறை' என்பது துறைமுகம் அல்லது ஆற்றில் கப்பல்கள் தங்கி சரக்கு ஏற்றி, இறக்க ஏற்படுத்தப்பட்ட வசதியாகும்;
- ஓள) 'கடற்கரையை அடுத்துள்ள நாட்டுப்பகுதி' என்பது துறைமுகத்தை அடுத்து அல்லது சுற்றுப்பகுதியிலுள்ள தொழிற்பகுதி என்பதாகும்;
- அஅ) 'தோணித்துறை' என்பது பயணிகள் மற்றும் சரக்குகளை கப்பலில் ஏற்றி இறக்க வசதியாக கடலுக்குள் உருவாக்கப்படும் செயற்கை அமைப்பாகும்;
- அஆ) 'இறக்குமதிக் கட்டணம்' என்பது கப்பலில் இருந்து இறக்கப்படும் சரக்குகள் மீது விதிக்கப்படும் தீர்வையாகும்;
- அஇ) 'சிறுகல சேவை' என்பது கப்பலிலிருந்து கரைக்கும், கரையிலிருந்து கப்பலுக்கும் சிறு கலங்கள் வாயிலாக சரக்கேற்றி இறக்கும் சேவையாகும்;
- அஈ) 'கலங்கள் வழிகாட்டு உபகரணங்கள்' என்பது பன்னாட்டு விதிகளின்படி நீர்வழிப்பயணத்திற்கு உதவியாக அமைக்கப்படும் விளக்குகள் , மிதவைகள் போன்றவையாகும் ;
- அஉ) 'வழிகாட்டும் பணி' என்பது தோர்ந்த வழிகாட்டியால் கலங்களை துறைமுகத்திற்குள் கொண்டு வருதல் மற்றும் துறைமுகத்திலிருந்து வெளிக் கொண்டு செல்லுதல் போன்ற செயல்களாகும்
- அஊ) 'துறைமுகங்கள்' என்பது தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரிய சட்டம், 1995 (1996ஆம் வருடத்திய தமிழ்நாடு சட்ட எண்.4) பிரிவு 2 ன் உட்கூறு (Q)ன்படி யும் இந்திய துறைமுகங்கள் சட்டம், 1908 (1908ஆம் வருடத்திய மைய அரசின் சட்ட எண்.XV) ன்படி யும் வரையறுக்கப்பட்ட மாநில துறைமுகங்களை குறிக்கும்;
- அஎ) 'துறைமுக கட்டணம்' என்பது துறைமுக எல்லைக்குள் வரும் கலங்களின் மொத்த எடையின் மீது விதிக்கப்படும் தீர்வையாகும்;
- அஏ) 'துறைமுகத்தை இயக்குபவர்' என்பது துறைமுகத்தை மேம்படுத்தி அல்லது உருவாக்கி இயக்கும் அல்லது இயக்காத தனிநபரையோ, குழுமத்தையோ அல்லது நிறுவனத்தையோ, நிறுவனத்தின் முகவரையோ குறிக்கும்.
- அஐ) 'துறைமுக உபயோகிப்பாளர்' என்பது துறைமுகத்தை உபயோகிக்கும் தனிநபரையோ, குழுமத்தையோ அல்லது நிறுவனத்தையோ, நிறுவனத்தின் முகவரையோ குறிக்கும்;
- அஓ) 'கப்பல்துறை' என்பது துறைமுகத்திற்குள் சரக்குகளை ஏற்றி இறக்கும் வசதி கொண்ட இடமாகும்;
- அஔ) 'ரோ-ரோ சேவை' என்பது வாகனங்களை சரிவுப்பாதை மூலமாக கப்பலில் ஏற்றி இறக்குவது ஆகும் - இது உருட்டி ஏற்றுதல், உருட்டி இறக்குதல் (ROLL ON, ROLL OFF) என்பதன் சுருக்கமாகும்;
- அஔள) 'கட்டண வீத அட்டவணை' என்பது விதிக்கப்படும் பல்வேறு கட்டணங்களான துறைமுகத்தீர்வை, ஏற்றுமதி மற்றும் இறக்குமதி கட்டணங்கள், உரிமக் கட்டணம், நில வாடகை, கொட்டகை வாடகை, நீர்முகப்பு கட்டணம், வாகன நுழைவுக் கட்டணம், எடைமேடை கட்டணம், வாடகைக் கட்டணம், கப்பல் எரிபொருள் கட்டணம், முகத்துவார வாய்க்கால் கட்டணம், மரக்கலக் கட்டணம்,வழிகாட்டுக் கட்டணம், படகணையும் கட்டணம் போன்றவை மற்றும் அவற்றுக்கான வீதங்களைக் குறிக்கும் அட்டவணையாகும்;

- ஆஅ) 'கப்பல் காத்திருப்பு நேரம்' என்பது அணையும் வசதிக்காக கப்பல் காத்திருக்கும் நேரமாகும்;
- ஆஆ) 'ஏற்றுமதிக் கட்டணம்' என்பது கப்பலில் ஏற்றப்படும் சரக்குகள் மீது விதிக்கப்படும் தீர்வையாகும்;
- ஆஇ) 'சரக்கு மாற்று துறைமுகம்' என்பது ஒரு கப்பலிலிருந்து இன்னொரு கப்பலுக்கு சரக்குகளை மாற்றும் துறைமுகமாகும்;
- ஆஈ) 'இழுவைப்படகு' என்பது கலங்களுக்கு உதவி புரிவதற்காக உள்ள படகு ஆகும்.
- ஆஉ) 'கப்பல் தங்கும் நேரம்' என்பது கப்பல் துறைமுகத்திற்கு வந்ததிலிருந்து புறப்பட்டுச் செல்லும் வரையுள்ள கால இடைவெளி ஆகும்;
- ஆஊ) 'திரும்பு வட்டம்' என்பது கப்பல் அணைவதற்கும், செல்வதற்கும் தேவையாக திரும்ப அனுமதிக்கப்பட்டுள்ள நீர்வழிப் போக்குவரத்துப் பாதையின் ஒரு பகுதியாகும்;
- ஆஎ) 'நீர்முகப்பு' என்பது கடற்கரையாகும்;
- ஆஏ) 'சரக்கு மேடை' என்பது துறைமுகத்திலோ அல்லது உள்நாட்டு நீர்வழியின் கரையிலோ கப்பல் அணைவதற்கு வசதியான கட்டுமானம் ஆகும்;

4. தமிழ்நாட்டிலுள்ள துறைமுகங்களின் தற்போதைய நிலை

4.1 தமிழ்நாட்டுத் துறைமுகங்களின் நிலை

தமிழ்நாட்டின் 1076 கி.மீட்டர் நீளமுள்ள கடற்கரைப் பகுதியில் 3 பெரிய துறைமுகங்கள், 17 சிறு துறைமுகங்கள் ஆக 20 துறைமுகங்கள் உள்ளன. 2021-22 ஆம் ஆண்டு நிலவரப்படி, சென்னை, எண்ணூர் (காமராஜர்) மற்றும் தூத்துக்குடி (வ.உ.சி) ஆகிய இடங்களில் மூன்று பெரிய துறைமுகங்களும், 17 மாநில துறைமுகங்களும், இந்தியாவிலிருந்து ஏற்றுமதி மற்றும் இறக்குமதி செய்யப்படும் மொத்த சரக்குகளில் 10 சதவீத சரக்குகளைக் கையாண்டன. இத்தறைமுகங்களுக்கு 40 நாடுகளிலிருந்து கப்பல்கள் வந்து போயின. சுமார் 129 மில்லியன் டன் சரக்குகள் ஏற்றுமதி மற்றும் இறக்குமதி செய்யப்பட்டன.

4.2 தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம்

சென்னை, எண்ணூர் (காமராஜர்) மற்றும் தூத்துக்குடி (வ.உ.சி) ஆகிய பெரும் துறைமுகங்கள் மத்திய அரசின் நிருவாகக் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் உள்ளன. மாநில துறைமுகங்கள் தமிழ்நாடு அரசின் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் உள்ளன. இந்த மாநில துறைமுகங்களை மேம்படுத்தும் பொருட்டு அரசு, தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரிய சட்டம் 1995 (1996ஆம் வருடத்திய தமிழ்நாடு சட்ட எண்.4) இன்படி தன்னாட்சி உரிமை பெற்ற அமைப்பாக தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியத்தை (இதன்பிறகு த.நா.க.வா என அழைக்கப்படும்) உருவாக்கியுள்ளது. இத்துறைமுகங்களின் திறனையும், திறமையையும் முழுமையான அளவுக்கு மேம்படுத்த அவற்றின் பணிகளை ஒருங்கிணைத்தல், போக்குவரத்து நெருக்கடியைக் குறைத்தல், பொருள்களைத் திறம்பட கையாளுதலை உறுதி செய்தல், துறைமுக இயக்கம், நிருவாகப் பிரச்சினைகளுக்கு ஒருங்கிணைந்த தீர்வுக்கு வகை செய்தல் ஆகியவை இவ்வாரியத்தின் முக்கியப் பணிகளாகும். இவ்வாரியம் உருவாக்கப்பட்டதன் நோக்கம் மற்றும் காரணங்கள் பின்வருமாறு:

தமிழ்நாட்டின் மாநில மற்றும் தனியார் துறைமுகங்களின் பெரிய தேவைகளை பூர்த்தி செய்து, கீழ்க்கண்ட காரணங்களின் அடிப்படையில் அவைகளின் முழுத் திறன்வாய்ந்த செயல்பாட்டிற்கும் உதவும் வகையில் இக்கடல்சார் வாரியம் உருவாக்கப்பட்டுள்ளது:

- (அ) பலதரப்பட்ட திறமைகளை உள்ளடக்கிய பரந்த அமைப்பாக இயங்குதல்
- (ஆ) தனியார் முதலீட்டை எளிதாக்க ஈர்த்தல்
- (இ) நிதியை பெருக்குவதற்காக சொத்துக்களின் பேரில் கடன்கள் பெறவும் தனி அதிகாரம் பெறுதல்;
- (ஈ) தொழில்நுட்பம், சட்டம், நிதி போன்றவற்றில் சிறந்த பிரத்யேக ஆலோசனைகள் பெற இயலுதல்
- (உ) வணிக ரீதியாக தெளிவான புரிதலுடன் கூடிய ஒரு சட்டபூர்வ அமைப்பாக இயங்குதல்
- (ஊ) அரசுத்துறையாக இருப்பதைக் காட்டிலும் வாரியமாக இருப்பதால், துறைமுகம் அல்லது துறைமுகப் பகுதிகளை தனியார் மயமாக்குவதற்கான தீர்மானங்களை எளிதில் எடுக்க இயலுதல்
- (எ) பல்வேறு கட்டணங்களை உள்ளபடியான அளவில் விதிப்பதன் மூலம் அதிக வணிகத்தினை ஈர்த்தல்
- (ஏ) மாநில துறைமுகங்களின் வளர்ச்சிக்கு அத்தியாவசியத் தேவையான தனியார் முதலீடு மற்றும் பங்கேற்பு ஆகியவற்றை ஈர்த்தல்.

4.3 துறைமுகங்களின் வளர்ந்துவரும் பொருளாதாரத் திறன்

இத்துறைமுகங்களின் திறனை மேம்படுத்த பெருமளவில் வாய்ப்பு உள்ளது என்றும் இதன் மூலம் வளர்ந்து வரும் மாநில துறைமுகங்கள், கட்டுப்பாட்டில் உள்ள தோணித் துறைகள் ஆகியவற்றைச் சிறந்த முறையில் பயன்படுத்தி வருவாயைப் பெருக்க இயலும் என்றும் தமிழ்நாடு அரசு நம்புகிறது. சரக்குகளைக் கையாளுவதோடு கடற்கரையோர பயணிகள் போக்குவரத்தையும் திறம்படவும், சிக்கனமாகவும் இயக்கவும் இயலும். இதனால் நெடுஞ்சாலைகளில் போக்குவரத்து நெருக்கடி குறையும். நீண்ட கடற்கரை இருப்பதன் காரணமாக ஓய்வு நேர நீர் விளையாட்டுச் செயல்பாட்டினையும் கொண்டு வர இயலும். இவை உள்நாட்டு, வெளிநாட்டு சுற்றுலாப் பயணிகளைக் கவர்ந்திழுக்கும்.

4.4 துறைமுகங்களின் மேம்பாடு

தொழில்கள் மற்றும் அவைகளின் தேவைகள் அதிக அளவில் பெருகி வரும் நிலையில், அத்தேவைகளை பூர்த்தி செய்யும் வகையில் கட்டமைப்புகளை மேம்படுத்த வேண்டியது அவசியமாகும். தீபகற்ப நாடான இந்தியாவில், கடல்சார் வணிகத்தின் மூலம் அதிக லாபம் பெறுவதற்கு ஏதுவாக துறைமுகங்களை உரிய மேம்பாடு அடையச் செய்ய வேண்டும். புதிய துறைமுகங்களுக்கான (புகைவளத்திட்டங்கள் என வகைப்படுத்தல்) மேம்பாட்டு கருத்துருக்கள் மற்றும் புதுமைப்படுத்துதல் / பெருக்குதல் / ஏற்கனவே உள்ள துறைமுகங்களை புதுப்பித்தல் (பழுப்புத்திட்டங்கள் என வகைப்படுத்தல் ஆகியவை ஊக்குவிக்கப்படும்.

4.5 நிதி வழங்கும் முறைமைகள்

தமிழ்நாடு அரசு மேற்சொன்ன சூழ்நிலைகளிலும், தொழில், வியாபாரம், வர்த்தகம் ஆகியவற்றின் வளர்ந்து வரும் தேவைகளை சமாளிக்கும் பொருட்டும், இம்மாநில துறைமுகங்களின் மேம்பாட்டில் தனியார் முதலீட்டையும் பயன்படுத்துவதன் அவசியத்தை கருத்தில் கொண்டுள்ளது. இத்துறைமுகங்களின் வளங்களை தனியார் துறை, மானியம், பங்குத் தொகை, சாத்தியமான நிதியுதவி திட்டங்கள் போன்ற மத்திய அரசின் நிதியுதவி திட்டங்கள் மூலம் கூட்டாக பயன்படுத்தப்படும்.

5. நோக்கம்

5.1 மாநில துறைமுகக் கொள்கையின் நோக்கங்கள்:

1. தேசிய மற்றும் பன்னாட்டு வணிகம், வர்த்தகம் ஆகியவற்றில் ஏற்றுமதி, இறக்குமதித் துறையில் தமிழ்நாடு மாநிலத்தின் பங்கை அதிகரித்தல்.
2. சீரிய வசதிகள், பணிகள் அளிப்பதன் மூலம் தென்மாநிலங்களின் அதிகரித்து வரும் போக்குவரத்துத் தேவையை நிறைவு செய்தலும், உள்நாட்டு மற்றும் பன்னாட்டு வணிகத்திற்கு ஆதரவு அளித்தலும்.
3. தமிழ்நாட்டின் கடற்கரை மாவட்டங்கள் தோறும் ஏற்றுமதியை நோக்கமாகக் கொண்ட தொழிற்சாலைகளையும் துறைமுகத்தை அடிப்படையாக, கொண்ட தொழிற்சாலைகளையும் ஏற்படுத்துவதற்குத் தேவையான ஒருங்கிணைந்த துறைமுக வளர்ச்சிக்கு வகை செய்தல்.
4. வெவ்வேறு வகை எரிபொருள்களை இறக்குமதி செய்வதற்கென்றே, தனித் துறைமுக வசதிகளை ஏற்படுத்தி துறைமுகம் சார்ந்த மின் நிலையங்களை அமைப்பதை ஊக்குவித்தல்.
5. கடலோரப் பகுதிகளில், ஓய்வுநேர மற்றும் நீர் விளையாட்டுகளுக்கான வசதிகளை செய்துகொடுப்பதன் மூலம் சுற்றுலா வளர்ச்சிக்கு வகை செய்தல்.
6. கப்பல் மற்றும் மிதக்கும் கலங்களை கட்டுதல், பழுதுபார்க்கும் பணி மற்றும் மறுசுழற்சி செய்தல் உள்ளிட்டவற்றை ஊக்குவிக்கும் வசதிகளை வழங்குதல்
7. மாநிலத்தில் மேம்படுத்தப்படும் துறைமுக அடிப்படை கட்டமைப்பு வசதிகளை முழுமையாக பயன்படும் அளவிற்கு வசதிகள் செய்தல்
8. துறைமுக வளர்ச்சியில் அதிக போட்டி மற்றும் வெளிப்படைத்தன்மையை ஊக்குவித்தல்
9. அதிக தனியார் துறை பங்கேற்பினை ஊக்குவித்தல்
10. துறைமுகத்திட்டங்களை வணிகரீதியில் சாத்தியமாக்குதல்
11. தமிழ்நாட்டின் கடல்சார் வளர்ச்சிக்கு எளிதான அணுகுதலை வழங்குதல், அனுமதிகளை ஒழுங்குபடுத்துதல் மற்றும் எளிதாக வணிகம் செய்வதை ஊக்குவித்தல்.

6. கொள்கை மற்றும் செயலாக்க உத்திகள்

6.1 தனியார் பங்கேற்பு

பெரிய அளவிலான கப்பலில் ஏற்றப்படும் சரக்குகள், மற்றும் சிறிய அளவிலான கப்பல் சரக்குகள், சரக்குக் கொள்கலன்கள், பெரும் அளவிலான திரவ பெட்ரோலியப் பொருட்கள், இரசாயனங்கள் போன்ற அனைத்து வகையைச் சேர்ந்த சரக்குகளைக் கையாளும் திறனுடைய பல்வகைப் பயன்பாட்டு வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்கும் நோக்கத்துடன், இம்மாநிலத்திலுள்ள சிறிய துறைமுகங்கள் அனைத்தையும் (தற்போதுள்ள துறைமுகங்கள் மற்றும் இனி வரக்கூடியவை), பொது முதலீடு மற்றும் தனியார் பங்களிப்பு மூலம் மேம்படுத்துவது என்று தமிழ்நாடு அரசு தீர்மானித்துள்ளது.

6.2 நீக்குப் போக்கான அணுகுமுறை

புதிய கொள்கையின்படி துறைமுகங்களை, தோணித் துறைகளை கட்டுதலில்/மேம்படுத்துதலில் தனியாரை பங்கேற்கச் செய்ய ஊக்குவிக்கப்படும். ஒவ்வொரு செயற்குறிப்பும் அதன் தகுதியின் அடிப்படையில் பரிசீலிக்கப்படும். தனியாரின் தீவிர பங்கேற்பினை ஊக்குவிப்பது மற்றும் திட்டங்களை விரைந்து செயல்படுத்துவது ஆகியவையே இந்த கொள்கையின் முக்கிய நோக்கமாகும்.

6.3 நிறுவன ஒருங்கிணைப்புப் பணி

தமிழ்நாடு அரசு துறைமுகக் கொள்கைகளை ஒருங்கிணைந்து அளிப்பதற்காக தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் என்ற தனி நிறுவனம் ஒன்றினை தொடர்பு அமைப்பாக ஏற்படுத்த ஏற்கனவே முடிவெடுத்துள்ளது. இவ்வாரியம், அரசு உயர் அதிகாரிகளின் உதவியை பெறுவதுடன், கப்பல் போக்குவரத்து, துறைமுகக் கட்டுமானம், நிர்வாகம் ஆகிய துறைகளை சார்ந்த தொழில்நுட்ப வல்லுநர்களின் உதவிகளையும் மற்றும் நிதி உதவிகளையும் பெறும். இவ்வாரியம் கடல்சார் பணிகளில் மேற்கொள்ளப்படுகிற முறைப்படுத்தும் மற்றும் வளர்ச்சிப் பணிகளுக்குப் பொறுப்பாகும். இவ்வாரியம், மேலே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள நோக்கங்களை எய்தும் பொருட்டு, வெளிச்சந்தையில் கடன்கள் திரட்டவும் நிதி நிறுவனங்களிடமிருந்து கடன்கள் பெறவும், பிற நிறுவனங்களுடன் ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளவும் அதிகாரங்களைக் கொண்டுள்ளது. இவ்வாறாக இவ்வாரியம் ஒரு தன்னாட்சி அமைப்பாக செயல்படுகின்றது. இது போதிய முழு சுதந்திரத்துடன் செயல்படும் என்றும், இம்மாநிலத்திலுள்ள மாநில துறைமுகங்களின் தூரிதமான வளர்ச்சிக்காக நீக்கு போக்குடன் செயல்படுவதுடன் வணிகத் தன்மையுடைய முன் கவனத்துடனும், பொறுப்புடனும் செயல்படுகின்றது.

6.4 நிறுவனப் பின்னணி

இவ்வாரியம், தொடர்பு அமைப்பாக இயங்கும்போது துறைமுகங்களை மேம்படுத்தும் முயற்சிகளுக்கு “தமிழ்நாடு தொழில் வளர்ச்சி நிறுவனம் (TIDCO)” “தமிழ்நாடு மாநில தொழில்கள் மேம்பாட்டுக் கழகம் (SIPCOT)”, “வழிகாட்டுதல் (Guidance),” “தமிழ்நாடு உள்கட்டமைப்பு மேம்பாட்டு வாரியம் (TNIDB)” மற்றும் “தமிழ்நாடு தொழில் முதலீட்டுக் கழகம் (TIIC)” தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியத்துடன் ஒத்துழைக்கும்.

6.5 தனியார் முதலீட்டுத் துறைமுகங்களுக்கு உரிமம் அளித்தல்

1. தொழில்களின் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் வகையில் துறைமுகத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட தொழில்களுக்கென்று தனியார்முதலீட்டுத் தோணித் துறைகளை கட்டுவதற்கான இடத்தை ஒதுக்கீடு செய்வதற்கும், தற்போதைய சூழ்நிலையில் பெரிய கப்பல்களை கையாளக்கூடிய பல்வேறு கப்பலணையும் மேடைகளைக் கொண்ட ஆழ்கடல் துறைமுகங்களை ஏற்படுத்திக் கொடுப்பதற்கும், அதிக முதலீடு செய்யும் நிறுவனங்களை கருத்திற்கொண்டு தனியார் முன்னெடுப்புகளுக்கு நீண்ட கால குத்தகைக்கு வழங்கி தமிழ்நாடு அரசு அனுமதிக்கும். துறைமுகம் சார்ந்த வசதிகள் தேவைப்படும் கடலோரப் பகுதிகளில் கணிசமான முதலீடு செய்யும் தனியார் நிறுவனங்களுக்கு சொந்தத் துறைமுகம் மற்றும் வணிக ரீதியிலான தோணித் துறைகள் கட்டுவதற்கான இடம் ஒதுக்கீடு செய்யப்படும்.
2. தற்போது அதிகரித்து வரும் சரக்குப் போக்குவரத்தை ஈடுசெய்வதற்காக, ஏற்கனவே உருவாக்கப்பட்டுள்ள தனியார் துறைமுகங்கள் அல்லது அனுமதி அளிக்கப்பட்டு உருவாக்கத்தில் உள்ள தனியார் துறைமுகங்களினை தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியத்தின் முன் அனுமதியுடன் பல்வேறு நிறுவனங்களின் பயன்பாட்டிற்கும், பல்வேறு வகையான வணிகச் சரக்குகளை கையாள்வதற்கும் அளிப்பதென தமிழ்நாடு அரசு தீர்மானித்துள்ளது.

3. (அ) தனியார் முதலீட்டாளரின் பிரத்தியேக சரக்குகளை மட்டும் கையாளும் தனியார் துறைமுகம், கட்டுதல், தனதாக்குதல் மற்றும் இயக்குதல் (இனி "கதஇ" என்பதை சுட்டும் வகையில் "BOO" என குறிக்கப்படும்) கொள்கையின் அடிப்படையில் அனுமதிக்கப்படும்
 - (ஆ) பல்வேறு நிறுவனங்களின் பயன்பாட்டிற்கும், பல்வேறு வகையான வணிக சரக்குகளைக் கையாளப் பயன்படும் தனியார் துறைமுகம் கட்டுதல், தனதாக்குதல், இயக்குதல் மற்றும் பங்கிடுதல் (இனி கதஇப என்பதை சுட்டும் வகையில் "BOOS" என குறிக்கப்படும்) கொள்கையின் அடிப்படையில் அனுமதிக்கப்படும்.
 - (இ) பல்வேறு நிறுவனங்களின் பயன்பாட்டிற்கும், பல்வேறு வணிகச் சரக்குகளைக் கையாள்வதற்கும் பயன்படும் தனியார் துறைமுகமானது, பிற்காலத்தில் அத்தனியாரின் பிரத்தியேக சரக்குகளைக் கையாள்வதை நிறுத்திடுமாயின் அத்துறைமுகம் கட்டுதல், தனதாக்குதல், இயக்குதல், பங்கிடுதல் மற்றும் மாற்றுதல் (இனி கதஇபமா என்பதை சுட்டும் வகையில் "BOOST" என குறிக்கப்படும்) கொள்கையின் அடிப்படையில் அனுமதிக்கப்படும்.
4. துறைமுகங்கள் மற்றும் துறைமுக கட்டுமானங்களை உருவாக்க தேவைப்படும் நிலம் முதலில், 30 ஆண்டுகளுக்கு குத்தகை அடிப்படையில் ஒதுக்கீடு செய்யப்படும். இருப்பினும், 10 ஆண்டுகள் துறைமுகத்தையோ அல்லது துறைமுக வசதிகளையோ இயக்கிய பின்னர் துறைமுக இயக்கு நிறுவனத்தின் வேண்டுகோளுக்கிணங்க, அத்துறைமுகம் (அல்லது) துறைமுக வசதியின் செயல்பாட்டினை தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் சீராய்வு செய்து, உரிம காலத்தை, அதிகபட்சமாக 99 ஆண்டுகள் வரை நீட்டிப்பு செய்யலாம்.
 5. குத்தகை ஒப்பந்தத்தின் தேதியிலிருந்து துறைமுகம் அல்லது துறைமுக வசதிகளை உருவாக்கம் செய்வதற்கான இடைப்பட்ட கால அவகாசம் பொதுவாக 5 ஆண்டுகளாகும்.
 6. கட்டுதல், தனதாக்குதல் மற்றும் இயக்குதல் கொள்கையின் அடிப்படையில் உருவாக்கப்பட்ட தனியார் துறைமுகம் மற்றும் துறைமுக கட்டுமானங்கள் உருவாக்கப்பட்டு இருக்கும்பட்சத்தில் பிரத்தியேக சரக்குகளின் மீதான கட்டணங்கள் அரசால் அவ்வப்போது நிர்ணயிக்கப்படும். கட்டணவீத அட்டவணையின்படி அமையும்.
 7. துறைமுகத்திற்கு வருகை தரும் தனியார் முதலீட்டாளரின் சரக்குகளை கொண்டுவரும் கலங்களிடமிருந்து கப்பல் தங்குமிடக் கட்டணத்தை (Berthing dues) இவ்வாரியம் வசூலிக்காது. இருப்பினும், துறைமுக கட்டணம் மற்றும் சரக்கு ஏற்றுமதி / இறக்குமதி கட்டணங்கள் ஆகியவை அரசால் அவ்வப்போது வரையறுக்கப்படும் வீதங்களில் வாரியத்திற்கு செலுத்தப்பட வேண்டும்.
 8. பல்வேறு நிறுவன பயன்பாட்டிற்கும், பல்வேறு வணிகச் சரக்குகளை கையாள அனுமதிக்கப்படும் தனியார் துறைமுகத்திற்கு, BOOS கொள்கையின் அடிப்படையில் அமையும். இந்நேரத்தில், பிரத்தியேக சரக்குகள் கையாளுதலுக்கான கட்டணங்கள் கட்டணவீத அட்டவணையின்படி அரசால் அவ்வப்போது நிர்ணயிக்கப்படும். மேலும் பல்வேறு பயன்பாட்டாளர் மற்றும் பல்வேறு வணிக சரக்குகள் கையாளுதலுக்கு BOOS அடிப்படையில் வருமானம் பங்கிடப்படும். இருப்பினும், கட்டண வீத அட்டவணைப்படி கட்டணங்கள் வசூல் செய்தல் அல்லது BOOS கொள்கையின் அடிப்படையில் வருமானத்தை பங்கிட்டு கொள்ளுதல் ஆகியவற்றில் எது வாரியத்திற்கு பயனளிக்குமோ அம்முறையினை தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் தேர்ந்தெடுக்கும்.
 9. கட்டுமானங்களை உருவாக்குதல், பழுதுபார்த்தல், பராமரித்தல், நிர்வகித்தல் ஆகிய பொறுப்புகள் முதலீட்டாளர்களையே சாரும்; மேலும்

10. தனியார் முதலீட்டுத் துறைமுகம் அமைத்து அதன் மூலம் பல்வேறு பயன்பாட்டாளர் மற்றும் பல்வேறு வணிகச் சரக்குகளை கையாளும் வகையில் இயக்குவதற்கான உரிமை பிரத்தியேகமற்ற முறையில் இருக்கும்.

6.6. வணிக நோக்கிலான துறைமுகங்களுக்கு உரிமம் அளித்தல்

- 1) சிறு துறைமுகங்கள் (ஏற்கனவே உள்ளவை மற்றும் வரக்கூடியவை) தனியார் பங்கேற்புடன் மேம்படுத்துவதற்கு அனுமதி அளிக்கப்படும்.
- 2) வணிக நோக்கிலான துறைமுக முதலீட்டாளர்களை தெரிவு செய்வதற்கு, பொது அறிவிப்பு மூலம் போட்டி விருப்பறிவிப்புகள் பெறப்பட்டு, அவற்றின் தொழில்நுட்ப மற்றும் நிதி மதிப்பீடுகளின் அடிப்படையில் துறைமுக மேம்பாட்டிற்கு தகுதியுள்ள முதலீட்டாளர்கள் தேர்ந்தெடுக்கப்படுவர்.
- 3) பத்தி (2)ல் கூறப்பட்ட வகையில் கருத்துருக்கள் பெறப்படாதநிலையில், ஒரு தனியார் நிறுவனம், தமிழக அரசுக் கழகங்கள் / தமிழ்நாடு அரசு வாரியங்கள் மற்றும் தமிழ்நாடு அரசு நிறுவனங்கள் ஆகியவற்றில் ஏதேனும் ஒரு அரசு நிறுவனத்துடன் இணைந்து கூட்டு முயற்சி அடிப்படையில் வணிக நோக்கிலான துறைமுகத்தை உருவாக்குவதற்கு விரும்புமாயின், அந்த கூட்டு முயற்சி நிறுவனத்திற்கு துறைமுகம் நேரடியாக ஒதுக்கீடு செய்யப்படும்.

இந்த ஒதுக்கீடு கீழ்க்கண்ட நிபந்தனைகளுக்குட்பட்டதாகும்:-

- அ) சிறு துறைமுகத்தை அமைத்து இயக்குவதற்கு உருவாக்கப்படும் சிறப்பு பயன்பாட்டு அமைப்பான துறைமுக நிறுவனமானது, முதலீட்டாளர் அல்லது முதலீட்டாளர் குழுமம் மற்றும் அரசுக் கழகங்கள், வாரியங்கள் மற்றும் தமிழ்நாடு அரசின் இதர நிறுவனங்களுடன் இணைந்து உருவான ஒரு கூட்டு முயற்சியாக இருத்தல் வேண்டும்.
 - ஆ) அந்த பொது துறை கழகங்கள் உள்ளடக்கிய அரசு நிறுவனங்கள் / தமிழ்நாடு அரசு வாரியங்கள் மற்றும் தமிழ்நாடு அரசு நிறுவனங்கள் செய்யும் முதலீடானது அந்நிறுவனத்தின் மொத்த பங்கு தொகையில் 11 சதவிகிதம் வரை இருக்கும்.
 - இ) துறைமுக நிறுவனம் அடிப்படை உபயோகிப்பு தொழிற்சாலைகள் மற்றும் திட்ட நிறுவனங்களை பங்குதாரராக சேர்க்கலாம். துறைமுக நிறுவனத்தின் நிதி ஆதாரங்கள் இறுதி செய்யப்படுவதற்கு முன்னர் அடிப்படை தொழிற்சாலைகளின் நிதி ஆதாரங்கள் இறுதி செய்யப்பட்டிருத்தல் வேண்டும்.
 - ஈ) துறைமுக வசதிகளுக்கு தேவைப்படும் நிலங்கள் அந்நிறுவனத்தாலோ அல்லது அந்நிறுவனத்தின் முகவர்களாலோ கொள்முதல் செய்யப்பட வேண்டும். அரசு மற்றும் அதன் கவர்களால் குத்தகை அடிப்படையில் வழங்கப்படும் நிலங்களும் இவற்றில் அடங்கும்.
- உ) இத்துறைமுகம் பிரத்தேயகமற்ற வகையில் உருவாக்கப்பட்டு இயக்கப்படும்.
- 4) இத்திட்டம் முழுமையாக BOOST கொள்கையின் அடிப்படையில் மேற்கொள்ளப்படும் அல்லது தமிழ்நாடு ஒப்பந்தபுள்ளிகளின் வெளிப்படைத்தன்மை (பொது தனியார் கூட்டாண்மை கொள்முதல்) விதிகள், 2012ன் கீழ் அனுமதிக்கப்பட்ட பிற வணிக மாதிரியின் அடிப்படையில் இருக்கும்.

- 5) கணிசமான மூலதன முதலீடு, அமைவிட கடல்சார் சூழ்நிலை, உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள பின்புல கட்டமைப்புகள் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில், இந்த முறைக்கான BOOST (அல்லது பிற வணிக மாதிரி) ஒப்பந்த காலவரம்பை தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம், குறைந்தபட்சம் 30 ஆண்டுகளுக்கும் அதிகப்பட்சம் 99 ஆண்டுகளுக்கு மிகாமல் நிர்ணயிக்க தீர்மானிக்கும்.
- 6) கட்டண வீத அட்டவணைப்படி கட்டணங்கள் வசூல் செய்தல் அல்லது BOOST (அல்லது பிற வணிக மாதிரி) கொள்கையின் அடிப்படையில் வருமானத்தை பங்கிட்டு கொள்ளுதல் ஆகியவற்றில் எது பயனளிக்குமோ அம்முறையினை தேர்ந்தெடுக்க தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியத்திற்கு உரிமை உள்ளது.
- 7) ஒப்பந்தகால முடிவில் சொத்துக்களை மாற்றுவது குறித்த விவரங்கள் அந்தந்த சலுகை ஒப்பந்தங்களில் குறிப்பிடப்படும்.
- 8) துறைமுகத்தை மேம்படுத்துதல், துறைமுக வசதிகளை உருவாக்குதல், பராமரித்தல் ஆகியவற்றிற்கு தேவையான முதலீட்டை துறைமுக மேம்பாட்டு நிறுவனமே ஏற்பாடு செய்து கொள்ளும்.
- 9) பங்கு மூலதனத்தில் (equity) அரசு பங்கேற்காத நிலையில் நிறுவனத்தின் இயக்குநர் குழுவில் ஒரு இயக்குநரையும் ஏனைய இனங்களில் ஒவ்வொரு திட்டத்திற்கும் இரண்டு அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட இயக்குநர்களையும் நியமனம் செய்யலாம்.
- 10) துறைமுக வசதிகளை ஏற்படுத்துவதற்கும் துறைமுகத்தை நடத்து வதற்கும் பொறுப்பு ஏற்றுள்ள நிறுவனம் அவ்வப்போது திருத்தப்பட்டுள்ளவாறான இந்திய துறைமுகங்கள் சட்டம், 1908 (1908ஆம் ஆண்டின் மைய அரசு சட்ட எண். XV)ன் உட்கூறு 7(1)ன்படி மற்றும் சர்வதேச கப்பல் மற்றும் துறைமுக வசதிகள் பாதுகாப்பு விதித்தொகுப்பு ஆகியவற்றின் படி துறைமுகப் பாதுகாப்பாளராக அறிவிக்கப்படும். எனவே துறைமுகக் கடல்நீரில் மேற்கொள்ளப்படுகிற அனைத்து நடவடிக்கைகளுக்கும் இது பொறுப்பாகும்.
- 11) துறைமுகத்தை மேம்படுத்தி செயல்படுத்தும் பொறுப்புடைய நிறுவனம் துறைமுக கட்டணங்களை விதிப்பதற்கு சுதந்திரம் பெற்றிருக்கும்.
- 12) துறைமுகம், கப்பல் சரக்குகளைக் கையாளுவது தவிர, கடல்வழிப் பயணிப் போக்குவரத்துக்கும் பொழுதுபோக்குடன் விளை யாட்டு வசதிகளுக்கும் வகை செய்யும். அத்தகைய நேர்வுகளில் அரசு பயணிக் கப்பல்களுக்கு கட்டணம் வரையறுக்கும் அதிகாரத்தை பெற்றிருக்கும்.

6.7 தீர்வைகள், கட்டணங்கள் ஆகியவற்றை வசூலித்தல்

துறைமுக சேவை தொடர்பான பல்வேறு விதமான கட்டணங்கள் / தீர்வைகள் ஆகியவற்றை விதித்தல், செலுத்துதல், வசூலித்தல் மற்றும் பங்கிடுதல் ஆகியவை குறித்து பின்வரும் அட்டவணை விளக்குகிறது:

| | செயல்பாட்டின் தன்மை | விதிப்பவர் மற்றும் வசூலிப்பவர் | செலுத்துபவர் | பங்கிடுபவர் |
|---|--|--------------------------------|------------------------------------|---|
| 1 | தனியார் முதலீட்டுச் சரக்கை மட்டும் கையாளும் தனியார் முதலீட்டுத் துறைமுகம். வசூலிக்கப்படும் தீர்வை (கட்டண வீத | தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் | துறைமுக உபயோகிப்பாளர் / இயக்குபவர் | தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம்: (கட்டண வீத அட்டவணையின் பத்தி 3 (அஓஎ) ல் உள்ள இனங்களின் மீதான தீர்வைகள்) |

| | | | | |
|-------|--|----------------------------|------------------------------------|---|
| | அட்டவணையின் பத்தி 3 (அ) ல் உள்ள இனங்களின் மீதான தீர்வைகள்) | | | |
| 2 | வணிகச் சரக்கையும் கையாளும் தனியார் முதலீட்டுத் துறைமுகம் | | | |
| 2 (அ) | தனியார் முதலீட்டுச் சரக்கு மட்டும் வசூலிக்கப்படும் தீர்வை: (கட்டண வீத அட்டவணையின் பத்தி 3 (அ) ல் உள்ள இனங்களின் மீதான தீர்வைகள்) | தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் | துறைமுக உபயோகிப்பாளர் / இயக்குபவர் | தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம்: (கட்டண வீத அட்டவணையின் பத்தி 3 (அ) ல் உள்ள இனங்களின் மீதான தீர்வைகள்) |
| 2 (ஆ) | வணிகச் சரக்கு மட்டும். வசூலிக்கப்படும் தீர்வை: (கட்டண வீத அட்டவணையின் பத்தி 3 (அ) ல் உள்ள இனங்களின் மீது துறைமுக இயக்குபவரால் நிர்ணயிக்கப்படும் கட்டணம்) | துறைமுகத்தை இயக்குபவர் | துறைமுக உபயோகிப்பாளர் | அ. தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் (கட்டண வீத அட்டவணையின் பத்தி 3 (அ) ல் உள்ள இனங்களின் மீதான தீர்வைகள் அல்லது வருமானத்தை பங்கிட்டுக் கொள்ளுதல் ஆகியவற்றில் எது வாரியத்திற்கு பயனளிக்க குமோ அம்முறையில் இருக்கும்) ஆ. துறைமுக இயக்குபவர்: மீத வருவாய் |
| 3 | பத்தி 6.6 (ii)ன்படி வணிகத் துறைமுகம். | துறைமுகத்தை இயக்குபவர் | துறைமுக உபயோகிப்பாளர் | அ. தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் சலுகை ஒப்பந்தத்தின் நிபந்தனைகள் மற்றும் விதிமுறைகளின் அடிப்படையிலான தீர்வைகள் ஆ. துறைமுக இயக்குபவர்: மீத வருவாய் |
| | பத்தி 6.6 (iii)ன்படி வணிகத் துறைமுகம். வசூலிக்கப்படும் தீர்வை: (கட்டண வீத அட்டவணையின் பத்தி 3 (அ) ல் உள்ள இனங்களின் மீது துறைமுக இயக்குபவரால் நிர்ணயிக்கப்படும் கட்டணம்) | துறைமுகத்தை இயக்குபவர் | துறைமுக உபயோகிப்பாளர் | அ. தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் (கட்டண வீத அட்டவணையின் பத்தி 3 (அ) ல் உள்ள இனங்களின் மீதான தீர்வைகள் அல்லது வருமானத்தை பங்கிட்டுக் கொள்ளுதல் எது வாரியத்திற்கு பயனளிக்க குமோ அம்முறையில் இருக்கும்) ஆ. துறைமுக இயக்குபவர்: மீத வருவாய் |

விளக்கம்:

அ. தனியார் முதலீட்டுத்துறைமுகம்

i) தனியார் முதலீட்டுச் சரக்கை மட்டும் கையாளும் தனியார் முதலீட்டுத் துறைமுகம் தீர்வை விதித்தல் மற்றும் செலுத்துதல் ஆகியன தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரிய சட்டம், 1995 (1996 ஆம் ஆண்டின் தமிழ்நாடு சட்டம் 4) ன்படி அங்கீகரிக்கப்படும் கட்டண வீத அட்டவணைப்படி இருக்கும்.

ii) தனியார் முதலீட்டுச் சரக்கு மற்றும் வணிகச் சரக்கு ஆகிய இரண்டையும் கையாளும் தனியார் முதலீட்டுத் துறைமுகம்

அ) தனியார் முதலீட்டுச் சரக்கிற்கு மட்டும், தீர்வை விதித்தல் மற்றும் செலுத்துதல் ஆகியன தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரிய சட்டம் 1995 (1996 ஆம் ஆண்டின் தமிழ்நாடு சட்டம் 4) ன்படி அங்கீகரிக்கப்படும் கட்டண வீத அட்டவணைப்படி இருக்கும்.

ஆ) இதர வணிகச் சரக்குகளுக்கு, தீர்வை விதித்தல் மற்றும் செலுத்துதல் ஆகியன தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரிய சட்டம் 1995 (1996 ஆம் ஆண்டின் தமிழ்நாடு சட்டம் 4) ன்படி அங்கீகரிக்கப்படும் கட்டண வீத அட்டவணைப்படியோ அல்லது "BOOS" கொள்கையின் அடிப்படையில் வருமானத்தை பங்கிட்டு கொள்ளுதல் ஆகியவற்றில் வாரியத்திற்கு எது பயனளிக்குமோ அம்முறையில் இருக்கும்.

ஆ. வணிகத்துறைமுகம்

பத்தி 6.6 (ii) ன்படி

தீர்வை விதித்தல் மற்றும் செலுத்துதல் ஆகியன சலுகை ஒப்பந்தத்தின் நிபந்தனைகள் மற்றும் விதிமுறைகளின் அடிப்படையில் இருக்கும்.

பத்தி 6.6 (iii) ன்படி

தீர்வை விதித்தல் மற்றும் செலுத்துதல் ஆகியன தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரிய சட்டம் 1995 (1996 ஆம் ஆண்டின் தமிழ்நாடு சட்டம் 4) ன்படி அங்கீகரிக்கப்படும் கட்டண வீத அட்டவணைப்படியோ அல்லது "BOOST" (அல்லது பிற வணிக மாதிரி) கொள்கையின் அடிப்படையில் சலுகை ஒப்பந்தத்தின்படி வருமானத்தை பங்கிட்டு கொள்ளுதல் ஆகியவற்றில் வாரியத்திற்கு எது பயனளிக்குமோ அம்முறையில் இருக்கும்.

இ. சரக்கின் அளவைக் கணக்கிடுதல்

சங்கத்துறையினரால் ஏற்கப்பட்ட சரக்கு விவரப் பட்டியலின் அளவுப்படி எல்லா ஏற்றுமதி மற்றும் இறக்குமதிக் கட்டணங்களும் செலுத்தப்பட வேண்டும்.

7. புதிய துறைமுகங்கள் மேம்பாடு

7.1 மேம்பாட்டிற்கென கண்டறியப்பட்டுள்ள துறைமுகங்கள்

கடல் ஆழம், பொதுவான கடல்சார் நிலைமைகள் ஏற்கனவே உள்ள அடிப்படை வசதிகளுக்கு ஏற்படக்கூடிய குறைந்த அளவு சுமை, கடற்கரையை அடுத்த நிலப்பகுதிகளுக்கு அருகாமை மற்றும் வட்டார வளர்ச்சி ஆகியவற்றை கணக்கில் கொண்டு நேரடியாக கப்பல்கள் வந்து ஆழ்கடல் துறைமுகங்களை ஏற்படுத்துவதற்காக தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் பல்வேறு இடங்களை தெரிவுபடுத்தியுள்ளது. இறுதிப் பகுதியில், துறைமுகங்களின் அமைவிடங்கள், தமிழ்நாடு இரயில் - சாலை அடிப்படை வசதி குறித்த வரைபடம் ஆகியவை இறுதியில் இணைக்கப்பட்டுள்ளன.

பத்தி 6.5 மற்றும் 6.6ல் விவரிக்கப்பட்டுள்ள வழிமுறைகள் பின்வரும் மற்றும் இதர துறைமுகங்களுக்கும் பொருந்தும்:

1. கடலூர்
2. நாகப்பட்டினம்
3. இராமேசுவரம்
4. பாம்பன்
5. கன்னியாகுமரி
6. குளச்சல்
7. காட்டுப்பள்ளி
8. எண்ணூர் சிறுதுறைமுகம்
9. பனையூர்
10. பி.ஓய்.03 எண்ணெய்வளப்பகுதி
11. திருச்சோபுரம்
12. சிலம்பிமங்கலம்
13. பரங்கிப்பேட்டை
14. திருக்கடையூர்
15. திருக்குவளை
16. உடன்குடி
17. கூடங்குளம்
18. அவ்வப்போது வாரியத்தால் கண்டறிந்து அறிவிக்கப்படும் ஏதேனும் இதர துறைமுகம்

7.2 நவீனப்படுத்துவதற்கான பொதுவான வழிமுறைகள்

துறைமுக பணிகளை நவீனப்படுத்தும் பணியிலும் தனியார் பங்கு பெறுவதை ஊக்குவிக்கும் நோக்கத்துடன் அரசு பின்வருமாறு முடிவு செய்துள்ளது:

- அ. சரக்குமேடை (Wharf) தோணித்துறையில் (Jetty) கடல்சார் வாரியத்தின் கப்பல் துறைமேடையில் முடிக்கப்படாமல் உள்ள பணிகளை தனியாரிடம் ஒப்படைத்தல்.
- ஆ. ஏற்கனவே உள்ள சரக்குமேடை, தோணித்துறை / கப்பல்துறை மேடையில் சரக்குகளை கையாள நவீன இயந்திர சாதனங்களை நிறுவ தனியார் நிறுவனங்களுக்கு அனுமதி வழங்குதல்
- இ. இப்பணியிடங்களில் முதலீடு செய்கின்ற தரப்பினருக்கு சலுகை அளித்து ஊக்குவித்தல்.

7.3 பணிகளை தனியார் மயமாக்குதல்

- 1) சரக்குகளைக் கையாளும் திறனை பெருக்கும் நோக்கத்துடன் தனியார் பங்கேற்புக்காக தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட தற்போதுள்ள சிறு துறைமுகங்கள் மற்றும் அனைத்துப் புதிய துறைமுகங்களில் பின்வரும் துறைமுகப் பணிகளை தொடங்கவும் அரசு முடிவு செய்துள்ளது.
 - அ) சிறுகல சேவை
 - ஆ) தூர் வாருதல்
 - இ) வழிகாட்டுதல்
 - ஈ) துறைமுகத்தை இயக்குதல்
 - உ) சரக்கு ஏற்றுதல் மற்றும் இறக்குதல்
 - ஊ) இயந்திரப் படகு கொண்டு இழுத்துச் செல்லும் பணி
 - எ) தற்போதுள்ள சிறு துறைமுகங்களிலும் புதிய துறைமுகங்களிலும் ஏனைய இன்றியமையாப் பயன்பாட்டுப் பணிகளை மேற்கொள்ளுதல்.
- 2) நவீனப்படுத்துதல் / தனியார் மயமாக்கலில் கூட்டு முயற்சிகளை மேற்கொள்வது பற்றி இவ்வாரியம் பரிசீலனை செய்யும்.

8. தொழில் மயமாக்குதல்

தமிழ்நாட்டிலுள்ள துறைமுகங்களை மேம்படுத்துவதன் முக்கிய நோக்கம் சுமார் 1076 கி.மீ நீளமுள்ள கடலோரப்பகுதி நெடுக வட்டார வளர்ச்சியை மேம்படுத்துவதேயாகும், எனவே போட்டி விலையில் பணி நிறைவு பெற்ற பொருட்களை ஏற்றுமதி செய்யவும், துறைமுகத்தை அடிப்படையாகக் கொண்ட தொழிற்பேட்டைகளை உருவாக்கி அவற்றை மேம்படுத்தும் பணியினை அரசு மேற்கொள்ளும். தனியார் துறையில் பெரும் தொழில்களை நிறுவ அரசு ஊக்கமளித்து, தேவையான அனைத்து அடிப்படை வசதிகளையும் செய்து கொடுக்கும். தொழில் வளர்ச்சியும், துறைமுக வளர்ச்சியும் கைகோர்த்து இணையாக வளரவேண்டும் அவ்வளர்ச்சி இம்மாநிலத்திலுள்ள கடற்கரைப் பகுதிகளில் சமூகப் பொருளாதார கட்டமைப்பில் பெரும் பயனை அளிக்கும்.

9. அடிப்படை வசதி மேம்பாடு

துறைமுகத் துறையை மேம்படுத்த பெரும் நிதி முதலீடு தேவை என்பதை நன்குணர்ந்த அரசு இத்துறைமுகங்கள் அதன் கடற்கரையை அடுத்த நிலப்பகுதிகள் முழு அளவில் வளர்ச்சியடைவதற்கு உதவியாக சாலை, இரயில் வசதி, திறந்த வெளி இடங்கள், தண்ணீர், வடிகால், மின்சக்தி வசதி, தொழில்நுட்ப பயிற்சி நிலையங்கள் நிறுவதல் போன்ற துணை அடிப்படை வசதிகளை செய்து கொடுக்க உறுதி பூண்டுள்ளது.

10. சாகச நீர்விளையாட்டுகள்

தமிழ்நாடு கிழக்கு மற்றும் மேற்கு கடற்கரை, பாக் விரிகுடா மற்றும் மன்னார் வளைகுடாவை உள்ளடக்கிய 1076 கி.மீ நீளமுள்ள அழகிய மற்றும் நீண்ட கடற்கரையை கொண்டுள்ளது. இம்மாநிலத்திற்கு ஒவ்வொன்றும் கிட்டத்தட்ட 49.48 கோடி உள்நாட்டு பார்வையாளர்களும், 68.66 இலட்சம் வெளிநாட்டு பார்வையாளர்களும் வருகின்றனர். தமிழ்நாட்டில் நீர்விளையாட்டுகள் பெரும்பாலும் ஒழுங்கமைக்கப்படாத பிரிவாகவே இருந்து வருகிறது. இருப்பினும், இது சுற்றுலாப் பயணிகளை ஈர்க்கும் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க அம்சமாக உள்ளது.

நீர்விளையாட்டுகளின் இரண்டு பிரிவுகளாவன:

அ) மோட்டார் பொருத்தப்பட்ட மற்றும் இழுக்கப்படும் வகை: அதிவேக நீர்ச்சறுக்கு (Jet-skiing), பாராசெய்லிங் (Parasailing), படகு சவாரி (Boating), வெறுங்காலுடன் நீர்ச்சறுக்கு (Barefoot skiing), வாழைப்படகு சவாரி (Banana boating), கம்பிவட சறுக்கு (Cable and Skiing), அலைச்சறுக்கு (Surfing), பலகை நீர்ச்சறுக்கு (Wakeboarding), நீர்ச்சறுக்கு (Water-skiing), பாய்மர அலைச்சறுக்கு (Wind Surfing) விளையாட்டுகள்

ஆ) மோட்டார் அல்லாத வகை: ஒரு துடுப்புப்படகு (Canoeing), இரு துடுப்புப்படகு (Kayaking), தெப்பம் (Water rafting), பாய்மரப்படகு சவாரி (Dinghy sailing), காற்றாடி அலைச்சறுக்கு (Kite surfing), நின்று அலைச்சறுக்குதல் (Stand up paddle surfing), பலகை அலைச்சறுக்கு (Skim boarding).

தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் பல்வேறு ஆய்வுகள் மற்றும் ஆராய்ச்சிகளை மேற்கொள்வதற்கும், இது போன்ற நீர் விளையாட்டுகளுக்கான சாத்தியமான இடங்களைத் கண்டறியவும் மற்றும் அதை திறம்பட செயல்படுத்த ஒரு நிலையான செயல்பாட்டு நடைமுறையை தயார் செய்வதற்கும், பொருத்தமான மற்றும் திறமையான முகமைகளை நியமிக்கும்.

11. உள்நாட்டு கப்பல் போக்குவரத்து

- i. மாநில அரசு உள்நாட்டு கப்பல் போக்குவரத்திற்கான சரக்குகள் மற்றும் பயணிகளை மட்டுமே கையாளும் கப்பல் அணையும் மேடைகளை மேம்படுத்த அனுமதிக்கும்.
- ii. தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம், துறைமுக திட்டங்கள் மற்றும் தற்போதுள்ள திட்டங்களில் பசுமை வழிகளை ஏற்படுத்த துறைமுக இயக்குநிறுவனங்களை ஊக்குவிக்கும்.

12. பயணியர் பணிகள்

- i. தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம், உள்நாட்டு மற்றும் சர்வதேச வழித்தடங்களில், Ro-Ro (ரோ-ரோ) மற்றும் பயணியர் சேவை துவங்குமிடங்கள் மற்றும் சேருமிடங்களை ஆராய்ந்து கண்டறியும்.
- ii. தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம், உள்நாட்டு மற்றும் சர்வதேச Ro-Ro (ரோ-ரோ) மற்றும் பயணிகள் படகு சேவைகளை இயக்குவதற்கான கப்பலணையும் மேடைகளை மேம்படுத்துவதில் தனியார் பங்களிப்பை ஊக்குவிக்கும்

13. கடல்சார் துறை திறன் மேம்பாடு:-

தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம், பல்வேறு கடல்சார் நிறுவனங்கள் மற்றும் திறன் மேம்பாட்டு மையங்களை நிறுவுவதன் மூலம் கடல்சார் தொழில்துறைக்கான திறன் மேம்பாட்டை மேம்படுத்துவதற்கு முயற்சி செய்யும்.

14. நிலையான கடல்சார் மேம்பாடு:-

தமிழ்நாட்டின் துறைமுகங்கள் மற்றும் கடல்சார் துறையின் நிலையான வளர்ச்சியை உறுதி செய்வதற்காக,

- அ) துறைமுக நடவடிக்கைகள், செயல்பாடுகள் மற்றும் மேலாண்மை ஆகியவற்றில் சுற்றுச்சூழலுக்கு உகந்த முறைகளை ஒருங்கிணைக்கும் ஒரு நிலையான துறைமுக மேம்பாட்டுக் கருத்தை தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம், தீவிரமாக ஊக்குவிக்கும்.
- ஆ) சுற்றுச்சூழல் சவால்களை எதிர்கொள்ள, தேவைகளின் அடிப்படையில், கடல்சார் பங்குதாரர்களின் உள்ளீடுகளுடன் பசுமை துறைமுகத் திட்டத்தை உருவாக்க தமிழ்நாடு கடல்சார் வாரியம் முயற்சிகளை மேற்கொள்ளும்.

பிரதீப் யாதவ்

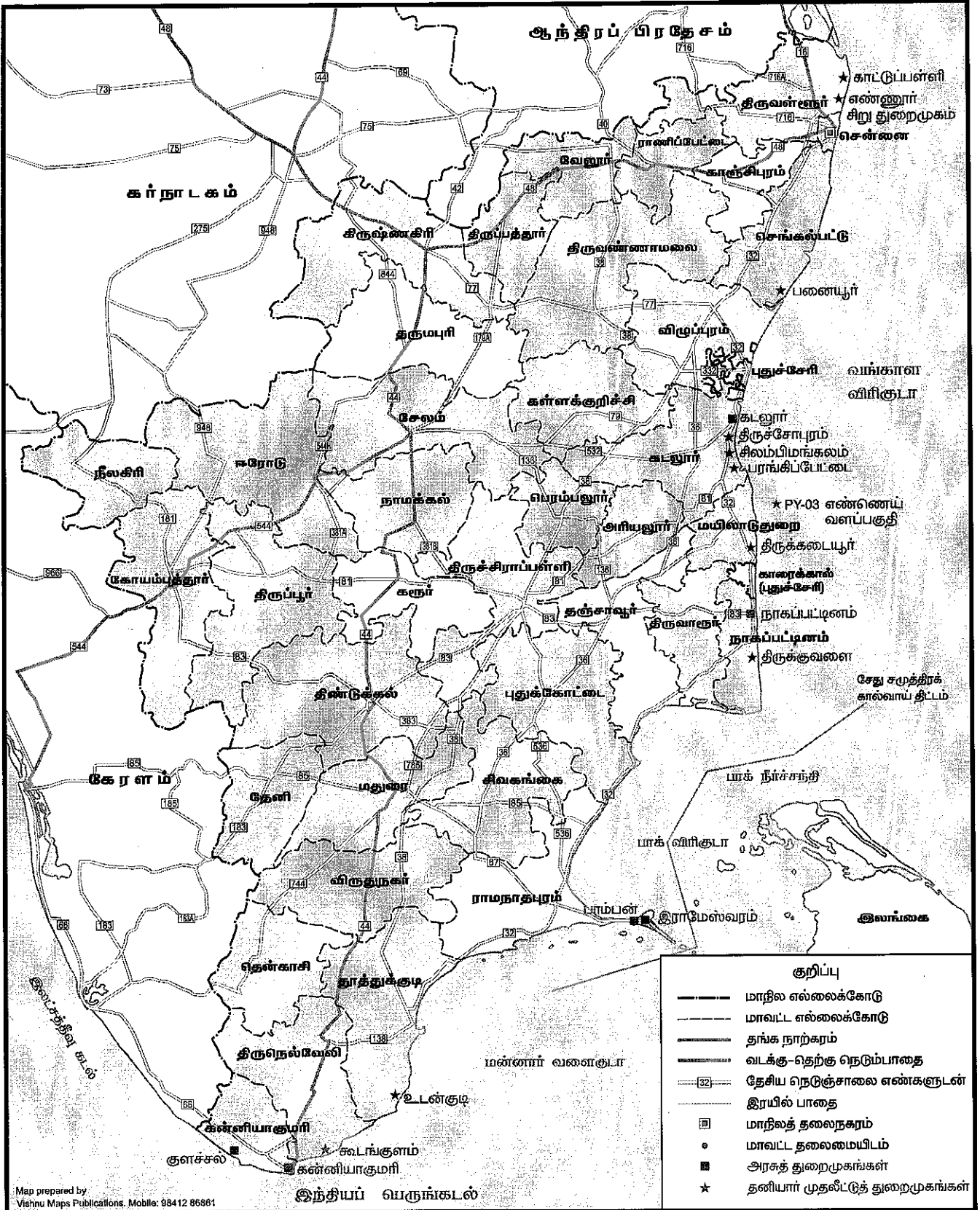
அரசு கூடுதல் தலைமைச் செயலாளர்

//உண்மை நகல்//

Baany
15/11/2023
பிரிவு அலுவலர்
15/11/2023



தமிழ்நாட்டின் சிறு துறைமுகங்கள்



அரசுத் துறைமுகங்கள்

1. கடலூர்
2. நாகப்பட்டினம்
3. பாம்பன்
4. இராமேஸ்வரம்
5. கன்னியாகுமரி
6. குளச்சல்

தனியார் முதலீட்டுத் துறைமுகங்கள்

1. காட்டுப்பள்ளி
2. எண்ணூர் சிறு துறைமுகம்
3. பனையூர்
4. திருச்சோபுரம்
5. சிலம்பிமங்கலம்
6. பரங்கிப்பேட்டை
7. PY-03 எண்ணெய் வளப்பகுதி
8. திருக்கடையூர்
9. திருக்குவளை
10. உடன்குடி
11. கூடங்குளம்