



ಶ್ರೀ ಸಿದ್ದರಾಮಯ್ಯ
ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು
ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ



ಶ್ರೀ ಡಿ.ಕೆ. ಶಿವಕುಮಾರ್
ಮಾನ್ಯ ಉಪ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು
ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ



ಶ್ರೀ ಮಂಕಾಳ ಎಸ್ ವೈದ್ಯ
ಮಾನ್ಯ ಮೀನುಗಾರಿಕೆ, ಬಂದರು ಮತ್ತು
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು
ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ



ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿ-2024

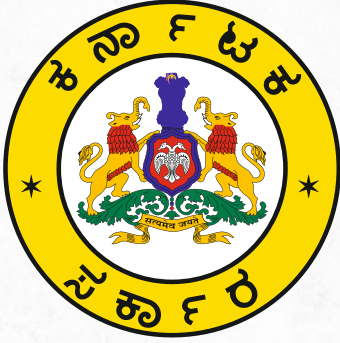


**KARNATAKA
MARITIME
DEVELOPMENT
POLICY - 2024**



ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿ-2024

KARNATAKA MARITIME DEVELOPMENT POLICY - 2024



ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ
ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ
ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು
ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ
ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ

Government of Karnataka
Infrastructure Development
Ports & Inland
Waterways Department
Karnataka Maritime Board



1. ಕಿರು ಶಿಲ್ಪಿ

ಈ ನೀತಿಯನ್ನು 'ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿ-2024' ಎಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತದೆ

2. ಪಿಲಿಕೆ

2.1 ಹಿನ್ನೆಲೆ

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯವು 320 ಕಿ.ಮೀ. ಕರಾವಳಿ ತೀರವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬೃಹತ್ ಹಾಗೂ ಹದಿಮೂರು ಕಿರು ಬಂದರುಗಳಿವೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಕಿರು ಬಂದರುಗಳು ವಾರ್ಷಿಕ ಸುಮಾರು ಒಂದು ಮಿಲಿಯನ್ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ (MMT) ಸರಕುಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ 90% ಉತ್ತಮ ಅಥವಾ ಸರಕನ್ನು ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿಯೇ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈ ನೀತಿಯು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾರಿಗೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಇನ್ನಷ್ಟು ಸುಧಾರಣೆ ಮಾಡಲು ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ.

ರಾಜ್ಯದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾಗಿದೆ. ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿದ ಹಾಗೂ ಸಮರ್ಥ ಬಂದರು ಸೌಕರ್ಯ, ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ಉತ್ಪಾದನಾ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ನೆರವಾಗುವ ಮೂಲಕ ಒಳನಾಡಿನ ಉದ್ದಿಮೆಗಳಿಗೆ ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ, ಜಲಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಮತ್ತು ಖನಿಜಗಳಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳು ಕೂಡ ಪ್ರಮುಖ ಭಾಗವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಜಲಸಾರಿಗೆಯಿಂದ ಉತ್ತೇಜಿತವಾದ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಮತ್ತು ಖನಿಜಗಳಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳು ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ನೆರವಾಗುತ್ತವೆ. ಜಲಸಾರಿಗೆ ಪ್ರೇರಿತ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳು ಹಾಗೂ ಖನಿಜಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಯೋಜಿತ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮೂಲಕ ಈ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ ತರಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ ಬಂದರುಗಳು, ಜಲಸಾರಿಗೆ ಪ್ರೇರಿತ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ, ಖನಿಜಗಳಿಗೆ, ಜಲಸಾರಿಗೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಉದ್ದಿಮೆಗಳು, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಸುಸ್ಥಿರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮೂಲಕ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳ ಸೃಷ್ಟಿ, ಕೌಶಲ್ಯಾಭಿವೃದ್ಧಿ, ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುವ ಜನಸಮುದಾಯಗಳ ಆದಾಯ ಹೆಚ್ಚಳ ಹಾಗೂ ಪ್ರದೇಶದ ಆರ್ಥಿಕತೆಯ ಮೌಲ್ಯವರ್ಧನೆ ಮಾಡುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

2.2. ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ

ಮೇಲಿನ ಗುರಿಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು 2018ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯನ್ನು (ಕೆ.ಎಂ.ಜಿ.) ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಕಿರು ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆ, ಒಳನಾಡು ಜಲಮಾರ್ಗಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮತ್ತು ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಇದರ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿದೆ. ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ, ಒಟ್ಟಾರೆ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ ಉದ್ದಿಮೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹಾಗೂ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಪ್ರೇರಿತ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಮತ್ತು ಖನಿಜಗಳಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡುವ ಮೂಲಕ ರಾಜ್ಯದ ಸಮಗ್ರ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ.





2.3. ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿಯ ಉದ್ದೇಶಗಳು

ಪ್ರಸ್ತುತ 'ಕರ್ನಾಟಕ ಶಿರು ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿ-2014,' ಕರ್ನಾಟಕದ ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಮೇಲೆ ತನ್ನ ಗಮನವನ್ನು ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ (ಕೆ.ಎಂ.ಜಿ.) ಸ್ಥಾಪನೆಯ ಮೂಲಕ ಈಗಿನ ಹೊಸ ನೀತಿಯು ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಮೂಲಕ ಸುಸ್ಥಿರ ಹಾಗೂ ಸಮಗ್ರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

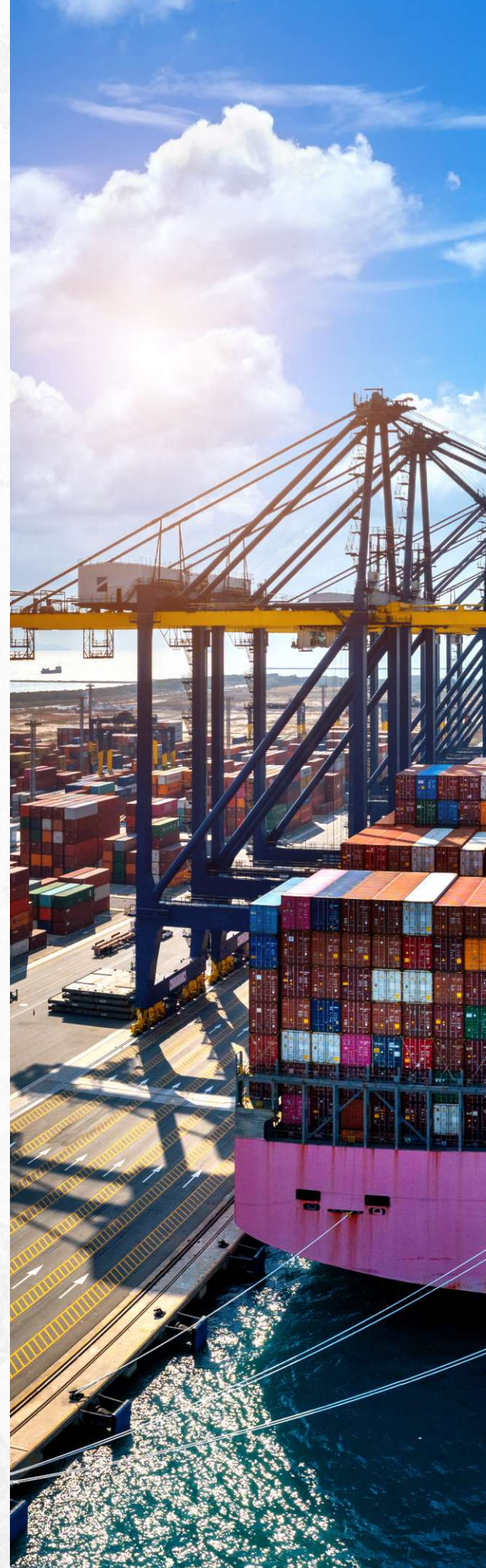
ಈ ನೀತಿಯ ಪ್ರಮುಖ ಉದ್ದೇಶಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

- ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಸಮಗ್ರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮೂಲಕ ಭಾರತದ ದೇಶೀಯ ಹಾಗೂ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ವ್ಯವಹಾರದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಪಾಲನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದು.
- ಸಮಗ್ರ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆಯ ಮೂಲಕ ಸಮರ್ಪಕ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದು.
- ಸಮಗ್ರ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವವನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುವುದು.
- ಸಮರ್ಥವಾದ ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಬಂದರು-ಸಂಬಂಧಿ ಸೌಕರ್ಯ ಮತ್ತು ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಕರ್ನಾಟಕ ಮತ್ತು ನೆರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸುವುದು.
- ರಾಜ್ಯದ ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡಿನಲ್ಲಿರುವ ರಫ್ತು ಉದ್ದೇಶದ ಉದ್ದಿಮೆಗಳಿಗೆ ಹಾಗೂ ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ ಉದ್ದಿಮೆಗಳಿಗೆ ಬಂದರು ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು.
- ಬಂದರು ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಹೆಚ್ಚಳ ಹಾಗೂ ಸರಕು ನಿರ್ವಹಣೆ ಸಲಕರಣೆಗಳನ್ನು ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸುವ ಮೂಲಕ ಈಗಾಗಲೇ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಬಂದರು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದು.
- ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಹಾಗೂ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಗೆ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಜಲ ಸಾಲಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ನಗರಗಳು ಹಾಗೂ ಹೆದ್ದಾಲಗಳ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದು.
- ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಹಡಗು ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಹಡಗು ಲಭ್ಯತೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುವುದು.
- ಮನರಂಜನೆ ಹಾಗೂ ಜಲಕ್ರೀಡೆ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಕರಾವಳಿ ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಆಧಾರಿತ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುವುದು.
- ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಖನಿಜಗಳಿಗೆ ಬಂದರು, ಹಿನ್ನೀರು ಹಾಗೂ ತತ್ಸಂಬಂಧಿ ಸರಬರಾಜು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದು.
- ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಏಕಗವಾಕ್ಷಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ಮೂಲಕ ಅವಶ್ಯಕ ಅನುಮತಿ ಮತ್ತು ನಿಯಂತ್ರಣ ಸಂಬಂಧಿ ಅಡೆತಡೆಗಳನ್ನು ನಿವಾರಿಸುವುದು.
- ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಸುಸ್ಥಿರ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆಯ ಮೂಲಕ ರಾಜ್ಯದ ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಹವಾಮಾನ ಬದಲಾವಣೆ ಹಾಗೂ ಐಷಾರ್ಯವನ್ನು ಹಾನಿಗೊಳಿಸುವ ಮರಳಿ ಸುಸ್ಥಿತಿಗೆ ತರುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವುದು.

3. ವ್ಯಾಖ್ಯಾನಗಳು

(ಈ ನೀತಿಯ ಸೀಮಿತವಾಗಿ, ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಬೇರೆ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ)

- 'ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆ' ಅಂದರೆ ಬಂದರು ದ್ವಾರದಿಂದ ರಾಜ್ಯ ಅಥವಾ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ರಸ್ತೆ.
- 'ಬರ್ತೋಲ್ಡ್ ಡ್ಯೂಸ್' ಅಂದರೆ ಹಡಗು ಕಟ್ಟಿ (ಬಂದಲನಲ್ಲ ಹಡಗು ನಿಲ್ಲುವ ರೇವುಗಳ ಬರ್ತೋಲ್ಡ್) ಬಳಸುವುದಕ್ಕೆ ವಿಧಿಸುವ ಶುಲ್ಕ.
- 'ಬ್ರೋಫೀಲ್ಡ್ ಡೆವೆಲಪ್‌ಮೆಂಟ್' ಅಂದರೆ ಈಗಾಗಲೇ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದು ಅಥವಾ ಅವುಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟ ಸುಧಾರಿಸುವುದು.
- 'ಕ್ಯಾಪ್ಟಿವ್ ಕಾರ್ಗೋ' ಅಂದರೆ ಬಂದರು ಬಂಧಿತ ಸರಕು, ಬಂಧಿತ ಜಿಲ್ಲೆ ಬಳಕೆಗಿಂತಲೇ ಮೀಸಲಾಗಿರುವ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸರಕು.
- 'ಕ್ಯಾಪ್ಟಿವ್ ಜಿಲ್ಲೆ' ಅಂದರೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ತಮ್ಮ ಸ್ವಂತ ಸರಕನ್ನು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲು ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯಮಿಗಳು ಬಳಸುವ ಹಡಗು ಕಟ್ಟಿ.
- 'ಕ್ಯಾಪ್ಟಿವ್ ಪೋರ್ಟ್' ಅಂದರೆ ಕ್ಯಾಪ್ಟಿವ್ ಕಾರ್ಗೋವನ್ನು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲು ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯಮಿ ಅಥವಾ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ನಿರ್ಮಿಸಿಕೊಂಡಿರುವ ಬಂದರು.
- 'ಕೋಸ್ಟಲ್ ಶಿಪ್ಪಿಂಗ್' ಅಂದರೆ ಒಂದೇ ದೇಶದ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಬಂದರುಗಳ ನಡುವೆ ಹಡಗುಗಳ ಮೂಲಕ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಮಾಡುವುದು.
- 'ವಾಣಿಜ್ಯ ಬಂದರು' ಅಂದರೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸರಕು ಕ್ಯಾಪ್ಟಿವ್ ಮತ್ತು ಮೂರನೆಯವರ ಸರಕು ನೇಲದಂತೆ ಎಲ್ಲಾ ಲೀಡಿಯ ಸರಕುಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುವ ಬಂದರು.
- 'ಕನ್ವೆಷನ್ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್' ಅಂದರೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾರರ ನಡುವೆ ಷರತ್ತು ಮತ್ತು ನಿಯಮಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಲಯಾಯತಿ ಒಪ್ಪಂದ.
- 'ಡಾಕ್' ಅಂದರೆ ಬಂದರು ಅಥವಾ ನದಿಯ ಸಮೀಪ ಹಡಗುಗಳು ಸರಕನ್ನು ಹೇರಲು (ಲೋಡ್) ಹಾಗೂ ಇಳಿಸಲು (ಅನ್‌ಲೋಡ್) ಮಾಡಲು ಲಂಗರು ಹಾಕುವ ಸ್ಥಳ.
- 'ಸರ್ಕಾರ' ಅಂದರೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ.
- 'ಗ್ರೀನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಡೆವೆಲಪ್‌ಮೆಂಟ್' ಅಂದರೆ ಈ ಹಿಂದೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿಲ್ಲದ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಹೊಸದಾಗಿ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದು.
- 'ಒಳನಾಡು' ಅಂದರೆ ಬಂದಲಿಗೆ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಒಳನಾಡಿನ ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶ.
- 'ಹೆಚ್ಚು' ಅಂದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಮತ್ತು ಸರಕನ್ನು ನೌಕೆಯಿಂದ ಇಳಿಸಿಕೊಂಡು ಬರಲು ಹಾಗೂ ನೌಕೆಗೆ ಹತ್ತಿಸಲು ಸಮುದ್ರದ ಅಥವಾ ನದಿಯ ದಡದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಿರುವ ಕೃತಕ ಕಟ್ಟಿ.
- 'ಕರ್ನಾಟಕ ಹೊಸ ಕೈಗಾರಿಕಾ ನೀತಿ 2020-25' ಅಂದರೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ರೂಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಅಥವಾ ಪರಿಷ್ಕರಿಸಿದ ಕೈಗಾರಿಕಾ ನೀತಿ.
- 'ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳ ಕುರಿತಾದ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಪಿಪಿಪಿ ನೀತಿ, 2018', ಅಂದರೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಇಲಾಖೆ (IDD)ಯಿಂದ ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ರೂಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಅಥವಾ ಪರಿಷ್ಕರಿಸಿದ ನೀತಿ.
- 'ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ನೀತಿ 2020-25' ಅಂದರೆ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಇಲಾಖೆಯು ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ರೂಪಿಸಿದ ಅಥವಾ ಪರಿಷ್ಕರಿಸಿದ ನೀತಿ.
- 'ಲ್ಯಾಂಡಿಂಗ್ ಡ್ಯೂಸ್' ಅಂದರೆ ಜಲಸಾಲಿಗೆಯಿಂದ ಬಂದಿಳಿದ ಸರಕಿಗೆ ವಿಧಿಸುವ ಶುಲ್ಕ.





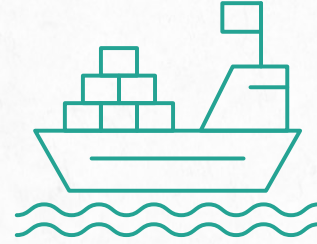
- 'ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆ' ಅಂದರೆ ಸೆಕ್ಷನ್ 4.1 ಅಡಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಗುರುತಿಸಲಾದ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳು.
- 'ಮಾಸ್ಟರ್-ಡೆವಲಪರ್' ಅಂದರೆ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ಲಾನಿಂಗ್ ಮತ್ತು ವಿನ್ಯಾಸ, ಹಣಕಾಸು, ಯೋಜನೆಯ ಜಾಲ ಹಾಗೂ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಸಮಗ್ರ ಯೋಜನೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಕೋಣೆಗಾಲಿಕೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ (ಡೆವಲಪರ್). ಮಾಸ್ಟರ್ ಡೆವಲಪರ್ ಇಡೀ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅಥವಾ ಯೋಜನೆಯ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಭಾಗಗಳನ್ನು ಒಬ್ಬರು ಅಥವಾ ಅನೇಕ ಉಪ ಅಭಿವೃದ್ಧಿದಾರರಿಗೆ (ಸಬ್-ಡೆವಲಪರ್) ಗುತ್ತಿಗೆಗೆ ನೀಡಬಹುದು.
- 'ಸಣ್ಣ ಖನಿಜಗಳು' ಅಂದರೆ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ವೇಳೆ ಅಗೆದು ತೆಗೆಯುವ ಭೂಮಿ, ಮಣ್ಣು, ಮರಳು ಇತ್ಯಾದಿ.
- 'ನೇವಿಗೇಷನ್ ಸಲಕರಣೆಗಳು' ಅಂದರೆ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ನಿಯಮಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಹಡಗುಗಳಿಗೆ ದಿಕ್ಕು ಅಥವಾ ಮಾರ್ಗ ತೋರಿಸಲು ಬಳಸುವ ಬೆಳಕು, ಸಲಕರಣೆ ಇತ್ಯಾದಿಗಳು.
- 'ಬಂದರು' ಅಂದರೆ ಈ ನೀತಿಯಡಿ, ಭಾರತೀಯ ಬಂದರುಗಳ ಕಾಯ್ದೆ, 1908 (Central Act XV of 1908) ರ ಸೆಕ್ಷನ್ 4ರ ಸಬ್ ಸೆಕ್ಷನ್ (1)ರ ಕ್ಲಾಸ್ (ಎ) ಅಡಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಘೋಷಿಸಿರುವ ಸಿರು ಬಂದರುಗಳು.
- 'ಬಂದರು ಶುಲ್ಕ' ಅಂದರೆ ಬಂದಲಿನ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯೊಳಗೆ ಪ್ರವೇಶಿಸುವ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ನೌಕೆಯ ಒಟ್ಟು ತೂಕದ ಮೇಲೆ ವಿಧಿಸುವ ಶುಲ್ಕ.
- 'ಪೋರ್ಟ್ ಎಕ್ಸ್‌ಕ್ಯೂಸಿವಿಟಿ ಹೋಲ್ಡರ್' ಅಂದರೆ ಹೊಸ ಬಂದರು ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆಂದು ನೀಡಲಾದ ಸ್ಥಳದಿಂದ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ದೂರದ ಅಂತರದಲ್ಲೇ ಇಂತಹುದೇ ಸರಕು ನಿರ್ವಹಣೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ನಿಷೇಧಿಸಿರುವ ವಲಯ.
- 'ಬಂದರು ನಿರ್ವಾಹಕ' ಅಂದರೆ ಬಂದರನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವವರು ಅಥವಾ ಪ್ರವರ್ತಕರು/ಬಂದರನ್ನು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುವ ವ್ಯಕ್ತಿ/ ಸಮೂಹ/ ಕಂಪನಿ / ಅವರ ಅಧಿಕೃತ ಏಜೆನ್ಸಿ.
- 'ಬಂದರು ಬಳಕೆದಾರರು' ಅಂದರೆ ಬಂದಲಿನ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳುವ ವ್ಯಕ್ತಿ ಅಥವಾ ಸಮೂಹ ಅಥವಾ ಕಂಪನಿ ಅಥವಾ ಅವರ ಅಧಿಕೃತ ಏಜೆನ್ಸಿ.
- 'ಶೀ (quay)' ಅಂದರೆ ಬಂದಲಿನೊಳಗೆ ಹಡಗಿಗೆ ಸರಕನ್ನು ಹೇರುವ ಮತ್ತು ನೌಕೆಯಿಂದ ಸರಕನ್ನು ಇಳಿಸುವ ಸ್ಥಳ (ಡಾಕ್).
- 'ರೋ-ರೋ ಸರ್ವಿಸ್' ಅಂದರೆ ಹಡಗಿನಿಂದ ಅಥವಾ ಹಡಗಿಗೆ ಸರಕನ್ನು ಗಾಂಜಿಯಿರುವ ಸಾಧನಗಳ ಮೂಲಕ ರಾಂಪ್ ಮೇಲೆ ಸಾಗಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ.
- 'ಶೆಡ್ಯೂಲ್ ಆಫ್ ರೇಟ್' ಅಂದರೆ ಬಂದರು ಶುಲ್ಕ, ಲ್ಯಾಂಡಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಶಿಪ್ಪಿಂಗ್ ಶುಲ್ಕ, ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಶುಲ್ಕ, ಗ್ರೌಂಡ್ ಬಾಡಿಗೆ, ಶೆಡ್ ಬಾಡಿಗೆ, ವಾಟರ್‌ಪ್ರಾಂಟ್ ಶುಲ್ಕಗಳು, ವಾಹನ ಪ್ರವೇಶ ಶುಲ್ಕ, ವೇಜ್‌ಶುಲ್ಕಗಳು, ಬಾಡಿಗೆ ಶುಲ್ಕಗಳು, ಬಂಕಲಿಂಗ್ ಶುಲ್ಕಗಳು, ಪೈಲೇಜ್ ಶುಲ್ಕಗಳು, ಬರ್ತೋ ಶುಲ್ಕಗಳು, ಇತ್ಯಾದಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಲೀಡಿಯ ಶುಲ್ಕಗಳು. ಇವುಗಳನ್ನು ಯಾವ ದರದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಹೇಗೆ ವಿಧಿಸಬೇಕು ಎಂದು 'ಕರ್ನಾಟಕ ಬಂದರುಗಳ ಲ್ಯಾಂಡಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಶಿಪ್ಪಿಂಗ್ ಫೀಸ್' ನಿಯಮಗಳಲ್ಲಿ ಹೇಳಲಾಗಿದೆ. ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಪರಿಷ್ಕರಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.
- 'ಶಿಪ್ಪಿಂಗ್ ಡ್ಯೂಸ್' ಅಂದರೆ ಹಡಗಿಗೆ ಹೇಲದ ಸರಕಿನ ಮೇಲೆ ವಿಧಿಸುವ ಶುಲ್ಕ.
- 'ಶಿಪ್ ಯಾರ್ಡ್‌ಗಳು' ಅಂದರೆ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಹಡಗು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವ / ಲಿಪೇರಿ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಳ.
- 'ಸಾಲಿಸಿಟಿಡ್ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳು' ಅಂದರೆ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವಕ್ಕಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಮೂಲಕ ಗುರುತಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳು.
- 'ಅನ್‌ಸಾಲಿಸಿಟಿಡ್ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳು' ಅಂದರೆ ಮೂರನೇ ಪಾರ್ಟಿಯಿಂದ (ಸರ್ಕಾರ ಏಜೆನ್ಸಿ, ಪಿಎಸ್‌ಯು ಅಥವಾ ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯಮಿ) ಗುರುತಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳು.
- 'ವಾಟರ್ ಪ್ರಾಂಟ್' ಅಂದರೆ ಬಂದಲಿನ ಎದುರು ಇರುವ ಜಲಸಮೂಹ

4. ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಸಮಗ್ರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಸೀಮಿತವಾಗಿದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಕರಾವಳಿ, ಒಳನಾಡು ಜಲಮಾರ್ಗ ಅಥವಾ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯ ಮೂಲಕ ಇತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಗುರುತಿಸಲಾಗಿರುವ ಈ ಕೆಳಗಿನ 6 ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗಿದೆ:

1. ಬಂದರು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅಥವಾ ಉನ್ನತೀಕರಣ
2. ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ ದಾಸ್ತಾನು ಮತ್ತು ವಿತರಣೆ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಮೂಲಕ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ವೃದ್ಧಿ
3. ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ
4. ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ ಉದ್ಯಮಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಉತ್ತೇಜನ
5. ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಆಧಾರಿತ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ
6. ಮೀನುಗಾರಿಕೆ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ದಾಸ್ತಾನು ಮತ್ತು ಸರಣಿ ಶೀತಲೀಕರಣ ಘಟಕಗಳ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮೂಲಕ ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ರಾಜ್ಯದ ಮೂರು ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಾದ ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ, ಉಡುಪಿ ಮತ್ತು ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಹದಿನಾರು ಕಿರು ಬಂದರು ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಗುರುತಿಸಿದೆ. ಸದರಿ ಕಿರು ಬಂದರುಗಳು ಕಾರವಾರ, ಬೇಲಕೇಲ, ಕೇಣಿ, ತಡಡಿ, ಪಾವನಕುವೆ, ಹೊನ್ನಾವರ, ಮಂಚಿ, ಭಟ್ಟಳೆ, ಕುಂದಾಪರ, ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ, ಮಲ್ಲೆ, ಪಡುಜಿಲ್ಲೆ ಹಾಗೂ ಹಳೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರುಗಳಾಗಿವೆ. ಕರ್ನಾಟಕವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಜಲಮಾರ್ಗ ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು- 4, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಜಲಮಾರ್ಗ ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-21, ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-41, ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-43, ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-51, ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-52, ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-67, ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-74, ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-76, ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-90, ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-104 ಮತ್ತು ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-105 ನೇಲದಂತೆ 11 ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.



4.1 ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳು

ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಮೇಲೆ ಹೇಳಿದ 13 ಕಿರು ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಅಥವಾ ಮಂಡಳಿಯ ಮೂಲಕ ಗುರುತಿಸಲ್ಪಡುವ ಇತರೆ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳುವ ಚಿಂತನೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಈ ಕೆಳಗಿನ ವರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಿದೆ:



4.1.1. ವರ್ಗ-ಎ: ಬಂದರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳು

ಕರ್ನಾಟಕದ ಒಳನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಅತ್ಯುತ್ತಮ ಲೀಡಿಯಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿದ ಔದ್ಯೋಗಿಕ ಪ್ರದೇಶಗಳಿವೆ. ಆದರೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕಿರು ಬಂದರುಗಳ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಉದ್ದಿಮೆಗಳ ಅಗತ್ಯವನ್ನು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ತಲುಪಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಬಂದರು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹೊಂದಿದೆ:

1. **ಊನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಬಂದರುಗಳು:** ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಗೋ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ವಾಣಿಜ್ಯ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಲು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವ (ಪಿಪಿಪಿ) ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, ಕರ್ನಾಟಕದ ಕರಾವಳಿಯ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಕಿರು ಊನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಗುಲಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟಾರೆ ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಮತ್ತು ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಣೆ ಮಾಡುವ ಗುಲಿ ಹೊಂದಿದೆ.
2. **ಕ್ಯಾಪ್ಟಿವ್ ಬಂದರುಗಳು:** ನಿರೀಕ್ಷಿಸಿದ ಸರಕು ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಪ್ರವರ್ತಕರು ಮುಂದೆ ಬಂದರೆ ಅವರ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಲು ಕ್ಯಾಪ್ಟಿವ್ ಕಾರ್ಗೋವನ್ನು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲು ಕ್ಯಾಪ್ಟಿವ್ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.
3. **ಕ್ಯಾಪ್ಟಿವ್ ಬರ್ತ್:** ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಮಾಸ್ಟರ್ ಡೆವಲಪರ್ ಆಗಿರುವ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಜಿಲ್ಲೆ/ಬರ್ತ್‌ಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವ ಮೂಲಕ ನಿರೀಕ್ಷಿಸಿದ ಸರಕು ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಪ್ರವರ್ತಕರ ಕ್ಯಾಪ್ಟಿವ್ ಕಾರ್ಗೋ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲು ನೆರವು ನೀಡುವುದು. ಈ ಮೂಲಕ ನಿರೀಕ್ಷಿಸಿದ ಪ್ರವರ್ತಕರ (ಸರ್ಕಾರಿ ಏಜೆನ್ಸಿ, ಪಿಎಸ್‌ಯು ಅಥವಾ ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯಮಿ) ಜಲಸಾಲಿಗೆ ನೇವಾ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಗತ್ಯವನ್ನು ಪೂರೈಸುವುದು.
4. **ಕಿರುಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬರ್ತ್‌ಗಳು:** ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಮಾಸ್ಟರ್ ಡೆವಲಪರ್ ಆಗಿರುವ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ನಿರೀಕ್ಷಿಸಿದ ಪ್ರವರ್ತಕರು ಅಥವಾ ಆಪರೇಟರ್‌ಗಳಿಗೆ ಅವರ ವಾಣಿಜ್ಯ ಸರಕನ್ನು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲು ಜಿಲ್ಲೆ/ಬರ್ತ್‌ಗಳನ್ನು ನೀಡುವುದು.



4.1.2 ವರ್ಗ-ಬ: ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳು

ಕರ್ನಾಟಕದ 320 ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಸುಂದರವಾದ ಬೀಚ್‌ಗಳು, ದ್ವೀಪಗಳು, ನದಿಗಳು, ಪಶ್ಚಿಮ ಘಟ್ಟ ಮತ್ತು ಅರಣ್ಯಗಳ ಸೆರಳಿನಲ್ಲಿರುವ ತಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ವಿಪುಲ ಅವಕಾಶಗಳಿವೆ. ಈ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಮಲಿನಾಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ/ ಕ್ರೂಸ್ ಟರ್ಮಿನಲ್, ಬಂದರು ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ, ಹೌಸ್‌ಬೋಟ್, ಲಿವರ್ ಕ್ರೂಸ್ ಇತ್ಯಾದಿ Premium (ಉತ್ಕೃಷ್ಟವಾದ) ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಮೂಲಕ ಈಗಾಗಲೇ ಇರುವ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಮಾರ್ಗಗಳ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ವಾಟರ್‌ಫ್ರಂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಿಕೊಂಡು ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಬಹುದಾಗಿದೆ.

1. **ಮಲಿನಾಗಳು / ಕ್ರೂಸ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗಳು:** ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಹಲವಾರು ಪ್ರವಾಸಿ ಆಕರ್ಷಣೀಯ ತಾಣಗಳಿವೆ. ಈ ತಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಮಲಿನಾಗಳು ಮತ್ತು ಕ್ರೂಸ್ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಮೂಲಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕ್ರೂಸ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ನ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯನ್ನು ಬೆಳೆಸುವ ಮತ್ತು ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಗುರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.
2. **ಲಿವರ್ ಕ್ರೂಸ್ ಮತ್ತು ಹೌಸ್‌ಬೋಟ್‌ಗಳು:** ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಕಾವೇರಿ, ಕೃಷ್ಣಾ ಮತ್ತು ತುಂಗಭದ್ರಾ ನೇಲದಂತೆ ಹಲವಾರು ಸುಂದರ ನದಿಗಳಿವೆ. ಅಲ್ಲಿ ನದಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಹೌಸ್‌ಬೋಟ್ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಪ್ರಾರಂಭಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶಗಳಿವೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಲಿವರ್ ಕ್ರೂಸ್ ಮತ್ತು ಹೌಸ್‌ಬೋಟ್ ಆಪರೇಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಗುರಿಯನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹೊಂದಿದೆ.
3. **ಬೀಚ್‌ಫ್ರಂಟ್ ಮತ್ತು ಲಿವರ್‌ಫ್ರಂಟ್ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ:** ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬೀಚ್‌ಫ್ರಂಟ್ ಮತ್ತು ಲಿವರ್‌ಫ್ರಂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ, ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿ ಮತ್ತು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡುವ ಮೂಲಕ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡುವ ಮತ್ತು ಮನರಂಜನಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವ ಅವಕಾಶಗಳು ಹೇರಳವಾಗಿವೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಈ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸಿಕೊಂಡು ಜವಾಬ್ದಾರಿಯುತ ಲೀಡಿಯಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಸುಸ್ಥಿರ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ದೀರ್ಘಾವಧಿಯ ಸುಸ್ಥಿರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸೂಕ್ತ ಪರಿಸರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸಂರಕ್ಷಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾಗಿರುವುದರಿಂದ

4. **ಕರಾವಳಿ ರೆಸಾರ್ಟ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಮನರಂಜನಾ ಪಾರ್ಕ್‌ಗಳು:** ಕರ್ನಾಟಕದ ಅನೇಕ ಬೀಚ್‌ಗಳು ಜನಪ್ರಿಯ ಪ್ರವಾಸಿ ತಾಣಗಳಾಗಿವೆ. ಅಲ್ಲಿ ಬೀಚ್ ರೆಸಾರ್ಟ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ವೈಶೇಷಿಕ ಅಮ್ಯೂಸ್‌ಮೆಂಟ್ ಪಾರ್ಕ್‌ಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದರೆ ಪ್ರವಾಸಿಗರಿಗೆ ವಿಶಿಷ್ಟ ಮತ್ತು ಐಷಾರಾಮಿ ಅನುಭವಗಳನ್ನು ನೀಡಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಈ ಮೂಲಕ ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಶ್ರೀಮಂತ ಪ್ರವಾಸಿಗರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದಾಯ ಬರುವಂತೆ ಮಾಡಬಹುದಾಗಿದೆ.
5. **ವಾಟರ್ ಏರೋಡ್ರೋಮ್‌ಗಳು:** ಜಲಮೂಲಗಳ ಮೇಲೆ ನಿರ್ಮಿಸುವ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ವಾಟರ್ ಏರೋಡ್ರೋಮ್‌ಗಳು ಎಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತದೆ. ಸದರಿ ವಾಟರ್ ಏರೋಡ್ರೋಮ್‌ಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಪರ್ಯಾಯ ನಾಲಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ತುರ್ತು ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಈಡೇರಿರುವ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬಹಳಷ್ಟು ಜಲಮೂಲಗಳು ಮತ್ತು ಜನಪ್ರಿಯ ಪ್ರವಾಸಿ ತಾಣಗಳು ಇರುವುದರಿಂದ ವಾಟರ್ ಏರೋಡ್ರೋಮ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ಅವುಗಳಿಗೆ ದೂರದ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಿದರೆ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮಕ್ಕೆ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.

ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಆಧಾರಿತ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಖಾಸಗಿ ಉದ್ದಿಮೆಗಳಿಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ನೀಡಲಿದೆ. ಅಂತಹ ಪ್ರವರ್ತಕರಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಮತ್ತು ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಿದೆ.



4.1.3. ವರ್ಗ-ಸಿ: ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳು

ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮೂಲಕ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, ಆಹಾರ ಭದ್ರತೆ ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಕರಾವಳಿ ತೀರ, ನದಿ ಅಥವಾ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಂರಕ್ಷಣೆಗಾರಗಳಲ್ಲಿ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಲು ಬೆಂಬಲ ನೀಡುವುದರೊಂದಿಗೆ ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು, ಬಂದರುಗಳು, ಹಿನ್ನೀರು ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇತ್ಯಾದಿ ಮತ್ತು ಶಿಥಿಲೀಕರಣ ಘಟಕಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆ, ಉಗ್ರಾಣ, ಪಾರ್ಕಿಂಗ್ ಯಾರ್ಡ್‌ಗಳು ಇತ್ಯಾದಿ ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಮೂಲಕ ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ನೀಡಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಇಲಾಖೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಯ ಸಹಯೋಗದಲ್ಲೇ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಮತ್ತು ತತ್ಸಂಬಂಧಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಾದ ರಫ್ತು ಆಧಾರಿತ ಖೀನು ಸಂಸ್ಕರಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಹಾಗೂ ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಕ್ಲಸ್ಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ನೀಡಲಿದೆ.

1. **ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಬಂದರುಗಳು, ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಬೋಟ್ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಹಾಗೂ ಲ್ಯಾಂಡಿಂಗ್ ಸೆಂಟರ್‌ಗಳು:** ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಬಂದರುಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಬಂದರುಗಳು ವಿವಿಧ ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಾದ ಫಿಶ್ ಲ್ಯಾಂಡಿಂಗ್, ನಿರ್ವಹಣೆ, ಸಂಸ್ಕರಣೆ ಹಾಗೂ ದಾಸ್ತಾನು ಸೌಕರ್ಯ, ಮುಂತಾದ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ. ಅವು ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಸುಸ್ಥಿರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ದೋಣಿಗಳ ಲವೇಲಿ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಗೂ ಅನುಕೂಲ ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ. ಜೊತೆಗೆ, ಅವು ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ದೋಣಿಗಳಿಗೆ ಸುರಕ್ಷಿತ ಹಾಗೂ ಸುಭದ್ರ ಆಶ್ರಯ (ಶೆಲ್ಟರ್) ಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಅವುಗಳಿಗೆ ಜರುಗಾಳಿ ಮತ್ತು ಸಮುದ್ರದ ಹವಾಮಾನ ವೈಪಲಯಗಳಿಂದ ರಕ್ಷಣೆ ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಮತ್ತು ಅವರ ಉಪಕರಣಗಳಿಗೆ ಸುರಕ್ಷತೆ ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ.
2. **ಖೀನು ಸಂಸ್ಕರಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳು:** ಕರ್ನಾಟಕದ ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 45 ಖೀನು ಸಂಸ್ಕರಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಿವೆ. ಆಧುನಿಕ ಖೀನು ಸಂಸ್ಕರಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಖೀನು ವೃದ್ಧಿವಾಗುವುದನ್ನು ತಡೆಯುವ ಮೂಲಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಬರುವ ಆದಾಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದರಿಂದ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ನೆರವಾಗುತ್ತವೆ.
3. **ಪೂರಕ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ:** ಖೀನುಗಾಲಿಕೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಪೂರಕ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳಾದ ಶಿಥಿಲೀಕರಣ ಘಟಕಗಳು, ಉಗ್ರಾಣಗಳು, ಪಾರ್ಕಿಂಗ್ ಯಾರ್ಡ್ ಮುಂತಾದವುಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಇಲಾಖೆಗೆ ನೆರವು ನೀಡಲಿದೆ. ಹಾಗೆಯೇ, ಖೀನುಗಾಲಿಕೆ ಉತ್ಪನ್ನಗಳ ರಫ್ತು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳಾದ ಪೂರ್ವ ಸಂಸ್ಕರಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳು, ಖೀನು ದಾಸ್ತಾನು ಘಟಕಗಳು, ಸ್ವತಂತ್ರ ಶಿಥಿಲೀಕರಣ ಘಟಕಗಳು ಹಾಗೂ ಐಸ್ ಪ್ಲಾಂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಇರುವ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಇನ್ನಷ್ಟು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು/ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸಲು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವ (ಪಿಪಿಪಿ) ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ನೆಲೆಸಲು ಅವಕಾಶಗಳಿವೆ.



4.1.4. ವರ್ಗ-ಡಿ: ಔದ್ಯೋಗಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳು

ಔದ್ಯೋಗಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ನಡುವೆ ನೇರ ಸಂಬಂಧವಿದ್ದು, ಇವುಗಳು ಒಂದಕ್ಕೊಂದು ಪೂರಕವಾಗಿ ಸಾಗಿದರೆ, ಸಂಚಿತ ಪರಿಣಾಮಗಳು ಉಂಟಾಗುತ್ತವೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಹೊಸ ಕೈಗಾಲಿಕಾ ನೀತಿ 2020-25ನ್ನು ಹೊರತಂದಿದೆ. ಸದರಿ ನೀತಿಯಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಉದ್ಯಮಿಗಳ ಸ್ಥಾನನೆಗೆ ನೆರವು ನೀಡುವ ಮತ್ತು ಅದಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಉಪಕ್ರಮಗಳು ನೇರವಾಗಿವೆ.

1. ಹಡಗು ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಲಿಪೇರಿ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಗೆ ಶಿಪ್‌ಯಾರ್ಡ್‌ಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆ: ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಹಡಗು ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಹಡಗು ಲಿಪೇರಿ ಉದ್ಯಮಿಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಭೂಮಿ ನೀಡುವುದು ಮತ್ತು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ನೆರವು ನೀಡುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹೊಂದಿದೆ.

2. ಬಂದರು ಅವಲಂಬಿತ ಕೈಗಾಲಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಗಳು: ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಮುಖ ಉದ್ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದ ಸುಸ್ಥಿರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯೂ ಒಂದಾಗಿದೆ. ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ ಕೈಗಾಲಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡುವ ಮೂಲಕ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸುಸ್ಥಿರ ಕೈಗಾಲಿಕಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ನೆರವಾಗಿದೆ. ಅದರಿಂದ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಮುಖವಲ್ಲದ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲೂ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಆಗ ಉದ್ಯಮಿಗಳಿಗೆ ಕರಾವಳಿ ಮೂಲಕ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಮಾಡುವ ಅವಕಾಶಗಳು ಹೆಚ್ಚುವೆ ಮತ್ತು ಅದರಿಂದಾಗಿ ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕತೆಯೂ ಹೆಚ್ಚುತ್ತವೆ. ಅಂತಹ ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ

ಕೈಗಾಲಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಗುರುತಿಸುವ, ಸ್ವಾಧೀನಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಬಂದರು ಯೋಜನೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಮಾನಾಂತರವಾಗಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಸಾಗರಮಾಲಾ ಯೋಜನೆ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪೆಟ್ರೋಕೆಮಿಕಲ್ಸ್ ಉದ್ಯಮಿಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆಗೆ ಕರಾವಳಿ ಆರ್ಥಿಕ ವಲಯ (ಸಿ.ಇ.ಜಿ.ಡ್) ಸ್ಥಾಪಿಸುವ ಯೋಜನೆ ರೂಪಿಸಿದೆ. ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಇನ್ನೊಂದು ಸಿ.ಇ.ಜಿ.ಡ್ ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಇದೆ.

ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ ಕೈಗಾಲಿಕಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಗುರುತಿಸಲಾದ ಕೈಗಾಲಿಕಾ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಖನಿಜ ಸಂಸ್ಕರಣೆ, ಗೋಡಂಬಿ, ಮಿಠಿ ಸೌತೆ, ಕಾಫಿ ಮುಂತಾದ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳು, ಫಾರ್ಮಾಸ್ಯೂಟಿಕಲ್ಸ್ ಇತ್ಯಾದಿ ನೇರವಾಗಿವೆ. ಉದ್ಯಮಿಗಳು ಆಸಕ್ತಿ ತೋರಿದರೆ ಅಥವಾ ತನ್ನದೇ ಸಮೀಕ್ಷೆಗಳ ಮೂಲಕ ಇನ್ನಿತರ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಸುಗಮಗೊಳಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ನೆರವು ನೀಡಬಹುದಾಗಿದೆ.



4.1.5. ವರ್ಗ-ಇ: ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳು

ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ಸಂಕ್ರಮಣ / ಉಗ್ರಾಣ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆಗೆ, ಅಂದರೆ ಕಂಟೇನರ್ ಫ್ರಂಟ್ ಸ್ಟೇಷನ್‌ಗಳು (ಸಿಎಫ್‌ಎಸ್‌ಗಳು), ಒಳನಾಡು ಕಂಟೇನರ್ ಡಿಪೋಗಳು (ಐಸಿಡಿಗಳು), ಟ್ಯಾಂಕ್ ಫಾರ್ಮ್‌ಗಳು, ಸಿಮೆಂಟ್ ಸೈಲೋಗಳು, ಉಗ್ರಾಣಗಳು, ಶಿಥಿಲಕರಣ ಘಟಕಗಳು ಇತ್ಯಾದಿಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆ, ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಸುಲಭಗೊಳಿಸಲು ನೆರವಾಗಲಿದೆ. ಇದರಿಂದ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲರುವ ಉದ್ದಿಮೆಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಕಾರ್ನೋ ಮೂಲಕಲಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಲಿದೆ ಮತ್ತು ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಸಿಗಲಿದೆ.



1. ಒಣ ಬಂದರುಗಳು, ಒಳನಾಡು ಕಂಟೇನರ್ ಡಿಪೋಗಳು (ಐ.ಸಿ.ಡಿ) ಮತ್ತು ಕಂಟೇನರ್ ಫ್ರೆಂಟ್ ಸ್ಟೇಷನ್‌ಗಳು (ಸಿ.ಎಫ್.ಎಸ್.): ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲ ಅರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ವ್ಯಾಪಾರಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ಕಂಟೇನರ್ ಹ್ಯಾಂಡ್ಲಿಂಗ್ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಗೆ ಬೇಡಿಕೆ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ದೇಶೀಯ ಮತ್ತು ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವ್ಯಾಪಾರಕ್ಕೆ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡಲು ಕಂಟೇನರ್ ಹ್ಯಾಂಡ್ಲಿಂಗ್ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆಯ ಮೂಲಕ ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ, ಸುಗಮ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಗೆ ನೆರವಾಗಲು ಮತ್ತು ಸರಕು ಸಾಗಣೆಯ ಒಟ್ಟಾರೆ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಕರ್ನಾಟಕದ ಪ್ರಮುಖ ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಮೀಪ ಒಣ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಇರುವ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಅನ್ವೇಷಿಸಲಿದೆ.

2. ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ ಸಿಮೆಂಟ್ ಸಿಲೋಗಳು ಮತ್ತು ಟ್ಯಾಂಕ್ ಫಾರ್ಮ್‌ಗಳು: ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಕೈಗಾಲಿಕಾ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಿಂದಾಗಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ಸೈಲೋಗಳು ಮತ್ತು ಟ್ಯಾಂಕ್ ಫಾರ್ಮ್‌ಗಳಿಗೆ ಬೇಡಿಕೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲ ರಮನಾರ್ಹ ಪ್ರಮಾಣದ ಅಂತರ್‌ರಾಜ್ಯ ಸಿಮೆಂಟ್ ಸಾಗಣೆ ನಡೆಯುತ್ತದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲ ಸಿಮೆಂಟ್ ಸೈಲೋಗಳು ಹಾಗೂ ಏತರಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದರೆ ಸಮುದ್ರ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲ ಸಿಮೆಂಟ್ ಸಾಗಣೆಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ನೀಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಅದರಿಂದ ಸಾಗಣೆ ವೆಚ್ಚ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದಲ್ಲದೆ ಬಂದರು ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಹೆಚ್ಚಲವೆ. ಜೊತೆಗೆ, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲರುವ ಅನೇಕ ಉದ್ದಿಮೆಗಳಿಗೆ ರಾಸಾಯನಿಕ, ಪೆಟ್ರೋಲಿಯಂ ಉತ್ಪನ್ನಗಳು ಹಾಗೂ ನಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಟ್ಯಾಂಕ್ ಫಾರ್ಮ್‌ಗಳಲ್ಲ ಸಂಕ್ರಮಿಸುವ ಇನ್ನಿತರ ಕಚ್ಚಾ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಸಂಕ್ರಮಿಸಲು ದಾಸ್ತಾನು ಮತ್ತು ಹ್ಯಾಂಡ್ಲಿಂಗ್ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಈ ಅಗತ್ಯವನ್ನು ಪೂರೈಸುವ ಮೂಲಕ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲ ಸೈಲೋಗಳು ಮತ್ತು ಟ್ಯಾಂಕ್ ಫಾರ್ಮ್‌ಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹೊಂದಿದೆ.

3. ಉಗ್ರಾಣಗಳು ಮತ್ತು ಶಿಥಿಲಕರಣ ಘಟಕಗಳು: ರಾಜ್ಯದ ಉತ್ಪಾದನಾ ಮತ್ತು ಕೃಷಿ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ನೆರವಾಗಲು ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟಾರೆ ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಣೆಗೊಳಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಉಗ್ರಾಣಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆ ಹಾಗೂ ಶಿಥಿಲಕರಣ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆಯನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.



4.1.6. ವರ್ಗ - ಎಫ್: ಟ್ವಿಪಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ

ಕರ್ನಾಟಕದ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಟ್ವಿಪಗಳಿವೆ. ರಾಜ್ಯವು ಅವುಗಳ ಲಾಭವನ್ನು ಇನ್ನೂ ಪೂರ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಪಡೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಕರಾವಳಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಟ್ವಿಪಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಮೂಲಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಮತ್ತು ಪೂರಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಆದ್ಯತೆ ನೀಡುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಿಸಿ ಹೊಂದಿದೆ.

1. **ಟ್ವಿಪಗಳ ಗುರುತಿಸುವಿಕೆ:** ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಮುಖ ಕರಾವಳಿ ಟ್ವಿಪಗಳು ಹಾಗೂ ನದಿ ಟ್ವಿಪಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಿಸಿ ಗುರುತಿಸಲಿದೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪೂರಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಸಮಗ್ರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಇರುವ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯ ಭೂಮಿ ಬಳಕೆ ಮತ್ತು ವಲಯ ನಿಯಂತ್ರಣ ನಿಯಮಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಯೋಜನೆ ರೂಪಿಸಲಿದೆ.
2. **ಟ್ವಿಪಗಳ ಮಾಸ್ಟರ್ ಪ್ಲಾನ್:** ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಟ್ವಿಪಗಳ ಸುಸ್ಥಿರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಿಸಿಯು 'ಕರ್ನಾಟಕ ಐಲ್ಯಾಂಡ್ ಮಾಸ್ಟರ್ ಪ್ಲಾನ್' ರೂಪಿಸಲಿದೆ. ಅದರಂತೆ ಟ್ವಿಪಗಳಲ್ಲಿ ಸಮಗ್ರವಾಗಿ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು (ಸಾಲಿಗೆ, ಉಪಯೋಗ ಹಾಗೂ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ) ನೀಲ ನಕ್ಷೆಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಲಿದೆ. ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ, ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳ ಸೃಷ್ಟಿ ಹಾಗೂ ಪೂರಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಇದನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಿಸಿಯು ಈ ಟ್ವಿಪಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಮತ್ತು ಟ್ವಿಪಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವಕ್ಕೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ನೀಡುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನೂ ಹೊಂದಿದೆ.

4.1.7 ವರ್ಗ-ಬಿ: ಹಸಿರು ಜಲಜನಕ

ಉತ್ಪಾದನೆ ಸೇರಿದಂತೆ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಕಡಲಾಚೆಯ ಇಂಧನ ಯೋಜನೆಗಳು

ಕರ್ನಾಟಕದ ಕಡಲ ತೀರದಲ್ಲಿ ಪವನಶಕ್ತಿ ಹಾಗೂ ಸಮುದ್ರದ ಅಲೆಗಳಿಂದ ಇಂಧನ ಉತ್ಪಾದನೆ ಮಾಡಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಅವಕಾಶಗಳಿವೆ. ಅವುಗಳನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡರೆ ರಾಜ್ಯದ ಇಂಧನ ಉತ್ಪಾದನೆ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬಹುದು ಹಾಗೂ ಪೆಟ್ರೋಲಿಯಂ (ಫಾಸಿಲ್) ಇಂಧನಗಳ ಮೇಲಿನ ಅವಲಂಬನೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬಹುದು. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಉತ್ಪಾದನೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳು ಕೂಡ ಹೆಚ್ಚಿವೆ. ಜೊತೆಗೆ, ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಉತ್ಪಾದನೆಯ ಒಟ್ಟಾರೆ ಗುಲಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು ಮಹತ್ವದ ಕೊಡುಗೆ ನೀಡಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಅಂತಿಮವಾಗಿ ಇದು ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗುವ ದುಷ್ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡಲಿದೆ.

1. **ಕಡಲಾಚೆಯ ಹಾಗೂ ಕಡಲ ತೀರದ ಪವನಶಕ್ತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು:** ಕರ್ನಾಟಕದ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಕಡಲಾಚೆಯ (Offshore) ಮತ್ತು ಕಡಲತೀರದ (Nearshore) ಪವನಶಕ್ತಿ ಉತ್ಪಾದನಾ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಅವಕಾಶಗಳಿವೆ. ಸಮುದ್ರದಲ್ಲಿ ಗಾಳಿ ಯಂತ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವ ಮೂಲಕ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಜೀವಿಸುವ ವೇಗವಾದ ಗಾಳಿಯನ್ನು ಸದೃಶಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಮತ್ತು ಅದರ ಮೂಲಕ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯನ್ನು ಉತ್ಪಾದಿಸುವುದು ಇದರಲ್ಲಿ ಸೇರಿದೆ. ಪವನಶಕ್ತಿಯನ್ನು ಸದೃಶಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿ



ಗಾಳಿ ಯಂತ್ರಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುವುದಲ್ಲದೆ, ರಾಜ್ಯದ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಉತ್ಪಾದನಾ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಕೊಡುಗೆ ನೀಡಲಿವೆ. ಅದಲ್ಲದೇ ಸಾಂಪ್ರದಾಯಿಕ ಇಂಧನ ಮೂಲಗಳ ಮೇಲಿನ ಅವಲಂಬನೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಹಾಗೆಯೇ, ಉತ್ಪಾದಿಸಿದ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಪವನಶಕ್ತಿ ಟರ್ಬೈನ್ ಬ್ಲೇಡ್‌ಗಳನ್ನು ಸಾಗಣೆ ಮಾಡಲು ಬಂದರುಗಳು ಹೇಳಿ ಮಾಡಿಸಿದ ತಾಣಗಳಾಗಿವೆ. ಇಲ್ಲಿ ಪವನ ಯಂತ್ರಗಳ ರೆಕ್ಕೆಯನ್ನು ತಯಾರು ಮಾಡಿದರೆ ರಸ್ತೆ ಮಾರ್ಗಕ್ಕಿಂತ ಸುಲಭವಾಗಿ ಜಲಮಾರ್ಗದ ಮೂಲಕ ಅವುಗಳನ್ನು ಸುಲಭವಾಗಿ ಸಾಗಣೆ ಮಾಡಬಹುದಾಗಿದೆ.

2. **ತರಂಗ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಗಳು:** ಅಲೆಗಳಿಂದ ಶಕ್ತಿ ಉತ್ಪಾದನೆ ಮಾಡುವ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿದರೆ ರಾಜ್ಯದ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸುಲಭವಾಗಿ ಲಭಿಸುವ ಸಮುದ್ರದ ಅಲೆಗಳ ಶಕ್ತಿಯನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಮಾಹಿತಿಗೊಂಡಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಸಮುದ್ರದ ತರಂಗಗಳಿಂದ ವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದಿಸುವ ಯೋಜನೆಗಳು ಸಿರಂತರವಾಗಿ ಮತ್ತು ಮೊದಲೇ ಅಂದಾಜು ಮಾಡಬಹುದಾದ ಲೇಔಟ್‌ನಲ್ಲಿ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ. ಅದು ಸುಸ್ಥಿರ ಇಂಧನ ಉತ್ಪಾದನೆ ಗುರಿಯನ್ನು ತಲುಪಲು ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ನೆರವಾಗಲಿದೆ.
3. **ಹಸಿರು ಜಲಜನಕ ಮತ್ತು ಅದರ ಉತ್ಪನ್ನಗಳು:** ಹಸಿರು ಜಲಜನಕದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಬಂದರುಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಹಸಿರು ಜಲಜನಕದ ಉತ್ಪಾದನೆ, ದಾಸ್ತಾನು ಹಾಗೂ ವಿತರಣೆಯ ಜಾಲವಾಗಿ ಬಳಸಬಹುದು. ಅವು ಜಲಜನಕ ಮತ್ತು ಉಪ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಕೊನೆಯ ಹಂತದ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಪೂರೈಕೆ ಮಾಡಲು ಸಾಗಣೆದಾರರಿಗೆ ನೆರವಾಗುತ್ತವೆ. ಹಸಿರು ಜಲಜನಕದ ಉತ್ಪಾದನೆ ಮತ್ತು ಪೂರೈಕೆಯ ಮೂಲಕ ಇಂಗಾಲ ಹೊರಸೂಸುವಿಕೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವಲ್ಲಿ ಬಂದರುಗಳು ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಹಸಿರು ಜಲಜನಕದ ಉತ್ಪಾದನೆ ಘಟಕಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆ, ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ, ದಾಸ್ತಾನು ಟ್ಯಾಂಕ್‌ಗಳು, ಪೈಪ್‌ಲೈನ್, ದ್ರವೀಕರಣ ಘಟಕ, ಸಂಕುಚಿತಕರಣ ಕೇಂದ್ರಗಳು, ಲೋಡಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಅನ್‌ಲೋಡಿಂಗ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗಳು, ಬಂಕಲಿಂಗ್ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷತಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳು, ಮೊದಲಾದ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳು ಹಸಿರು ಜಲಜನಕ ಮತ್ತು ಅದರ ಉಪ ಉತ್ಪನ್ನಗಳ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ನೆರವಾಗುತ್ತವೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹಸಿರು ಜಲಜನಕವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಕಡಲಾಚೆಯ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡುವುದು, ಪರವಾನಗಿ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ, ಪರ್ಮಿಟ್ ನೀಡುವುದು ಇತ್ಯಾದಿ ಕಾರ್ಯಗಳ ಮೂಲಕ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಉತ್ಪಾದನೆಯ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳಿಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ನೀಡಲಿವೆ. ಯೋಜನೆಗಳ ಡೆವಲಪರ್‌ಗಳು ಇಂಧನ ಇಲಾಖೆಯ 'ಕರ್ನಾಟಕ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ನೀತಿ, 2022-2027' ಅನುಸಾರವಾಗಿ ಹಾಗೂ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವ ನೋಡಲ್ ಏಜೆನ್ಸಿಯಾದ ಕರ್ನಾಟಕ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಯಮಿತ (ಕೆಆರ್‌ಇಎಲ್)ದ ನಿಯಮಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮತಿ ಪಡೆಯಬಹುದಾಗಿದೆ. ಹಸಿರು ಜಲಜನಕದ ಉತ್ಪಾದನೆಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಕಡಲಾಚೆಯ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಪಲಸರ ಸಂಬಂಧಿ ನಿಯಮಗಳು, ಸುರಕ್ಷತಾ ನಿಯಮಗಳು ಹಾಗೂ ಇನ್ನಿತರ ಅಗತ್ಯ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳ ಪಾಲನೆಯನ್ನು ಖಾತ್ರಿಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಮೂಲಕ ಇಡೀ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ದಕ್ಷವಾಗಿ ಮತ್ತು ಪಾರದರ್ಶಕವಾಗಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ನೆರವಾಗಲಿದೆ.

ಇದರ ಜೊತೆಗೆ, ಹಸಿರು ಜಲಜನಕದ ಉತ್ಪಾದನೆ ಮತ್ತು ಪೂರೈಕೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳಾದ ಬಂದರುಗಳು, ಜೇಟ್‌ಗಳು ಅಥವಾ ವಿಶೇಷ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಇರುವ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಿದೆ. ಈ ಮೂಲಕ ಕಡಲಾಚೆಯ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಘಟಕಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ನೆರವಾಗಲಿದೆ. ಇದಲ್ಲದೇ ಹಸಿರು ಜಲಜನಕದ ಉತ್ಪಾದನೆ ಮತ್ತು ಪೂರೈಕೆಗೆ ಇರುವ ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ ಸಂಬಂಧಿ ಅಡೆತಡೆಗಳು ನಿವಾರಣೆಯಾಗಲಿವೆ. ಕಡಲಾಚೆಯ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಖಾಸಗಿ ವಲಯದ ಬಂಡವಾಳ ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಇದರಿಂದ ಅನುಕೂಲವಾಗಲಿದೆ.

ಹಸಿರು ಜಲಜನಕ ಉತ್ಪಾದನೆಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಕಡಲಾಚೆಯ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಯೋಜನೆಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆಗೆ ಡೆವಲಪರ್‌ಗಳು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ನವ ಮತ್ತು ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಸಚಿವಾಲಯ (ಎಂಎನ್‌ಆರ್‌ಇ) ಹಾಗೂ ಅದರಡಿ ನೋಂದಾಯಿತ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಾದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಪವನಶಕ್ತಿ ಸಂಸ್ಥೆ (ಎನ್‌ಐಒಬಿಐಇ) ನಿಗದಿಪಡಿಸಿರುವ ನಿಯಮಾವಳಿಗಳು ಹಾಗೂ ಕರ್ನಾಟಕ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ನಿಯಂತ್ರಣ ಆಯೋಗ (ಕೆಇಆರ್‌ಸಿ) ಮತ್ತು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಇತರ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಗಳು ನಿಗದಿಪಡಿಸಿರುವ ನಿಯಮಗಳು ಮತ್ತು ಮಾರ್ಗದರ್ಶಿ ಸೂತ್ರಗಳನ್ನು ಪಾಲಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.



4.1.8 ವರ್ಗ-ಎಚ್: ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ವೃದ್ಧಿಸುವ ಉಪಕ್ರಮಗಳು

ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಸಮಗ್ರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವೃದ್ಧಿ ಉಪಕ್ರಮಗಳು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾಗುತ್ತವೆ. ಬೇಡಿಕೆ ಹೆಚ್ಚಳ, ತಾಂತ್ರಿಕ ಪ್ರಗತಿ, ಸುರಕ್ಷತಾ ಅಗತ್ಯಗಳು ಹಾಗೂ ಪಲಸರ ಸಂಬಂಧಿ ಆತಂಕಗಳು ಈ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವೃದ್ಧಿ ಉಪಕ್ರಮಗಳಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಾಗಿವೆ. ಈ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ವಿವಿಧ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಉದ್ದೇಶ ಹೊಂದಿದೆ:

- ಕೌಶಲ್ಯಾಭಿವೃದ್ಧಿ:** ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು, ಅದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಜಾಲಗೊಳಿಸಲು ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲು ತತ್ಸಂಬಂಧಿ ಕೌಶಲ್ಯಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅಗತ್ಯ ಕೌಶಲ್ಯಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದ ನುಲತ ಮಾನವಶಕ್ತಿಯನ್ನು ತಯಾರು ಮಾಡಲು ತರಬೇತಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಗಮನ ಹಲಸಲಿದೆ.

 - ರಾಜ್ಯದ ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲ ಮುಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲ ಜಾಲಗೊಳ್ಳಲರುವ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲವನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಅಥವಾ ರಾಜ್ಯದ ಇನ್ನಿತರ ಇಲಾಖೆಗಳ ಜೊತೆಗೆ ನೇಲ ಹೊಸ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಶಿಕ್ಷಣ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವುದು, ಸಿಬ್ಬಂದಿ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವುದು, ಅಲ್ಲಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಕೌಶಲ್ಯಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ವಿಶೇಷ ಪಠ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸುವುದು.
- ಆಟೋಮೇಶನ್ ಮತ್ತು ತಾಂತ್ರಿಕ ಏಕೀಕರಣ:** ತಾಂತ್ರಿಕ ಹೊಂದಾಣಿಕೆ ಹಾಗೂ ಬಂದರು ನಿರ್ವಹಣೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಯ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ, ಐ.ಒ.ಐ (Internet of things), ಭೂ ದಾನ್ತಾನು ನಿರ್ವಹಣೆ ಇತ್ಯಾದಿ ಉಪಕ್ರಮಗಳ ಮೂಲಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲ ಈಗಾಗಲೇ ಇರುವ ಮತ್ತು ಮುಂದೆ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಲರುವ ಬಂದರುಗಳ ದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹೊಂದಿದೆ.



4.1.9. ವರ್ಗ-ಐ: ಇನ್ನಿತರ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳು

1. ಕರಾವಳಿ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಕಾರ್ಯಗಳು ಮತ್ತು ವಿಪತ್ತು ಪರಿಹಾರ: ಕರಾವಳಿ ಸಂರಕ್ಷಣೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಹಾಗೂ ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಎದುರಿಸುತ್ತಿರುವ ಅಸ್ಥಿರತೆಯನ್ನು ನಿವಾರಿಸಲು ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಉಪಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಪರಿಷರ ಸ್ಥಳೀಯ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಸೂಕ್ತ ಪರಿಹಾರ ಕ್ರಮಗಳ ಮೂಲಕ ಜಾಲಗೊಳಿಸಲು ಸುಸ್ಥಿರ ಕರಾವಳಿ ರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆ ಹೂಡಿಕೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ (ಎಸ್‌ಸಿಎಂಐಪಿ)ವನ್ನು ಜಾಲಿಗೆ ತರುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹೊಂದಿದೆ. ಕೃತಕ ದಂಡೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು, ಬೀಚ್‌ಗಳ ಪೋಷಣೆ ಹಾಗೂ ಮರಳಿನ ದಿಬ್ಬಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮೊದಲಾದ ಸರಳ ಅಂಶಗಳ ಮೂಲಕ ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ಸಮುದ್ರ ತೀರಗಳ ಸವಕಳಿಯನ್ನು ತಡೆಯುವುದು ಮತ್ತು ಅದರ ಮೂಲಕ ಕರಾವಳಿ ಜನಸಮುದಾಯದ ಆದಾಯ ವೃದ್ಧಿಯ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನೂ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹೊಂದಿದೆ.
2. ಸಮುದ್ರ ಪರಿಷರದ ನಿರ್ವಹಣೆ ಯೋಜನೆ: ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದ ಸುಸ್ಥಿರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಮುದ್ರ ತೀರದಲ್ಲಿರುವ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಸಲಿಯಾಲಿ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುವ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಸಮುದ್ರ ಪರಿಷರದ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಲೀತಿಯ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಸಮತೋಲನ ತರುವ ಮೂಲಕ ಇದನ್ನು ಮಾಡಬಹುದು. ವಿಭಿನ್ನ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾದ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸಮುದ್ರ ಪ್ರದೇಶದ ಬಳಕೆದಾರರಲ್ಲಿ ಸಂಘರ್ಷವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೂ ಇದು ನೆರವಾಗಲಿದೆ. ಅಪಾಯದಲ್ಲಿರುವ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸಮುದ್ರ ಪರಿಷರದ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುವ ಯೋಜನೆಯು ಸಮುದ್ರ ಪರಿಷರದ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗುವ ಹವಾಮಾನ ಬದಲಾವಣೆಯ ದುಷ್ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಕೂಡ ನೆರವಾಗಲಿದೆ. ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಎಲ್ಲ ಬಳಕೆದಾರರನ್ನು ಒಂದೆಡೆ ತರುವ ಮೂಲಕ ಸಮುದ್ರ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಹಾಗೂ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಪರಿಣಾಮಕಾಲ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಸೂಕ್ತವಾದ ಚೌಕಟ್ಟನ್ನು ಇದು ಒದಗಿಸಲಿದೆ.

4.2. ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಮಾರ್ಗೋಪಾಯಗಳು

ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಅವಕಾಶವಿರುವ ಪ್ರಮುಖ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳ ಬಗ್ಗೆ 'ಎ' ಇಂದ 'ಐ'ವರೆಗಿನ ವರ್ಗಗಳು ವಿವರಣೆ ನೀಡಿವೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ (1) ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವವನ್ನು ಆಹ್ವಾನಿಸುವ ಮೂಲಕ; ಅಥವಾ (2) ಸಂಬಂಧಿತ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅಥವಾ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಏಜೆನ್ಸಿಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಅಥವಾ ಸರ್ಕಾರ ಸ್ವಾಮ್ಯದ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ (ಪಿ.ಎಸ್.ಯು.) ಜೊತೆಗೆ ಸಹಕಾರದೊಂದಿಗೆ; ಅಥವಾ ಸ್ವಯಂ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ (ಇ.ಪಿ.ಸಿ. ಮೂಲಕ, ಐಓಂ-ರೇಟ್ ಗುತ್ತಿಗೆಗಳು ಇತ್ಯಾದಿ) ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಿದೆ.

ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಎಲ್ಲಾ ಲೀತಿಯ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳ ವರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಉತ್ಸುಕವಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು, ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆಯನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಖಾಸಗಿ ಪಾಲುದಾರಿಕೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಿದೆ.



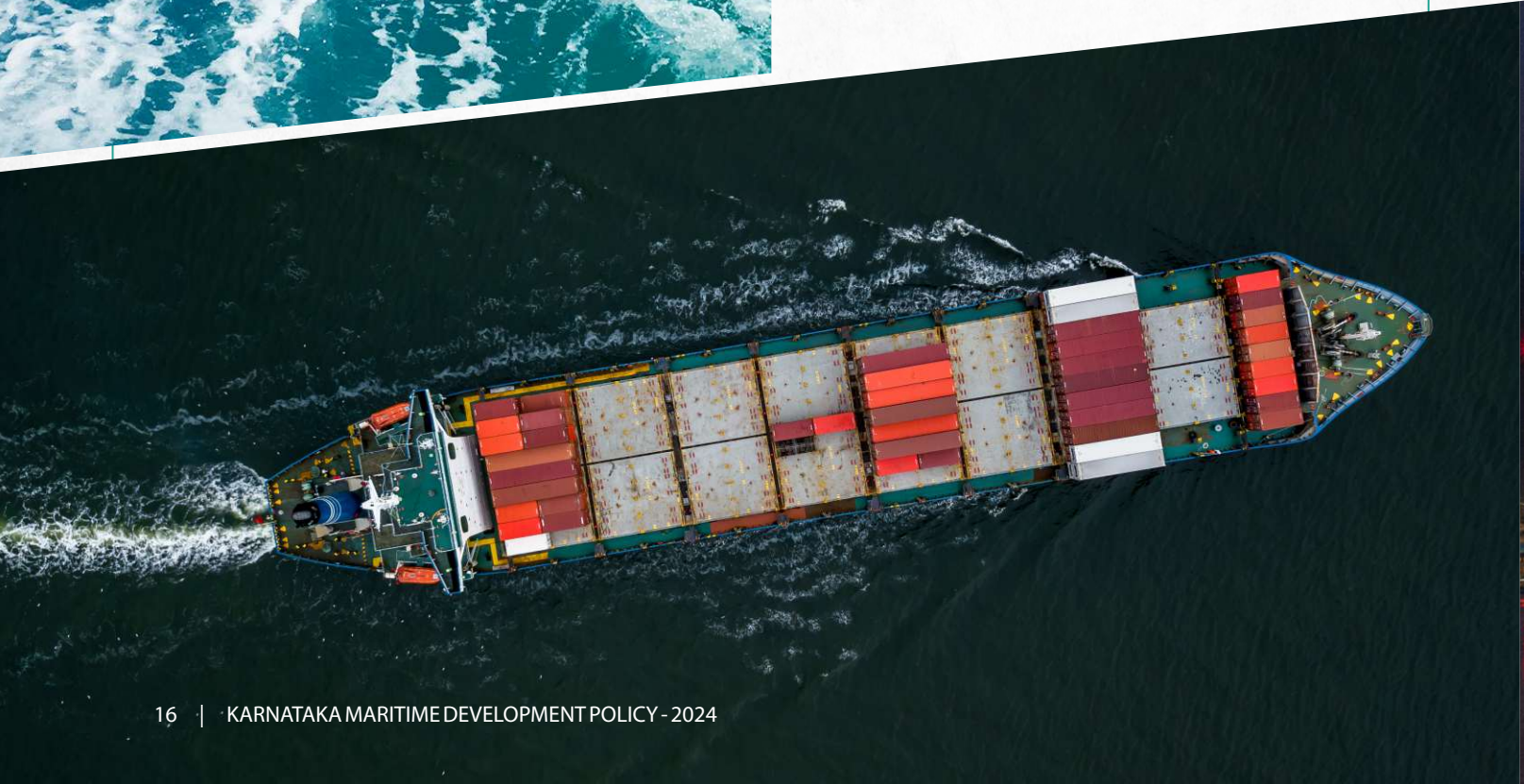
5. ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವಕ್ಕೆ ಕಾರ್ಯಚರಣೆ ವಿಧಾನಗಳು



ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಮೂಲಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಒತ್ತು ನೀಡುತ್ತಿದೆ. ಎಲ್ಲಾ ಲೇತಿಯ ಸಂಕುಗಳನ್ನು ನಿಭಾಯಿಸಬಹುದಾದ ಬಹುಪಯೋಗಿ ಬಂದರು ಸೌಕರ್ಯಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ಕ್ಯಾಪ್ಟಿವ್ ಬಂದರುಗಳ ಸೌಕರ್ಯ, ಪ್ರಮುಖವಲ್ಲದ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಸುಧಾರಣೆ ಅಥವಾ ಬೌನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್, ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ ಕೈಗಾಲಿಕಾ ಪಾರ್ಕ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ವಲಯಗಳು, ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಆಧಾರಿತ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ, ಹಡಗು ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಹಡಗು ಲಿಪೇಲ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಹಾಗೂ ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಮತ್ತು ತತ್ಸಂಬಂಧಿ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ನಿರ್ಮಾಣವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಒಟ್ಟಾರೆ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವವನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿಯು ಪರಿಣಾಮಕಾಲ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವ ಮತ್ತು ಯೋಜನೆಗಳ ತ್ವರಿತ ಜಾಲಿಗೆ ಒತ್ತು ನೀಡುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ವತಿಯಿಂದ ಅಥವಾ ಮೂರನೇ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು ಸಹ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಸಲ್ಲಿಸಬಹುದು.

- **ಸಾಲಿಸಿಟಿಡ್ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳು:** ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವಕ್ಕೇಂದೇ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಗುರುತಿಸಿದ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳೇ ಸಾಲಿಸಿಟಿಡ್ ಯೋಜನೆಗಳು. ಈ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲು 'ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳಿಗಾಗಿ ಮನವಿ' (ಆರ್‌ಎಫ್‌ಪಿ) ಅಥವಾ 'ಅರ್ಜಿಗಳಿಗಾಗಿ ಮನವಿ' (ಆರ್‌ಎಫ್‌ಎ) ಆಹ್ವಾನಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂತಹ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳನ್ನು ಸಾಲಿಸಿಟಿಡ್ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳು ಎಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತದೆ.
- **ಅನ್‌ಸಾಲಿಸಿಟಿಡ್ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳು:** ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಮೂರನೇ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳಿಂದ (ಸರ್ಕಾರಿ ಏಜೆನ್ಸಿ, ಪಿಎಸ್‌ಯು ಅಥವಾ ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯಮಗಳು), ಅವರ ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಗುರುತಿಸಲ್ಪಟ್ಟು, ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಗೆ ಸಲ್ಲಿಸಲಾದ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳನ್ನು ಅನ್‌ಸಾಲಿಸಿಟಿಡ್ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳು ಎಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತದೆ.



5.1. ಸಾಲಿಸಿಟಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡುವ ವಿಧಾನ

- ಪಿಪಿಪಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗದ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ವೆಚ್ಚದ ಖತಿಯನ್ನು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಪಿಪಿಪಿ ನೀತಿ, 2018ರ ನಿಯಮಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಅಥವಾ ಆಯಾ ಯೋಜನೆಗಳ ಮೌಲ್ಯದ ಆಧಾರದಲ್ಲ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ನಿರ್ಧರಿಸುತ್ತದೆ.
- ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗಗಳ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಲ್ಲಿಕೆಯಾಗುವ ಸಾಲಿಸಿಟಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಪಿಪಿಪಿ ನೀತಿ, 2018ರ ನಿಯಮಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಸ್ವರ್ಧಾತ್ಮಕ ಜಿಡಿಂಗ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯ ಮೂಲಕ ಅನುಮತಿ ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ.
- ವೆಚ್ಚದ ಖತಿಯಂತೆ ಕಡಿಮೆ ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಸ್ವರ್ಧಾತ್ಮಕ ಜಿಡಿಂಗ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯ ಮೂಲಕ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ತನ್ನ ವಿವೇಚನಾಧಿಕಾರ ಬಳಸಿ ನೀಡುತ್ತದೆ.

5.2. ಅನ್‌ಸಾಲಿಸಿಟಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡುವ ವಿಧಾನ

- ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದ ಖತಿಯಂತೆ ಹೆಚ್ಚಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗದ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಅನ್‌ಸಾಲಿಸಿಟಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಪಿಪಿಪಿ ನೀತಿ-2018ರ ನಿಯಮಗಳನುಗುಣವಾಗಿ ಸ್ವರ್ಧಾತ್ಮಕ ಜಿಡಿಂಗ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯ ಮೂಲಕ ಅನುಮತಿ ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ.
- ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದ ಖತಿಯಂತೆ ಕಡಿಮೆಯಿರುವ ಯಾವುದೇ ವರ್ಗದ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಅನ್‌ಸಾಲಿಸಿಟಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳಿಗೆ ನಾಮನಿರ್ದೇಶನ ಅಥವಾ ಸ್ವರ್ಧಾತ್ಮಕ ಜಿಡಿಂಗ್ ಆಧಾರದಲ್ಲ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯ ವಿವೇಚನಾಧಿಕಾರ ಬಳಸಿ ಅನುಮತಿ ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ.
- ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಕೊಡುಗೆ ನೀಡುವಂತಹ ಅನ್‌ಸಾಲಿಸಿಟಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳನ್ನು/ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಸ್ವಯಂಪ್ರೇರಿತವಾಗಿ, ಯಾವುದೇ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವವಿಲ್ಲದೆ, ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು.

5.3. ಕನಿಷ್ಠ ಅಂತರದ ನಿಯಮ/ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾತ್ಮಗಳಿಗೆ ವಿಶೇಷ ಅಧಿಕಾರ.

- ಎ. ಲೀನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ವಾಣಿಜ್ಯ ಬಂದರುಗಳಿಗೆ (ವರ್ಗ - ಎ.ಐ.)
- ಲೀನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ವಾಣಿಜ್ಯ ಬಂದರು ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಅನುಮತಿ ಪಡೆದವರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಆ ಬಂದಲಿನಿಂದ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ದೂರದವರೆಗೆ ಹಾಗೂ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಅವಧಿಯವರೆಗೆ, ಇನ್ನಾವುದೇ ಬಂದರು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಬಾರದು ಎಂಬ 'ಪ್ರೋಜೆಕ್ಟ್ ಎಕ್ಸ್‌ಕ್ಯೂಸಿವಿಟಿ ಜೋನ್' ನಿಗದಿಪಡಿಸಬಹುದು. ಅಂತರ ಹಾಗೂ ಅವಧಿಯನ್ನು ಜಿಡ್ ದಾಖಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡಬೇಕಾದ ಬಂಡವಾಳದ ಮೊತ್ತ ಹಾಗೂ ಗ್ಯಾರಂಟಿ ನೀಡಬೇಕಾದ ಕನಿಷ್ಠ ಸರಕಿನ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಕೂಡ ಹೆಚ್ಚುವಲ ಷರತ್ತುಗಳ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸಬಹುದು.

- ಬಿ. ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ (ಎ.ಐ. ವರ್ಗ ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಉಳಿದ ವರ್ಗಗಳು)
- ಲೀನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ವಾಣಿಜ್ಯ ಬಂದರು ವರ್ಗವನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಇನ್ನಿತರ ವರ್ಗದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ, ಅಂತಹ ಯೋಜನೆಗಳ ನಿರ್ಮಾತ್ಮಗಳು ಕನಿಷ್ಠ ಅಂತರ ಹಾಗೂ ಎಕ್ಸ್‌ಕ್ಯೂಸಿವಿಟಿ ಅವಧಿಯ ನಿಯಮವನ್ನು ಅನ್ವಯಿಸುವಂತೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಬಳಿ ಮನವಿ ಮಾಡಬಹುದು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಸಲ್ಲಿಸಿದರೆ ಅದನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಲಿದೆ.



5.4. ಕನಿಷ್ಠ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ನಿಯಮ ಮತ್ತು ವಿಶೇಷ ನಿಬಂಧನೆಗಳು

- ಯೋಜನೆಗೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡುವಾಗ ಜಡ್/ವಿನಾಯಿತಿ ದಾಖಲೆಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಕನಿಷ್ಠ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ನಿಯಮಗಳು ಹಾಗೂ/ ಅಥವಾ ಇನ್ನಿತರ ವಿಶೇಷ ನಿಬಂಧನೆಗಳನ್ನು ನೇರಿಸಬಹುದು. ಉದಾಹರಣೆಗೆ: ಸಾಗಣೆ ಮಾಡಬೇಕಾದ ಕನಿಷ್ಠ ಸರಕುಗಳ ಮೊತ್ತದ ಗ್ಯಾರಂಟಿ ಇತ್ಯಾದಿ.
- ಕ್ಯಾಪಿವ್ ಬಂದರು/ಬರ್ತ್‌ಗಳನ್ನು (ಕೆಟಗರಿ ಎ.2 ಮತ್ತು ಎ.3) ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಮುಂದೆ ಬರುವ ಯೋಜನಾ ಪ್ರವರ್ತಕರು ಕ್ಯಾಪಿವ್ ಬಂದರಿನ/ಬರ್ತ್‌ನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಕನಿಷ್ಠ ಶೇ.70 ರಷ್ಟು ಅಥವಾ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಆಯಾ ಯೋಜನೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸುವ ಮೊತ್ತದ ಕನಿಷ್ಠ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಸಾಗಣೆ ಮಾಡುವ ಗ್ಯಾರಂಟಿ ನೀಡಬೇಕು. ಕ್ಯಾಪಿವ್ ಬಂದರು/ಬರ್ತ್‌ಗಳು ಮೂರನೇ ವ್ಯಕ್ತಿಯ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಸಾಗಣೆ ಮಾಡಬಹುದು. ಆದರೆ, ಅದು ಒಂದು ವರ್ಷದಲ್ಲೇ ಆಯಾ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಸಾಗಣೆ ಮಾಡುವ ಒಟ್ಟು ಸರಕಿನ ಶೇ.30 ರಷ್ಟನ್ನು ಮೀರಬಾರದು ಅಥವಾ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ಸರಕಿನ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಮೀರಬಾರದು.
- ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಮಾಸ್ಟರ್ ಡೆವಲಪರ್ (ವರ್ಗ-ಎ.4) ಆಗಿರುವ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬರ್ತ್‌ಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಯೋಜನಾ ಪ್ರವರ್ತಕರು ಆಯಾ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸುವ ಕನಿಷ್ಠ ಗ್ಯಾರಂಟಿ ಟನ್ನೇಜ್ ಸರಕಿನ ಸಾಗಣೆ ನಿಯಮಕ್ಕೆ ಬದ್ಧರಾಗಿರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

5.5. ಲಿಯಾಯಿತಿ ಒಪ್ಪಂದ

- ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವವನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಲು ಮತ್ತು ಪರವಾನಗಿ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಸರಳಗೊಳಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಕಿರು ಬಂದರುಗಳಿಗೆ ಮಾದರಿ ಲಿಯಾಯಿತಿ ಒಪ್ಪಂದ (ಎಂ.ಸಿ.ಎ) ಮತ್ತು ಇನ್ನಿತರ ವರ್ಗದ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಬಹುದು. ಪಿಪಿಪಿ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಜಡ್ ದಾಖಲೆಗಳನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಲು ಈ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳು ನೆರವಾಗುತ್ತವೆ.

5.5.1. ಪಿಪಿಪಿ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮತಿ ಆಯ್ಕೆಗಳು/ಮಾದರಿಗಳು

- ಸಾರ್ವಜನಿಕ-ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವ (ಪಿ.ಪಿ.ಪಿ.)ದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಲೀನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ವಾಣಿಜ್ಯ ಬಂದರು ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಡಿ.ಐ.ಎಫ್.ಒ.ಇ. (ಡಿ.ಐ.ಎಫ್.ಒ.ಐ, ಜಿ.ಐ.ಎಫ್.ಒ.ಐ, ಆಪರೇಟ್ ಮತ್ತು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್) ಮಾದರಿಯೇ ಆದ್ಯತೆಯ ಪಿ.ಪಿ.ಪಿ. ಮಾದರಿಯಾಗಿರಲಿದೆ. ಆದರೂ, ಆಯಾ ಯೋಜನೆಯ ವಿನ್ಯಾಸಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಬೇರೆ ಲೀನಿಯ ಸೂಕ್ತ ಪಿಪಿಪಿ ಮಾದರಿಯ ಬಗ್ಗೆ ನಿರ್ದೇಶಿಸಬಹುದು.
- ಇನ್ನಿತರ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳ ವರ್ಗಗಳಿಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಡಿ.ಐ.ಎಫ್.ಒ.ಇ, ಎ ಮತ್ತು ಎಂ (ಆಪರೇಷನ್ ಮತ್ತು ಮೇಂಟೇನೆನ್ಸ್), ಆರ್, ಐ.ಎಲ್.ಐ. (ಜಿಲ್ಡ್, ಆರ್, ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್), ಡಿ.ಐ.ಐ. (ಜಿಲ್ಡ್, ಆಪರೇಟ್, ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್), ಡಿ.ಐ.ಐ. (ಜಿಲ್ಡ್, ಓನ್, ಆಪರೇಟ್, ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್) ಇತ್ಯಾದಿ ಸೂಕ್ತ ಮಾದರಿಯನ್ನು ಆಯಾ ಯೋಜನೆಯ ಸ್ವರೂಪಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಬಹುದು.

5.5.2. ಲಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿ

- ಎ. ಬಂದರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ (ವರ್ಗ- ಎ)
 - ಬಂದರು/ ಜಿಲ್ಲೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಲಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿಯು ಗರಿಷ್ಠ 30 ವರ್ಷಗಳಾಗಿರುತ್ತದೆ.
 - ಪ್ರಾರಂಭಿಕ ಲಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿ ಮೂರು ಬಳಿಕ, ಅರ್ಜಿಯ ಅರ್ಹತೆಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ 30 ವರ್ಷಗಳಿಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸುವ ಅವಕಾಶಗಳಿವೆ.

ಬಿ. ಇನ್ನಿತರ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ವರ್ಗಗಳ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ
 ವಿವಿಧ ಮೊತ್ತದ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆ ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಅವಧಿಯ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯ ಇನ್ನೆಲ್ಲಾ ವರ್ಗಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಯೋಜನೆಗೂ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಲಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿಯನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಆಯಾ ಯೋಜನೆಯ ಮೌಲ್ಯಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ತನ್ನ ವಿವೇಚನೆಯಂತೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಿದೆ. ಆದರೂ, ಈ ಲೀನಿಯ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ಲಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿಯನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ:

| ವರ್ಗ | ಹೆಸರು | ಲಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿ |
|------|---|--------------------|
| ಎ | ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಯೋಜನೆಗಳು | 10 ರಿಂದ 20 ವರ್ಷಗಳು |
| ಬಿ | ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಯೋಜನೆಗಳು | 10 ರಿಂದ 30 ವರ್ಷಗಳು |
| ಸಿ | ಕೈಗಾರಿಕಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ | 30 ವರ್ಷಗಳು |
| ಡಿ | ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ | 10 ರಿಂದ 30 ವರ್ಷಗಳು |
| ಇ | ದ್ವಿಜ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ | 10 ರಿಂದ 30 ವರ್ಷಗಳು |
| ಎಫ್ | ಕಡಲಾಚೆಯ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಯೋಜನೆ, ಹಸಿರು ಜಲಜನಕ ನೇರದಂತೆ | 20 ರಿಂದ 30 ವರ್ಷಗಳು |
| ಜಿ | ಶಿಕ್ಷಣ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಮತ್ತು ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು | 10 ರಿಂದ 20 ವರ್ಷಗಳು |

5.5.3. ಶುಲ್ಕ ನಿಯಂತ್ರಣ/ ದರ ನಿಗದಿ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ

- ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಗಳಿಗೆ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ದರಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಶುಲ್ಕ ಹಾಗೂ ದರ ನಿಗದಿಪಡಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಅನುಮತಿ ನೀಡಲಿದೆ.
- ಶುಲ್ಕ ನಿಗದಿ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾಣಗಳು ಪಾರದರ್ಶಕತೆಯನ್ನು ಕಾಯ್ದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಮತ್ತು ಶುಲ್ಕ ಹಾಗೂ ದರಗಳನ್ನು ಪ್ರಕಟಿಸಬೇಕು.
- ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾಣಗಳು ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದರವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ದರವು ಇದೇ ಮಾದರಿಯ ಇನ್ನಿತರ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯಾಗುವ ಲೀನಿಯಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಪರಿಷ್ಕರಣೆಗೆ ಸೂಚಿಸುವ ಅಧಿಕಾರ ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ.

5.5.4. ಪಾವತಿ ವಿಧಾನ

ಒಪ್ಪಂದದ ಅವಧಿಯುಕ್ತಕ್ಕೂ ಖಾಸಗಿ ಯೋಜನೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿದಾರರು ಲಯಾಯತಿ ನಿಯಮಗಳಿಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಗೆ ಶುಲ್ಕಗಳನ್ನು ಪಾವತಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

- ಸಮುದ್ರ ಅಥವಾ ನದಿಯನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲಾ ಲೇತಿಯ ಶಾಸನಬದ್ಧ ಶುಲ್ಕಗಳು;
- ಯೋಜನೆಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುವ ಭೂ ಶುಲ್ಕ ಹಾಗೂ ಸರ್ಕಾರ ನೀಡಿದ ಭೂಮಿಯ ಅನ್ವಯ ಶುಲ್ಕಗಳು (ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಗೆ ಅನ್ವಯ ನೀಡಿದ್ದರೆ)
- ಯೋಜನೆಯ ಜಡ್ ದಾಖಲೆಗಳಲ್ಲಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದಂತೆ ಲಯಾಯತಿ ಶುಲ್ಕ; ಮತ್ತು
- ಜಡ್ ದಾಖಲೆಗಳಲ್ಲಿ/ಲಯಾಯತಿ ಒಪ್ಪಂದದಲ್ಲ ಹೇಳಲಾದ ಇತರೆ ಶುಲ್ಕಗಳು.

5.5.5. ಶುಲ್ಕ ಮತ್ತು ಬಾಕಿಯ ಸಂಗ್ರಹ

ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಮಾಸ್ಟರ್ ಡೆವಲಪರ್ ಆಗಿರುವ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಶುಲ್ಕ ಮತ್ತು ಪಾವತಿಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಅನುಮೋದಿಸಿರುವ ದರಗಳ ಶೆಡ್ಯೂಲ್ ಪ್ರಕಾರ ಮಾಡಬೇಕು.

ಪಿ.ಪಿ.ಪಿ. ಮಾದಲಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಂಡಿರುವ ಯಾವುದೇ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಶುಲ್ಕ ಮತ್ತು ಪಾವತಿಗಳನ್ನು ಆಯಾ ಯೋಜನೆಯ ಸಂಬಂಧ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರುವ ಲಯಾಯತಿ ಒಪ್ಪಂದದ ಪ್ರಕಾರ ಮಾಡಬೇಕು.

5.6. ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮತ್ತು ಹಂಚಿಕೆ

ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ತ್ವರಿತವಾಗಿ ಜಾಲಗೊಳಿಸಲು ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ಪಾಲುದಾರಿಕೆಯನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮತ್ತು ಹಂಚಿಕೆಯ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಸುಗಮವಾಗಿ ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹೊಂದಿದೆ. ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಮೂರು ಲೇತಿಯ ಭೂ ಒಡೆತನದ ಮಾದಲಿಗಳಿವೆ. ಅವುಗಳೆಂದರೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಒಡೆತನದ ಭೂಮಿ, ಸಮುದ್ರವನ್ನು ಅಗೆದು ಕೃತಕವಾಗಿ ಸೃಷ್ಟಿಸಲಾದ ಭೂಮಿ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಭೂಮಿ.

5.6.1. ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಮಾಲೀಕತ್ವದ ಭೂಮಿಯ ನೀಡಿಕೆ

ಕರ್ನಾಟಕದ ಸಿರು ಬಂದರು ಭೂಮಿ ಹಂಚಿಕೆ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿ, 2020ರಲ್ಲಿನ ಭೂಮಿಯ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಮತ್ತು ಅನ್ವಯ ಬಾಡಿಗೆ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಅನುಸರಿಸುತ್ತದೆ.

5.6.2. ಸಮುದ್ರದಿಂದ ಹೊರತೆತ್ತಿದ ಮಣ್ಣಿನಿಂದ ಕೃತಕವಾಗಿ ಸೃಷ್ಟಿಸಲಾದ ಭೂಮಿಯ ಹಂಚಿಕೆ

- ಸಮುದ್ರದಿಂದ ಹೊರತೆತ್ತಿ ಕೃತಕವಾಗಿ ಸೃಷ್ಟಿಸಲಾದ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಕಂದಾಯ ಇಲಾಖೆಯು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಗೆ ನೀಡಿದಂತೆ ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತದೆ.
- ಸಮುದ್ರದ ಹೊರತೆತ್ತಿದ ಮತ್ತು ಕೃತಕವಾಗಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಲು ತಗುಲುವ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಭರಿಸಿದ್ದರೆ, ಮರುಸೃಷ್ಟಿ ಮಾಡಲಾದ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾಣಗಳಿಗೆ ಅನ್ವಯ ಆಧಾರದಲ್ಲಿ ಹಂಚಿಕೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ಅನ್ವಯ ಬಾಡಿಗೆ ಶುಲ್ಕವು ಕರ್ನಾಟಕದ ಸಿರು ಬಂದರು ಭೂಮಿ ಹಂಚಿಕೆ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಸರ್ಕಾರ ಭೂಮಿಯ ಅನ್ವಯ ಬಾಡಿಗೆ ಶುಲ್ಕಕ್ಕೆ ಸಮನಾಗಿರುತ್ತದೆ.

5.5.6. ಷೇರು ಪಾಲುದಾರಿಕೆ

ಯೋಜನೆಯ ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಜಡ್ ದಾಖಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ ಲೇತಿಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಯಾವುದೇ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಷೇರುದಾರನಾಗಿ ಪಾಲುದಾರಿಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ನಿರ್ಧರಿಸಬಹುದು.

ಯಾವುದೇ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಷೇರುದಾರನ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಪಾಲುದಾರನಾಗಲು ನಿರ್ಧರಿಸಿದರೆ ಅದು ಭೂಮಿಯ ಹಂಚಿಕೆ ಲೇತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯ ಷೇರಿನ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಯೋಜನೆಗೆ ಬಳಸಲಾದ ಭೂಮಿಯ ಮೌಲ್ಯದ ಆಧಾರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಧರಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆ ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದ ರೆಹಿಸ್‌ಕೋನರ್ ದರವನ್ನು ಇದಕ್ಕೆ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆ ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದ ಅಂದಾಜನ್ನು ಕೂಡ ಜಡ್ ದಾಖಲೆಯಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

5.5.7. ಸುಲಭವಾಗಿ ಬಂಡವಾಳ ಹಿಂತೆಗೆತ:

ಯೋಜನೆಗಾಗಿ ಭೂಮಿ ಪಡೆದವರು ಬಂಡವಾಳ ಹಿಂತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಬಯಸಿದರೆ ಅದರ ರೂಪರೇಷೆ ಹೇರಿರಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ಲಯಾಯತಿ ಒಪ್ಪಂದದಲ್ಲೇ ವಿವರವಾಗಿ ನಮೂದಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

5.5.8. ಮುಕ್ತಾಯ ಪರಿಹಾರ

ಯಾವುದೇ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಮುಕ್ತಾಯಗೊಳಿಸುವ (ರದ್ದುಪಡಿಸುವ) ಸಂದರ್ಭ ಬಂದರೆ ಅದನ್ನು ಲಯಾಯತಿ ಒಪ್ಪಂದದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ ಲೇತಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ.

- ಸಮುದ್ರದ ಉತ್ಪನ್ನ ಮತ್ತು ಕೃತಕ ಭೂಮಿ ಸೃಷ್ಟಿಯ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾಣಗಳಿಗೇ ಭರಿಸಿದ್ದರೆ, ಕರ್ನಾಟಕದ ಸಿರು ಬಂದರು ಭೂಮಿ ಹಂಚಿಕೆ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಅಂತಹ ಜಾಗವನ್ನು ಕಡಲ ತೀರದ ಭೂಮಿಯ ಅನ್ವಯ ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುವ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಅನ್ವಯಿಸಿ ನೀಡುತ್ತದೆ.

5.6.3. ಖಾಸಗಿ ಭೂಮಿಯ ಸ್ವಾಧೀನ

- ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾಣಗಳಿಗೇ ಯೋಜನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಸ್ವಾಧೀನಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ.
- ಒಂದು ವೇಳೆ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಜಾಗದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಭೂಮಿ/ಲೇಔಟ್ ಅನ್ನು ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾಣಗಳಿಗೆ ಖರೀದಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗದೆ ಇದ್ದರೆ.
- ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಒಬ್ಬ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಅಧಿಕಾರಿ/ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು ಕೆಐಎಡಿ (ಕರ್ನಾಟಕ ಕೈಗಾಲಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ) ಮತ್ತು ಕಂದಾಯ ಇಲಾಖೆಯ ಜೊತೆಗೆ ವ್ಯವಹರಿಸಲು ನಿಯೋಜನೆ ಮಾಡಲಿದೆ.
- ಕೆಐಎಡಿ (ಕರ್ನಾಟಕ ಕೈಗಾಲಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ)ಯು ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮತ್ತು ಪುನರ್ವಸತಿ ಕಾಯ್ದೆ, 2013ರ ಪ್ರಕಾರ ರಾಜ್ಯ ಕಂದಾಯ ಇಲಾಖೆಯ ನೆರವಿನೊಂದಿಗೆ ಯಾವುದೇ ಕಾನೂನು ತೊಡಕುಗಳಿಲ್ಲದಂತೆ ಉತ್ತಮ ಪ್ರಯತ್ನಗಳೊಂದಿಗೆ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಿದೆ.
- ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾಣಗಳು ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾದ ಭೂಮಿಯ ಮೌಲ್ಯವನ್ನು ಮತ್ತು ಅದಕ್ಕೆ ತಗುಲುವ ನೆರವಿನ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಕೆಐಎಡಿ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಶುಲ್ಕದ ಪ್ರತಿಶತ ದರಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಪಾವತಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.
- ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಕೆಐಎಡಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸುತ್ತದೆ.
- ಸ್ವಾಧೀನಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾದ ಭೂಮಿಯ ಮಾಲೀಕತ್ವವು ಯೋಜನೆಯ ಎಸ್.ಪಿ.ವಿ. (ಸ್ಟೆಪಲ್ ಪರ್‌ಪಸ್ ವೆಹಿಕಲ್)ಯ ಅಧೀನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

6. ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ



ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ತೊಡಗಿಸಬೇಕಾದ ಭಾರೀ ಪ್ರಮಾಣದ ಬಂಡವಾಳದ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಅಲಿಖಿತವಾಗಿಯೇ ಹೀಗಾಗಿಯೇ ಇಂತಹ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಉಚಿತವಾಗಿ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲು ಸರ್ಕಾರ ಬದ್ಧವಾಗಿದೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಕೂಡ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಇಲಾಖೆ/ಏಜೆನ್ಸಿಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಕೈಜೋಡಿಸಿ ಸಂಪರ್ಕ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಯತ್ನಿಸಲಿದೆ.



6.1. ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ

6.1.1. ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆ

- ಯೋಜನೆಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು ಮಾಸ್ಟರ್ ಡೆವಲಪರ್ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯಾಗಿದೆ.
- ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣದ ವೆಚ್ಚವನ್ನು, ಬಡ್ಡು/ಲಾಯಾಯಿತಿ ಒಪ್ಪಂದದ ದಾಖಲೆಯಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಖ್ಯಾನಿಸದೆ ಇದ್ದರೆ, ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಭರಿಸಬೇಕು. ಲೀನ್‌ಫಿಲ್ಡ್ ಬಂದರು ಅಥವಾ ಕೈಗಾಲಿಕಾ ಪಾರ್ಕ್‌ಗಳಂತಹ ಬೃಹತ್ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಯಾಗಿದ್ದರೆ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಯು ಸಮೀಪದ ಹೆದ್ದಾಲಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವಂತೆ ಇರುತ್ತದೆ.
- ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಯೋಜನೆಯ ಒಂದು ಭಾಗವನ್ನಾಗಿಯೇ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ವಿಸ್ತೃತ ಯೋಜನಾ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ನೆಲೆಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾಣವಿರುವ ಜೊತೆ ನೆಲ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ (ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ), ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಎಐ (ಭಾರತೀಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾಲ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ), ಪಿಡಬ್ಲ್ಯೂಡಿ (ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ) ಮತ್ತು ಇತರ ಇಲಾಖೆಗಳೊಂದಿಗೆ ವ್ಯವಹರಿಸಲಿದೆ.



6.1.2. ಒಳನಾಡು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ

- ಬಂದರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ (ಕೆಟಗಲಿ -ಎ) ಯಾವುದೇ ಲೀಡಿಯ ಒಳನಾಡು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕದ ಅಗತ್ಯವಿದ್ದರೆ ಖಾಸಗಿ ಬಂದರು ನಿರ್ಮಾತೃಗಳು ಹಾಗೂ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟವರ ನಡುವೆ ಎಸ್‌ಪಿಐ (ಸ್ಟೆಪ್ ಡೌನ್ ಪರ್‌ಪಸ್ ವೆಹಿಕಲ್) ರೂಪಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದರ ಮೂಲಕ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ (ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ) ಮತ್ತು ಎನ್‌ಹೆಚ್‌ಎಐ (ಭಾರತೀಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾಲ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ) (ಅಗತ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ) ಜೊತೆಗಿನ ಸಹಯೋಗದಲ್ಲಿ ಪಿಪಿಪಿ (ಟೋಲ್), ಇಪಿಸಿ ಅಥವಾ ವರ್ಷಾಸನ (ಅನ್ಯುಯಿಟಿ) ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ.
- ಎಸ್‌ಪಿಐಯಲ್ಲಿ ಇರಬೇಕಾದ ನಿಬಂಧನೆಗಳು ಮತ್ತು ಷರತ್ತುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಆಯಾ ಯೋಜನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಪರಸ್ಪರ ಚರ್ಚೆಯ ಮೂಲಕ ಕರಡು ರೂಪಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.
- ಇನ್ನಾವುದೇ ಕೆಟಗಲಿಯ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗೆ ಒಳನಾಡು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಅಥವಾ ನೆರವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ನೀಡುವುದಿಲ್ಲ.

6.1.3. ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕಾಗಿ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ

- ಸಮೀಪದ ರಾಜ್ಯ ಅಥವಾ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾಲಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕಿಸುವಂತೆ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಭೂಸ್ವಾಧೀನವನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾತೃಗಳು (ಎಸ್.ಪಿ.ಐ. ಅಡಿ) ತಾವೇ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಮಾಲೀಕತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಎಸ್.ಪಿ.ಐ.ಗೆ ಅರ್ಜಿ ಆಧಾರದಲ್ಲಿ ನೀಡಬಹುದಾಗಿದೆ.
- ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕಾಗಿ ರಚಿಸಲಾದ ಎಸ್.ಪಿ.ಐ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಒಳನಾಡು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕಾಗಿ ಭೂಸ್ವಾಧೀನವನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾತೃಗಳೇ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಮಾಲೀಕತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಎಸ್.ಪಿ.ಐ.ಗೆ ಅರ್ಜಿ ಆಧಾರದಲ್ಲಿ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ (ಕರ್ನಾಟಕ) ಏರ್ಪಡಿಸಿ ಮತ್ತು ತಿದ್ದುಪಡಿ ಕಾಯ್ದೆ, 1961ಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ.

6.2. ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ

- ಯೋಜನೆಗೆ ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದು ಮಾಸ್ಟರ್ ಡೆವಲಪರ್ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದಕ್ಕೆ ತಗಲುವ ವೆಚ್ಚವನ್ನು, ಚಾರ್ / ಲಿಯಾಯಿತಿ ಒಪ್ಪಂದದಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಖ್ಯಾನಿಸಿದ ಇದ್ದರೆ, ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾತೃಗಳು ಭರಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಸಮೀಪದ ರೈಲ್ವೆ ಹೆಡ್/ವಲಯ ರೈಲ್ವೆ ಜಾಲಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದನ್ನು ಬಂದರು ನಿರ್ಮಾಣ ಯೋಜನೆಯ ಭಾಗವಾಗಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ವಿಸ್ತೃತ ಯೋಜನಾ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಸೇರ್ಪಡೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ.
- ಯಾವುದೇ ಲೀಡಿಯ ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯು ವಿವಿಧ ಲೀಡಿಯ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಮಾದರಿಗಳಾದ ಸರ್ಕಾರೀತರ ಮಾದರಿ, ಜಂಟಿ ಒಪ್ಪಂದದ ಮಾದರಿ, ಬಿಬಿಎಂ ಮಾದರಿ, ಗ್ರಾಹಕ ಪ್ರಾಯೋಜಿತ ಮಾದರಿ ಅಥವಾ ಬಿಬಿಎಂ ಅನ್ಯುಯಿಟಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯ ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ವಿಸ್ತರಣೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಮಾದರಿಗಳು, 2012ರಲ್ಲಿ ಈ ಬಗ್ಗೆ ವಿವರಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಬಹುದು.

6.2.1 ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕಾಗಿ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ

- ಸಮೀಪದಲ್ಲಿರುವ ವಿಭಾಗೀಯ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಮೀಸಲಾದ ಭೂಮಿಯ ಸ್ವಾಧೀನವನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಡೆವಲಪರ್‌ನಿಂದ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ (ಪೋರ್ಟ್ ಎಸ್‌ಪಿಐಯೊಂದಿಗೆ ನಿಯೋಜಿತವಾಗಿದೆ)
- ಅಂತರ-ಭೂರೈಲು ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕಾಗಿ ಭೂಸ್ವಾಧೀನವನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷಿಸಿ ಯೋಜನೆಯ SPV ಯಿಂದ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ. ಅಗತ್ಯವಿದ್ದರೆ, ಭೂಸ್ವಾಧೀನದಲ್ಲಿ ಸಹಾಯ ಮಾಡಲು ರೈಲ್ವೆ ಸಚಿವಾಲಯದೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧಿಸಲು SPVಯು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಬಹುದು

6.3. ಒಳನಾಡು ಜಲಮಾರ್ಗ ಸಂಪರ್ಕ

- ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳ ಕಾಯ್ದೆ, 2016ರ ಅಡಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಒಳನಾಡು ಜಲಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳ ನಿರ್ಮಾತೃಗಳು ಬಯಸಿದರೆ ಐಡಬ್ಲ್ಯುಐಐ (ಭಾರತದ ಒಳನಾಡು ಜಲಮಾರ್ಗಗಳ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ) ಮತ್ತು ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾತೃಗಳ ನಡುವೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಮಧ್ಯವರ್ತಿಯಂತೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಿ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿ ನೆರವಾಗಿದೆ.
- ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾಲಿಗೆಯನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಲು ಹಾಗೂ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಫೆಲಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ, ಜಾಲನೆಗೊಳಿಸುವ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುವ ಮತ್ತು ಪ್ರಮುಖ ಫೆಲಿ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹೊಂದಿದೆ.



7. ಸುಲಲಿತ ವ್ಯವಹಾರ (Ease of Doing Business)

- ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಪ್ರವರ್ತಕರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಎಲ್ಲಾ ಲೇತಿಯ ಪರವಾನಗಿಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಹಾಗೂ ಇತರೆ ನೆರವುಗಳನ್ನು ನೀಡಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಏಕಗವಾಕ್ಷಿ ಏಜೆನ್ಸಿಯಾಲಿ (ಎನ್‌ಡಬ್ಲ್ಯುಎ) ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಲಿದೆ.

7.1. ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಹಾಗೂ ವಿನಾಯಿತಿಗಳು.

- ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವವನ್ನು ಇನ್ನಷ್ಟು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಲು ಮತ್ತು ಕರಾವಳಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಇನ್ನಿತರ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಸುಸ್ಥಿರತೆ, ಲಾಭದಾಯಕತೆ ಮತ್ತು ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಇನ್ನಿತರ ನೀತಿಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಒದಗಿಸುತ್ತಿರುವ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಮತ್ತು ವಿನಾಯಿತಿಗಳನ್ನು ಜಲಸಾಲಿಗೆ ನೀತಿಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗದ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸುತ್ತಿದೆ.
- ಹೊಸ ಕೈಗಾಲಿಕಾ ನೀತಿ 2020-25ರ ಸೆಕ್ಷನ್ 9ರಲ್ಲಿ ಉದ್ದಿಮೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಲು ನೀಡಲಾದ ಮುದ್ರಾಂಕ ಶುಲ್ಕ ವಿನಾಯಿತಿ ಭೂಪಲವರ್ತನೆ ಶುಲ್ಕದ ಮರುಪಾವತಿ, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಮೇಲಿನ ಶುಲ್ಕದ ವಿನಾಯಿತಿ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೂ ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ನೀತಿಯಡಿ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ವಲಯ 1ರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಬರುವುದರಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದ್ಯತೆಯೊಂದಿಗೆ ಇಲ್ಲಿನ ಉದ್ದಿಮೆಗಳಿಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದು, ಗಲಷ್ಟ ಮಟ್ಟದ ವಿನಾಯಿತಿಗೆ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪನೆಯಾಗುವ ಉದ್ದಿಮೆಗಳು ಅರ್ಹವಾಗಿವೆ. ಇದು ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ ಉದ್ದಿಮೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಮತ್ತು ಒಟ್ಟಾರೆ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೂ ನೆರವಾಗಲಿದೆ.

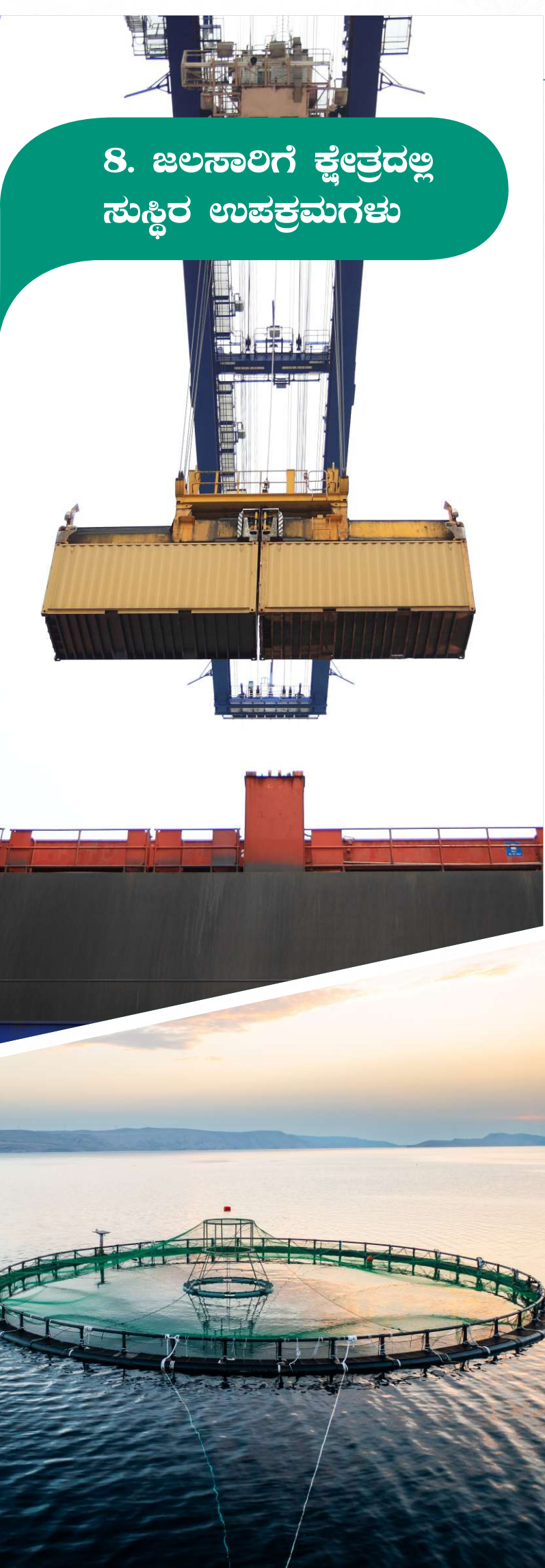
- ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ನೀತಿ 2020-25ರ ಸೆಕ್ಷನ್ 14ರ ಅಡಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ (ಕರಾವಳಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮವೂ ಸೇರಿದಂತೆ) ನೀಡುವ ಏಕದ ಲೇತಿಯ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಗಳಾದ ಪರವಾನಗಿ ನೆರವು, ಸುಸ್ಥಿರ ಉಪಕ್ರಮಗಳಿಗೆ ಹಣಕಾಸಿನ ನೆರವು, ಉಚಿತ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ನೆರವು, ಮುದ್ರಾಂಕ ಶುಲ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಶುಲ್ಕದ ವಿನಾಯಿತಿ ಇತ್ಯಾದಿಗಳು ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೂ ಲಭಿಸುತ್ತವೆ. ಕರಾವಳಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮದಲ್ಲಿ ಹೌಸ್‌ಬೋಟ್ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಬಂಡವಾಳ ಸೃಷ್ಟಿ ಈ ನೀತಿಯಡಿ ಲಭಿಸುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಈ ನೀತಿಯಡಿ ಉಚಿತ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು (ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ, ಜಿಲ್ಲೆಗಳು, ಪಾರ್ಕಿಂಗ್ ಸ್ಥಳ ಇತ್ಯಾದಿ) ಆಯಾ ಯೋಜನೆಯ ಸ್ವರೂಪ ಮತ್ತು ಅರ್ಹತೆಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ, ಮೂಲಸೌಕರ್ಯದ ವೆಚ್ಚಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಒದಗಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.
- ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಪಿಪಿಪಿ ನೀತಿ, 2018ರ ಅಡಿ ನೀಡಲಾಗುವ ತೆರಿಗೆ ವಿನಾಯಿತಿ, ಹಣಕಾಸಿನ ನೆರವು ಇತ್ಯಾದಿಗಳು ಅರ್ಹ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ, ಆಯಾ ಯೋಜನೆಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ, ಲಭಿಸಲಿವೆ.
- ಇವುಗಳಲ್ಲದೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಸಲ್ಲಿಸುವ ಮೂಲಕ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ನೆರವು ಹಾಗೂ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಪಡೆಯಬಹುದಾಗಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ಸೂಕ್ತವೆನ್ನಿಸಿದರೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಜೊತೆಗೆ ಮಾತುಕತೆ ನಡೆಸಿ, ಯೋಜನಾ ಪ್ರವರ್ತಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ನೆರವನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಯತ್ನಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.

7.2 ಕೇಂದ್ರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಯೋಜನೆಗಳ ಚೊತೆಗೆ ಸಹಯೋಗ

- ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲೂ ಈಗಾಗಲೇ ಜಾಲಿಯಲ್ಲಿರುವ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೂ ಲಭಿಸುವ ನೆರವು ಮತ್ತು ಮುಂದೆ ಜಾಲಿಗೊಳ್ಳುವ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೂ ಲಭಿಸುವ ನೆರವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಕ್ರಿಯಾಶೀಲವಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಲಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ, ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಬಯಸಿದರೆ ಅವುಗಳಿಗೂ ಕೇಂದ್ರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಏಕದ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೂ ಲಭಿಸುವ ನೆರವುಗಳನ್ನು ಕೊಡಿಸಲು ಸಹಾಯ ಮಾಡಲಿದೆ.



8. ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಸುಸ್ಥಿರ ಉಪಕ್ರಮಗಳು



- ಕರಾವಳಿಯ ಪಲಿಸರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೆ, ಸ್ಥಳೀಯ ಜನಸಮುದಾಯದ ಮೇಲೆ ಹಾಗೂ ಕರ್ನಾಟಕದ ಜೀವವೈವಿಧ್ಯದ ಮೇಲೆ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರವು ಗಮನಾರ್ಹವಾದ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಗುರುತಿಸಿದೆ. ಜಲಸಾಲಿಗೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಸುಸ್ಥಿರ ಉಪಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿದರೆ ಮಾತ್ರ ಪಲಿಸರದ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗುವ ಋಣಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಮತ್ತು ಯೋಜನೆಗಳು ದೀರ್ಘಾವಧಿಯವರೆಗೆ ಜಾಲಿಯಲ್ಲರಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ.
- ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಸುಸ್ಥಿರ ಉಪಕ್ರಮಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಕ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಪ್ರಕಟಿಸಬಹುದು.
- ಬಂದರುಗಳ ಸುಸ್ಥಿರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಲು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ಹಸಿರು ಬಂದರು ಉಪಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿದೆ. ಅವುಗಳ ಪೈಕಿ ಲ್ರೀನ್ ಟಗ್ಸ್, ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ಮಲೆನಾಡು ಹಾಗೂ ತ್ಯಾಜ್ಯ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕದ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲೂ ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಹಾಲಿ ಇರುವ ಹಾಗೂ ಮುಂದೆ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಳ್ಳಲಿರುವ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಹಸಿರು ಬಂದರು ಉಪಕ್ರಮಗಳಡಿ ಅಂತಹ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಮುಂದಾಗಲಿದೆ.
- ಕರ್ನಾಟಕವು ಹವಾಮಾನ ಬದಲಾವಣೆಯ ಸವಾಲುಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸುತ್ತಿದೆ. ಅದು ಪಲಿಸರ, ಸಾಮಾಜಿಕ-ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹಾಗೂ ಜನಜೀವನದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಬೀರುತ್ತದೆ. ಸಮುದ್ರದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ, ಜರುಗಾಟ, ಚಂಡಮಾರುತ, ಭೂಕುಸಿತ ಇತ್ಯಾದಿಗಳ ಹೆಚ್ಚಳದಿಂದ ರಾಜ್ಯವು ಹವಾಮಾನ ವೈಪರೀತ್ಯ ಮತ್ತು ನೈಸರ್ಗಿಕ ವಿಪತ್ತುಗಳ ಅಪಾಯವನ್ನು ಎದುರಿಸುತ್ತಿದೆ. ಈ ವಿಪತ್ತುಗಳು ಸಾಲಿಗೆ ಮತ್ತು ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಸೇವೆಗಳಿಗೆ ಅಡೆತಡೆ ಉಂಟು ಮಾಡಬಹುದು. ಹೀಗಾಗಿ ಉತ್ತಮ ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಂಡರೆ ಅದರಿಂದ ಹವಾಮಾನ ವೈಪರೀತ್ಯಗಳನ್ನು ಅಂದಾಜಿಸಲು, ದುಷ್ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸಲು ಹಾಗೂ ನೈಸರ್ಗಿಕ ವಿಪತ್ತುಗಳು ಸಂಭವಿಸಿದರೆ ಅದರ ದುಷ್ಪರಿಣಾಮಗಳಿಂದ ಚೇತರಿಸಿಕೊಂಡು, ಪುನಃ ಮೊದಲಿನಂತೆ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಡೆಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, ಸುಸ್ಥಿರ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ರಾಜ್ಯದ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಿತಿಸ್ಥಾಪಕತ್ವವನ್ನು ತರಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಉದ್ದೇಶಿಸಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಉಪಕ್ರಮಗಳ ವಿವರವನ್ನು ಯೋಜನೆಯು ಬಿಡುಗಡೆ/ಲಿಯಾಯಿತಿ ದಾಖಲೆಗಳಲ್ಲೇ ಸೇರ್ಪಡೆಗೊಳಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.
- ಸುಸ್ಥಿರ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಜನಸಮುದಾಯದ ಪಾಲ್ಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ ಹಾಗೂ ಬೆಂಬಲ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಹಾಗೂ ಮುಂದೆ ಅಗತ್ಯ ಬೀಳಬಹುದಾದ ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಮತ್ತು ಕೌಶಲ್ಯವನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯ ಕರಾವಳಿ ಜನಸಮುದಾಯದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಸುವುದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾಲಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ತಾನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಕೌಶಲ್ಯಾಭಿವೃದ್ಧಿ ತರಬೇತಿ ಯೋಜನೆಗಳು ಹಾಗೂ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವೃದ್ಧಿ ಉಪಕ್ರಮಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಕರಾವಳಿ ಜನಸಮುದಾಯ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಪಾಲ್ಗೊಳ್ಳುವಂತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಲಿದೆ.

1. Short Title

This policy is called the “Karnataka Maritime Development Policy of 2024”

2. Introduction

2.1. Background

Karnataka has a maritime coastline of about 320 kms. The state has 1 major and 13 non-major ports. Currently, non-major ports in the State handle ~1 MTPA of cargo out of which more than 90% is handled at Karwar port. This highlights the opportunities for further improvement in the maritime infrastructure in the State.

Development in maritime sector is important for social and economic development of the State. A developed and efficient port infrastructure facilitates trade and supports growth of the manufacturing sector, thus providing a competitive edge to the industries in the hinterland. In addition, tourism and fisheries sector are key components in the maritime ecosystem. Maritime led tourism and fisheries infrastructure projects will aid in the social and economic development of the coastal region. Improvement in these sectors is required through well planned development in maritime led tourism infrastructure and facilities as well as fisheries infrastructure and facilities. Karnataka plans to undertake sustainable development of maritime infrastructure including ports, maritime led tourism, fisheries, maritime-related enterprises, connectivity & logistics to create employment opportunities, skill development, increased livelihood opportunities for the coastal community, and economic value add to the region.

2.2. The Karnataka Maritime Board

To achieve the above objectives, **The Karnataka Maritime Board** (hereby referred to as “KMB”) was established in 2018 for development and management of ports, inland waterways and the coastal region in the State of Karnataka. KMB will undertake development of overall maritime infrastructure in Karnataka through development of port facilities for existing cargo, promotion of coastal cargo movement, development of logistics infrastructure, encouraging port-based industries development and development of maritime led tourism and fisheries infrastructure.



2.3. Objectives of the Maritime Development Policy

The previous policy, “**Karnataka Minor Ports Development policy, 2014**”, focused on ports and logistics sector of the coastal districts in Karnataka. With the establishment of the **Karnataka Maritime Board (KMB)**, this new policy aims towards a comprehensive sustainable development through interventions across the maritime sector.

The key objectives of this policy are given below:

- (i) To increase the share of Karnataka in domestic and international trade and commerce in India through holistic maritime sector development.
- (ii) To create sufficient infrastructure facilities by public and private sector investments in maritime and inland water sector.
- (iii) To encourage private sector participation in the maritime and inland water infrastructure.
- (iv) To cater to the needs of increasing traffic of Karnataka and its neighboring States by providing efficient port & port-related facilities and services.
- (v) To provide port facilities to promote export-oriented industries and port-based industries in the coastal districts of Karnataka and its hinterland.
- (vi) To improve efficiency of existing port infrastructure developed in the State through capacity augmentation and equipment upgradation.
- (vii) To decongest cities and highways by providing facilities for coastal shipping of passengers and cargo traffic.
- (viii) To encourage ship building and ship repairing facilities in Karnataka
- (ix) To promote maritime led tourism infrastructure by providing facilities for leisure and water sports activities along the coastline and inland waterways.
- (x) To promote development of fishing harbours, breakwater and related logistics infrastructure.
- (xi) To offer single window access for the maritime sector development in Karnataka, streamline clearances & regulatory hurdles.
- (xii) To improve the climate change and disaster resilience of the coastal districts in Karnataka through sustainable investments across the maritime sector



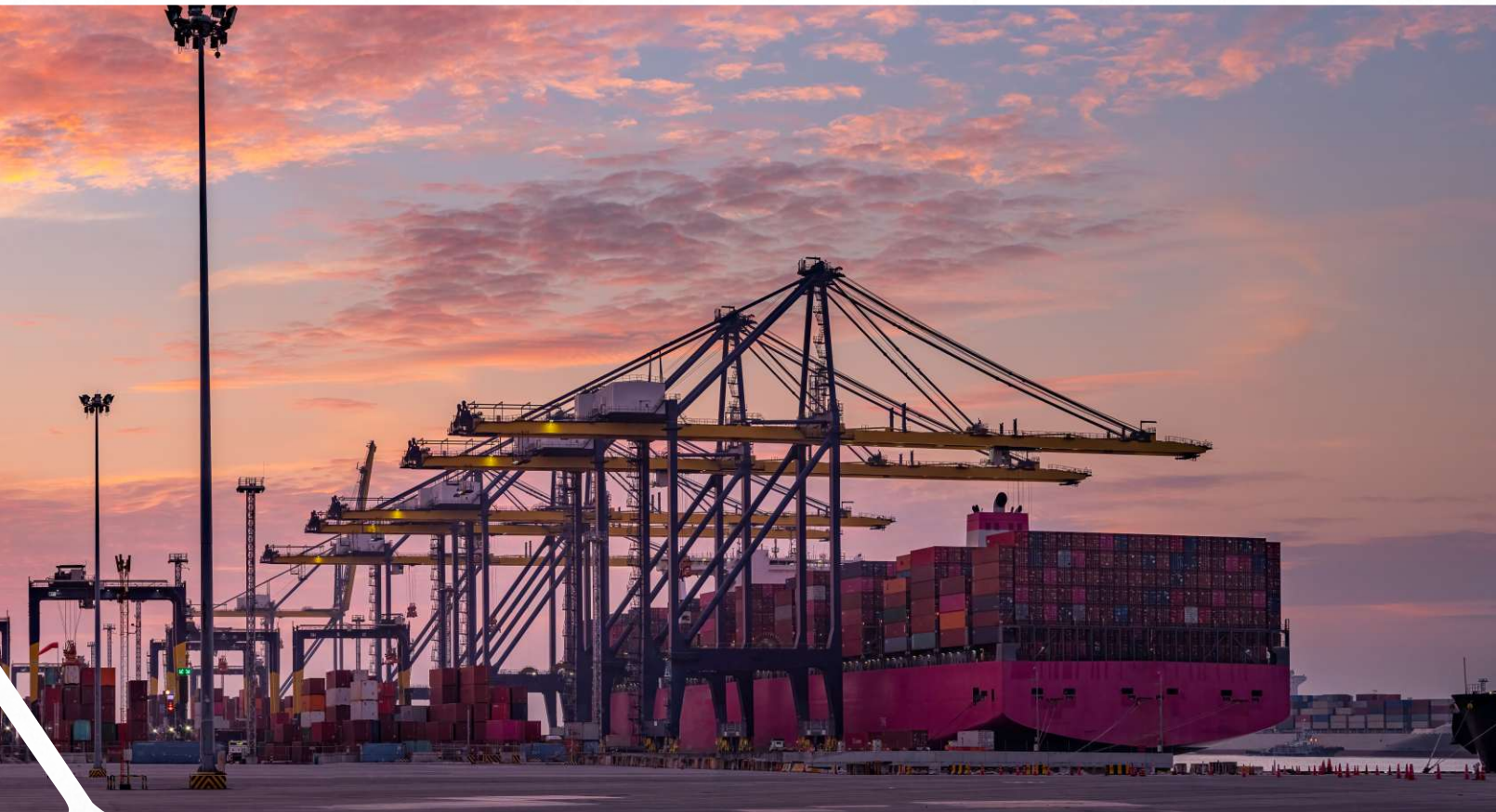
3. Definitions

(In this policy, unless the context otherwise requires)

- **'approach road'** means road connecting from port gate to the state or national highway
- **'berthing dues'** means charges levied for using the berth
- **'brownfield development'** means development of any existing maritime infrastructure to augment its capacity or improve its conditions
- **'captive cargo'** means cargo, which are meant for the exclusive use of the port promoter
- **'captive jetty'** means the jetty operated by the private player for handling exclusively his own cargo
- **'captive port'** means port developed by a private player/entity for handling captive cargo
- **'coastal shipping'** means movement of cargoes by ship between ports of the same country
- **'commercial port'** means a port where all the cargo including captive and third-party cargo are handled
- **'concession agreement'** means the agreement between the KMB and the private developer detailing out the terms and conditions
- **'dock'** means an enclosed place near a harbour or river where ships can berth to load and unload
- **'government'** means the Government of Karnataka
- **'greenfield development'** means development of maritime infrastructure at a previously undeveloped site
- **'hinterland'** means geographical region providing cargo to the port
- **'jetty'** means artificial structure into the sea enabling passage of passengers and cargoes to and from the vessel
- **'Karnataka New Industrial policy 2020-25'** refers to the policy as updated or revised from time to time by the Govt. of Karnataka (GoK)
- **'Karnataka State PPP Policy for Infrastructure Projects, 2018'** refers to the policy as updated or revised from time to time by the Infrastructure Development Department (IDD)
- **'Karnataka Tourism Policy 2020-25'** refers to the policy as updated or revised from time to time by the Department of Tourism
- **'landing dues'** means dues levied on the landed cargo
- **'maritime project'** means any project identified under section 4.1 Maritime projects for development



- **'master-developer'** means a developer responsible for the development of overall project including project planning & design, financing, project execution & oversight, and operations and maintenance. Master-developer may award a part or whole of the project to one or several sub-developers.
- **'minor minerals'** include minerals like earth, clay, sand, etc. excavated during maritime infrastructure development
- **'navigational equipment'** means the guiding aids for navigation such as lights, buoys etc provided in accordance with international rules
- **'ports'** under this policy means such non-major ports declared by Government of Karnataka under clause (a) of sub-section (1) of section 4 of the Indian Ports Act, 1908 (Central Act XV of 1908)
- **'port dues'** means dues levied on the Gross Tonnage of the vessels entering into port limit
- **'Port Exclusivity Zone'** means the area within the specified distance from the awarded greenfield port where a competing facility with similar commodity handling is disallowed;
- **'port operator'** means the individual or group or the company or their authorised agency that develops or promotes and / or operates the port; 'port user' means the individual or group or the company or their authorised agency who uses the services of the port;
- **'quay'** means a dock within a port where cargo is loaded/unloaded to/from the vessel;
- **'Ro-Ro service'** means conveying of wheeled cargo being driven on or off ship via a ramp
- **'schedule of rates'** means schedule detailing the various dues such as port dues, landing and shipping dues, license fee, ground rent, shed rent, waterfront charges, vehicle entry fee, weighbridge charges, hire charges, bunkering charges, pilotage dues, berthing dues etc., and the rate at which they are levied as defined by Karnataka Ports Landing and Shipping fees as revised from time to time
- **'shipping dues'** means dues levied on the shipped cargo
- **'shipyards'** means ship-building or ship-repair in the coastline
- **'solicited proposals'** means the maritime development projects identified by KMB for the private participation
- **'unsolicited proposals'** means the maritime development projects identified and proposed by a third party (Govt. agency, PSU or Private player) for development
- **'waterfront'** means the body of water in front of the port



4. Comprehensive Development of Maritime Infrastructure

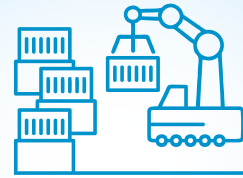
The maritime development in the State has been limited. KMB plans to take up development of maritime infrastructure along the coast, inland waterways or any other location as identified by the Board across the below 6 themes of infrastructure development



Development or upgradation of port infrastructure



Coastal cargo through port-based storage cum distribution centres



Development of logistics infrastructure



Encouraging port-based industries development



Maritime led tourism infrastructure



Development of fisheries infrastructure including fishing harbours as well as storage & cold chain infrastructure.

GoK has notified thirteen locations for maritime infrastructure development in the three coastal districts of Uttara Kannada, Udupi and Dakshina Kannada. These thirteen locations for maritime development in the State from the North to the South are Karwar, Belekeri, Keni, Tadri, Pavinakurve, Honnavar, Manki, Bhatkal, Kundapur, Hangarkatta, Malpe, Padubidri and Old Mangalore Port. Karnataka also has 11 national waterways in the state including NW 4, NW 21, NW 41, NW 43, NW 51, NW 52, NW 67, NW 74, NW 76, NW 90, NW 104, and NW 105.

4.1. Maritime projects for development

KMB plans to take up development of infrastructure at these 13 identified locations for non-major port development, inland waterways or any other location as identified by the Board. KMB shall develop maritime projects in Karnataka across the following categories:

4.1.1. Category A: Port development projects

Karnataka has a highly developed industrial hinterland. However, the non-major port infrastructure in the state is inadequate with low drafts and unable to support requirements of the industries in the state. KMB intends to undertake below port infrastructure development:

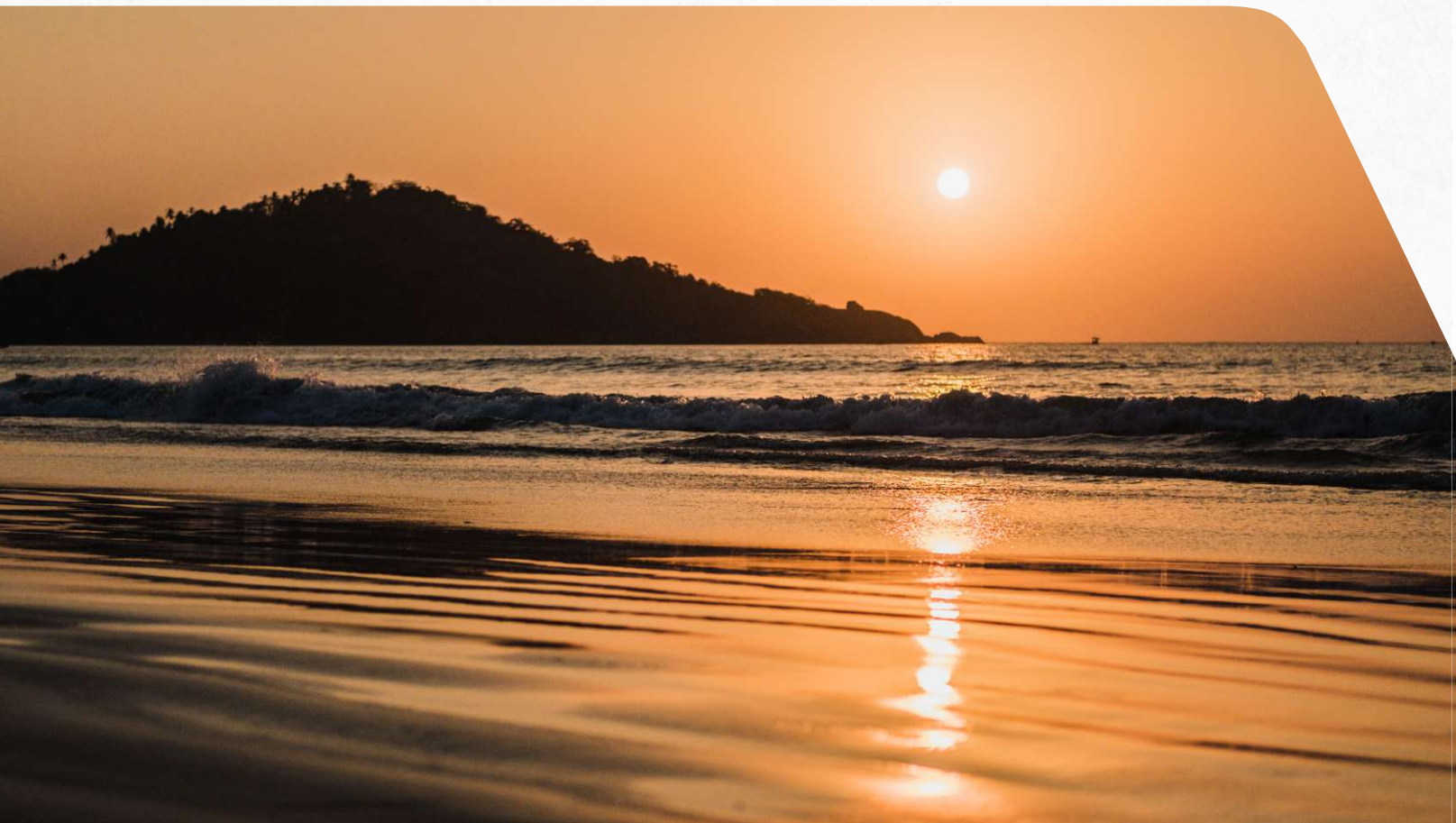
- I. **Greenfield ports:** Ports developed on PPP mode for the purposes of handling commercial cargo for the cargo owners in the port hinterland. KMB is targeting to develop non-major greenfield ports on the coastline of Karnataka through private participation to improve the overall logistics and transportation scenario in the State.
- II. **Captive ports:** Ports developed for the purposes of exclusively servicing the needs of a specific proponent for handling captive cargo for exclusive use of the proponent
- III. **Captive berth:** Jetty/ berth in ports where KMB is the master-developer for the purposes of exclusively servicing the needs of a specific proponent (Govt. agency, PSU or private player) for handling captive cargo for exclusive use of the proponent
- IV. **Private berths in KMB ports:** Jetties/ berths in where KMB is the master-developer for the exclusive use by the proponent/ operator for handling commercial cargo



4.1.2. Category B: Tourism development projects

The 320 kms coastline of Karnataka with its beaches and islands aided by rivers, Western Ghats and forests creates a potential for tourism development. KMB may utilise existing maritime and inland waterway infrastructure and waterfront or create additional infrastructure to develop tourism projects including development of marinas/cruise terminal, port tourism, houseboat, river cruises, etc.

- I. Marinas/Cruise terminals:** KMB has several touristic locations along the coast. KMB aims to undertake the development of marinas and cruise tourism to tap into the cruise tourism market and increase tourism along the coast.
 - II. River cruise and houseboats:** Karnataka has several scenic rivers, including the Kaveri, Krishna, and Tungabhadra, which can offer potential for river tourism and houseboats in the state. KMB aims to focus on developing the required infrastructure to attract river cruise and houseboat operators in the region.
 - III. Beachfronts and Riverfront development:** Beachfront and riverfront development in Karnataka offers potential economic and recreational benefits such as tourism, employment, and improved infrastructure. KMB aims to ensure that development is done in a sustainable and responsible manner to protect coastal and river ecosystems that are vulnerable to damage and their protection is crucial for the long-term sustainability.
 - IV. Coastal resorts and amusement parks:** Many of Karnataka's beaches are popular tourist destinations. Coastal resorts and floating amusement parks can offer visitors a unique and luxurious experience, attracting more high-spending tourists to the region and generating more revenue for local communities.
 - V. Water Aerodromes:** Water aerodromes are airports built on water bodies that can serve as an alternative mode of transportation and emergency response infrastructure in areas where waterways are prominent. Karnataka, with its numerous water bodies and popular tourist destinations, would benefit from water aerodromes to connect remote areas and boost tourism.
- KMB encourages private players in development of maritime led tourism projects and shall provide support to such developers through facilitation of core infrastructure and logistics facilities as required.



4.1.3. Category C: Fisheries development projects

Fisheries development in Karnataka can bring economic growth, food security, and employment opportunities to the region. KMB shall support in development of requisite coastal, riverine, or inland reservoir infrastructure including fishing jetties, harbours, breakwater, etc. and logistics infrastructure such as cold storages, warehouses, parking yards, etc. KMB shall encourage development of infrastructure for fishing and allied activities such as export oriented fish processing centres and fishing clusters in the coastal regions in coordination with the Department of Fisheries, Karnataka Fisheries Development Corporation and the National Fisheries Development Board.

- I. Fishing harbours, fishing boat jetties and landing centres:** Fishing harbours play an important role in the development of fisheries in Karnataka. Fishing harbours provide infrastructure for various fishing-related activities, such as fish landing, handling, processing, and storage. They also provide facilities for repair and maintenance of fishing boats, which is essential for the sustainability of the fishing industry. In addition, they provide a safe and secure shelter for fishing boats, protecting them from storms and rough sea conditions ensuring the safety of fishermen and their equipment.
- II. Fish processing centres:** The state has about 45 fish processing centres in the coastal districts. Modern fish processing centres will help in the growth of the fisheries sector in the state through reducing the wastage and increasing profitability of the industry in the State.
- III. Ancillary infrastructure:** KMB shall strive to support department of fisheries in development of requisite ancillary infrastructure including such as cold storages, warehouses, parking yards, etc. Further, to promote and encourage exports, the basic infrastructure required for promotion of Marine Products exports like Pre-processing centers, Post-Storage centres, Live Fish/Chilled Fish/Dry Fish Handling centres, Storage premises, Independent Cold Storage and Ice Plants, a scheme for development / upgradation of existing facilities in the coastal district to be formulated on PPP model.



4.1.4. Category D: Industrial development projects

Industrial development and port development shall go hand in hand and produce synergistic impact. The Government of Karnataka has come out with the New Industrial Policy 2020-25 and encourages setting up of industries by the private sector and offer necessary infrastructure facilities

- I. Shipyards for ship building & repair facilities:** KMB plans to encourage shipbuilding and ship-repairing industries through assistance in terms of land allotment and development of the necessary common infrastructure in Karnataka
- II. Port dependent industrial areas:** One of the key objectives of the maritime development in Karnataka is to promote sustainable coastal development. KMB shall focus on sustainable industrialisation of the coastal region through provision and development of port dependent industrial areas, which would also augment the cargo potential at the non-major ports in the State in addition to bringing cost efficiencies for the industries and increasing the competitiveness. The land for such port dependent industrial area may be identified, procured and developed in parallel to the port project development.

The Government has planned coastal economic zone (CEZ) for petrochemicals to be established in Dakshin Kannada district of the State under Sagarmala. One more CEZ is proposed to be established in the Uttar Kannada district.

The focus industrial sectors for promotion of port based industrial development include fish processing, cashews, gherkins, coffee, other agricultural products, pharmaceuticals, etc. KMB may facilitate development of infrastructure and facilities for any other sector based on industry representation or own assessment



4.1.5. Category E: Logistics infrastructure projects

KMB shall focus on development of storage / warehousing facilities, i.e. container freight stations (CFSs), inland container depots (ICDs), tank farms, cement silos, warehouses, cold storages, etc. to facilitate industries and cargo owners in the State and to encourage coastal cargo movement.



- I. Dry ports, Inland Container Depots (ICDs) & Container Freight Stations (CFSs):** The demand for container handling facilities in Karnataka is growing due to the state's expanding economy and increasing trade activity. KMB aims to improve the logistics infrastructure in the state through development of container handling facilities to support domestic and international trade. In addition to this, KMB shall also explore the development of Dry Ports in proximity to the major towns in the state of Karnataka to facilitate smooth cargo evacuation and to reduce the overall cost of logistics.
- II. Port based Cement silos and Tank farms:** The need for silos and tank farms in Karnataka is driven by the state's construction and industrial sectors. There is considerable

interstate movement of cement. Development of cement silos and distribution centres at ports will help in modal shift of such movement to coastal mode bringing in logistics cost efficiencies and augment the port traffic. In addition, many industries in Karnataka require the storage and handling of chemicals, petroleum products, and other raw materials, which are often stored in tank farms. KMB aims to take initiatives to address this need and promote development of silos and tank farms in Karnataka.

- III. Warehouses and Cold Storages:** KMB aims to promote the development of warehousing and cold storage facilities to facilitate manufacturing and agriculture sector in the state and improve the overall logistics infrastructure.

4.1.6. Category F: Island Development

Karnataka's Coastline houses multiple islands with vast untapped potential. With Coastal Tourism witnessing substantial traction, KMB envisages the prioritization of island development to promote tourism & ancillary activities in the State.



- I. Island Identification:** KMB shall identify all relevant coastal and riverine islands to be taken up for holistic development for tourism and other ancillary purposes, in compliance with the local Land use planning and zoning regulations.
- II. Island Master Plan:** With a view to sustainably develop the Islands in the state, KMB will prepare an 'Island Master Plan of Karnataka'. Accordingly, a roadmap will be readied to holistically develop Island infrastructure (including transportation, utilities, and facilities) with an aim to boost tourism, employment, and other ancillary activities at the Coast. KMB shall develop connectivity to these, and encourage private participation in the development of the islands.

4.1.7. Category G: Offshore renewable energy projects including Green Hydrogen

Karnataka's coastline presents an opportunity for harnessing wind and tidal energy, diversifying the state's energy portfolio, and reducing its reliance on fossil fuels.

Developing renewable energy generation projects in Karnataka would also create job opportunities, and significantly contribute to the state's renewable energy targets, ultimately fostering economic growth while mitigating environmental impact.

I. Offshore and Nearshore Wind Farms:

Establishing offshore and near shore wind farms along Karnataka's coastline involves installing wind turbines at sea to harness the region's strong winds, generating renewable electricity. These farms are pivotal in tapping the potential of wind energy, contributing to the state's power supply and reducing reliance on traditional energy sources. Also, ports are key infrastructure for manufacturing the high rated wind energy turbine blades which are easy to transport through waterway than the road logistics.

II. Tidal Energy Projects:

Implementing tidal energy projects involves harnessing the power of tidal movements in the state's coastal regions. Tidal energy projects offer a consistent and predictable renewable energy source, and can aid in Karnataka's objective of sustainable energy generation

III. Green Hydrogen and its Derivatives:

Ports play a crucial role in the green hydrogen economy by acting as hubs for production, storage, and distribution, facilitating the transport of hydrogen and its derivatives to various end-users, and integrating green hydrogen into its operations to various end-users, and integrating green hydrogen into its operations to further reduce carbon emissions. Infrastructure such as space for production facilities, electricity connectivity, storage tanks, pipelines, liquefaction plants, compression stations, loading and unloading terminals, bunkering facilities, and safety system among others are key requirements for supporting green hydrogen and its derivatives market in the state.

KMB shall facilitate development of offshore renewable energy projects including green hydrogen through streamlining the process for project approvals, licensing, and permits which are related to infrastructure. Further, the project developer shall secure the project approval as per the process stipulated in the "Karnataka Renewable Energy Policy 2022-2027" under the administration of Energy Department, and Karnataka Renewable Energy Development Limited (KREDL) which is State Nodal Agency for renewable energy projects in the State. KMB shall also ensure compliance with environmental standards, safety regulations, and other necessary guidelines for offshore renewable energy projects, including green hydrogen, making the development process more efficient and transparent.

In addition, KMB shall also explore development of essential infrastructure such as ports, jetties, or specialized terminals to support the construction and maintenance of offshore renewable energy projects including green hydrogen with an aim to ease logistical challenges, attracting private sector to invest in offshore renewable energy projects.

For offshore renewable energy projects including green hydrogen, the developer must execute the projects in accordance with the guidelines/standards/policies/programs set by the Ministry of New and Renewable Energy (MNRE), Government of India, and its affiliated organizations, such as the National Institute of Wind Energy (NIWE), as well as the regulations and guidelines issued by the Karnataka Electricity Regulatory Commission (KERC) and other relevant authorities.



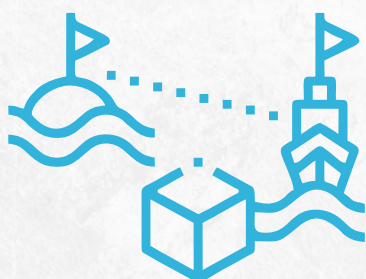
4.1.8. Category H: Capacity building initiatives

Capacity building initiatives are important for holistic development of the maritime sector in Karnataka. Factors driving the need for capacity building initiatives include increasing demand, technological advancements, safety and security concerns, and environmental concerns. KMB aims to undertake various initiatives to address these needs:

- I. **Skill development:** Development of maritime infrastructure in the State will require human resource with requisite skills for effective execution and operation. KMB will also focus on the establishing institutes for development of trained manpower with requisite skill sets.
 - a. Establish new maritime institutes, crew training centres, skill development programmes and specialized courses along with the central government or other state departments for the upcoming maritime projects in the coastal districts.
 - b. Strategic tie-ups with institutes in the maritime sector to promote capacity building of the local coastal population to create a larger trained human resource pool in Karnataka
 - c. Incubation centres for skill development in the maritime and logistics sector of Karnataka in coordination with Central and State government skill development and training schemes.
- II. **Automation and technological integration:** KMB aims to improve the efficiency of existing as well as upcoming ports through technological integration and implementation of Port management systems such as performance monitoring, IoT, land inventory management, etc.

4.1.9. Category I: Other maritime projects

- I. **Coastal protection works and disaster relief:** KMB aims to implement the Sustainable Coastal Protection and Management Investment Program (SCPMIP) to address immediate coastal protection needs and coastal instability using environmentally and socially appropriate solutions, with a focus on softer options such as artificial reefs, beach nourishments, and dune management. It also aims to protect the coastline from erosion and in so doing enhances income-generating opportunities for coastal communities
- II. **Marine Spatial Planning:** Marine spatial planning in Karnataka is needed to promote sustainable development in the region by balancing different uses of the marine environment. It can help to minimize conflicts among users by identifying areas suitable for different activities. Marine spatial planning can also help to adapt to the impacts of climate change on the marine environment by identifying vulnerable areas. It provides a framework for effective management of marine resources and activities by bringing together stakeholders.



4.2. Mechanism for infrastructure development

The categories A to I denotes the key maritime infrastructure development areas envisaged to be developed in Karnataka. KMB shall develop projects across all the above categories through (i) inviting private sector participation; and/or (ii) coordination with the concerned Central or State Govt. agency or Public Sector Unit (PSU); and/or self-development (through EPC, item-rate contracts, etc.).

The Government of Karnataka is focused on **increasing the private sector participation in all the maritime development project categories**. To achieve this, KMB has formulated an **operational strategy for private participation** to encourage and facilitate private investments in the maritime sector.



5. Operational Strategy for Private Participation

The Government of Karnataka encourages development of the maritime sector in the State through public-private participation. The private sector participation is envisaged in the maritime sector projects, including creation of multi-user port facilities capable of handling all types of cargo, captive port facilities, infrastructure improvement or brownfield development at operational non-major ports, port based industrial parks and economic zones, maritime led tourism, shipbuilding & ship repair facilities, and development of logistics and auxiliary infrastructure.

The thrust of the Maritime Development Policy shall be to encourage effective private participation and speedy implementation of the projects. These projects may be identified by the KMB or proposed by a third party for development.

Solicited proposals: Solicited projects are the infrastructure development projects identified by KMB for private participation. A Request for Proposals (RFP) or Request for Applications (RFA) shall be issued to solicit proposals for these projects. Such proposals will be solicited proposals.

Unsolicited proposals: Unsolicited proposals are the maritime development projects identified and proposed by a third party (Govt. agency, PSU or private player) for development as per their requirement and submitted to KMB.

5.1. Procurement process for solicited proposals

The threshold project cost for **all the project categories** on PPP shall be as per the **Karnataka State PPP Policy for Infrastructure Projects, 2018** or as decided by KMB on a case-to-case basis as per the merit of the project.

The procurement process for solicited proposals shall be through competitive bidding as per the **Karnataka State PPP Policy for Infrastructure Projects, 2018 for all maritime project categories.**

The procurement process for projects below the threshold project cost may be awarded through competitive bidding on KMB's discretion.

5.2. Procurement process for unsolicited proposals

The procurement process for unsolicited proposals shall be through competitive bidding as per the **Karnataka State PPP Policy for Infrastructure Projects, 2018** for all maritime project categories above the threshold project cost.

The procurement process for projects under any category below the threshold project cost may be awarded on nomination or through competitive bidding based on KMB's discretion.

KMB may also choose to develop unsolicited proposals/projects on its own without private participation based on their merit and contribution towards economic development of the coastal districts.



5.3. Minimum distance/ exclusivity to project developers

a) For greenfield commercial ports (Category A.I)

To enhance the viability of the awarded greenfield commercial port project, the KMB may allot a 'Port Exclusivity Zone' with a **prescribed distance** from the awarded projects for a **specified period** from the date of commencement of operations. The distance and period shall be specified by the KMB in the bid documents. KMB may prescribe additional criteria including investment value and minimum guaranteed cargo.

b) For other maritime projects

(All Categories except A.I)

In case of projects under categories other than greenfield commercial ports, the minimum distance as well as exclusivity period for similar development by KMB may be requested by the project developer through a proposal to KMB which may be evaluated and considered.

5.4. Minimum development obligations & special provisions

KMB may include minimum development obligations and/or other special provisions such as minimum guaranteed throughput, etc. for the project in the bid/concession document.

- For **Captive ports/berths (Category A.II& A.III)**, the project proponent shall be required to guarantee a minimum traffic of 70% of the captive port/ berth capacity to be handled at the port/ berth or as decided by KMB on a case-to-case

basis. Captive port/ berth may also handle third-party cargo limited to 30% of the total cargo handled in the particular year at the port or as decided by KMB.

- For **private berths in ports where KMB is the master-developer (Category A.IV)**, the project proponent shall be required to guarantee a minimum tonnage as decided by KMB on a case-to-case basis

5.5. Concession agreement

KMB shall prescribe model concession agreements (MCA) for non-major ports and guideline documents for other maritime project categories to streamline procurement processes and encourage private participation. These documents shall help in preparation of bid documents for PPP projects.

5.5.1. PPP procurement options/ models

For greenfield commercial port projects (Category A.I) undertaken through public-private partnership (PPP), DBFOT (Design, build, finance, operate and transfer) model shall be the preferred PPP model for developing the project. However, the KMB may decide on any other PPP model suitable for projects on case-to-case basis. For other maritime infrastructure project categories, KMB may decide to use a suitable development mode including DBFOT, O&M (Operations & Maintenance), lease, BLT (Build, Lease, Transfer), BOT (Build, Operate, Transfer), BOOT (Build, Own, Operate, Transfer), etc. based upon the nature of the project.

5.5.2. Concession Period

a) For port development projects (Category A)

The concession period for the port/jetty project shall be up to 30 years. Grant of extension after end of initial concession period, for additional 30 years based on merit of the application.

b) For other maritime project categories

Every project in these maritime infrastructure categories have different investments with varying return period and, the actual concession period will be decided at the discretion of KMB based on the merits of the case. However, a general range of concession period for these projects are shown in the table below:

| Category | Name | Concession period range |
|----------|---|-------------------------|
| A | Tourism projects | 10 to 20 years |
| B | Fisheries projects | 10 to 30 years |
| C | Industrial development | 30 years |
| D | Logistics infrastructure | 10 to 30 years |
| E | Island development | 10 to 30 years |
| F | Offshore Renewable Energy Projects including Green Hydrogen | 20 to 30 years |
| G | Institutes & training centers | 10 to 20 years |

5.5.3. Tariff regulation/ Pricing freedom

- KMB shall allow the project developer to set tariffs in line with market rates for the project
- The project developer is required to establish transparency in tariff setting mechanism and publish these tariffs
- KMB may undertake review of the tariffs and direct the project developer to revise the tariffs, in case tariffs are not in line with rates at other similar facilities.

5.5.4. Payment mechanism

Payments from the private project developer to KMB throughout the agreement period shall be made as per the concession.

- All statutory charges for sea or river waterfront usage;
- Reclaimed land and govt. allotted land lease charges (in case leased by KMB) as applicable to the project;
- Concession fee as specified in the bid documents for the project; and
- Any other charges specified in the bid documents/concession.

5.5.5. Collection of levies & dues

In case of a project where KMB is the master-developer, levy and payment shall be as per the schedule of rates approved by the KMB.

In case of any maritime infrastructure project developed on PPP, levy and payment shall be in accordance with the concession agreement signed for the project.

5.5.6. Equity participation

KMB may choose to participate in equity on case-to-case basis based on the requirement of the project as given in the bid documents.

In case, KMB chooses to take equity stake for a project, it shall be in the form of allotment of land. The proportion of equity stake of KMB shall be computed as proportion of the value of the land as per the ready reckoner rate to the total project cost. The estimate of the total project cost shall also be provided in the bid documents.

5.5.7. Ease of exiting investment

The modalities for concessionaire to exit the investment shall be detailed out in the concession agreement.

5.5.8. Termination Compensation

The termination compensation for the project shall be based on the concession agreement.

5.6. Land acquisition and allotment

KMB aims to streamline the land acquisition and allotment process to improve project implementation timelines and attract private participation. The three types of land assets involved in the maritime sector include land owned by KMB, land reclaimed through marine dredging & excavation and private land.

5.6.1. Allotment of Land owned by KMB

- KMB shall follow the land valuation and lease rental guidelines as per Karnataka non-major Port Land Allotment Guidelines, 2020.

5.6.2. Allotment of reclaimed land

- The revenue department shall register the reclaimed land to KMB.
- In case, the dredging and reclamation costs are borne by KMB, the reclaimed land shall be allotted to the project developer on lease basis. The lease rentals applicable shall be **equal to the lease rentals for govt. land** as per Karnataka non-major Port Land Allotment Guidelines.

- If the dredging and reclamation costs are borne by the project developer, KMB may lease the reclaimed land to the project developer on **land lease rentals as applicable for the foreshore land** as per the Karnataka non-major Port Land Allotment Guidelines.

5.6.3. Acquisition of private land

- The **project developer shall be responsible for land acquisition** for the project.
- If the developer is not able to purchase a land parcel that lies within the project development area/layout:
- The KMB shall depute a land acquisition officer/ personnel within its organization to liaison with KIADB and revenue department.
- KIADB shall acquire the land as per the Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act, 2013 with the help of state's revenue department on a non-prejudicial best-efforts basis.
- The developer shall have to make a payment equivalent to the actual acquisition cost plus facilitation charges as percentage of land acquisition cost to the KIADB.
- Facilitation charges shall be as defined by the KIADB.
- The ownership of the acquired land shall remain vested in the project SPV.

¹Present facilitation charges to KIADB- 7.5 % for govt. projects and 10% for PPP projects

6. Connectivity Infrastructure Development

The Government, being aware of the need for huge investments for development of the maritime sector, is committed to the development of complementary infrastructure facilities. KMB shall also identify and liaise with other responsible department/ agencies for developing appropriate connectivity infrastructure to facilitate development of maritime infrastructure in the State.

6.1. Road Connectivity

6.1.1. Approach road connectivity

- The approach road for the project shall be the responsibility of the master developer.
- The cost of development of approach road connectivity is to be borne by the project developer, unless defined otherwise in the bid/concession document. In case of a large infrastructure project such as greenfield port or industrial park project, approach road shall include connectivity to the nearest highway.
- The approach road connectivity shall be undertaken as part of the project and included in the detailed project report. KMB shall facilitate private developer in coordination with KRDCCL, NHAI, PWD and other departments for road connectivity.

6.1.2. Hinterland road connectivity

- For **port development projects (Category A)**, any hinterland road connectivity required by the private port developer may be developed through project SPV formation between interested stakeholders through coordination with KRDCCL and NHAI (If required) through PPP models (Tolling), EPC or Annuity model.
- The detailed obligations of the stakeholders in the SPV shall be drafted on a case-to-case basis after mutual discussions.
- Hinterland road connectivity for any other maritime project category shall not be undertaken or facilitated by KMB.

6.1.3. Land acquisition for road connectivity

- Land acquisition for approach road connectivity to the nearest highway, state or national, shall be undertaken by the private developer (vested with project SPV). Land owned by KMB may be leased to the project SPV for approach road under the land allotted for project development.
- Land acquisition for hinterland road connectivity shall be undertaken by the private developer in the SPV formed for road connectivity. Land owned by KMB may be leased to this SPV for road connectivity as per **The Land Acquisition ([Karnataka] Extension And Amendment) Act, 1961.**



6.2. Rail connectivity

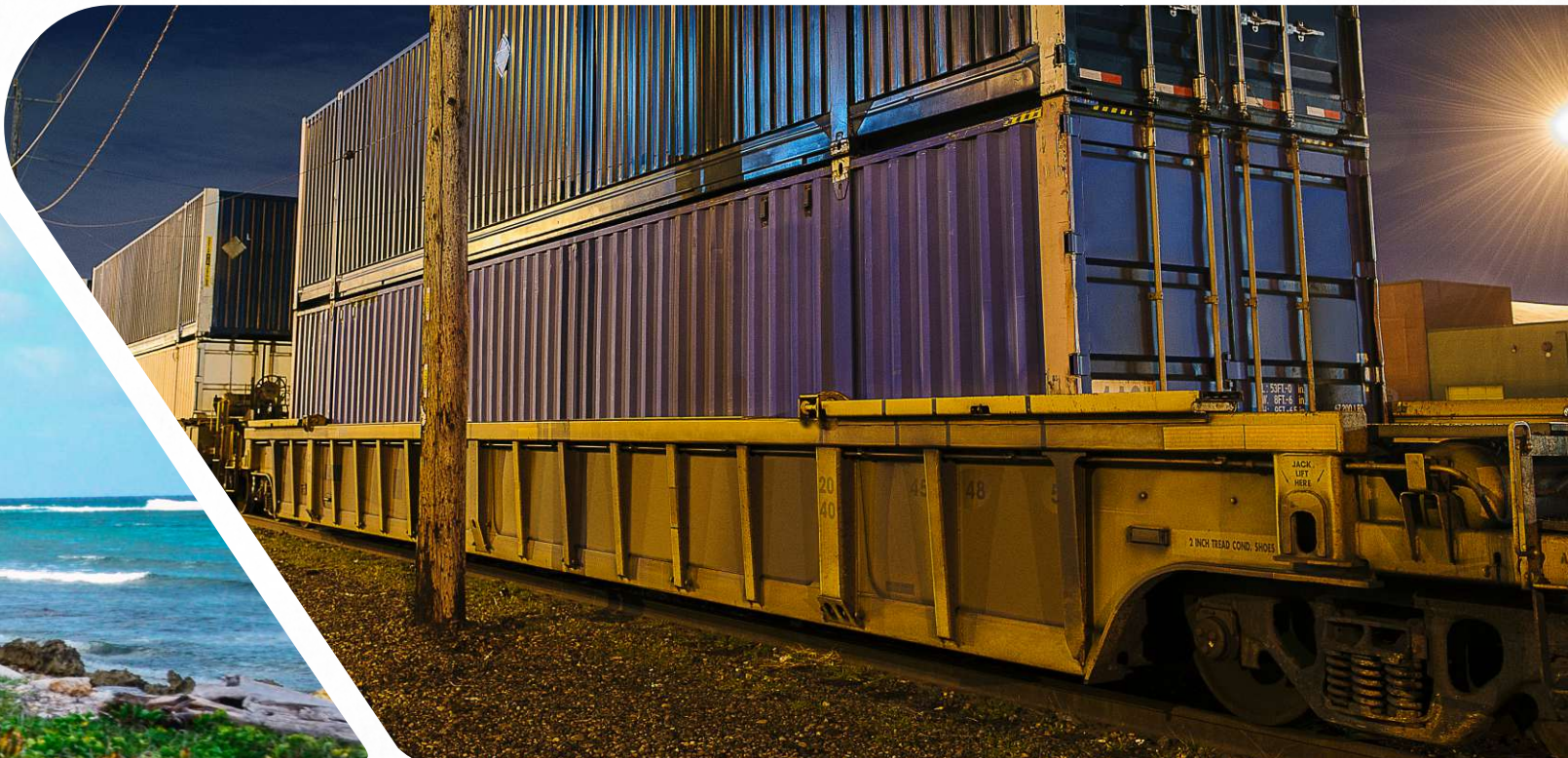
- The rail connectivity for the project shall be the responsibility of the master developer.
- The cost of development of rail connectivity is to be borne by the project developer, unless defined otherwise in the bid/concession document. The rail connectivity to the nearest rail head/ zonal rail line shall be undertaken as part of the port project and included in the detailed project report.
- Any rail connectivity project may be developed as per participative models by Indian Railways through frameworks of non-government model, joint venture model, BOT Model, customer funded model, BOT annuity model, which can be referred to in **Participative models for rail-connectivity and capacity augmentation projects, 2012** by Indian Railways.

6.2.1. Land acquisition for rail connectivity

- Land acquisition for dedicated rail connectivity to the nearest zonal rail line, if required, shall be undertaken by the private developer (vested with Port SPV).
- Land acquisition for hinterland rail connectivity shall be undertaken by the specific project SPV. In case required, SPV can submit a proposal to the KMB to liaise with the Ministry of Railways to assist in land acquisition.

6.3. Inland waterways connectivity

- The inland waterways in Karnataka are established as National Waterways under the National Waterways act, 2016. KMB, in coordination with IWAI, shall strive to develop and operationalize these waterways and act as a liaison between IWAI and project developers interested in development of maritime projects utilising these waterways.
- KMB shall be responsible for development of the ferry point and operations & maintenance of passenger ferry services for key ferry routes in Karnataka to facilitate inland water transportation and improve connectivity.



7. Ease of Doing Business

KMB shall act as the Single Window Agency (SWA) for assistance in securing all project related clearances and provide requisite assistance to the developer.

7.1. Incentives and exemptions for maritime development

Further, to facilitate the private sector participation in projects, increased project sustainability and competitive advantage compared to other coastal states, the Government of Karnataka extends incentives available to infrastructure projects in other policies as listed below to **all maritime project categories** under this Maritime Policy:

- Incentives as per **Section 9 of the New Industrial Policy 2020-25**, which includes various incentives to promote industrial development such as exemption from stamp duty, reimbursement of land conversion fee, electricity duty exemption, etc. The coastal region majorly falls under Zone 1 under the policy, which are under specific focus from the govt. of Karnataka and are eligible for maximum level of exemptions. This shall help encourage port led industry development and development of overall maritime sector.
- Incentives as per **Section 14 of the Karnataka Tourism policy 2020-25**, which includes various incentives to promote and facilitate tourism

projects (including Coastal tourism) such as clearance facilitation, financial assistance for sustainability initiatives, complementary infrastructure assistance, exemptions on stamp duty and electricity duty, etc. The policy stipulates capital subsidy for houseboat projects in coastal tourism. The policy also aims to facilitate complementary infrastructure (such as road connectivity, jetties, parking spaces, etc.) on a case-to-case basis to eligible projects with financial assistance for the cost of the infrastructure.

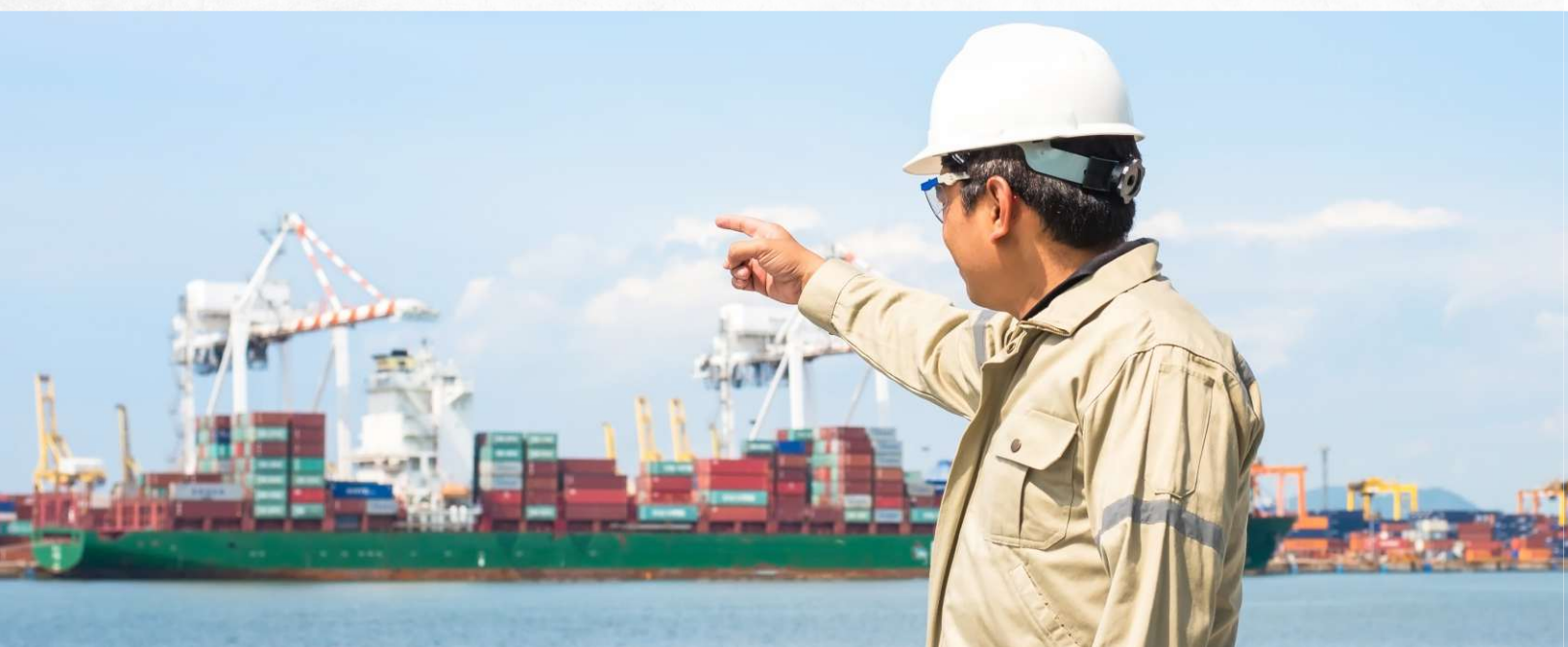
- Incentives as per **Karnataka State PPP Policy for Infrastructure Projects, 2018**, which includes incentives such as tax exemptions, financial assistance, etc. on a case-to-case basis to eligible projects.

Additional incentives can also be availed for the project through submitting a proposal to the KMB. KMB shall evaluate the proposal and may consider liaising with the State government for provision of applicable incentives to the project developer.

7.2. Collaboration with central and State government schemes

KMB shall ensure collaboration with Central and State Government and actively consider taking benefit from existing schemes as well as upcoming schemes for the maritime sector development in the State.

KMB shall also facilitate the private developer, in case required in availing benefits under such Central and State Government schemes in development of maritime infrastructure project in the State.



8. Sustainability Initiatives In The Maritime Sector

KMB recognises that the maritime sector has a significant impact on the coastal ecosystems, local communities and biodiversity in Karnataka. Sustainable initiatives in these projects are necessary to minimize the negative impacts and ensure their long-term sustainability.

- KMB may issue guidelines and incentives to promote sustainability initiatives in the maritime sector.
- The government of India has launched the Green Port Initiative to promote sustainable development in ports. Some of the measures that can be adopted by ports in Karnataka include using green tugs, renewable energy sources, rainwater harvesting, and waste management. KMB shall promote implementation of such measures under green port initiatives for existing as well as upcoming ports.
- Karnataka is susceptible to climate changes, which impact environmental, socio-economic and demographic sectors. It is vulnerable to natural disasters and extreme weather events due to increases in sea level, storm surges, cyclones, landslides, etc. These hazards can cause disruptions in transport and logistics services. A resilient logistics ecosystem can anticipate, absorb, accommodate, and rapidly recover from extreme weather events and natural disasters in its own operations and throughout its supply chain. KMB aims to build resilience into the state's maritime sector for sustained economic development and may include suitable provisions in the bid/concession documents of the project.
- Sustainable maritime infrastructure projects require participation and support of local communities. Capacity building of the local coastal population is important to create a larger trained human resource pool, concurrent with the future employment opportunities in the maritime sector. KMB shall undertake measures to increase participation of the local coastal population in the skill development and capacity building initiatives by the KMB.





CONTACT US



Chief Executive Officer
Karnataka Maritime Board
3rd Floor, West Wing, Khanija Bhavan
Race Course Road, Bengaluru-560001



ceokmb2019@gmail.com
directoratp@gmail.com

<https://karnatakamaritime.in/>