

January - March 2021

GREEN PORT

Cochin International Airport Ltd. Magazine

**What moves
through us is
silence!**

*CIAL bids adieu to its founder
director Shri. C.V. Jacob, a
true visionary who guided and
inspired the organization
throughout its journey.*

RIP the great soul!



*Fill the cart
Feel your heart*



Witness the world-class products.

@ COCHIN DUTY FREE

Best Price, Great Convenience, Global Shopping
cochindutyfree.com  facebook.com/CochinDutyFree

*T&C APPLY

What moves through us is silence!

Veteran Industrialist, founder of Synthite group and director of Cochin International Airport Ltd. Shri.C.V.Jacob left this world on the last day of January 2021. He led a meaningful life. It was illustrious too. His contributions transformed the lives of tens of thousands of people and rewritten the destiny of a village. His involvement in the airport project was crucial and his insight helped the company to surmount many difficulties during its formative days. His parting, left in me deep and persistent grief. Let me take a bow to the memory of C.V. Jacob. What moves through us in CIAL is silence!

C.V. Jacob's contribution was decisive for the airport project, which was once disdained as a non-starter. He became the first non-NRI to contribute towards the airport project in 1993 when he donated Rs.25 lakhs. With his immense experience as a major government contractor, Shri. Jacob voluntarily supervised almost all civil engineering related activities of the airport-from runway construction to the completion of terminal buildings. He was one of the founder directors of CIAL, a post he held with pride until his death. He ensured his presence at every decision-making meeting of the airport. He was credited for having attended 100 consecutive director board meetings!

He had the highest belief in the success of the project and its future. His belief was evidenced by his physical presence at the construction site. He was keen on project implementation and left no stone unturned. He tried everything possible for the timely completion of the project. His presence in the site-review meetings during the construction stage of the airport infused practical wisdom into our Engineers. As a builder and

contractor himself in his early career, he had a thorough knowledge of the construction requirements as well as its difficulties. When we were reeling under financial pressure, he introduced cost-effective systems to the civil works. There were circumstances where I remained exhausted, and decided to back off, and then he instilled hope in me by saying "It's easy to quit, but the brave will hold on". That was an impetus during the difficult times.

He was a man of perseverance. He was ready to give his fullest effort and time to anything he has taken up. He remained a good learner throughout his life and never would miss a chance to experiment with something that he learnt. This obviously helped him in shifting his focus from spice trading to the production of oleoresins from the raw spices. This decision later became pivotal in building a business empire. By the time when I moved to the Spices Board, he had become one of the doyens in the oleoresins industry in the globe. His expertise in the spice industry helped me too in starting many a path breaking project like spice parks during my tenure as the chairman of the spices board.

To me, he was a friend, a guide and an elder brother. I had been enjoying his compassion for three decades and his demise is a terrible loss for CIAL fraternity. May his soul rest in peace!



V J Kurian

Managing Editor

A C K Nair
ED & Airport Director

Managing Committee

A M Shabeer, ED- Engineering
Sunil Chacko, ED & CFO
Jayarajan V, Head – HR

Editor

P S Jayan
Senior Manager- PR & CC

Editorial Board

C Dinesh Kumar, GM – Operations
Joseph Peter, DGM – Commercial
Dominic Fernandez, SM – LA
Anoop K, AM – IT
Pran K Pillai, JM – Cial Duty Free

Cover Photo :

T.K. Pradeep Kumar, Mathrubhumi

GREENPORT

Cochin International Airport Ltd. Magazine

C O N T E N T S

6-23 Memoirs



26 CIAL handled 33.38 lakhs pax and 30.73 K flights during the Pandemic



28 CIAL Cargo handled 48424.3 metric tons During the Pandemic

30 Air India begins direct London services to Kochi



32 CIAL commissions one of the biggest Floating solar power plants in the state



34 Cochin Airport leads by example in reducing carbon footprints: ISA

38 Drive The Dream



40 Aviation Snippets



43 CIAL facilitated vaccine consignments

52 Pavan Doot



61 CIAL viseshangal



66 Editors Note

The views and opinions expressed herein are not necessarily those of Cochin International Airport Ltd. (For private circulation only)



Shri. CV Jacob is being honoured by
Shri. VJ Kurian on the 25th Annual Day of CIAL

He epitomised pragmatic brilliance in Engineering



A.M. Shabeer
Executive Director
CIAL

Civil Engineering is not only a subject which helps you to build structures. It encompasses many things. It starts in your mind when you visualize something coming up from scratch and then you work on drawings and sitting for endless hours with the management for perfecting your ideas. Finally, on the field, you are battling on manyfolds. New and unexpected challenges come up, the budget shrinks your scopes and labour issues rankle you. When you are taking up a project like constructing a runway, or a complex airport terminal, the challenges will clatter you. But, if you have some one like Shri. C.V. Jacob with you, guiding, inspiring and solving the problems, the challenges will become enjoyable. To me Shri C.V. Jacob was a guide, an elder brother and a problem solver.

In the early days of 1996 when I started my association with the Cochin International Airport project on deputation from Airports Authority of India, Sri.C.V. Jacob was already in action at the airport construction site. His Engineering wisdom and expertise were instrumental in reaching practical solutions to many of our technical challenges.

His engineering experience and solutions were based on solid foundation and life experience since, he was an Engineering Contractor himself, who took on the family engineering contract business starting a partnership in the name of "Varkeysons" in his early days. He braved the challenges and had completed complex engineering feats in tunneling and constructing bridges in Sabarigiri and Idukki hydroelectric projects.

As the Board had decided to defer the implementation of the

Terminal Plan by the International Architectural firm, due to prohibitive cost, it was planned to commence operations with a domestic and cargo terminal. But when our Managing Director suggested for a small sized International Terminal instead of the cargo terminal, Sri.C.V. Jacob batted for the same. The Board put weight on the views of Sri.C.V. Jacob, - who was at the Airport work site on weekly basis to review the Construction works - and approved the conversion from Cargo to International Terminal. It was only because of this decision we could commence the Airport operations as an International Airport and operate on the 1st day itself -10th June 1999 - to an International Destination.

The most unique feature of Cochin International Airport terminal is its Kerala architecture. When our Managing Director Sri.V.J. Kurian had suggested incorporation of such a theme, there were not many takers for it, since most of them thought it was an out of the way design. However, Sri.C.V. Jacob was very supportive of this novel idea and opined that it would indeed be very special.

Another challenge we faced during ATC tower completion was how to lift the huge glass panel to the top of the newly built ATC tower. The huge glass panel block, which formed the view panel of the ATC watch tower. It was a very difficult and risky task and any mistake would have led to loss of glass, money and time, since new glass panel would have to be arranged. After a lot of searching, the ATC building Contractor suggested to engage "Khalasis" for the job of lifting the glass to the top of the ATC Tower. The Site Engineers were not at all happy about this suggestion. However, it was C.V. Jacob's strong assurance about the skill and expertise of the Khalasis, (as



derived from his own experience) and facts about their previous works, which gave us confidence to take the decision to engage Khalasis for the job. They did the job meticulously and efficiently.

As the terminal construction was approaching final stages, there was an unending discussion about flooring material for the Airport Terminal. There were standard materials, but we wanted cost effectiveness as well as aesthetic beauty and a long lasting material which could be cleaned easily. With all these parameters, the existing materials had their own limitations and some innovative thinking had to be made. It was at this stage that a suggestion to go in for Vitrified tile flooring for the terminal came up. Until then, no terminal in India had used this type of flooring. Based on this suggestion, the merits and demerits of the idea were analysed in detail, practical models inspected and vitrified flooring was found to be very suitable for our Terminal. Accordingly CIAL went in for Vitrified tiling and we were the first airport in India to have vitrified tiling in airport terminals. This trend setter idea of Vitrified tiling in

Terminals was a very valuable contribution of Sri.C.V.Jacob.

During the Runway construction, in the context of earth filling, Sri.C.V.Jacob made a very practical and effective suggestion to limit the earth filling to manageable quantities and to plan them efficiently. He foresaw the possibility of shortage in good earth and the difficulty in procuring the laterite soil in sufficient quantity. I recall the fact that all the practical and engineering suggestions and proposals made by Sri.CV.Jacob were peppered with his life experiences as a successful and daring Engineering Contractor, who has enviable engineering works to his credit. He had a practical and all round analysis of the situation. C.V.Jacob's interventions in the Airport construction stage was crucial and enriching and his engineering solutions ensured the success of the Airport project.

Personally, I will always remember the encouragement and support he had given to me over the years both on official and personal fronts. In his demise, I am losing the guidance of an elderly brother.



The problem solver



R.Venkiteswaran

Former Executive Director &
Company Secretary
CIAL

Mind processes the flow of thoughts. When such thoughts trace history, many things; grave or flimsy start treading in our mind. In my life the period from July 1994 to January 2013 is very relevant and hence important.

It was on 4th July 1994 that I attended the interview for the position as company secretary at CIAL and Shri. C V Jacob was one of the members of the interview Board. My association started with him from that day. CIAL, in 1994 was a very unique company with a unique Board. The company's constitution by itself was meant for the construction of an airport of international standards with Public private participation, a novel idea initiated by Shri. V J Kurian and the board too was in line with that idea. The board consisted of Government Directors; mostly ministers, private directors, and NRIs. Managing director was a Nominee of Government of Kerala and Chief Minister of Kerala was the chairman of the company.

Being the company secretary I had regular interaction with all the directors. C V Jacob being an industrialist running an established industrial organisation, not too far away from the airport site, had much insight in the political, and other scenarios of the locality. This was much helpful to the company especially when the managing director was engaged in dealing with the people around. Indeed it was a very tough time during the initial years. Land acquisition on one side, getting finance for construction, finalisation of drawings, dealings with consultants, finalisation of project report, finalisation of designs, dealings with politics and politicians, finalisation of tender documents, inviting tenders, finalisation of tenders, getting board approval for anything and everything all kept everybody on nails edge.

In all these activities Shri. Jacob involved himself and assisted the

company to take faster and fitting decisions. His experience in construction field, his association with various people in the construction field in India and abroad, his integrity and vision to implement the project, his confidence, positive thinking all were turned out to be blessings for the company.

It is to be remembered that he was supporting the project fully when there were people voicing against the project. Even there were propaganda from the bureaucrats that this project would never take off. During the construction phase every decision was taken only through the board. But this resulted in delay in decision making process since the board could not meet frequently on account of paucity of time of Chairman. Since timely execution of the project needed timely decisions this matter was presented in the board through C V Jacob and the board constituted a subcommittee and the subcommittee was fully authorised to take decisions except in policy matters. C V Jacob was also a member in that subcommittee. Thereafter all decisions relating to contract finalisation, award of work, monitoring the progress of work were taken by the subcommittee. C V Jacob was also a member in the weekly monitoring committee. Indeed CIAL is the beneficiary of his knowledge and integrity which he used in every aspect he touched.

His role in fund raising for the project is also commendable. Apart from the initial investment of Rs.25 lakhs while the project was not even in canvas, he made substantial investments in the equity shares of the company to enable the company to execute the project. During 2006, when HUDCO filed a suit against the company at Debt Recovery Tribunal (DRT) New Delhi, it was necessary for CIAL to deposit the actual dues including interest as per the loan agreement. The cumulative amount was around Rs74 Crores. At that time CIAL was without a Managing director since V J



Kurian was just shifted to Spices Board. Then it was with the help of CV Jacob that in principle clearance from the director board was obtained for borrowing through a circular resolution and the borrowing was made from federal bank.

The most important trait of C V Jacob was his simplicity and pleasing nature which enables one to present the issues comfortably. He used to give a patient hearing to the issue discussed. May be this ability would have enabled him to take the employees of his organisation with him all along without any labour unrest in his organisation.

It is pertinent to note that on many occasions he used to visit the work site and give necessary instructions to CIAL officers and to the contractors. In fact he considered this project too of his own and involved himself in its execution and operation. He considered everything with a human face which made the decisions acceptable to others. This is why all the directors reposed high confidence in him. On many occasions, especially when Shri.V.J.Kurian was not on seat at CIAL. C V Jacob was like a godfather to many of the CIAL officers. On many occasions various serious issues were brought to his knowledge and he has helped us to resolve it through his intervention. Indeed we always felt his presence as a great blessing. He was a multi-faceted personality who loved us all and ready at every time to hear us and help us. He in his life proved that hard work and integrity can do wonders and taught us too the same through his style, simplicity.

At CIAL today if we feel that we have reached somewhere it would be ideal to remember the trouble and toil involved in reaching to this stature and the people who contributed their fullest effort to this success story. I wish that his efforts and contributions to CIAL be remembered always and I am sure that his name will find an appropriate page in the annals of CIAL history.

In fact I am proud of being a member of CIAL family right from the foundation stone laying ceremony till 2013 by then CIAL established its credibility and success. Thereafter too I was able to associate with CIAL through its subsidiary for some time. I also feel blessed for the opportunity to work with personalities like Shri. C.V Jacob in CIAL during my tenure. I bow my head before his memories.



CVJ with Venkiteswaran

A rare blend of business and benevolence



TR Gopalakrishna
Executive Director
CIAL

***'I don't leave foot prints in the sand,
I leave boot tracks in the mud' –Anonymous.***

Could be a testimony by an Engineer – a Civil Engineer at that. Before leaving to the Lord's abode Shri. C.V. Jacob has left lots of 'boot tracks in the mud' on this planet. One such boot track in the mud is 'Cochin International Airport Ltd (CIAL)' with which he is associated from the inception.

C.V. Jacob, the founder Director of CIAL is in a way instrumental in initiating my association with CIAL. How I cherish the memory of the fair, foresighted and humane qualities of this great personality is a story to tell. As a young civil engineer I was looking for a career opportunity that can cater to my ambitions. Instinctively I responded when CIAL put out a call for recruitment. What excited me to respond was the name of the entity 'Cochin International Airport' and the job designation 'Assistant Executive Engineer (Civil)'. In the course of time, on the merits of written test I got a call letter for interview and that gave me a whiff of the process's fairness. At the end of interview, during casual conversation, one of the committee members, whom later I came to know as C.V. Jacob, expressed his concern about the economic survival on the meager salary being offered and the company's inability to afford anything more than.

The reasons behind the concern is manifold: one is pragmatic assessment that as an alien (being a non-Malayalee candidate from outside Kerala) I will be fully dependent on the salary for survival. Two, genuine interest in the welfare and wellbeing of the human resource. And three, evaluation of company's affordability with respect to prevailing finances of the company. What a blend of kindness and business acumen! From then on in the last 26 years of my growth with CIAL I have come across many instances of this blend of tenderness with business acumen of this great personality in display.

C.V. Jacob has a particular affinity to engineering activities at CIAL. He used to keenly observe the developments of various projects and actively associate in following up with the progress of critical projects. There are numerous instances where his practical wisdom has come in handy to address stalemate in works contractual issues arising out of difficulties peculiar to the site and its working conditions. The Engineering team could derive the benefit of his presence in the decision making body, that is, CIAL Board/Subcommittee, as the task of elaborating the complexities/intricacies of project issues became easy. He was ever ready to share his vast experience in civil works, its contractual matters etc., and offered practical and pragmatic suggestions whenever approached.

The bond between C.V. Jacob, and our MD Shri.V.J. Kurian is well-known. Both hold each other in high esteem. The respect and admiration is mutual. C.V. Jacob used to make it a point to honor every invitation from CIAL and mark his presence. Shortly before his incapacitation due to ill health also he did make it a point to participate in the 25th CIAL's annual day, overcoming his infirmities. CIAL cherishes its memory among many other events. A true well-wisher's departure is a great loss to CIAL. May his spirit continue to guide CIAL in the days to come.



CVJ with Gopalakrishna



A Man of Practical wisdom



C.Dinesh Kumar
General Manager- Operations
CIAL

There are only a few people around you who can dream of something and give their heart to accomplish it. When Shri.C.V.Jacob had come to know about the idea of a PPP airport coming in Kochi, he dreamt of the development it would bring to the business world. He rendered his instant support and devoted his time and effort to help the company to achieve its goal. He volunteered to monitor the civil work of the runway construction of the Kochi airport. As the Assistant Engineer (Civil), I had the privilage of meeting him during the weekly review meetings with the Runway Contractor. The most important feature I noted in him during these times was his patience and keen listening quality. He listened patiently to all the problems or difficulties of the project implementation. He used to make site visits and then suggested practical solutions to the problems.

I recall his ability and practical approach, when a contractor undertook the work of 6 cent colony's land filling and development. It was everyone's belief that the rate quoted by the contractor was very low and hence not workable. But C.V.Jacob visited the site with the contractor and other engineers and collected first-hand information about how the work was being planned and how it would be executed. After listening and understanding the plan in detail and making his own analysis, he concluded that the rate quoted by the Contractor was reasonable and he would be able to complete the work. Accordingly, the work was awarded to that Contractor who completed the work effectively, resulting in a considerable saving for CIAL and on time implementation of the rehabilitation project. He could reach such a conclusion only because of his experience and practical approach for problem solving.

During the runway construction on the eastern end area, beyond the old Herbert Road, we were struck with very shallow sub surface water and this created a very big technical challenge for the construction of the Runway. When the Runway consultants suggested to go for rubble packing, which was very much necessary to make a strong sub grade, it was the engineering

expertise of C.V.Jacob, which lent support to such a decision and he was able to convince the Sub-Committee of the Board, the necessity for such a work and consequences if such a work was not carried out. Based on his expert advice and analysis, the work was approved and carried out with the approval of the Board. Such a decision had far reaching consequences in the construction of runway especially falling in the critical landing area of runway. This decision supported CIAL for on time completion of the Runway and also for the overall completion of the Airport project.



CVJ with Dinesh Kumar

We lost a powerful presence



Dominic Fernandez
Senior Manager
CIAL-LA

The Story of Cochin International Airport, has our beloved Managing Director Sri.V.J.Kurian as its central point as the author of this novel concept and executor of this unimaginable task. It was Sri.C.V.Jacob (Jacobettan – as he was fondly called by those who knew him closely) who was a pillar of support to him, in the so called “foolish idea” of building an Airport with public participation. While the bureaucracy were sceptical and many of them vocally against, and the beneficiary NRKs unwilling to invest - doubtful of project implementation , it was Shri. C.V.Jacob, who penned his support to the vibrant District Collector, pledging his support and requesting to go ahead with the Airport project. It was not just a verbal or vocal support, but Rs.25 lakhs were donated by him to the airport project, even before the airport land was acquired. Such was his interest in the airport project. His commitment to ensure cargo movement through this airport was an additional encouragement. Though Airport project was not even in its acquisition stage, his belief in the project was encouraging and profound.

C.V. Jacob was an integral part of the CIAL family for the past 25 years. He was Director of the company from its inception till his death. He was proud and beaming with joy, when confirming that for over 20 years he had never missed a board meeting of CIAL (whether at Trivandrum or at Cochin), which showed his commitment to CIAL and its progress. Travelling to Trivandrum at early hours of the morning, even in his elderly days and despite his poor health, is proof for the importance that he had for CIAL and its progress. Only when the ailments of the old age made his travel difficult, that he missed his participation in the Board Meeting.

Jacob was a smiling, simple and yet significant presence in all CIAL events. Be it in Annual General Meetings or during inaugurations or foundation stone ceremonies, Jacob sir was always present. He was



During the inauguration of new block of international terminal-2004

probably the only director who adorned the dais of the Annual Day Celebrations of CIAL. He was probably the only Director, who graced the Annual Day celebrations (along with Eliamma Ma'am, his wife) and inaugurated the annual day celebrations, by cutting and sharing the Annual Day cake, and evidencing the level of involvement in CIAL's affairs and his interest in the larger CIAL family.

It was not just with CIAL, he also associated himself with the progress and growth of CIAL subsidiaries – CIASL and CIAL Infrastructure Ltd in the Board Director level providing leadership and guidance from his pool of professional experience.



During Cial annual day -2018

Shri. Jacob was a man of simplicity and his presence was serene and joyful. It was quiet, yet powerful. He was strict in his principles and values and practised them to the core. He was also a religious man. He abhorred short cuts to success and travelled the difficult

path, which ensured long term success and happiness and better life to all those related with the enterprise.

C.V.Jacob the man and philanthropist was a silent yet vibrant face of his personality. He was not just the employer, but the father to the Synthite family, whose lives and families prospered under his care and love and they will remember him for generations to come. His contributions to the education of the children of his area, for which he provided enviable infrastructure in the form school and college, have lit glowing beacons, in the lives of many children. The housing project for the homeless and house repair scheme sheltered the homeless. His contribution to healthcare – new ward in Govt. hospital, financial aid to patients in medical college and health insurance scheme for 1600 families in Kadayirippu are also highly acclaimed. He practiced the fundamentals of CSR, even before its induction as part of corporate governance and thus he was a industrialist pioneer in community wellbeing in Kerala and often reflected the Tata in their labour welfare



During Inauguration of the airport-1999

methodologies. He saw man in his basic requirements and lend his helping hand to make a better life for people around him, for he was their elder brother – Jacobettan.

**H.W. Longfellow in his poem
“A Psalm of Life” beautifully wrote:**

*Lives of great men all reminds us, that we can make our lives sublime
And, departing, leave behind us Footprints on the sands of time;
Footprints, that perhaps another, Sailing o'er life's solemn main,
A forlorn and shipwrecked brother, Seeing, shall take heart again*

It's very true of C.V.Jacob, who has left behind his footprints - a legacy of hard work, determination, and commitment - on the sands of time, to guide the future generations. C.V. Jacob's vision encompassed the lives of all his people, who were part of his enterprises. He left a heritage of success and Business Empire, that world trusts and recognizes for its values. Though a keen and successful businessman and industrialist, he aimed and worked for the betterment of his fellowmen. A philanthropist – sans limit, he was and will remain JACOBETTAN, for all who knew him and to all who have benefitted from his bounty.



With his wife at a CIAL function-2016



During a press conference -1999



The Synonym of Promptness



Sankar V
Senior Manager
CIASL

Shri. C.V. Jacob, the name evokes love and respect among all of us at CIAL, especially those who had the fortune to closely associate with him. My memories of Shri Jacob date back to 1995 when I started interacting with him during my tenure in the Secretarial Department of CIAL.

I always rated him as a man who was ahead of his times, showing the courage to come out openly in support of Shri. V.J. Kurian and his unique idea of developing an airport at Cochin by seeking contributions from public and NRIs. Remember, those were days, when people used to laugh us off dismissing CIAL as a foolish dream of a man who has lost his mind. Coming out openly in support is one thing, but to follow it up with real money requires nothing short of absolute conviction.

Something that I have always noticed in C.V. Jacob was his punctuality. As a member of the Board of Directors and also its Sub Committees, he will be present at the venue of a meeting at least 15

minutes ahead of the scheduled start, a fact that can be vouched by any of our senior officers. Many a time at Aluva Palace where we used to hold the Sub Committee meetings, he would be the first person to reach and waiting for us. Whenever I used to cross the gates of Aluva Palace, first thing I would look for was a Jet Black Mercedes in the parking lot, to see if CVJ has reached. I have never seen an instance when he came to a meeting while it was going on. He would be there right from start or he would have sought leave of absence.

He held CIAL close to his heart, and as employees of CIAL, we were always welcome to his office at Kolenchery. Many a time, I have gone to meet him at his office without prior appointment, and never once had I an occasion to wait outside his cabin for more than 5 minutes. One just had to inform the front desk that he is coming from CIAL and immediately, meeting with Shri. Jacob was assured. He always stood for the interests of CIAL and was ready to fight tooth and nail against anyone who tried to undermine its interests. This was most evident during our prolonged high stakes legal battle with HUDCO and I had the opportunity to witness the unfolding of this legal tussle from very close quarters. At that time, Shri. V.J. Kurian had to leave CIAL to head Spices Board as part of his All India Services career requirement. While leaving for Spices Board, Shri V.J. Kurian entrusted the responsibility to defend CIAL with our erstwhile ED (Fin.) & Company Secretary, Shri. R Venkitswaran. I was part of company secretary's team during those years of which I cherish every moment; of course that is another story.

That was when we turned to Shri. C.V. Jacob for support and without hesitating for a moment, he assured full support to do "whatever it takes" to defend CIAL. Immediately, he spoke with all other directors there itself over phone and ensured their unequivocal backing in the matter. The case then escalated to Delhi High Court and thereafter to Supreme Court of India and Jacob Sir keenly followed the progress of the case as if it was his personal matter.

With the staunch backing from Shri. C.V. Jacob we were able to stonewall the legal challenge by HUDCO for another 5 years till Shri V.J. Kurian returned at the helm in 2011 and settled the case Out of Court on very amicable and equitable terms.





During the distribution of title deeds-1995



During the visit of the Chief Minister-1997



During the time of construction-1997



Inking MOU with BPCL-1997



With VIPs - 1999



During Inauguration of the Airport-1999



During the commissioning of 12MWp solar plant 2015



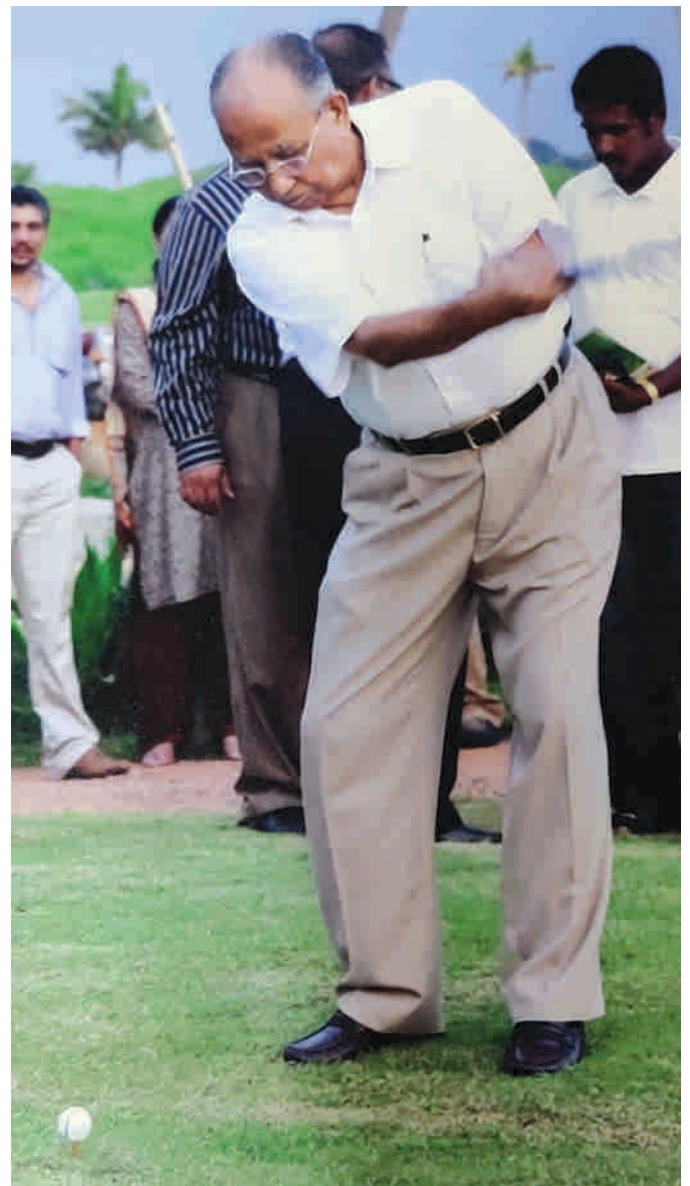
During the inauguration of duty free shop-2002



Airline office inauguration 2005



Mathrubhumi daily dated; 10th August 1993



The golfer



During the launch of brand cial-2014

കുടുംബനാഥനെപ്പോലെ ഒരാൾ



എ.സി.കെ.നായർ
എയർപോർട്ട് ഡയറക്ടർ
സിയാൽ

ശ്രീ.സി.വി.ജേക്കബ് ഞങ്ങൾക്ക് കുടുംബ നാഥനെപ്പോലെ ഒരാളായിരുന്നു. പ്രതിസന്ധികളിലും പ്രശ്നങ്ങളിലും ഒരു തണൽമരം പോലെ നിലകൊണ്ട ഒരാൾ. നിർമ്മാണ മേഖലയിലെ അദ്ദേഹത്തിന്റെ പരിചയം സിയാലിന്റെ ആദ്യഘട്ടങ്ങളിൽ ഏറെ തുണയായി. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഒരു വലിയ അടിസ്ഥാനസൗകര്യ വികസന വിപ്ലവത്തിനാണ് ശ്രീ.ജേക്കബ് നമ്മെ പിന്തുണച്ചത്. സങ്കീർണ്ണമായ വിമാനത്താവള വികസനത്തിന് ആദ്യം വേണ്ടത് സാങ്കേതിക വിദ്യയോ വൻകിട മൂലധനമോ അല്ലെന്നും അർപ്പണ ബോധവും കഠിനാധ്വാനവും സ്ഥിരോത്സാഹവുമാണെന്നും അദ്ദേഹം ബോധ്യമാക്കിത്തന്നു.

1996 ലെ മേയ് മാസത്തിൽ സിയാലിൽ ചേർന്ന ശേഷം ആദ്യത്തെ റിവ്യൂ മീറ്റിംഗിനായി നെടുമ്പാശ്ശേരി വിമാനത്താവള പദ്ധതി പ്രദേശത്തെ ഓഫീസിലേക്ക് വന്നപ്പോഴാണ് ആദ്യമായി ഞാൻ ശ്രീ. സി.വി. ജേക്കബിനെ കാണുന്നതും പരിചയപ്പെടുന്നതും. സൗമ്യനും സദാ സന്തോഷവാനുമായ അദ്ദേഹത്തോട് ഒറ്റനോട്ടത്തിൽ തന്നെ, ഇഷ്ടവും അടുപ്പവും തോന്നി. പരിചയപ്പെട്ടപ്പോൾ അദ്ദേഹത്തിന്റെ വ്യക്തിപ്രഭാവം എന്റെ മനസ്സിൽ തങ്ങി നിന്നു. നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനത്തിലുണ്ടാകുന്ന പ്രശ്നങ്ങളെ പരിഹരിക്കുന്നതിനുള്ള അദ്ദേഹത്തിന്റെ വൈദഗ്ദ്ധ്യം എടുത്തു പറയതക്കതായിരുന്നു. വിവിധ വശങ്ങൾ വിശദ

മായി മനസ്സിലാക്കുകയും അവ അപഗ്രഥനം ചെയ്ത് പ്രായോഗികമായി പ്രശ്നത്തിന് പരിഹാരം കണ്ടെത്തുന്നതിനുള്ള അദ്ദേഹത്തിന്റെ കഴിവ് എന്നെ അത്ഭുതപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. 9 മണിക്ക് ആരംഭിക്കുന്ന ആഴ്ചതോറുമുള്ള റിവ്യൂ മീറ്റിംഗുകളിൽ സ്ഥിരമായും 9 മണിക്ക് വളരെ മുൻപ് തന്നെ അദ്ദേഹം സന്നിഹിതനാകുമായിരുന്നു. കൊച്ചിയിലായാലും തിരുവനന്തപുരത്തായാലും ബോർഡ് മീറ്റിംഗും, സബ് കമ്മിറ്റി മീറ്റിംഗുകളും ഇതേ പോലെ കൃത്യനിഷ്ഠ പാലിച്ചിരുന്നു. ചിട്ടയും അച്ചടക്കവും അദ്ദേഹത്തിന്റെ ജീവിത വിജയത്തിന്റെ ഒരു പ്രധാനഘടകമായിരുന്നു എന്നാണ് എന്റെ വിശ്വാസം.



CVJ with ACK Nair

സിയാലിന്റെ ആദ്യകാലങ്ങളിൽ കമ്പനിയുടെ സാമ്പത്തിക പരായീനതകൾ മൂലം തിരുവനന്തപുരത്തുള്ള ബാർഡ് യോഗങ്ങളിൽ പങ്കെടുക്കാൻ അദ്ദേഹത്തിനൊപ്പം അദ്ദേഹത്തിന്റെ വാഹനത്തിലായിരുന്നു പലപ്പോഴും യാത്ര. ദീർഘമായ ആ യാത്രകളിൽ അദ്ദേഹം തന്റെ ജീവിതകഥ വിവരിക്കുമായിരുന്നു. ഇന്ത്യയിൽ തന്നെ ആദ്യമായി സുഗന്ധവ്യഞ്ജനങ്ങളെ സംസ്കരിച്ച് മൂല്യവർദ്ധിത ഉൽപ്പന്നങ്ങളാക്കുന്നതിനുള്ള സാങ്കേതിക വിദ്യ വിദേശത്തു നിന്നും സ്വായത്തമാക്കിയതും, ആ സാങ്കേതിക വിദ്യയിൽ അധിഷ്ഠിതമായ കമ്പനിയെ ലോക വിപണിയിൽ മുൻപന്തിയിലെത്തിച്ചതിലും അദ്ദേഹത്തിന്റെ കഠിനപരിശ്രമം കേട്ട് അഭിമാനം തോന്നിയിട്ടുണ്ട്.

അദ്ദേഹം അനുവർത്തിച്ച ജീവിതശൈലിയും സത്യസന്ധതയും ആത്മാർപ്പണത്തോടുകൂടിയ കർമ്മനിരതയും, ഈശ്വരഭക്തിയും അനുകരണീയമാണ്.

സിയാലിന്റെ ആരംഭഘട്ടം മുതൽക്കെ അദ്ദേഹം നമ്മുടെ മാനേജിങ് ഡയറക്ടർ ശ്രീ. വി.ജെ. കൂര്യനൊപ്പം തോളോട് തോൾ ചേർന്ന് പ്രവർത്തിച്ചിരുന്നു എന്നു മാത്രമല്ല നിർമ്മാണ മേഖലയിൽ അദ്ദേഹത്തിനുണ്ടായിരുന്നു പരിചയം ഞങ്ങൾക്ക് വളരെയേറെ ഉപകരിക്കപ്പെട്ടു. സിയാലിന്റെ ഓരോ വിഷമഘട്ടത്തിലും ഒരു കുടുംബനാഥനെപ്പോലെ അദ്ദേഹം ഒരു മാർഗ്ഗദർശിയായി നിലകൊണ്ടപ്പോൾ അത് സിയാൽ കുടുംബത്തിന് മുഴുവൻ ധൈര്യം പകർന്നു നൽകിയ അവസരങ്ങളായിരുന്നു എന്നത് ഓർക്കുന്നു. വാർദ്ധക്യ സഹജമായ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ കാരണം അവസാന വർഷങ്ങളിലൊഴികെ മറ്റെല്ലാ സമയങ്ങളിലും അദ്ദേഹം സിയാലിന്റെ പുരോഗതിയും പ്രവർത്തനങ്ങളും താൽപര്യത്തോടെ നോക്കികണ്ട് ആവശ്യമായ ഇടപെടലുകൾ നടത്തിയിട്ടുള്ളത് എന്നെന്നും നമ്മുടെ സ്മരണയിൽ നിലനിൽക്കും.

കർമ്മനിരതനും, കഠിനാധ്വാനിയും, സത്യസന്ധനുമായ അദ്ദേഹത്തിന്റെ ജീവിതം നമ്മുടെ ഔദ്യോഗിക ജീവിതത്തിനും വ്യക്തി ജീവിതത്തിനും ഒരു വഴിവിളക്കായിരിക്കും എന്നതിൽ സംശയമില്ല. അദ്ദേഹത്തിന്റെ ആത്മാവിന് നിത്യശാന്തി നേരുന്നതോടൊപ്പം, അദ്ദേഹത്തിന്റെ ദീപ്തമായ ഓർമ്മകൾക്കു മുന്നിൽ ശിരസ്സ് നമിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു.



അസാധാരണ പ്രായോഗിക വൈഭവം



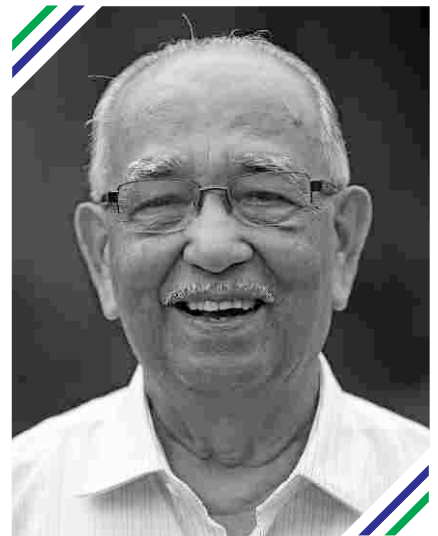
കെ.പി.തങ്കച്ചൻ
ജനറൽമാനേജർ -സിവിൽ(റിട്ട.)
സിയാൽ

സിവിൽ എൻജിനീയറിങ്ങിൽ എത്രമാത്ര പ്രായോഗികത സന്നിവേശിപ്പിക്കാം എന്ന് കാണിച്ചുതന്നതാണ് ശ്രീ.സി.വി.ജേക്കബ്. കൊച്ചി വിമാനത്താവളത്തിന്റെ നിർമ്മാണഘട്ടത്തിൽ അദ്ദേഹം മുന്നോട്ടുവച്ച നിർദ്ദേശങ്ങൾ എൻജിനീയറിങ് വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് പാഠമാണ്. എന്തെങ്കിലും ഉപയോഗ വസ്തുവിൻമേൽ സംശയം തോന്നിയാൽ സ്വന്തം ചെലവിൽ വീട്ടുവളപ്പിൽ പരീക്ഷിച്ചശേഷമാകും വിമാനത്താവളത്തിൽ അദ്ദേഹം അത് ശുപാർശ ചെയ്യുക. പണം ചെലവാക്കുന്നതിലുള്ള കണിശതയും പ്രായോഗിക മികവും അദ്ദേഹത്തെ അതിവേഗം വിമാനത്താവള നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തികളിൽ അനിവാര്യനാക്കി. സാമാന്യബുദ്ധി വളരെ സമൃദ്ധമായി ഉണ്ടായിരുന്ന ഒരു വ്യക്തിത്വമായിരുന്നു ഞങ്ങൾ ജേക്കബ് സാർ എന്നു വിളിക്കുന്ന ശ്രീ. സി.വി. ജേക്കബ്. ഒരു പ്രതിസന്ധിയെ തരണം ചെയ്യുന്ന അദ്ദേഹത്തിന്റെ പ്രായോഗിക ബുദ്ധി അത്ഭുതപ്പെടുത്തുന്നതാണ്.

1995 മാർച്ചിൽ ആണ് എയർപോർട്ടിൽ നിർമ്മാണജോലികൾ തുടങ്ങുന്നത്. 1999 മേയ് 25ന് വിമാനത്താവളം ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യുന്നതുവരെ എല്ലാ ആഴ്ചയിലും വെള്ളിയാഴ്ച ദിവസം നടത്തുന്ന കൺസ്ട്രക്ഷൻ പ്രോഗ്രസ് റിവ്യൂ മീറ്റിങ്ങിൽ വളരെ കൃത്യമായി ജേക്കബ് സാർ പങ്കെടുക്കുമായിരുന്നു. സിവിൽ കൺസ്ട്രക്ഷൻ വർക്കുകൾ നല്ല വേഗതയിൽ മുന്നേറുമ്പോൾ പ്രതിസന്ധികൾ ഉണ്ടാവുക

സാഭാവികമാണ്. പ്രത്യേകിച്ചും സമയബന്ധിതമായി നടക്കുമ്പോൾ അപ്പോഴൊക്കെ കോൺട്രാക്ട് വ്യവസ്ഥകൾ ലംഘിക്കാതെ തന്നെ, നിർമ്മാണ പ്രതിസന്ധി മറികടക്കാനുള്ള പ്രായോഗികമായിട്ടുള്ള പോംവഴികൾ നിർദ്ദേശിക്കാനുള്ള അദ്ദേഹത്തിന്റെ കഴിവും അപാരമാണ്. അത് എത്രയോവട്ടം ഞങ്ങൾ ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് ആശ്വാസമായിട്ടുണ്ട്.

എയർപോർട്ടിന്റെ റൺവേയുടെ പണി അവസാനഘട്ടത്തിൽ എത്തിക്കഴിഞ്ഞപ്പോൾ പിന്നെ ബാക്കിയുണ്ടായിരുന്നത് സുരക്ഷയുടെ ഭാഗമായിട്ടുള്ള ചുറ്റുമതിലാണ്. അത് ഒറിജിനൽ പ്ലാനനുസരിച്ച് ചുട്ടെടുത്ത ഇഷ്ടിക കൊണ്ടായിരുന്നു നിർമ്മിക്കേണ്ടിയിരുന്നത്. പന്ത്രണ്ടു കിലോമീറ്ററോളം നീളത്തിൽ ആറടി ഉയരത്തിൽ അത് ഏതാണ്ട് ആറുമാസം കൊണ്ട് തീർക്കുക എന്നത് ഒരു വെല്ലുവിളി ആയിരുന്നു. കാരണം ഇഷ്ടിക കൊണ്ടുള്ള പണിക്ക് വേഗത കുറവാണ്. അതിനു അദ്ദേഹം കണ്ടുപിടിച്ച ഉപായമായിരുന്നു കരിങ്കല്പുകൊണ്ട് ചുറ്റുമതിൽ പണിയുക എന്നത്. ഇഷ്ടിക കൊണ്ട് 20 സെ.മി. കനത്തിലാണ് വിഭാവന ചെയ്തിരുന്നതെങ്കിൽ അത് കരിങ്കല്പുകൊണ്ട് കെട്ടിയപ്പോൾ 40 സെ.മി. കനത്തിൽ പണിതീർക്കാൻ സാധിച്ചു. ചെലവിലും കാര്യമായ വ്യത്യാസം ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. എന്നുമാത്രമല്ല മതിലിന്റെ പണി വിചാരിച്ച സമയത്ത് തന്നെ തീർക്കാൻ പറ്റി. മാത്രമല്ല അതിലും ഉറപ്പുള്ളതായും തീരുക





യാണുണ്ടായത്.

അതു പോലെ തന്നെ ഡൊമെസ്റ്റിക്, ഇന്റർനാഷണൽ ടെർമിനലുകൾക്ക് വിദ്രി ഫൈഡ് ടൈൽ ഉപയോഗിച്ചാൽ നല്ലതായി രിക്കുമെന്ന ആശയം അദ്ദേഹമാണ് മുന്നോട്ട് വച്ചത്. 1998-99 കാലങ്ങളിൽ വിദ്രി ഫൈഡ് ടൈൽ അത്ര പ്രചാരണത്തിൽ ആയിരുന്നില്ല. അദ്ദേഹം സ്വന്തം വീട്ടുമുറ്റത്ത് വിദ്രിഫൈഡ് ടയൽ ഇട്ട് അതിൽ വണ്ടികയറ്റി ഓടിച്ച് നോക്കി പരീക്ഷണം നടത്തിയിട്ടാണ് അത് ശുപാർശ ചെയ്തത്. ഇരുപത്തഞ്ച് വർഷങ്ങൾക്ക് ശേഷവും ഇന്നും ആ വിദ്രിഫൈഡ് ടയൽ ഫ്ലോറിംഗ് പഴയ ഡൊമെസ്റ്റിക് ടെർമിനൽ ഉണ്ട്.

കോൺട്രാക്ട് വ്യവസ്ഥകൾ മാനിച്ചുകൊണ്ട് നിർമ്മാണ ജോലികൾ ഏകോപിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് പോകുവാൻ, കോൺട്രാക്ട് റേഴ്സുമാരുമായി എന്നും ഞങ്ങൾക്ക് സംഘർഷമുണ്ടാക്കേണ്ടി വന്നിട്ടുണ്ട്. ഞങ്ങളുടെ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ പറഞ്ഞാൽ അദ്ദേഹത്തിന് പെട്ടെന്ന് മനസ്സിലാകുമായിരുന്നു. മാത്രമല്ല അന്നേരം കാര്യങ്ങൾ മാനേജ്മെന്റ് തലത്തിൽ അവതരിപ്പിക്കുവാൻ അദ്ദേഹം ഞങ്ങളെ ഒത്തിരി സഹായിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ഞങ്ങൾ കോലഞ്ചേരിക്കാർക്കും അദ്ദേഹം ചാക്കുട്ടിചേട്ടനായിരുന്നു. ഇന്നത്തെ കോലഞ്ചേരിയുടെ മോഡേൺ ആർക്കിടെക്ടായിട്ടാണ് അദ്ദേഹം അറിയപ്പെടുന്നത്. കോലഞ്ചേരി പരിസരത്തുള്ള പതിനായിരക്കണക്കിന് ആളുകൾക്ക് സിന്റൈറ്റ് എന്ന പ്രസ്ഥാനം അന്നദാതാവാണ്. അതോടൊപ്പം സെന്റ് പീറ്റേഴ്സ് സീനിയർ ഹയർ സെക്കന്ററി ഇംഗ്ലീഷ് മീഡിയം സ്കൂളിന്റെ മാനേജർ ആയിരുന്നുകൊണ്ട് അതിനെ കേരളത്തിലെ തന്നെ മികച്ച സ്കൂളുകളിലൊന്നാക്കി മാറ്റി. അതോടൊപ്പം തന്നെ ഗവ. കടയിരിപ്പ് എസ്.എൽ.സി. വിജയം കോയ്യുന്നു. കോലഞ്ചേരി എം.ഒ.എസ്.സി ആശുപത്രിയെ മെഡിക്കൽ കോളേജ് ആക്കി മാറ്റിയത് അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഉത്സാഹം കൊണ്ട് മാത്രമാണ്.

ഇതുകൂടാതെ കോലഞ്ചേരി ആർട്സ് കോളേജിന്റെ സെക്രട്ടറി ആയി ദീർഘനാൾ സേവനമനുഷ്ഠിച്ചുകൊണ്ട് സെൽഫ് ഫിനാൻസിങ് കോഴ്സുകളടക്കം അനുവദിച്ചുകിട്ടാനും കൂടാതെ കോളേജിൽ ഇൻഡോർ സ്റ്റേഡിയമടക്കമുള്ള വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾ കൊണ്ടുവരാനും മറ്റും അദ്ദേഹം ചെയ്ത സംഭാവനകൾ ഞങ്ങൾ കോലഞ്ചേരിക്കാർക്ക് എളുപ്പം മറക്കാൻ പറ്റുന്നവയല്ല. മത്രമോ കടയിരിപ്പ് സർക്കാർ ആശുപത്രിയെ ഒരു ഒരു ആധുനിക ആശുപത്രിയാക്കി മാറ്റിയത് അദ്ദേഹത്തിന്റെ സാമ്പത്തികവും കൂടാതെ മറ്റുവിധത്തിലുള്ള



CVJ with KP Thankachan

ലുള്ള സഹായവും കൊണ്ടു കൂടിയാണ്.

വ്യവസായ രംഗത്തും വിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്തും ആരോഗ്യ രംഗത്തും കൂടാതെ വ്യോമയാനരംഗത്തും അദ്ദേഹം നൽകിയ സംഭാവനകൾ പരിഗണിക്കുമ്പോൾ, അദ്ദേഹത്തിന് ഒരു പത്മശ്രീപൂരസ്കാരം മരണാനന്തര ബഹുമതിയായിട്ടെങ്കിലും നൽകി ആദരിക്കാൻ സർക്കാർ ആലോചിക്കേണ്ടതാണ്.

കർമ്മയോഗിയുടെ വേരുകൾ



പോൾ ജെ. കൊച്ചേരിൽ
ജനറൽ മാനേജർ (കാർഗോ)
സിയാൽ

ശ്രീ. സി.വി.ജേക്കബിന്റെ നാടായ കടയിരുപ്പിന് അടുത്താണ് എന്റെയും നാട്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ വളരെ ചെറുപ്പകാലംമുതൽ അദ്ദേഹത്തിന്റെ ബഹുമുഖ വ്യക്തിത്വത്തെ അറിയാനുള്ള അവസരം ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. പൊതുക്കാര്യം, പ്ലാന്റേഷൻ, വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ വികസനം എന്നീ മേഖലകളിൽ അദ്ദേഹം സജീവമായിരുന്നു. 1994-ൽ വിമാനത്താവളത്തിൽ വന്നതുമുതൽ അദ്ദേഹത്തെ അടുത്തറിയാൻ അവസരം ലഭിച്ചു. കൊച്ചി എയർപോർട്ടിലെ എയർ കാർഗോ കസ്റ്റോഡിയൻഷിപ്പ് സിയാൽ ഏറ്റെടുത്തിനുശേഷം ആരംഭിക്കാൻ ഉണ്ടായ ചില പ്രശ്നങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിന് അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഇടപെടലുണ്ടായി. സിന്റൈറ്റിന്റെ കാർഗോ കഴിഞ്ഞ 20 വർഷമായി നമ്മുടെ വിമാനത്താവളം വഴി കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നു. ഇത്രയും നാൾ അനാവശ്യമായി ഒരു കാര്യത്തിനും അദ്ദേഹം വിളിച്ചിട്ടില്ല.

സുഗന്ധവ്യഞ്ജന സത്തിന്റെ (ഒലിയോ റെസിൻ) വിപണിയിച്ചറിഞ്ഞ് 1972ൽ അവ ഉൽപ്പാദിപ്പിക്കുന്ന വ്യവസായം തുടങ്ങി, ഇന്ന് ആ ബിസിനസ്സിനെ ലോകത്തിലെ തന്നെ മുൻനിര ബിസിനസ്സ് സ്ഥാപനമായി വളർത്തിയെടുത്ത ആളാണ് അദ്ദേഹം. 1949ൽ പതിനേഴാം വയസ്സിൽ ഏലക്ക വ്യാപാരത്തിലൂടെ ആണ് അദ്ദേഹം വ്യാപാര രംഗത്തെത്തുന്നത്. 1953ൽ മുത്ത സഹോദരൻ സി. വി.ജോണിനൊപ്പം കരാർ പണികൾ ഏറ്റെടുത്ത് ടണൽ പണിചെയ്തിരുന്നു. പിന്നീട് സ്വന്തം നിലയിൽ കരാർ എടുത്ത് റോഡുകൾ, പാലങ്ങൾ, ടണലുകൾ തുടങ്ങി പലവലിയ നിർമ്മാണങ്ങളും പമ്പ, കക്കി, മൂലമറ്റം, ഇടുക്കി, ചെറു തോണി എന്നിവിടങ്ങളിൽ ചെയ്യുകയുണ്ടായി. പിന്നീട് കേരളത്തിലെ ആദ്യത്തെ കരി

ങ്കൽ ക്രഷിങ് യൂണിറ്റ്, 1965ൽ തുപ്പണിത്തുറക്ക് സമീപം പേട്ടയിൽ 'അർബോറൈറ്റ്സ്' എന്ന കമ്പനി എന്നിവ തുടങ്ങി. 1967ൽ അദ്ദേഹത്തിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ നെച്ചുപ്പാടം ഫാമിലിട്രസ്റ്റിന്റെ കീഴിൽ തുടങ്ങിയ സ്കൂൾ ഇന്ന് വളർന്ന് സെന്റ് പീറ്റേഴ്സ് സീനിയർ സെക്കന്ററി സ്കൂൾ ആയി മാറി. എന്റെ വിദ്യാഭ്യാസ ജീവിതം തുടങ്ങിയത് 1968ൽ ഈ സ്കൂളിലെ രണ്ടാമത്തെ ബാച്ച് ആയിട്ടാണ്.

ശ്രീ.സി.വി.ജേക്കബിന്റെ കുടുംബചരിത്രത്തിലേക്കു നമുക്ക് ഒന്ന് തിരിഞ്ഞുനോക്കാം. അദ്ദേഹത്തിനും നാല് തലമുറ മുൻപ് ചെന്നക്കാട് യോഹന്നാൻ കത്തനാരുടെ മകൻ ശ്രീ തോമ ഏരമല്ലൂർ വില്ലേജ് കുറ്റിലഞ്ഞികരയിൽ ഇരുമലവവർക്കിയുടെ മകൾ അന്നമ്മയെ വിവാഹം കഴിച്ച്, കോലഞ്ചേരിയിൽ നിന്നും, കടയിരിപ്പുകരയിൽ കാലാങ്കുമാരിപുരയിടത്തിൽ പുതുതായി വീട് വച്ച് താമസിച്ചു. അങ്ങനെ ആണ് ചെന്നക്കാട്ടു കാലാങ്കുമാരി എന്ന ജേക്കബ് സാറിന്റെ കുടുംബ പേര് ഉണ്ടായത്. നെച്ചുപ്പാടം കുടുംബം എന്നും ഈ തറവാടിനെ വിളിച്ചു വരുന്നു. മാരി, പാടം എന്നിവ നെൽകൃഷി ചെയ്യുന്ന വയലുകൾക്ക് പറയുന്ന പേരാണ്.

എറണാകുളം ഡിസ്ട്രിക്ടിൽ കുന്നത്തുനാട് താലൂക്കിന്റെ ഹൃദയഭാഗത്ത് ഐക്കര നാട് പുതൂക്കപഞ്ചായത്തുകളിൽ ഉൾപ്പെട്ട പ്രദേശമാണ് കോലഞ്ചേരി. കോലഞ്ചേരി പള്ളിസ്ഥാപിതമായത്തോടുകൂടിയാണ് ഈ സ്ഥലനാമം ഉണ്ടായത്. നൂറ്റാണ്ടു മുൻപ് മുതൽ കോലഞ്ചേരിയിലെയും പരിസരപ്രദേശങ്ങളിലേയും എല്ലാ പൊതുപ്രവർത്തനങ്ങളിലും ചെന്നക്കാട്ട് കുടുംബക്കാർ തന്നെ ആയിരുന്നു പ്രധാനമായി മുന്നിട്ട് ഇറങ്ങിയി

രുന്നത്. കോലഞ്ചേരി എന്നാൽ കോൺക്ട്രാക്ടർമാരുടെ നാട് എന്നാണ് അറിയപ്പെടുന്നത്. കേരളസംസ്ഥാനത്തും അയൽ സംസ്ഥാനത്തുമുള്ള മിക്ക പദ്ധതികളിലും കോലഞ്ചേരിയിലെ കോൺട്രാക്ടർമാർ സേവനമനുഷ്ഠിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. സി.വി.ജേക്കബിന്റെ പിതാവിന്റെ ചേട്ടൻ ശ്രീ.സി.യു.തോമസ് ആണ് ആദ്യമായി സിവിൽ കോൺട്രാക്ട് രംഗത്ത് വന്നത്. അതിനുശേഷം പിതാവ് ശ്രീ.സി.യു.വർക്കിയും പിതൃസഹോദരൻ ശ്രീ.സി.യു. ചാക്കോയും ബിസിനസ് രംഗത്തുവന്നു. കൂടെ ഡാം പണികഴിപ്പിച്ചത്. ശ്രീ. സി.യു.വർക്കി ആണ്. അതുപോലെ പഴയ മൂന്നാർ കോതമംഗലം റോഡ് നിർമ്മിച്ചത് ശ്രീ.സി.യു. തോമസ് ആണ്. ആ കാലങ്ങളിൽ ഇംഗ്ലീഷ്കാർ മാത്രമെ ഇത്രയും ഭാരിച്ച പണികൾ നടത്തിയിരുന്നുള്ളൂ. പള്ളിവാസൽ പദ്ധതിയിൽ പെട്ട ടണൽ കേരളത്തിൽ നാട്ടുകാരാൽ നിർമ്മിക്കപ്പെട്ട ആദ്യത്തെ ടണലാണ്. ആ കാലഘട്ടത്തിൽ

നെച്ചിപ്പാടം കൺസ്ട്രക്ഷൻസ് എന്ന പേരിൽ ഒരു കമ്പനി കുടുംബാംഗങ്ങൾ ചേർന്ന് ആരംഭിക്കുകയും ഈ സ്ഥാപനം കേരളത്തിന് വെളിയിൽ പോലും വളരെ വലിയ പദ്ധതികൾ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അന്ന് ദക്ഷിണ ഇന്ത്യയിൽ ഏറ്റവും അധികം യന്ത്രസാമഗ്രികൾ ഉള്ള കമ്പനി ഇതായിരുന്നു. കേരളത്തിൽ ഉള്ള എല്ലാ പദ്ധതികളിലും ഈ കുടുംബക്കാർ ചെയ്തിട്ടുള്ള സംഭാവനനിസ്സീമാണ്. ശ്രീ. സി.വി. ജേക്കബിന്റെ പിതൃസഹോദരൻ ശ്രീ. സി. യു. ചാക്കോ നേവൽ ബേയിസ്, പഴയ നേവൽ വിമാനത്താവളം എന്നിവയുടെ പണിയിൽ ഏർപ്പെടുകയും വൈദഗ്ദ്ധ്യം നേടുകയും ചെയ്തിരുന്നു.

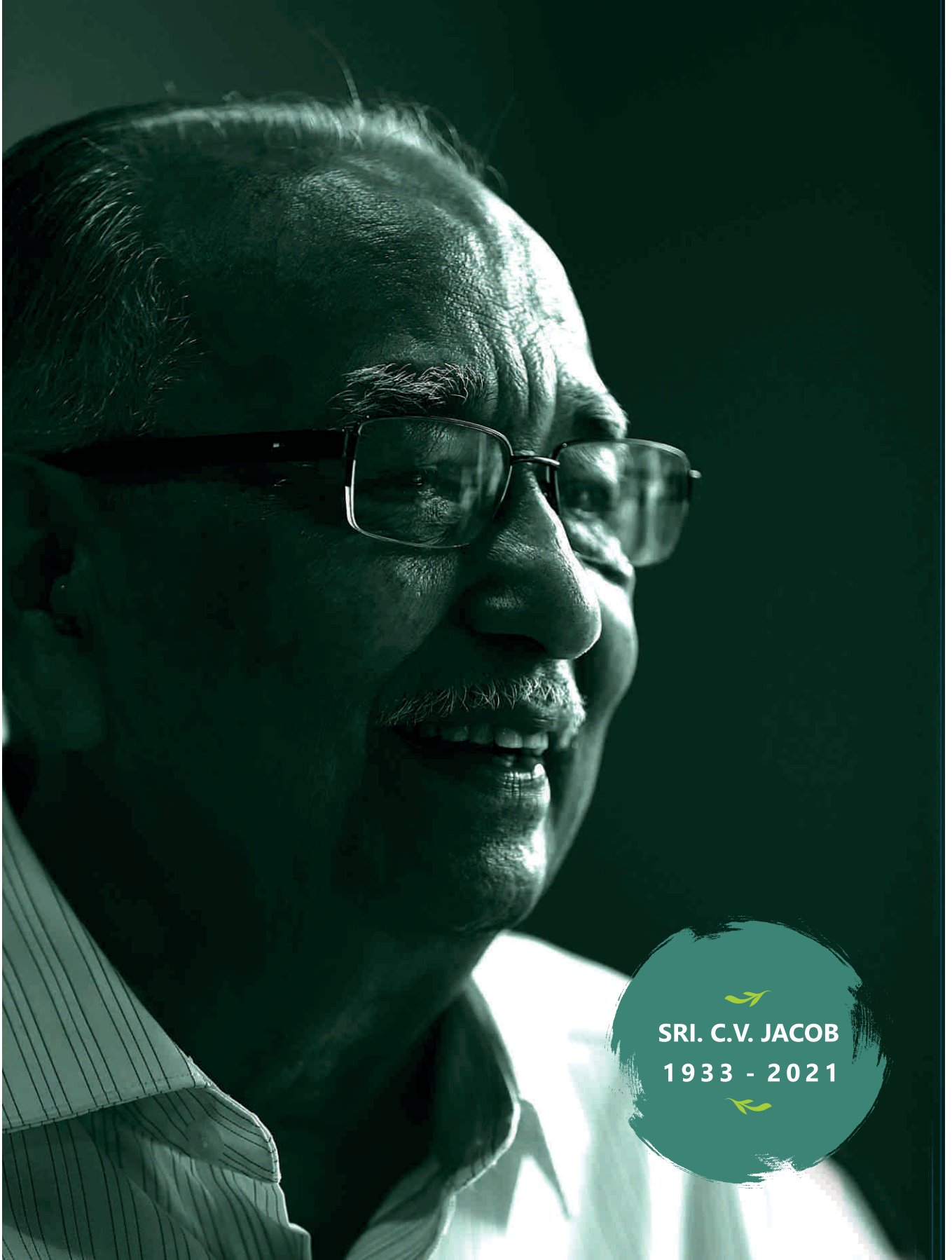
കാർഷികരംഗത്തും ചെന്നാക്കാട്ടുകുടുംബക്കാർ ഈ നാടിന് വളരെ അധികം സംഭാവനകൾ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഹൈറേഞ്ചിലെ നെല്ലറയായ മന്നാകണ്ടം മുതലായ സ്ഥലങ്ങളിൽ നെൽക്കൃഷി നടത്തിയും തോട്ടം മേഖലയായ കല്ലാർ പ്രദേശത്തും ഈ

കുടുംബത്തിൽ പെട്ടവർ പ്രവർത്തിച്ചിട്ടുണ്ട്. നെച്ചിപ്പാടം പ്ലാന്റേഷൻ, കല്ലാർ കാർഡം സൊസൈറ്റി, കാലങ്കമാരി എസ്റ്റേറ്റ് എന്നിവ ഇതിനു ഉദാഹരണങ്ങളാണ്. നാണ്യ വിളകളായ കോക്കോ, റബ്ബർ, കുരുമുളക്, മുതലായവ അന്യദേശങ്ങളിൽ നിന്നും കൊണ്ടുവന്ന് കോലഞ്ചേരി, കടയിരിപ്പു പ്രദേശങ്ങളിൽ ആദ്യമായി കൃഷി ആരംഭിച്ചതും അദ്ദേഹത്തിന്റെ പൂർവികരാണ്.

ശ്രീ. സി.വി.ജേക്കബും അതുപോലെ അദ്ദേഹത്തിന്റെ പൂർവികരും പൊതുപ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ഒന്നിലും സ്വാർത്ഥതയോ, ലാഭേച്ഛയോ കാംക്ഷിച്ചിരുന്നില്ല എന്നുള്ളതിന്റെ ഉത്തമോദാഹരണമാണ് ആ ദേശത്തിന്റെ ചുരിങ്ങിയ കാലയളവിലുള്ള ബൃഹത്തായ വളർച്ച. എല്ലാ പ്രവർത്തനങ്ങളിലും അദ്ദേഹത്തിന്റെ പൈതൃകമായി കിട്ടിയ ഈ മനസ്ഥിതിയും കുടുംബപാരമ്പര്യവും നമുക്ക് ദർശിക്കാം. സ്വന്തം പേരും പെരുമയുമല്ല മറിച്ച് നാടിന്റെ യഥാർത്ഥ ഉയർച്ചയാണ് അദ്ദേഹം ആഗ്രഹിച്ചിരുന്നത്.



During annual day - 2016




SRI. C.V. JACOB
1933 - 2021


CIAL handled 33.38 lakhs pax and 30.73 K flights during the Pandemic

Cochin International Airport Ltd, the country's seventh busiest airport handled 33,37,830 passengers and 30,737 aircraft movements during 2020 calendar year. After a dismal year which shattered the global aviation sector where every airport operator, airline and allied services bore the brunt, Kochi airport which was handling around 10 million passengers annually during the last two consecutive pre-Covid years has started witnessing gradual growth in traffic in the first month of 2021.



Though the year 2020 began with the covid outbreak reported in Wuhan, China, the traffic in Kochi in initial months seemed promising. Kochi Airport handled 8,86,170 passengers and 5629 aircraft movements in January 2020. The successive month also followed suit. The fall began in March. As the country was undergoing extended lockdowns in the following months, the air traffic started plunging to a new low. However, the speck of hope was seen from October wherein the passenger traffic for a month touched 20000 for the first time since March.

CIAL hosted the first repatriation flight in the country under Vande Bharath Mission on 07th May. Besides repatriation flight operations carried out by Air India Express, Airlines like Qatar Airways, Kuwait Air, Oman Air, Emirates, Etihad, Gulf Air, Jazeera, Saudia, Fly Dubai operated from GCC countries and Air India operated special flights

from San Francisco and Chicago in the US and Paris, London, Armenia and Moscow in Europe, Cebu in the Philippines, Ho-Chi Min City, Vietnam and Djibouti in Africa. Apart from these, British Airways, Swiss Air joined the repatriation drive for transporting their citizens from Kochi and Qatar Airways and Saudia operated special departed flights for taking medical professionals from Kerala to various hospitals in respective countries. During this period CIAL hosted Air Peace from Nigeria, Air Malta from the Republic of Malta, Somon air from Tajikistan, DAT Air from Denmark, Air Astana from Tajikistan, Iraq Airways from Iraq, Salam Air from Oman, Maldivian from Male, Ethiopian From Ethiopia, Onur Air from Moldova and Azur air from Ukraine. Of the 33.37 lakhs passengers, 18.55 lakhs were domestic travellers. CIAL handled 19,140 arrival/departure operations. 9,61,719 Domestic passengers arrived at the airport and 8,94,107 departed till 31 December 2020.







CIAL Cargo handled 48424.3 metric tons During the Pandemic

Cochin International Airport Ltd.'s cargo division handled 48424.3 metric ton of cargo; majorly consisted of Perishables and fruits during the year 2020. The daily average of cargo handled during the period was 132.67metric tons.

With the Ministry of Civil Aviation's decision to limit the ad hoc/ non –scheduled international cargo operations to six metro airports in the country becoming effective, CIAL has been witnessing a huge dip in cargo volume from October 2020. CIAL had handled 3409.4 metric ton of international cargo in September 2020 and in October the volume has plunged to 2331.6 metric ton.

During the year 33272.9 tons of export cargo and 5243.6 tons of import cargo were handled in the international sector while total domestic cargo volume handled by the division was 2341.8 metric ton for the departure flights and 7566.6 metric ton for the arrival flights. In the domestic sector, the maximum number of cargo flights were operated by Indigo and Spice jet. Major commodities carried by such flights were Fish Seed, Meat, Mobile phone sets, PO mail, etc. Main ports of origin were Delhi, Calcutta, Chennai and Bangalore. In the international sector Emirates accounted for the highest volume of export cargo.

CIAL waived landing fee to boost European connectivity as

Air India begins direct London services to Kochi

The direct connectivity between Kochi and Europe, a long-cherished demand of the NRIs and business community in Kochi was fructified on 28th August 2020 as Air India commenced direct services in London-Kochi sector. CIAL welcomed the AI 1186 aircraft with a water salute as a mark of gratitude. As part of promoting direct connectivity to Europe, CIAL has decided to waive off entire landing fee for airlines operating direct European services to Kochi.

The Air India's first flight from London-Heathrow Airport (LHR) landed at Kochi at 0328 on 28th August with 130 passengers on board. A 'follow me' vehicle service was facilitated by CIAL and as the aircraft entered taxiway link, the fire tenders of CIAL Airport Rescue and Fire Fighting team rendered water salute. Water salute is a welcoming ritual offered by an airport operator to receive a

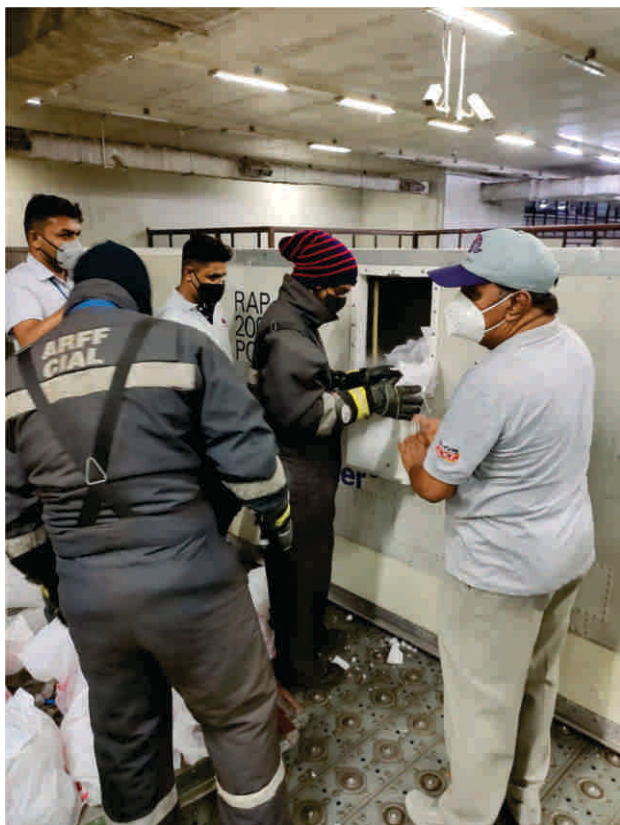
new service/a new model aircraft or to mark the aviation fraternity's respect to a pilot who is commanding his last flight, just before his/her retirement. The Air India flight departed to London at 0630 with 229 passengers. This is the first time that the national carrier operates a direct London service from Kochi and back. It also operates stopover flights from LHR, Australia and from US cities to COK regularly.

CIAL had taken the decision to waive landing fee for airlines operating direct flights from Europe years back and has been in discussion with many of them. The decision, an economy booster, will finally reflect in the travel expense as the airlines can pass on the discount eventually to the passenger. The airport operator also hopes that, the iconic decision, that too in time of a pandemic will attract more airlines to operate services to Europe.



CIAL cargo facilitated Temperature Controlled air cargo containers for the first time

Cochin International Airport Ltd's cargo division facilitated temperature controlled air cargo containers for transporting frozen cooked shrimp to United States. This is for the first time in Kerala that an airport facilitated the shipment of cargo in most advanced RAP -t2 cargo containers in which around a ton of dry ice is kept to maintain the temperature at minus 20 degree during the entire transit time.



RAP-t2 temperature controlled container is being filled

The cargo was handled for Choice Group in association with Emirates Sky Cargo to carry its products to New York. The first of these containers, loaded with 188 cartons of frozen cooked shrimp and cocktail sauce was airlifted out of Cochin International Airport's state of the Art Centre for Perishable cargo to JFK International airport, New York by Emirates Airlines on 15 November 2020. The forwarding related work was done by M/s Concord. Generally used to carry pharmaceuticals and high value perishables, these containers are being used to carry seafood from Kerala for the first time. The Covid-19 pandemic with its lockdowns and restrictions has led to serious loss of production time and this has forced the Choice Canning Company to look beyond conventional means of shipping the cargo in order to honour their commitment to the customers.

The advanced temperature-controlled air cargo RAP containers can maintain minus 20 Degree Celsius of temperature throughout the transit. The required temperature throughout the transit is attained through using around 900kgs of Dry Ice as cooling agent which is properly controlled with the enhanced air circulation system inside the container. Since dry ice is classified as a dangerous good, CIAL used special equipment and protective gears during the transiting of cargo to from the perishable cargo terminal to the aircraft.

This was the first of the four air cargo containers to be shipped out by the Choice Group through Cochin International Airport's CPC on Emirates Sky Cargo during the week. The total quantity of shipment planned to uplift is around 750 cartons of frozen cooked shrimp and cocktail sauce.



The container is shifted to the aircraft

CIAL commissions one of the biggest Floating solar power plants in the state

French Technology for the first time in India

Higher output efficiency, cost effective

Cochin International Airport Ltd (CIAL), the company which operates the world's first airport fully powered by solar energy commissioned one of the biggest floating solar power plants in the state with a capacity of 452 KWp in an effort to sustain the airport power positive by using green energy. With this installation, the total installed capacity of the airport has become 40 MWp

helping the airport to produce around 1.60 lakh units of power a day whereby the daily consumption stands around at 1.30 lakh units. CIAL's trysts with the experiments in producing green energy achieved another milestone with this installation as the company has introduced cost-effective high-density polyethylene floats; using French technology, upon which 1300 photovoltaic panels



French Ambassador to India Mr. Immanuel Lenain with CIAL team during his visit to the floating solar plant at golf course.



CIAL Managing Director V.J. Kurian presents a memento to the French Ambassador Immanuel Lenain during his visit



CIAL's floating power plant installed on the lakes of the golf course.

were mounted and laid over two artificial lakes located in the 130-acre CIAL golf course. The plants covering a total area of one acre are connected to the KSEB power grid which is to be banked on when needed. The pre-commissioning trials showed that these panels which cost around Rs.2 crores to the company are producing power with maximum output efficiency among the eight solar power plants installed by CIAL at various locations in the airport premises. V.J.Kurian, founder managing director, CIAL, attributed the success of the plant to the company's relentless efforts in bringing in new technologies and its working philosophy which is at par with global standards. "CIAL has been reinventing itself since its formative days. One of our innovations which proved that relying upon green energy is possible even for the high energy consumers like an airport has won us the champions of the earth award instituted by the United Nations. We are committed to the protection of nature and trying our best to reduce the carbon footprints" – Kurian added.

CIAL successfully executed the idea of Total sustainability

management (TSM) in its golf course where treated water from the sewage treatment plant of the airport is used for water harvesting with the help of 12 artificial lakes. The water from these lakes are used for irrigating the lawns of the golf course and now, with the installation of the floating power plants, it has leapt one more step forward in TSM. Traditionally, the installation of the floating power plant costs two to three times more than that of the ground-mounted one; but with the inception of the novel French technology; that too first time in the country, it could bring down the cost at par with that of floor installation. The technical assistance was provided by a French company CIEL TERRA. The French Ambassador to India H.E. Immanuel Lenain had paid a visit to the floating plant in December 2020 and expressed his satisfaction. Following the visit, he tweeted : " proud to visit floating solar plant at Kochi airport, built by French firm . France and India are leading the way to promote solar energy across the world with International Solar Alliance ". CIAL aims to become the second largest power producer in the state after KSEB. A 12 MWp plant is being completed at Payyannur, Kannur.



CIAL's floating power plant installed on the lakes of the golf course.

Cochin Airport leads by example in reducing carbon footprints: ISA

International Solar Alliance (ISA), a global co-operation of 88 countries led by India and France working on the objective of efficient utilization of solar energy to decrease dependency on fossil fuel, heralded the efforts of Cochin Airport in reducing the carbon footprints. ISA which convened its 13th SUN MEET on the theme of Solarization of Airports on 16th December 2020 showcased CIAL's achievement of becoming the world's first airport fully powered by solar energy. Delegates from 70 countries participated in the event via online.

ISA, which has become a significant foreign policy tool, hopes to persuade airports around the world to follow Kochi's example and go solar. It is helping state-run NTPC Ltd secure solar projects in 47 least developed and small island nations and was appointed the nodal agency for implementing India's global electricity grid plan.

India has been trying to bag solar power contracts in ISA member-countries against the backdrop of China's Belt and Road initiative. Around 50 chief executives of international airports and



global aviation authorities, including senior representatives of the International Civil Aviation Organization (ICAO), a UN body promoting cooperation among its 193 member-nations were among the participants who attended the sun meet . "The objective of this workshop is to spread awareness among ISA member- countries of the benefits of solarization of airports and encourage them to go solar," said ISA director general Upendra Tripathy.

With clean energy projects comprising more than a fifth of its installed power capacity, India has been leveraging its solar energy credentials to build solar projects overseas. As many as 88 countries have signed the ISA framework agreement, while 70 ratified it.


CIAL ready to help ISA countries in solarization of airports : V.J.Kurian

Mr.V.J.Kurian, the founder Managing Director of Cochin International Airport Ltd said that CIAL shares the collective ambition of ISA member countries to undertake innovative and concerted efforts to reduce the cost of finance and cost of technology for immediate deployment of competitive solar generation assets. He was delivering the key note address at the 13th ISA SOLAR MEET. He extended CIAL's co-operation and consultancy services for the ISA member countries for solarization of their airports.

Excerpts from the Key note address:

 We became world's first airport fully powered by solar energy in August 2015. Though initially it seemed a small step put forward by one of the hundreds of airports in the country, it received global attention within weeks. Since then we have been facilitating high profile visits from around the globe and heeding to requests from dozens of institutions for collaborative support. United Nations high-power team led by UNEP head Erik Solheim visited us in May 2018 and envoys of 40 countries paid visit in May 2019. This was co-ordinated by ISA. We will be happy to offer our fullest support for all airports of the member countries of ISA for accomplishing solarisation and green energy positivity. CIAL shares the collective ambition of ISA member countries to undertake innovative and concerted efforts to reduce the cost of finance and cost of technology for immediate deployment of competitive solar generation assets. Cochin Airport could materialize 40 megawatt of total installed capacity by spending around one thousand seven hundred and fifty million Indian rupees (25 million USD) which would be break-even in five years. United Nations rightly inferred our cost-effective innovation and precisely mentioned about it, in their official communique while bestowing upon us the Champions of the Earth Award that ...As the pace of

society continues to increase, the world's first fully powered airport is proof positive that green business is good business.....

We all know that Global Aviation Sector, is one of the biggest contributors to greenhouse gas emission; It burns approximately Five Million barrels of oil a day, releasing more than Seven Hundred Million metric tons of emissions, annually; I believe, the Airports all over the world, have a great responsibility, in mitigating the impacts of climate change, caused by the aviation sector; A mid-sized airport such as Cochin, is able to offset approximately Four Hundred Thousand Metric tonnes of emissions annually, just by utilizing the roof spaces, and vacant lands. We are pleased to learn that 38 airports in India have already initiated solar projects in their premises. As of November 2020, the total peak installed capacity of solar power plants in Indian Airports stands at 124.5 MW. There are more than One Thousand mid- sized airports in the world. If all of them follow the example set by Cochin Airport, by utilizing the vast areas earmarked for future expansion, it will be helpful in reducing more than Four Hundred Million tonnes of greenhouse gas emissions, annually. 

CIAL posts a profit of Rs.204 Cr. in FY 2019-20

Cochin International Airport Ltd (CIAL) registered a profit of Rs. 204.05 Cr for the FY 2019-20. The holding company having 100% shares in subsidiaries like Cochin Duty Free and Retail Services Ltd (CDRSL) registered a consolidated turn over of Rs. 810.08 Cr.

CIAL alone registered a turn over of Rs.655.05 Cr with a profit (after tax) of Rs. 204.05 Cr during FY 2019-20. The profit was Rs.166.91 Cr in FY 2018-19 . The YoY growth of profit is 22.25 %. The consolidated profit (including that of subsidiaries) for the FY 2019-20 is Rs.226.23 Cr. The director board chaired by the Chief Minister Sri. Pinarayi Vijayan proposed a dividend of 27 % . CIAL has been paying out dividend since FY 2003-04 and total dividend pay-out will touch 282 % with this financial year, CIAL has around 19500 shareholders from 30 countries.

CIAL has hugely invested in installing safety equipment and health surveillance systems to ensure safe travel both to passengers and crews during the period of the pandemic. It also spends around Rs.129 Cr. in the flood mitigation projects. The company presumes that it can resume a good show in generating revenue once the travel restrictions end. The director board was chaired by Chief Minister Sri.Pinarayi Vijayan. Directors including Minister Dr.Thomas Isaac, Minister Adv. V.S.Sunil Kumar, K..Roy Paul, Ramany A.K, M.A. Yusuff Ali, C.V.Jacob, N.V.George, E.M.Babu, CIAL Managing Director V.J.Kurian, Company Secretary Saji K.George participated.

Profit and Dividend Over the Years

YEAR	PROFIT BEFORE TAX	PROFIT AFTER TAX	TURNOVER	DIVIDEND
2003-04	36.04	21.11	85.26	8%
2004-05	48.03	28.79	100.26	10%
2005-06	38.80	31.78	110.66	10%
2006-07	44.39	37.19	111.86	8%
2007-08	51.233	46.813	138.21	8%
2008-09	68.931	59.343	173.06	10%
2009-10	96.61	77.52	211.63	12%
2010-11	116.22	90.10	245.59	15%
2011-12	134.43	102.03	275.94	16%
2012-13	142.22	111.41	306.50	17%
2013-14	157.46	124.37	361.39	18%
2014-15	179.30	144.57	413.96	21%
2015-16	234.41	175.22	524.5	25%
2016-17	298.66	179.45	487.27	25%
2017-18	387.93	158.42	553.41	25 %
2018-19	246.82	166.91	650.03	27%
2019-20	247.82	204.05	655.05	27%

Provides perfect guidance for Pilots during landing

CIAL implements Rs.36 Cr. CAT-III runway lighting system

Cochin International Airport Ltd dedicated the newly upgraded Aeronautical Ground Lighting system which enhances the visual acuity and provides near perfect alignment guidance for the operating pilot during final approach and landing, especially in conditions of adverse weather. With the 36 Cr. CAT-III lighting system designed and implemented, CIAL becomes the second airport in South India after Bengaluru International Airport to operate with the most advanced Aeronautical Ground Lighting.

CIAL had commenced the runway re-surfacing project in November 2019 and completed in April 2020. The upgradation of the CAT I AGL to CAT III level has been implemented along with the runway renovation project with the sole aim of improving aerodrome safety and efficiency. AGL upgradation project involved providing bidirectional inset lights along the centre line of the runway with a spacing of 15 meters in place of the earlier 30 metres, Touchdown zone lights up to 900 meters of the runway

and approach lights upgraded with additional approach side-row lights. The entire lighting on Taxi ways and aprons has also been upgraded. The enhanced AGL system is powered via state-of-the-art Constant Current Regulators with computer based monitoring from a centralised Control room. 100 percent redundancy is designed into the system. CIAL's Engineering wing, which carried out the project has laid close to 300,000 meters of cabling with 18,000 meters of trenching and installed 2000 new lights. M/s Tarmat Ltd and M/s Honeywell Automation Ltd were the contractors associated with the implementation.

CIAL Managing Director V.J.Kurian did the switch-on of new AGL system. A.C.K Nair, Airport Director, A.M.Shabeer, Executive Director, Tony PJ, GM- Electrical, Skaria D Paracka, Senior Manager Electrical participated.



V.J.Kurian, Managing Director CIAL inspects the CAT-III runway lighting at CIAL. A.C.K. Nair, A.M.Shabeer and Skaria D Paracka are also seen



A part of the newly lit runway

Clash of the Compacts

Sonet vs Nexon

This is the age of compact SUVs. When you get confused between a car and an SUV, the ideal choice would be a compact SUV. This segment gives you the mellowness of a car as well as the dynamism of an SUV. As the Car-SUV cross-overs failed to impress the Indian middle class, Compact SUVs are making an advent. Now the Indian automobile world is flooded with Compact SUVs, in fact the customers are spoilt by choice in the segment. In this edition, we pick up two of the fast moving models from the segment, KIA Sonet and TATA Nexon. Here we make a comparison between the diesel options offered in these models. We chose the top of the line manual transmission diesel models for the test drive - Sonet Techline GTX+ and Nexon XZ+.

Exterior and Dimensions :

DIMENSIONS	KIA SONET	TAT AEXON
Width (mm)	1790	1811
Height (mm)	1642	1606
Wheel Base (mm)	2500	2498
Ground Clearance (mm)	205	209
Boot Space (L)	392	350

Both the cars have aggressive exterior styling, however, the Sonet has a sharper appearance than the Nexon. Nexon wins in terms of the width, which makes the cabin more spacious. Sonet trumps Nexon in height, which transforms into better headroom for the

Text & Snaps :



Jacob Babu



Vishnu Vasudev

rear passengers. The sloping roof of the nexon also contributes to the lower headroom for rear passengers. Sonet clearly has a much larger boot space than the Nexon, however this translates to slightly lower legroom for the rear passenger. We feel the Nexon has a well balanced boot space - legroom distribution. From exterior, both the cars look equally sized and the minor differences in the dimensions are not noticeable.

Interiors and Features :

Both the cars are equipped with all the standard features like Rear camera, Day/Night IRVM. Rear defogger, touch screen infotainment system with apple car play/android auto and steering mounted controls, Keyless entry, adjustable head rest, cruise control, sunroof, led drl, leather wrapped steerings etc The Sonet interior styling feels more modern and luxurious, especially the dashboard layout. The Nexon has a more conventional layout in the interior. The Sonet offers ventilated front seats, which is an exclusive feature in the segment. This is a real blessing in the hot and humid climate of Kerala.

Tata nexon gives an upper hand to Safety features loading it with features like projector headlamps, ESP, traction control even from the base model after the new upgrade from 2020. But sonet is coming with some additional features over nexon like Driver rear view monitor, LED headlamps, Connected Car Tech (UVO+), ventilated seats and wireless charging, Kia's Glove box and armrest storage spaces seems to be a bit smaller than that of Tata.

Virus filters, mood lighting and ventilated



seats, 10.25 inch touch screen, wireless charging, front parking sensors and remote car start are unique features that Kia is offering.

Tata Nexon seems to have comfortable rear seating in terms of cushioning and padding than Kia Sonet. Nexon boasts of a Global NCAP 5 * rating whereas Sonet crash test rating is not released.



Engine options :

This is one area where the Sonet really has an upper hand over Nexon. Sonet offers a wide combination of engine + transmission options. The Nexon line up is thin compared to the variants

SONET		NEXON	
Engine options	Transmission options	Engine options	Transmission options
1.5 L Diesel	6 Speed Manual	1.5 L Diesel	6 Speed Manual
	6 Speed Torque Converter Automatic		6 Speed AMT
1.2 L Naturally Aspirated Petrol	5 speed Manual	1.2 L Turbo Petrol	6 Speed Manual
1.0L Turbo Petrol	7 Speed Dual Clutch Automatic		6 Speed AMT

The Diesel engine offered by the Sonet is surprisingly smooth. The noise insulation inside the cabin is fantastic. The diesel clatter is absolutely contained and almost feels like a petrol engine for the passengers. Kia comes with 1.5 L diesel that makes 100 BHP and 240 NM. The suspension is tuned slightly to the stiffer side , which improves the Handling and eliminates the body roll. The power delivery is almost linear and effortless. This combined with the excellent NVH insulation makes it a hoot to drive even in higher rpms. Tata comes with 1.5 L diesel that makes 110 BHP and 260 NM. The noise insulation is not at par with the Sonet , but nothing to be worried about. Ride quality and handling of Nexon is also fantastic



and at par with the Sonet. On the ride and handling part , both the cars are similar, except that the Sonet offers better noise insulation in the cabin.

Other Points :

- Sonet Offers 3 year and unlimited kilometers as standard warranty, whereas the Nexon offers 2 year and 75000 km standard warranty.
- The service interval of Sonet is 10000 km / one year and that of Nexon is 15000 km / one year.
- Tata has a widespread dealer and service network. Kia being a new entrant , the service networks are not widespread , but being the subsidiary of Hyundai , more service networks will be added in near future.
- For automatic , Sonet has a clear advantage over Nexon as they offer superior DCT automatic in turbo petrol and ever reliable Torque Converter automatic in the Diesel option. The AMT offered by Tata in both petrol and diesel is not comparable to that of Kia due to the inherent lag and jerkiness in the AMT gearbox.



Vehicle	Variant (Diesel)	On road Price (Excluding extended warranty and accessory kit)
Kia Sonet	Tech Line 1.5 GTX+ - Manual	14,62,185
	Tech Line 1.5 GTX+ - Automatic	15,68,151
Tata Nexon	XZ+(O) -Manual	14,21,618
	XZA+(O) - Automatic	14,91,371

Our Impression :

If you are looking for an automatic car , Sonet offers a better package than Nexon. For manual versions , both the cars are equally good. Sonet has an upper hand in sharp styling and premium interiors , whereas Tata offers solid build quality and proven safety ratings. If you are considering a Compact SUV , definitely you should consider these two models and take a test drive with your family before finalising.

Courtesy for Test Drive:

Edwin George

(KIA consultant), Ph: 8111879071

Regional Connectivity Scheme was introduced to increase the accessibility of travel to un serviced small ariports. It is being promoted by all the stakeholders of the indian domestic aviation sector. Here is what you need to know about RCS.

Regional Connectivity Scheme: Broadening the Aviation Horizon



Santhosh J. Poovattil
Deputy General Manager
CIAL Finance

The Indian aviation sector is currently the fastest growing aviation sector in the world and the seven key airports of Delhi, Mumbai, Chennai, Kolkatta, Hyderabad, Bangalore and Kochi still account for the majority of the passenger traffic in India. A large number of smaller cities and towns with huge potential for traffic growth have been neglected. Considering the potential for smaller cities and towns for fuelling the growth of the aviation sector, the 2016 National Civil Aviation policy -2016 (NCAP) introduced the regional connectivity scheme (RCS) to increase the accessibility of travel to un serviced smaller airports. The construction of airports in remote areas, can have multiple direct and indirect economic benefits. RCS envisions minimising cost of operations of the airlines through

government concessions and creation of Regional connectivity fund (RCF) through a levy on domestic passengers. It will be used for the Viability Gap Funding (VGF).

State Government support :

The reasons for the state government to support RCS airlines and provide the requisite incentives are twofold. Firstly the presence of an airport acts as an economic booster with respect to the output multiplier and the employment multiplier, as per a study conducted by ICAO. Secondly, the state governments that provide the requisite incentives/ connections will in turn had the advantage of receiving support from the central government. A key incentive required of the state government is the limitation of Value added tax charged on the aviation turbine fuel (ATF) to the maximum of 1%.

Viability Gap Funding (VGF) :

The burden of the VGF shall be borne only partly by the state governments with a central government bearing 80% of the VGF cost for most states and 90% of the VGF costs for the states in North-East India. The RCS document has specified caps on the amount of VGF that will be provided. The VGF will be paid to the operating airlines on the completion of every month. The VGF will be disbursed to the airline operators only for the RCS flights that have been operated that month.

Regional connectivity fund :

The states may not make an initial payment to the VGF. The entire VGF will be paid from the RCF. The RCF will be funded by a levy of 2% on domestic tickets, the proceeds of which should go towards the RCF. The RCF is proposed to be allocated in such a manner so as to promote balanced growth and regional connectivity.

Implementing Agency

MoCA was responsible for the designation of an entity as the implementation agency which would be responsible for the implementation of the RCS. A press release dated July 1, 2016 named the Airports Authority of India (AAI) as the implementing agency.

Development of new airports

The RCS will be implemented by reviving the airstrips and airports that are underserved or unserved. This objective of the RCS is further supported by the provisions under the NCAP, which outline the need for the development of new airports. The RCS document



has provided a specific list of airports, considered to be the underserved and a specific list of airports considered to be unserved.

Advantages of RCS for operating airlines

1. Exemption from parking and landing charges at all airports operating under the RCS scheme.
2. Allowance for few selected airlines to Perform ground handling operations.
3. Maximum airfare capped is inclusive of GST 4. Excise duty on ATF levied at a rate of only 2% by the central government for a period of 3 years
4. Selected airlines will have to be able to enter into code share agreements with domestic as well as international airlines.
5. State Governments will coordinate with oil marketing companies for the provision of fuelling infrastructure.

Minimum Performance Requirements

An airline operator selected under the RCS will have to adhere to the following.

1. Provide 50% seats on a flight operating on a RCS route as RCS seats with a set minimum limit of 9 seats and set maximum of 40 seats.
2. Number of RCS flights will be minimum of 3 and a maximum of 7 through the same RCS airport (ie on a particular route, irrespective of whether the proposal is for the one way connectivity of to and fro connectivity).
3. Compliance with airfare caps for all RCS seats.

Air fare Caps

An airline operating under the RCS scheme shall not be eligible an amount higher than the 'airfare cap', for the RCS seats. The indicative airfare caps provided under the NCAP are Rs INR 2500 for an hour flight (mentioned in the policy document as being equivalent to a distance of 500 km to 600km). Further, the airfare for passengers seats in RCS flights will not have any levies or charges imposed upon them by airport operators, that includes charges such as passenger service fees, development fee and user development fee. The above AERA order has incorporated the same.

Airlines to bear risk

With regards to the commercial viability etc of the RCS flights, the airline operating the flight will bear all risks.

Network proposals.

Airline operators may submit network proposals instead of route proposals for individual routes, provided that the network proposals cover a minimum of three airports and a maximum of seven airports. The network envisaged by the operating airline can be a combination of RCS routes and non RCS routes provided that at least one of the routes is a RCS route.

Right to match

In the event that two or more airlines submit RCS proposals for a particular route through different proposals overall, then the airlines who did not quote the winning the Viability Gap Fund (VGF)

bid will be given a right to match the lowest VGF bid for the particular route.

Exit from RCS

As per the RCS document, airlines are permitted to exit the RCS scheme without consequence after a period of one year has expired from the date of commencement of such operations. The RCS is arguably the most important scheme considered under the NCAP and is representative of the vision set by the MOCA for the aviation sector for the country for next decade. Economically it appears to be a high reward investments since, as per ICAO, the aviation sector has an employment multiplier of 6.10 and output multiplier of 3.25. Below are some of the achievements and pitfalls of the scheme since its inception.

Achievements of the scheme.

- The government has announced flights connecting 70 airports and 31 helipads in the initial two phases
- In the 16 months since the introduction of UDAN, 25 new states owned and privately held airports and airstrips have been added to the aerial network with airlines, both new and established ones lapping up over 300 routes in the first two rounds of bidding under UDAN. Before its implementation in 2017, India has a total of 75 airports connected by scheduled commercial flights
- The VGF model under UDAN scheme has also attracted not just established players but new airlines such as Air Decan and Air Odisha. There has also been route allocation in the second round of UDAN to new players such as

Ghodawat, Pinnacle Air, Meh Air, Zoom Air, Turbo Aviation, AAA Aviation, however, it remains to be seen how these little known carriers will deliver

- 50% of the seats on the UDAN flights shall have a price cap of Rs. 2500 which will lead to an increase in the number of citizens that can fly.

Pitfalls of the scheme.

- **Low on delivery** : out of the 688 routes awarded only one by fourth are getting regular flights. Prolonged grounding of flights has lead to the cancellation of

eighteen routes awarded to Decan Charters and Air Orissa. Some of the routes allotted to the erstwhile Jet Airways under the scheme are under review

- UDAN was a hastily launched scheme with many authorities been ill prepared on ground matters which lead to a myriad of problems. For example, Alliance Air had Delhi Shimla route flight is taking a load penalty since its aircraft cannot carry a full flight of passengers to Shimla or back. In Maharastra's Nanded Airport, Truejet is facing issues as the runway does not meet the technical standards for operating commercial flights despite being declared for safe operations by the DGCA subject to strengthening of runway
- Though it has covered 453 routes involving 160 airports, airstrips and helipads, in the initial two rounds of bidding, less than 100 were operational.

RCS fights Operating from Cochin Airport.

There are now three RCS flights operating from Cochin Airport. They are (1) INDIGO 6E 7936 Kochi- Hubli (2) INDIGO 6E 7958 Kochi-Kannur (3) Alliance Air 9i Kochi-Mysore.



COVID-19 testing facility opened at Kochi airport

Cochin International Airport established COVID-19 testing facility in the airport premises. In addition to passengers, the general public will also be allowed to use the testing facility. Both RT-PCR and antigen tests will be done at the testing facility in the airport. The results of RT-PCR test will be available within eight hours and antigen test results will be provided in 15 minutes. The testing charge is fixed as per the rates prescribed by the state government. Special counters have been arranged at the arrival side of the terminals T1 and T3 for this. The public can utilize facility arranged at the arrival meet & greet area of T3. The service will be available 24 hours. Cochin International Airport Limited (CIAL) facilitates the centre with the cooperation of Kinder Hospital.



ACK Nair, Airport Director inaugurates
the covid testing facility at Kochi airport

CIAL facilitated vaccine consignments

Cochin International Airport Ltd diligently facilitated three vaccine cargo movements through the airport till 31st January 2021. The first batch of vaccine arrived at the airport by Go Air at 1155 hrs on 13th January. There were 15 boxes intended for Ernakulam and 10 for Calicut. Each box containing 9500 doses of vaccines were transferred to trucks as per protocol prescribed by the union health ministry. CIAL cargo division co-ordinated the transferring process which was completed in 8 minutes against the prescribed time of 10 minutes. The second consignment of one box meant for Lakshadweep reached the airport on 14th January and it was reloaded to a helicopter in 9 minutes. The third consignment arrived the airport on 20th January with 12 boxes for Ernakulam, 9 for Kozhikode and 1 for Lakshadweep.



Vaccine boxes are being handled at the airport

Team Charlie wins trophy at CDF

Team Charlie has been adjudged as the winner of the first ever internal strategic sales promotion programme introduced by Cochin Duty Free. The monthly competition among four teams; Team Alpha, Team Bravo, Team Delta and Team Charlie comprising of staffers of CDF and Alpha Kreol showcased a healthy competition triggering considerable increase in sales volumes. Team Charlie led by Pran Pillai, has been presented with a trophy and adjudged performer of the month by CIAL Airport Director A.C.K Nair. The sales teams were able to exhibit commendable performance, with their hard work and dedication. Senior officials of CIAL, Cochin Duty Free and Alpha Kreol along with supervisors and team members were present at the function



മലയാളവിഭാഗം



വെല്ലുവിളികളുടെ കോവിഡ് കാലം



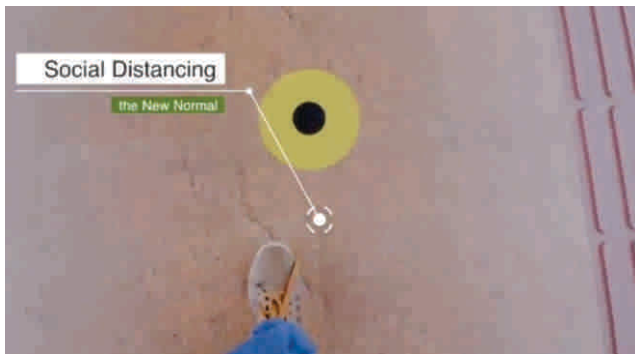
ഡോ. ആന്റണി
അസിസ്റ്റന്റ് മാനേജർ
സിയാൽ ഓപ്പറേഷൻസ്

കോവിഡ് നിശ്ചലമാക്കിയ ലോകത്ത് വ്യോമഗതാഗതം വലിയ വെല്ലുവിളികളോടെയാണ് തുടങ്ങിയത്. കർക്കശമായ സർക്കാർ നിയന്ത്രണങ്ങൾ, സങ്കീർണ്ണമായ വ്യോമയാന നിയമങ്ങൾ, വിമാനകമ്പനികളുടെ വാണിജ്യ താല്പര്യങ്ങൾ, എല്ലാം ഭയത്തോടെ വീക്ഷിക്കുന്ന ആത്മവിശ്വാസം നഷ്ടപ്പെട്ട യാത്രക്കാർ, എല്ലാറ്റിലും ഉപരിയായി ഇതെല്ലാം നടപ്പാക്കാനുള്ള മനുഷ്യ വിഭവശേഷിയുടെയും സാമ്പത്തികത്തിന്റെയും അപര്യാപ്തത. ഇതൊക്കെയായിരുന്നു സിയാൽ ഉൾപ്പെടെയുള്ള എയർപോർട്ട് ഓപ്പറേറ്റർമാരുടെ വെല്ലുവിളികൾ. തടസ്സങ്ങളെയെല്ലാം തകർത്തൊറിഞ്ഞ പര്യാമ്പര്യമുള്ള സിയാലിന്റെ നേതൃത്വം സടകുടഞ്ഞെണീറ്റു, പല തലത്തിലുള്ള ചർച്ചകൾ, തീരുമാനങ്ങൾ,

പതിവിന് വിപരീതമായി തീരുമാനങ്ങളിൽ 'സാമ്പത്തികം' ഒരു വിലങ്ങുതടി ആകുമായിരുന്നു, എന്നാൽ നേതൃത്വം അവിടെയും വിജയിച്ചു. തടസ്സങ്ങളെ ദീർഘമായി അപഗ്രഥിച്ചു വിവിധ തലങ്ങളായി വിഭജിച്ചു-യാത്ര തുടങ്ങുന്നത് മുൻപുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ, യാത്ര തുടങ്ങിയാൽ ചെയ്യേണ്ടത്, യാത്ര കഴിഞ്ഞാൽ ചെയ്യേണ്ടത് - പുതിയൊരു യാത്രാരീതി യാത്രക്കാർക്ക് പരിചയപ്പെടുത്തുകയായിരുന്നു ഒപ്പം തന്നെ അവർക്ക് അവരുടെ സുരക്ഷാബോധവും ആത്മവിശ്വാസവും നൽകേണ്ടിയിരുന്നു. അതിനു വേണ്ടി ഡിപ്പാർച്ചറിൽ വരുന്ന യാത്രക്കാർക്ക് സുരക്ഷിതമായ അകലം പാലിക്കുന്നതിനു, നടന്നു വരുന്ന വഴി മുതൽ വിമാനത്തിൽ കയറുന്നവരെയും ആഗമനഭാഗത്തു വിമാനം മുതൽ വണ്ടിയിൽ കയറുന്നതുവരെയും നിലത്തു അടയാളങ്ങൾ പതിപ്പിച്ചു.

ഇലക്ട്രോണിക് സന്ദേശങ്ങൾ, തെർമൽ സ്കാനറുകൾ

ഇരുന്നൂറ്റിയമ്പതോളം ഇലക്ട്രോണിക് ഡിസ്പ്ലൈകളിലും അമ്പതോളം സ്റ്റാൻഡിംഗുകളിലുമായി യാത്രക്കാർക്കുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ പല ഭാഷകളിൽ കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. അത് കൂടാതെ വരുന്ന ഓരോ യാത്രക്കാരന്റെയും താപനില പരിശോധിക്കാൻ എട്ട് ഓട്ടോമാറ്റിക് തെർമൽ സ്കാനറുകളും 29 ഇൻഫ്രാറെഡ് തെർമോമീറ്ററുകളും സ്ഥാപിച്ചു. ടെർമിനലിൽ കടക്കുന്നതിനു മുൻപ് എല്ലാ യാത്രക്കാർക്കും ഉദ്യോഗസ്ഥർക്കും സാനിറ്റൈസർ നിർബന്ധമാക്കി, അതിനുവേണ്ടി 18 ഓട്ടോമാറ്റിക് സാനിറ്റൈസർ ഡിസ്പെൻസറുകളും 19 പെഡൽ ഡിസ്പെൻസറുകളും കൊച്ചി എയർപോർട്ടിൽ പലയിടത്തായി സ്ഥാപിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിനോടകം 14000 ലിറ്റർ സാനിറ്റൈസർ അണുനശീകരണത്തിനായി നമ്മൾ ഉപയോഗിച്ച് കഴിഞ്ഞു. ടെർമിനലിൽ കയറിയ യാത്രക്കാരുടെ ബാഗുകൾ അണുനശീകരണത്തിനായി ഒരു 'ഡിസിൻഫെക്ഷൻ കവാടം' ഫോറിൻ മെഷീനുകളും ഉപയോഗിക്കുന്നു.



യു.വി. ചോബർ

എല്ലാ ബാഗുകളും അൾട്രാവൈറ്റ് ചോബറിന്റെ കടത്തി വിടുന്നതിനാൽ പൂർണ്ണമായ അണുനശീകരണം, അതായത് കൊച്ചിയിൽ നിന്നും പോകുന്ന ഓരോ യാത്രക്കാരനും അവരുടെ ബാഗുകളും പൂർണ്ണമായും അണുവിമുക്തമാണെന്നുള്ള ഉറപ്പ് നമുക്ക് നേടിയെടുക്കാനാകുന്നു. ഡിഫൻസ് റിസർച്ച് ഡവലപ്മെന്റ് ഓർഗനൈസേഷന്റെ കാക്കനാട്ടുള്ള എൻ.പി.ഒ. എൽ എന്ന സ്ഥാപനമാണ് അൾട്രാവൈറ്റ് അണുനശീകരണ സംവിധാനം വികസിപ്പിച്ചെടുത്തത്. ഇന്ത്യയിൽ ആദ്യമായാണ് കൊച്ചി വിമാനത്താവളത്തിൽ അവർ ഇത് സ്ഥാപിച്ചത്. ഇതുകൂടാതെ ടെർമിനലിൽ നുള്ളിൽ വായു അണുവിമുക്തമാക്കുന്നതിന് 14 പുക മെഷീനുകൾ കൃത്യമായ ഇടവേളകളിൽ പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നു. ഇതിനു വേണ്ടി മാത്രം 3400 ലിറ്റർ കോൺസൻട്രേറ്റ്ഡ് ഫ്യൂമിഗന്റ് നാം ഇതുവരെ ഉപയോഗിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ഇത് കൂടാതെ യാത്രക്കാർ തൊടുന്ന സ്ഥലങ്ങൾ, വസ്തുക്കൾ (ഉദാ. ട്രോളികൾ, ട്രേ, ഹാൻഡ് റെയിൽ, കസേരകൾ എന്നിവ) അണുവിമുക്തമാക്കുന്നതിന് ആവശ്യത്തിന് സ്പ്രേയറുകളും അത് പ്രവർത്തിപ്പിക്കാ നുള്ള ജോലിക്കാരെയും നിയോഗിച്ചിരിക്കുന്നു. ഓരോ വിമാനവും വരുന്നതിനു മുൻപും പോയതിനു ശേഷവും യാത്രക്കാർ പോയ വഴികളും ഉപയോഗിച്ച വസ്തുക്കളും അണുനശീകരണം നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. വിമാനത്തിന് അകത്തും ഇതുപോലെ തന്നെ യാത്രക്കാർ ഇറങ്ങി കഴിഞ്ഞ് അണുനശീകരണം നടത്തിയിട്ടേ പുതിയ

യാത്രക്കാരെ പ്രവേശിപ്പിക്കുകയുള്ളൂ എന്നതും നാം ഉറപ്പുവരുത്തുന്നു

മെഡിക്കൽ മാലിന്യ നിർമ്മാജനം

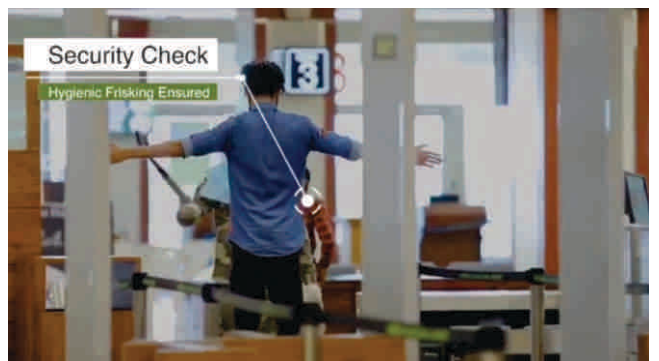
മറ്റൊരു വെല്ലുവിളി മെഡിക്കൽ വേസ്റ്റ് നിർമ്മാജനം ആയിരുന്നു, മുൻപ് ഉണ്ടായിരുന്നതു കൂടാതെ 115 ചെറിയ ബിന്നുകളും 6 വലിയ ബിന്നുകളും മെഡിക്കൽ വേസ്റ്റ് ശേഖരിക്കുന്നതിനു മാത്രമായി വിവിധ സ്ഥലങ്ങളിൽ സ്ഥാപിച്ചു അത് എടുക്കുന്നതിനും നശിപ്പിച്ചു കളയുന്നതിനും പുതിയ മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. അത് കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നവർക്ക് മതിയായ പരിശീലനവും സ്വയം സുരക്ഷക്ക് വേണ്ട എല്ലാ ഉപകരണങ്ങളും കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. ശേഖരിച്ച മാലിന്യങ്ങൾ ഒന്ന് പോലും പുറത്തു പോകാതെ, ഒപ്പം തന്നെ പരിസരവാസികൾക്കോ പരിസ്ഥിതി വാദികൾക്കോ ഒരു കുറ്റപ്പെടുത്തലിനും അവസരം നൽകാതെ കത്തിച്ചു കളയാൻ, അക്കാദമിക്കടുത്തു സ്ഥാപിച്ചിട്ടുള്ള ഇൻസിനേറ്റർ വളരെയധികം സഹായിച്ചിട്ടുണ്ട്. നമ്മുടെ സ്ഥാപനത്തിൽ നിന്നും ഒരു തരി മാലിന്യം പോലും പുറത്തു പോകരുത് എന്ന് തുടക്കം മുതലേ മാനേജ്മെന്റിന് നിർബന്ധം ആയിരുന്നു.

യാത്രക്കാർക്ക് പരിശോധന

അന്താരാഷ്ട്ര ആഗമന ഭാഗത്തു വിമാനത്തിൽ നിന്നും ഇറങ്ങുന്ന യാത്രക്കാർ ഒരു ഫോറം പൂരിപ്പിച്ചതിനുശേഷം തെർമൽ സ്കാനറിലൂടെ കടന്ന് വന്നു എയർപോർട്ട്

ഹെൽത്ത് ഓഫീസ് കൗണ്ടറിൽ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യണം. രോഗലക്ഷണങ്ങൾ ഉള്ളവരെ അവിടെത്തന്നെ മാറ്റി ഇരുത്തുന്നതിനു വേണ്ടി 10 കിടക്കകളും അനുബന്ധ മെഡിക്കൽ ഉപകരണങ്ങളും ഉള്ള ഒരു താത്കാലിക വാർഡ് തന്നെ അവിടെ സജ്ജീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇത്തരം യാത്രക്കാരെ ഉടൻതന്നെ ഇമിഗ്രേഷൻ, കസ്റ്റംസ് പരിശോധന അവിടെ തന്നെ പൂർത്തിയാക്കി പ്രത്യേക വഴിയിലൂടെ ആംബുലൻസിൽ കയറ്റി മെഡിക്കൽ കോളേജിലേക്ക് മാറ്റുകയാണ് പതിവ്. യാത്രക്കാർ തമ്മിൽ ഇടകലർന്നു രോഗം പകരാനുള്ള സാധ്യത കണക്കിലെടുത്തു ഒരു വിമാനത്തിൽ വന്ന യാത്രക്കാർ പോയി അവിടെ അണുനശീകരണം നടത്തിയതിനു ശേഷമേ അടുത്ത വിമാനത്തിലെ യാത്രക്കാരെ ഇറങ്ങാൻ അനുവദിക്കാറുള്ളൂ. ഇതുമൂലം യാത്രക്കാർക്ക് ബുദ്ധിമുട്ട് ഒഴിവാക്കാൻ വിമാനം വരുന്ന സമയവും അതിനനുസരിച്ചു ക്രമീകരിച്ചിരുന്നു.

ഹെൽത്ത് ഓഫീസിന്റെ അനുമതി കിട്ടിയവർ ഇമിഗ്രേഷൻ പരിശോധനയും തുടർന്ന് കസ്റ്റംസ് പരിശോധനയും കഴിഞ്ഞു പുറത്തേക്കു പോകുന്നതിനു മുൻപായി കേരള ഗവൺമെന്റ് ആരോഗ്യ വിഭാഗം യാത്രക്കാരുടെ വിവരങ്ങൾ പരിശോധിക്കുകയും അവരുടെ കൈയിൽ ഉള്ള ഫോറം വാങ്ങിച്ചു തുടർ യാത്രക്കുള്ള അനുമതി കൊടുക്കും (എക്സിറ്റ് പാസ്സ്). ഈ വിവരങ്ങൾ അപ്പോൾ തന്നെ ഗവൺമെന്റ് കോവിഡ് കൺട്രോൾ സെന്ററിലേക്ക് അയച്ചു കൊടുക്കുന്നതിനാ



യി ജില്ലാ കളക്ടറുടെ മേൽനോട്ടത്തിൽ ഒരു പ്രത്യേകവിഭാഗം തന്നെ അവിടെ പ്രവർത്തനം തുടരുന്നുണ്ട്. അവർ ഈ വിവരങ്ങൾ കൺട്രോൾ സെന്ററിലേക്ക് അയക്കുകയും അവിടെനിന്നു യാത്രക്കാരന്റെ പ്രാദേശിക പോലീസ് സ്റ്റേഷനിലേക്കും പ്രൈമറി ഹെൽത്ത് സെന്ററിലേക്കും അയക്കും. തുടർന്ന് യാത്രക്കാരന്റെ ക്വാറന്റൈൻ നിരീക്ഷണം അവരുടെ മേൽനോട്ടത്തിലാണ്.

തുടർയാത്ര മൂന്നു വിധത്തിലാണ് അനുവദിക്കുന്നത്

1) പ്രിപെയ്ഡ് ടാക്സി: യാത്രക്കാർക്ക് അത്രയും ടാക്സികൾ ഒരു തടസ്സവും കൂടാതെ നൽകാൻ നമുക്ക് സാധിച്ചു. ഈ മഹാമാരി കാലഘട്ടത്തിലും ഭയലേശ്യമന്യേ ടാക്സി സർവീസ് നടത്തിയിരുന്ന ഡ്രൈവർമാരുടെ സേവനം അങ്ങേയറ്റം ശ്ലാഘനീയമാണ്. ഡ്രൈവർമാരുടേയും യാത്രക്കാരുടെയും സുരക്ഷക്കുവേണ്ടി പുതിയ നടപടിക്രമങ്ങൾ ആരംഭിച്ചു. ഡ്രൈവറുടെയും യാത്രക്കാരുടെയും കാബിനുകൾ വേർതിരിച്ചു. സാനിറ്റൈസർ നിർബന്ധം ആക്കി, ഓരോ യാത്ര കഴിയുമ്പോഴും വാഹനം അണുനശീകരണം നടത്തുവാൻ 24 മണിക്കൂറും പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഡിസിൻഫെക്ഷൻ ബുത്ത് പാർക്കിങ് ഏരിയയിൽ തന്നെ പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് തന്നെ കാര്യമായ രോഗ സംക്രമണം അവരുടെ ഇടയിലോ അവർ മൂലമോ ഉണ്ടായിട്ടില്ല എന്നതും അഭിനന്ദനങ്ങൾ അർപ്പിക്കുന്നു. ടാക്സി എടുക്കാനുള്ള തിരക്ക് ഒഴിവാക്കാനും

ടാക്സി എടുത്തവർക്ക് കൃത്യമായി വണ്ടി കിട്ടുന്നുണ്ടെന്നു ഉറപ്പ് വരുത്താനുമായി ഒരു കൗണ്ടർ ടെർമിനലിനു പുറത്തു സജ്ജീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

2) യാത്രക്കാർക്കുള്ള രണ്ടാമത്തെ മാർഗം സ്വയം ഏർപ്പാടാക്കുന്ന വാഹനം ഉപയോഗിക്കുക എന്നതാണ്. അത്തരം വാഹനങ്ങളിൽ കാബിൻ പാർട്ടീഷൻ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഡ്രൈവർക്കു രോഗം പകരാനുള്ള സാധ്യതയുണ്ട്, അതിനാൽ ഡ്രൈവർക്കും ക്വാറന്റൈൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ സൗജന്യ സേവനം ആണ്. ഓരോ മണിക്കൂർ ഇടവിട്ട് കേരളത്തിലെ എല്ലാ ജില്ലാ ക്വാറന്റൈൻ സെന്ററിലേക്കും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി സർവീസ് നടത്തുന്നുണ്ട്. യാത്രക്കാർക്ക് അതും സൗജന്യമായി ഉപയോഗപ്പെടുത്താവുന്നതാണ്. ഈ സേവനം കാര്യക്ഷമമായി നടപ്പിലാക്കുന്നത് ഉറപ്പുവരുത്താനായി കേരള മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിന്റെ സേവനം എപ്പോഴും ലഭിക്കുന്നുണ്ട്.

കുടുംബശ്രീ കാന്റിൻ

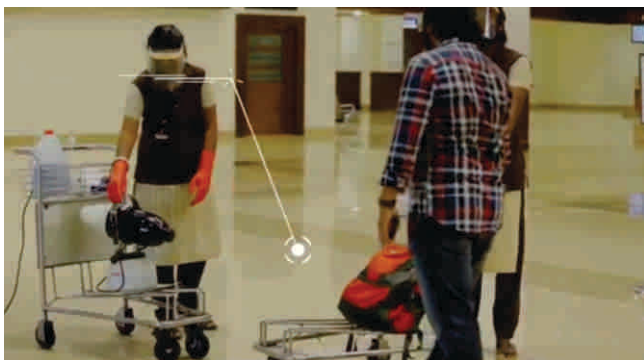
യാത്രക്കാരുടെ ഭക്ഷണത്തിന്റെ ആവശ്യം നിറവേറ്റാൻ 24 മണിക്കൂറും പ്രവർത്തിക്കുന്ന കുടുംബശ്രീ കാന്റിനും നൂർജഹാൻ കൗണ്ടറും അറൈവൽ ഭാഗത്തു പ്രവർത്തിക്കുന്നത് യാത്രക്കാർക്ക് വളരെ മിതമായ നിരക്കിൽ ഭക്ഷണം വിതരണം ചെയ്യുന്നതിനു സഹായമാകുന്നു. തുടക്കത്തിൽ ഏകദേശം 9000 ഭക്ഷണപാതികളും കുടിവെള്ളവും സാനിറ്റൈസറും യാത്രക്കാർക്ക് സൗജന്യമായി വിതരണം ചെയ്യാനും നമുക്ക് സാധിച്ചു.

ഡ്യൂട്ടിഫ്രീ ഷോപ്പിൽ നിന്നും സാധനങ്ങൾ വാങ്ങുന്നതിനുള്ള ബുദ്ധിമുട്ട് ഒഴിവാക്കാനായി പഴ്സണൽ അസിസ്റ്റന്റുമാരെ നിയോഗിച്ചതിനാൽ യാത്രക്കാർക്ക് മറ്റു സമ്പർക്കം ഇല്ലാതെ സാധനങ്ങൾ വാങ്ങിക്കുവാൻ സാധിക്കുന്നുണ്ട്. യാത്രക്കാർക്ക് വേണ്ട സാധനങ്ങൾ ഇവരോട് പറഞ്ഞാൽ ജീവനക്കാർതന്നെ പായ്ക്ക് ചെയ്തു യാത്രക്കാരന്റെ കൈകളിൽ എത്തിക്കുന്നുണ്ട്.

കോവിഡ് ടെസ്റ്റിങ് കേന്ദ്രം

നമ്മുടെ എയർപോർട്ടിൽ സജ്ജീകരിച്ചിട്ടുള്ള കിൻഡർ ഹോസ്പിറ്റൽ - കോവിഡ് ടെസ്റ്റിംഗ് സെന്ററുകളിൽ യാത്രക്കാർക്കും പൊതുജനങ്ങൾക്കും സർക്കാർ നിർദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്ന നിരക്കിൽ കോവിഡ് പരിശോധനകൾ ആർ.ടി.പി.സി.ആർ, ആന്റിജൻ പരിശോധനകൾ എപ്പോൾ വേണമെങ്കിലും നടത്താവുന്നതാണ്. പൊതുജനങ്ങൾക്കു 24 മണിക്കൂറും തിരക്കില്ലാത്ത ടെസ്റ്റിംഗ് നടത്താം എന്നത് കൂടുതൽ സൗകര്യപ്രദമാണ്.

യാത്രക്കാരെ നിയന്ത്രിക്കാൻ ഇന്റർനാഷണൽ അറൈവൽ ഭാഗത്തു അവർ ആവശ്യപ്പെട്ട എല്ലാ സൗകര്യങ്ങളോട് കൂടിയ ഒരു പോലീസ് കൺട്രൾ സെന്റർ തുടങ്ങിയിരുന്നു. അവർ വന്നിറങ്ങുന്ന ഓരോ യാത്രക്കാരന്റെയും തുടർ യാത്രയുടെ വിവരങ്ങൾ ശേഖരിക്കുകയും അവർ കൃത്യമായി ക്വാറന്റൈൻ സെന്ററുകളിൽ എത്തുന്നുണ്ടെന്നും, ക്വാറന്റൈനിൽ പോകേണ്ട യാത്രക്കാർ മറ്റിടങ്ങളിൽ പോകുന്നില്ലെന്നും ഉറപ്പുവരുത്തിയിരുന്നു. ഇത് കൂടാതെ സ്റ്റേറ്റ് ഹെൽത്ത് ഡിപ്പാർട്ട്



മെന്റിനെ സഹായിക്കാൻ റവന്യൂ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിന്റെയും ഒരു ഹെൽപ്പഡെസ്ക് അറൈവൽ ഭാഗത്തു ഉണ്ട്.

ജീവനക്കാരുടെ സുരക്ഷ

സിയാലിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ വെല്ലുവിളി, അതിന്റെ ജീവനക്കാരെയും ഈ മഹാമാരിയിൽനിന്നും രക്ഷിക്കുക എന്നതായിരുന്നു. അതിനു വേണ്ടി പുതിയൊരു തൊഴിൽ രീതി തന്നെ നടപ്പിലാക്കി ജീവനക്കാരെ പലപല ഗ്രൂപ്പുകളായി തിരിച്ചു, ഗ്രൂപ്പുകൾ തമ്മിൽ കൂടുതൽ ഇടകലരാത്ത വിധത്തിൽ ഡ്യൂട്ടി സമയം പുനക്രമീകരിച്ചു. ഇതു അത്യാവശ്യ സമയത്തു കൂടുതൽ ജീവനക്കാരെ ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ സൗകര്യം ഒരുക്കി. എല്ലാ ജോലികൾക്കും അത്യാവശ്യം ഉള്ള ജീവനക്കാരെ മാത്രമേ ഉപയോഗിച്ചുള്ളൂ. ഇത് ജീവനക്കാരുടെ വലിയൊരു റിസേർവ് ഉണ്ടാക്കി. ഇങ്ങനെ ചെയ്യുമ്പോഴും ഒരാൾക്കുപോലും തൊഴിൽ നഷ്ടപ്പെടാതിരിക്കാനും, അവരുടെ വരുമാനത്തിൽ കുറവ് വരുന്നില്ലെന്ന് ഉറപ്പു വരുത്താനും സിയാലിനും അതിന്റെ മാനേജ്മെന്റിനും സാധിച്ചു എന്നത് അഭിമാനകരമാണ്.

അടുത്ത കടമ്പ ജോലിക്ക് വരുന്ന ജീവനക്കാരുടെ ആരോഗ്യസുരക്ഷ ഉറപ്പു വരുത്തുക എന്നതായിരുന്നു, അതിനു വേണ്ടി ആവശ്യമായ എല്ലാ സാധനങ്ങളും ഏർപ്പാടാക്കുവാൻ ഈ പ്രതിസന്ധി ഘട്ടത്തിലും നമുക്ക് സാധിച്ചു. യാത്രക്കാരുമായി നേരിട്ട് സംവദിക്കേണ്ടി വരുന്ന നൂറോളം സ്ഥലങ്ങൾ ക്യാബിൻ തിരിച്ചു വേർതിരിച്ചതിന്റെ ഫലമായി നല്ലൊരു

വിഭാഗം ഉദ്യോഗസ്ഥരും ഒരു പരിധിവരെ സുരക്ഷിതരായി. 14000 ലിറ്റർ സാനിറ്റൈസർ, മൂന്നു ലക്ഷത്തിലധികം കൈയുറകൾ, ഒന്നേകാൽ ലക്ഷത്തോളം മാസ്ക്കുകൾ, കാൽ ലക്ഷം ഫേസ് ഷീൽഡുകൾ, 7500 പി.പി.ഇ സ്യൂട്ടുകൾ, 3500 ഗൗണുകൾ എന്നിവ ഇതിനോടകം ഈ എയർപോർട്ടിലെ എല്ലാ വിഭാഗം ജീവനക്കാർക്കും വേണ്ടി ഈ സാമ്പത്തിക ഞരൂക്കത്തിനിടയിലും വിതരണം ചെയ്തു കഴിഞ്ഞു എന്നത്, സിയാലിന്റെ ഉത്തവാദിത്ത ബോധത്തെ അടിവരയിടുന്നു. അതിനാൽ തന്നെ ഈ എയർപോർട്ടിലെ ഒരു വിഭാഗമോ, ഒരു ഓഫീസ്സോ കോവിഡ് മൂലം അടച്ചിടേണ്ടി വന്നിട്ടില്ല എന്നത് തന്നെയാണ് ഇതിനുള്ള തെളിവ്.

പ്രതിസന്ധി ഘട്ടത്തിൽ വിമാനകമ്പനികൾക്കും ഒരു തണലാകാൻ നമുക്ക് സാധിച്ചിട്ടുണ്ട്, അവർക്കു വേണ്ട 200000(രണ്ടു ലക്ഷത്തോളം) ഫോമുകൾ ലോക്ഡൗൺ കാലഘട്ടത്തിൽ പ്രിന്റ് ചെയ്തു യാത്രക്കാർക്ക് വിതരണം ചെയ്തു, അവരുടെ ജീവനക്കാർക്ക് വേണ്ട ഭക്ഷണവും, സാനിറ്റൈസർ, മാസ്ക്, കയുറകൾ എന്നിവയും സൗജന്യമായി തന്നെ തുടക്കത്തിൽ നൽകാൻ നമുക്ക് സാധിച്ചു.

ലോകത്തിലെ ഒട്ടു മിക്ക പ്രധാന വിമാനകമ്പനികളുടെ വിമാനങ്ങളും സിയാലിൽ വന്നിറങ്ങിയ കാലഘട്ടമായിരുന്നു കഴിഞ്ഞു പോയത്. അവരെയെല്ലാം അവരുടെ പ്രതീക്ഷകൾക്കപ്പുറത്തു ഹാർദമായി സ്വീകരിക്കാനും. ഒരു തടസ്സവും കൂടാതെ അവർക്കു തിരിച്ചുപോകാനുള്ള

സൗകര്യവും ഒരുക്കാൻ നമുക്കായി. പലരും നമ്മുടെ എയർപോർട്ടിലെ സൗകര്യങ്ങളെയും പ്രവർത്തനങ്ങളെയും അഭിനന്ദനം അറിയിച്ചിട്ടാണ് തിരിച്ചു പോയത് എന്നതും നമുക്ക് കൂടുതൽ ഊർജ്ജദായകമാണ്.

കസ്റ്റംസ്, ഇമിഗ്രേഷൻ, സി.ഐ.എസ്.എഫ്

യാത്രക്കാരുടെ, പി.പി.ഇ കിറ്റും മാസ്കും, കയുറകളുമെല്ലാം കസ്റ്റംസിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് കൂടുതൽ വെല്ലുവിളികൾ ഉയർത്തിയെങ്കിലും, അവസരത്തിനൊത്തു യർന്നു പ്രവർത്തിച്ച അവർ യാത്രക്കാർക്ക് വലിയ തടസങ്ങൾ ഇല്ലാതെ പ്രവർത്തിച്ചതും പരാമർശം അർഹിക്കുന്നു. മറ്റൊരു വെല്ലുവിളി നമ്മുടെ ഏറ്റവും വലിയ വർക്ക് ഫോഴ്സ് ആയ സി.ഐ.എസ്.എഫ് വിഭാഗത്തിന്റെ സുരക്ഷയായിരുന്നു, യാത്രക്കാരുമായി കൂടുതൽ ഇടപെടുന്നതും അവരായിരുന്നു അവരിലേക്ക് രോഗം പകരാനും പകർന്നാൽ വേഗം പടരാനും ഉള്ള സാധ്യത വളരെ കൂടുതൽ ആയിരുന്നു, സമ്യമായ എല്ലാ പോയിന്റിലും പ്രൊട്ടക്ഷൻ കാമ്പിനുകൾ നിർമ്മിച്ചു. അതിനു സാധിക്കാത്ത സ്ഥലങ്ങളിൽ നിൽക്കുന്നവർക്ക് മുഴുവനും മുടുന്ന തരത്തിലുള്ള പി.പി.ഇ കിറ്റും ഫേസ് ഷീൽഡും കയുറകളും നിർബന്ധമാക്കി, യാത്രക്കാരുടെ വസ്തുക്കളിൽ നേരിട്ട് തൊടുന്നത് ഒഴിവാക്കാൻ വേണ്ട ഉപകരണങ്ങൾ നൽകി, യാത്രക്കാർ ഉപയോഗിക്കുന്ന ട്രേകൾ ഉടൻ അണുനശീകരണം നടത്താൻ 24 മണിക്കൂറും ജീവനക്കാരെ ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഒപ്പം തന്നെ എക്സ്-റെ മെഷീനുകളും യഥാസമയം അണുവിമുക്തമാക്കുന്നുണ്ട്. എമിഗ്രേഷൻ കൗണ്ടർ എല്ലാം പ്രൊട്ടക്ഷൻ കാമ്പിനുകൾ നിർമ്മിച്ചു നൽകി.

എല്ലാ ജീവനക്കാർക്കും മാസ്കും കയുറകളും സാനിറ്റൈസറും സൗജന്യമായി നൽകിയും, യാത്രക്കാർക്കും ജീവനക്കാർക്കും പ്രത്യേകം വാഷ് റൂംസ് നൽകിയും മനുഷ്യസാധ്യമായ എല്ലാ പ്രതിരോധ മാർഗങ്ങളും നടപ്പിലാക്കിയും സിയാൽ ഈ മഹാവ്യാധിയെ അതിജീവിക്കുകയാണ്.



സിയാൽ വാർഷിക പൊതുയോഗം:

27% ലാഭവിഹിതത്തിന് അനുമതി

സർക്കാർ മേൽനോട്ടത്തിൽ വിമാനത്താവള വികസനം വിജയകരമാക്കാമെന്ന് സിയാൽ മാതൃക തെളിയിക്കുന്നു: മുഖ്യമന്ത്രി

സർക്കാർ മേൽനോട്ടത്തിൽ വിമാനത്താവള വികസനം വിജയകരമാക്കാമെന്നും സ്വകാര്യ കുത്തകകളെ ആശ്രയിക്കേണ്ട കാര്യമില്ലെന്നും സിയാൽ മാതൃക തെളിയിക്കുന്നുവെന്ന് മുഖ്യമന്ത്രി പിണറായി വിജയൻ വ്യക്തമാക്കി. കൊച്ചിൻ ഇന്റർനാഷണൽ എയർപോർട്ട് ലിമിറ്റഡ് (സിയാൽ) ന്റെ നിക്ഷേപകരുടെ വാർഷിക പൊതുയോഗത്തിൽ സംസാരിക്കുകയായിരുന്നു കമ്പനിയുടെ ചെയർമാൻ കൂടിയായ അദ്ദേഹം. സിയാലിൽ 2019-20 സാമ്പത്തിക വർഷത്തേക്ക് 27 ശതമാനം ലാഭവിഹിതം നൽകാനുള്ള ഡയറക്ടർബോർഡിന്റെ ശുപാർശ വാർഷിക പൊതുയോഗം അംഗീകരിച്ചു.

വിമാനത്താവള നടത്തിപ്പിൽ സ്വകാര്യ കുത്തക കമ്പനികളെ കൊണ്ടുവന്നാലേ വികസനം സാധ്യമാകൂ എന്നൊരു അഭിപ്രായം ഉയർന്നുവന്നിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ സർക്കാരിന്റെ മേൽനോട്ടത്തിൽ വിമാനത്താവള നിർമ്മാണവും വികസനവും വിജയകരമായി നടപ്പിലാക്കാൻ കഴിയുമെന്ന് സിയാൽ തെളിയിക്കുന്നു. നാട്ടുകാരുടെ മണ്ണും മനസ്സും ഏറ്റെടുത്താണ് വികസന പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നത്. അവ സമ്പൂർണ്ണമായി സ്വകാര്യവൽക്കരിച്ചുകൂടാ. സിയാൽ മാതൃകയിൽ നടത്തുന്ന വികസനത്തിന് നാട്ടു

കാരുടെ മണ്ണിനേയും മനസ്സിനേയും ഉൾക്കൊള്ളാൻ കഴിയും. 2016-ൽ ഈ ഡയറക്ടർബോർഡ് അധികാരത്തിൽ വരുമ്പോൾ കൊച്ചി വിമാനത്താവളത്തിൽ 7000 പേർ ജോലി ചെയ്തിരുന്നു. 2020 മാർച്ചിൽ അത് 12000 പേർ ആയി. രണ്ടായിരം കോടി രൂപയുടെ വികസന പദ്ധതികളാണ് കഴിഞ്ഞ നാലര വർഷത്തിനുള്ളിൽ സിയാൽ പൂർത്തിയാക്കിയത്. എന്നിട്ടും ഒരു രൂപ പോലും യൂസർ ഫീസായി യാത്രക്കാരിൽ നിന്ന് ഈടാക്കുന്നില്ല- മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞു. വിമാനത്താവളത്തിലെ സൗരോർജ്ജ പ്ലാന്റുകളുടെ ശേഷി 15.5 മെഗാവാട്ടിൽ നിന്ന് 40 മെഗാവാട്ടായി ഉയർത്താൻ കഴിഞ്ഞതായും മുഖ്യമന്ത്രി കുട്ടിച്ചേർത്തു. സിയാൽ പയ്യന്നൂരിൽ സ്ഥാപിച്ചുവരുന്ന 12 മെഗാവാട്ട് സൗരോർജ്ജ പ്ലാന്റും കോഴിക്കോട് അരിപ്പാറയിൽ പൂർത്തിയായി വരുന്ന 4.5 മെഗാവാട്ട് ശേഷിയുള്ള ജലവൈദ്യുത പദ്ധതിയും ഈ വർഷം അവസാനത്തോടെ കമ്മീഷൻ ചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്നും അദ്ദേഹം അറിയിച്ചു.

30 രാജ്യങ്ങളിൽ നിന്നായി 19000 നിക്ഷേപകരുണ്ട് സിയാലിൽ. കമ്പനിയുടെ 26-ാമത് വാർഷിക പൊതുയോഗമാണ് ഇത്. കോവിഡ് പ്രോട്ടോക്കോൾ മുൻനിർത്തി ഓൺ

ലൈൻ പ്ലാറ്റ്ഫോമിലാണ് നിക്ഷേപകരുടെ വാർഷിക പൊതുയോഗം നടത്തിയത്.

2019-20 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ സിയാൽ 655.05 കോടി രൂപ മൊത്തവരുമാനം നേടി. 204.05 കോടി രൂപയാണ് ലാഭം. കമ്പനിയുടെ ചരിത്രത്തിലാദ്യമായാണ് ലാഭം 200 കോടി രൂപ മറികടക്കുന്നത്. ഓഹരിയുടമകൾക്ക് 27 ശതമാനം ലാഭവിഹിതം ലഭിക്കും. ഇതോടെ 2003-04 മുതൽ നൽകിവരുന്ന ലാഭവിഹിതം മൊത്തം 282 ശതമാനമായി ഉയർന്നു. സിയാലിൽ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റേയും കേരള പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളുടേയും ആകെ ഓഹരി 34.15 ശതമാനം ആണ്. ഇതുവരെ സർക്കാർ/പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് ലാഭവിഹിതമായി മാത്രം 368.46 കോടി രൂപ സിയാലിൽ നിന്ന് തിരികെ ലഭിച്ചു.

മാനേജ്മെന്റിനെ പ്രതിനിധാനം ചെയ്ത് മുഖ്യമന്ത്രിയെക്കൂടാതെ സിയാൽ ഡയറക്ടർ മാരായ മന്ത്രി തോമസ് ഐസക്, മന്ത്രി സുനിൽ കുമാർ, എം.എ.യുസഫ് അലി, എൻ.വി.ജോർജ്ജ്, ഇ.എം.ബാബു, കെ.റോയ് പോൾ, എ.കെ.രമണി, സിയാൽ മാനേജിങ് ഡയറക്ടർ വി.ജെ.കുര്യൻ, കമ്പനി സെക്രട്ടറി സജി കെ.ജോർജ്ജ് എന്നിവർ പങ്കെടുത്തു.



സിയാൽ ഓഹരിയുടമകളുടെ വാർഷിക പൊതുയോഗത്തിൽ മുഖ്യമന്ത്രി പിണറായി വിജയൻ സംസാരിക്കുന്നു

സിയാൽ ലാഭവിഹിതമായി 33.49 കോടി രൂപ സർക്കാരിന് നൽകി

കൊച്ചിൻ ഇന്റർനാഷണൽ എയർപോർട്ട് ലിമിറ്റഡ് (സിയാൽ) 2019-20 വർഷത്തെ ലാഭവിഹിതമായി 33.49 കോടി രൂപ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് നൽകി. മുഖ്യമന്ത്രി പിണറായി വിജയന് സിയാൽ മാനേജിങ് ഡയറക്ടർ വി.ജെ.കുര്യൻ ചെക്ക് കൈമാറി.

സംസ്ഥാന സർക്കാരിന് 32.42 ശതമാനം ഓഹരിയാണ് സിയാലിൽ ഉള്ളത്. 2019-20 സാമ്പത്തിക വർഷം കമ്പനി 655.05 കോടി രൂപയുടെ മൊത്തവരുമാനവും 204.05 കോടി രൂപയുടെ ലാഭവും നേടിയിരുന്നു. 27 ശതമാനം ലാഭവിഹിതം നൽകാൻ ഡയറക്ടർബോർഡ് തീരുമാനമെടുത്തിരുന്നു. 2003-04 മുതൽ സിയാൽ ലാഭവിഹിതം നൽകുന്നു. കഴിഞ്ഞ സാമ്പത്തിക വർഷത്തോടെ മൊത്തം വിതരണം ചെയ്ത ലാഭവിഹിതം മൂടക്കുമുതലിന്റെ 282 ശതമാനമായി. 31 രാജ്യങ്ങളിൽ നിന്നായി 19,000-ൽ അധികം നിക്ഷേപകരാണ് സിയാലിനുള്ളത്.



സിയാലിന്റെ 2019-20 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ ലാഭവിഹിതമായ 33.49 കോടി രൂപയുടെ ചെക്ക് മുഖ്യമന്ത്രി പിണറായി വിജയന് സിയാൽ മാനേജിങ് ഡയറക്ടർ വി.ജെ.കുര്യൻ കൈമാറുന്നു.

പവൻദൂത്: വിമാനത്താവള - മെട്രോ ലിങ്ക് ബസ് സർവീസിന് തുടക്കം

കൊച്ചി വിമാനത്താവളത്തിൽ നിന്ന് മെട്രോയിലേയ്ക്ക് തുടർച്ചയായ യാത്രാ സൗകര്യം ഒരുങ്ങി. വിമാനത്താവളത്തേയും കൊച്ചി മെട്രോയേയും ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പവൻ ദൂത് ബസ്സുകൾക്ക് പൂർണ്ണമായും വൈദ്യുതിയാണ് ഇന്ധനം.

കൊച്ചി വിമാനത്താവളത്തിൽ നടന്ന ചടങ്ങിൽ സിയാൽ മാനേജിങ് ഡയറക്ടർ വി.ജെ.കുര്യൻ പവൻ ദൂത് ബസ് സർവീസ് ഫ്ളാഗ് ഓഫ് ചെയ്തു. ആദ്യ യാത്രക്കാരന് കൊച്ചി മെട്രോ മാ

നേജിങ് ഡയറക്ടർ അൽകേഷ് കുമാർ ശർമ ടിക്കറ്റ് നൽകി. രാവിലെ അഞ്ചുമണി മുതൽ വിമാനത്താവളത്തിന്റെ ടെർമിനൽ-1, ടെർമിനൽ-2 എന്നിവിടങ്ങളിൽ ഒരുക്കിയിട്ടുള്ള പോയിന്റുകളിൽ നിന്ന് ബസ് സർവീസ് പുറപ്പെടും. 5.40 മുതൽ ആലുവയിൽ മെട്രോ സ്റ്റേഷനിൽ നിന്ന് വിമാനത്താവളത്തിലേയ്ക്കും സർവീസ് ഉണ്ടാകും. രാത്രി പത്തിനാണ് അവസാന സർവീസ്. മുപ്പത് സീറ്റുകൾ, ലഗേജ് സ്ഥലം എന്നിവ ബസ്സിലുണ്ട്. ആദ്യ ഘട്ടമായി രണ്ട് ബസ്സുകളാണ് സർവീസ് നടത്തുക. നാൽപ്പത് മിനിറ്റ് ഇടവേള



പവൻദൂത് വി.ജെ.കുര്യൻ ഫ്ളാഗ് ഓഫ് ചെയ്യുന്നു. കൊച്ചി മെട്രോ എം.ഡി. അൽകേഷ് കുമാർ ശർമ സമീപം.



ലിങ്ക് ബസ്സിലെ ആദ്യ യാത്രക്കാരന് കൊച്ചി മെട്രോ എം.ഡി. അൽകേഷ് കുമാർ ടിക്കറ്റ് നൽകുന്നു.

കളിൽ വിമാനത്താവളത്തിൽ നിന്ന് ആലുവ മെട്രോ സ്റ്റേഷനിലേയ്ക്കും തിരിച്ചും തുടർച്ചയായി ബസ് സർവീസ് ഉണ്ടാകും. 50 രൂപയാണ് ഒറ്റയാത്രയ്ക്കുള്ള നിരക്ക്. എയർപോർട്ട് ഡയറക്ടർ എ.സി.കെ.നായർ, എക്സിക്യൂട്ടീവ് ഡയറക്ടർമാരായ എ.എം.ഷബീർ, സജി കെ.ജോർജ്ജ്, ചീഫ് ഫിനാൻഷ്യൽ ഓഫീസർ സുനിൽ ചാക്കോ, കൊച്ചി മെട്രോ ഡയറക്ടർമാരായ ഡി.കെ.സിന്ററ, കുമാർ കെ.ആർ, വാഹന കരാറുകാരായ മഹാവോയേജ് മാനേജിങ് ഡയറക്ടർ വിക്രം തുടങ്ങിയവർ പങ്കെടുത്തു.

വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണത്തിന് സിയാലിന്റെ സമഗ്രപദ്ധതി



വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണത്തിനും സമീപ ഗ്രാമങ്ങളിലെ
അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസനത്തിനുമായി 129.30 കോടി
സിയാൽ ചെലവിടുന്നു

നാല് പുതിയ പാലങ്ങൾ, നിരവധി റോഡുകളുടെ പുനരുദ്ധാരണം

ചെങ്ങൽതോട് നവീകരണം

വെള്ളപ്പൊക്കത്തിൽ പ്രദേശങ്ങൾ ഒറ്റപ്പെട്ടുപോകാതിരിക്കാൻ നടപടി

ജനകീയ പിന്തുണയോടെ മാത്രം വികസനം

129.30 കോടി രൂപയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ: വിഭാഗങ്ങൾ

നമ്പർ	പദ്ധതി	അടങ്കൽ തുക	നിലവിലെ സ്ഥിതി
1	കൈതക്കാട്ടുചിറ ശുചീകരണം-1	1,03,253	പൂർത്തിയായി
2	ഡൈവേർഷൻ കനാൽ വീതിയും ആഴവും കൂട്ടൽ റീച്ച്-3(ഫേസ്-1)	1,40,00,000	പൂർത്തിയായി
3.	ചെത്തിക്കോട് പാലം	6,88,00,125	പൂർത്തിയായി
4.	എ.പി.വർക്കി റോഡ് പാലം	8,48,92,470	പൂർത്തിയായി
5.	വിമാനത്താവളത്തിനു ചുറ്റുമുള്ള കാന	9,16,15,825	പൂർത്തിയായി
6.	തൂറവുകര പാലത്തിലേയ്ക്കുള്ള അപ്രോച്ച് റോഡ് ഉയർത്തൽ	34,88,196	പൂർത്തിയായി
7.	ചെങ്ങൽതോട് ശുചീകരണം	5,19,950	പൂർത്തിയായി
8.	ഡൈവേർഷൻ കനാൽ പുനരുദ്ധാരണം റീച്ച്-1	14,79,00,086	പുരോഗമിക്കുന്നു
9.	ഡൈവേർഷൻ കനാൽ പുനരുദ്ധാരണം റീച്ച്-3 (ഡയമണ്ട് ബോ)	4,39,00,000	പൂർത്തിയായി
10.	കുഴിപ്പള്ളം പാലം	8,26,68,626	പൂർത്തിയായി
11.	കൈതക്കാട്ടുചിറ ശുചീകരണം-2	7,97,700	പൂർത്തിയായി
12.	ചൊവ്വര-പാനായിക്കടവ് ശുചീകരണം	19,46,474	പൂർത്തിയായി
13.	ഡൈവേർഷൻ കനാൽ പുനരുദ്ധാരണം റീച്ച്-2, റോഡ് നിർമ്മാണം	19,15,00,000	പുരോഗമിക്കുന്നു
14.	എ.പി.വർക്കി പാലം അപ്രോച്ച് റോഡ്	3,84,85,097	പൂർത്തിയായി
15.	ഡൈവേർഷൻ കനാൽ നിരപ്പാക്കൽ	34,17,000	പൂർത്തിയായി
16.	വിമാനത്താവളത്തിനുള്ളിലെ കാന നിർമ്മാണം	2,01,24,825	പൂർത്തിയായി
17.	തൂറവുകര പാലം അപ്രോച്ച്- സംരക്ഷണ ദിത്തി	3,49,26,285	പൂർത്തിയായി
18.	ഡൈവേർഷൻ കനാൽ പുനരുദ്ധാരണം റീച്ച്-4	11,15,01,297	പുരോഗമിക്കുന്നു
19.	ഡൈവേർഷൻ കനാൽ പുനരുദ്ധാരണം റീച്ച്-5	11,10,76,395	പുരോഗമിക്കുന്നു
20.	നേവൽ എൻക്ലേവ്-ആവണംകോട് കാന	2,32,99,011	പൂർത്തിയായി

21.	കളിപ്പാട് ലിഫ്റ്റ് ഇറിഗേഷൻ പദ്ധതി	5,00,000	പൂർത്തിയായി
22.	തൂറവുകരയിൽ തുടർ പാലം	1,28,99,144	പൂർത്തിയായി
23.	വൈവേർഷൻ കനാൽ ആഴം, വീതി കൂട്ടൽ റീച്ച് -4	1,09,84,000	പൂർത്തിയായി
24.	വൈവേർഷൻ കനാൽ ആഴം, വീതി കൂട്ടൽ റീച്ച്-5	70,16,000	പൂർത്തിയായി
25.	ചെങ്ങൽതോടിൽ റെഗുലേറ്റർ കം ബ്രിഡ്ജ്	20,40,10,463	പ്രവൃത്തി അനുവദിച്ചു. നിർമ്മാണം അടുത്ത സീസണിൽ
26.	ചെങ്ങൽതോട്, കൈതക്കാട്ട് ചിറ എക്സ്കവേറ്റർ ഉപയോഗിച്ച് ശുചീകരണം	28,90,000	പൂർത്തിയായി
	ആകെ	1,29,30,34,138	

കൊച്ചി വിമാനത്താവള കമ്പനിയായ സി യാലും വിമാനത്താവളത്തിനു ചുറ്റുമുള്ള തദ്ദേശസ്ഥാപനങ്ങളും നാട്ടുകാരും രണ്ടര ദശകങ്ങളായി പരസ്പര സഹകരണത്തോടെ പ്രവർത്തിക്കുകയാണ്. വിമാനത്താവളത്തിൽ നിർവഹിച്ചുവരുന്ന ഓരോ വികസന പദ്ധതിയുടേയും പ്രയോജനം തദ്ദേശസ്ഥാപനങ്ങൾക്കും നാട്ടുകാർക്കും ലഭിക്കുന്നുണ്ട്. ഈ മേഖലയുടെ സമഗ്ര വികസനത്തിന് അവ വഴിതെളിച്ചിട്ടുണ്ട്. സമീപ ഗ്രാമങ്ങൾ, മുൻസിപ്പാലിറ്റി എന്നിവയിൽ നിന്നുള്ള അയ്യായിരത്തിലധികം വ്യക്തികൾ ഉൾപ്പെടെ പന്ത്രണ്ടായിരത്തോളം പേർ ഈ വിമാനത്താവളത്തിൽ ജോലിചെയ്യുന്നു.

കൊച്ചി വിമാനത്താവളം നിരവധി വെല്ലുവിളികൾ നേരിടുന്നുണ്ട്. രണ്ട് തവണ ജില്ലയിൽ വെള്ളപ്പൊക്കമുണ്ടായത് വിമാനത്താവളത്തേയും ബാധിച്ചു. വെള്ളപ്പൊക്കത്തിന് വിമാനത്താവളവത്തിന്റെ നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധമൊന്നുമില്ലെങ്കിലും ഇതുസംബന്ധിച്ച തെറ്റിദ്ധാരണകൾ നിരവധിയാണ്. അവ ഇവിടെ വിശദമാക്കുന്നുണ്ട്. വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണ പദ്ധതിയ്ക്കായി 129.30 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതികളാണ് സിയാൽ നടപ്പിലാക്കുന്നത്. നാലു പഞ്ചായത്തുകളേയും ഒരു മുൻസിപ്പാലിറ്റിയേയും സമഗ്രമായി ഉൾക്കൊള്ളുന്നവിധത്തിലുള്ള ഈ പദ്ധതികൾ സിയാൽ ഇവിടുത്തെ നാട്ടുകാർക്കായി സമർപ്പിക്കുകയാണ്. ഈ മേഖലയുടേയും നാട്ടുകാരുടേയും ക്ഷേമത്തിന് സിയാൽ മുൻതൂക്കം നൽകുന്നു. വലിയ പ്രകൃതി ക്ഷോഭങ്ങളെ ചെറുത്തുതോൽപ്പിക്കാൻ നമുക്ക് കഴിയില്ല. എന്നാൽ അവയുടെ ആഘാതത്തെ തടയാൻ നമുക്ക് കഴിയും

129.30 കോടിയുടെ അടിസ്ഥാനസൗകര്യവികസനം

വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണമാണ് പ്രാഥമിക ലക്ഷ്യമെങ്കിലും ഈ മേഖലയുടെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസനത്തിന് സിയാൽ മുൻതൂക്കം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ചെത്തിക്കോടിയിൽ 6.88 കോടി രൂപയുടെയും എ.പി.വർക്കി റോഡിൽ 12.34 കോടി രൂപയുടെയും പണിപൂർത്തിയായി വരുന്ന പാലങ്ങൾ തന്നെ ഉദാഹരണം. ചെങ്ങൽതോടിന് നാൽപ്പത് മീറ്ററോളം വീതിയുള്ള ഈ പ്രദേശങ്ങളിൽ നേരത്തെ തോടിൽ ഇറങ്ങിക്കിടക്കുന്നവിധത്തിലുള്ള ചപ്പാത്തുകളാണ് ഉണ്ടായിരുന്നത്. മഴക്കാലത്ത് ഇവ വെള്ളത്തിനടിയിലാകും. തുറവുകര മേഖലയിലുള്ളവർക്ക് ചെങ്ങൽ, കാലടി, അങ്കമാലി ഭാഗത്തേയ്ക്കുള്ള ബന്ധം മുറിയും. വെള്ളം ഇറങ്ങിക്കിടക്കുന്നതാൽ മാത്രമേ ഈ മേഖലയിലെ ഇരുപ്രദേശങ്ങളിലേയ്ക്കും യാത്രാബന്ധമുണ്ടാകുമായിരുന്നുള്ളൂ. മൊത്തം 19 കോടിയിലധികം രൂപ ചെലവിട്ട് സിയാൽ ഇവിടെ പാലങ്ങൾ പണിയുന്നത് ഈ മേഖലയിലുള്ളവരോടുള്ള സാമൂഹ്യ പ്രതിബദ്ധത കൊണ്ടുമാത്രമാണ്. പാലങ്ങൾ നിലവിൽ വരുന്നതോടെ ചെങ്ങൽതോടിൽ ജലം ഉയർന്നാൽ പോലും ഇരുകരകൾ തമ്മിലുള്ള യാത്രാബന്ധം മുറിയില്ല. തുറവുകര പ്രദേശത്തുള്ളവർ ഒറ്റപ്പെട്ടില്ല. വിമാനത്താവളം വരുന്നതിന് മുമ്പ് തുറവുകര നിവാസികൾക്ക് നായത്തോടിലേയ്ക്ക് നേരിട്ട് ബന്ധപ്പെടാനുള്ള റോഡ് ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. വിമാനത്താവള നിർമ്മാണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് നിരവധി റോഡുകൾ സിയാൽ നാട്ടുകാർക്കായി പണികഴിപ്പിച്ചിരുന്നു. മുമ്പ്, തകർന്നുപോയിരുന്ന റോഡിന് പകരം കല്ലും കൂട്ടം ഭാഗത്ത് റോഡ് നിർമ്മിച്ചു.. കൊടിഞ്ഞിലിയിൽ കലുങ്ക് നിർമ്മിച്ചതോടെ വടക്ക്

നായത്തോട്, അങ്കമാലി ഭാഗത്തേയ്ക്കും യാത്ര എളുപ്പമായി. തുറവുകര ഭാഗത്തുള്ളവരുടെ ദീർഘകാല ആവശ്യമായിരുന്നു ഇത്. കിഴക്ക് കല്ലുംകൂട്ടം മുതൽ പടിഞ്ഞാറ് കല്ലും വരെ സിയാൽ റിങ് റോഡ് പണികഴിപ്പിച്ചതോടെ തെക്കൻ മേഖലയിലുള്ളവരുടെ യാത്ര പ്രശ്നങ്ങൾ വലിയ അളവുവരെ പരിഹരിക്കപ്പെട്ടു. ഇഷ്ടിക കളങ്ങളും സ്വകാര്യ വസ്തുക്കളും ആയിരുന്നു നേരത്തെ ഈ മേഖലയിൽ. അവ മറികടന്നുവേണം തുറവുകര, കാഞ്ഞൂർ മേഖലയിലുള്ളവർ അങ്കമാലി, കാലടി, നായത്തോട്, പ്രദേശത്ത് പോകാൻ. വലിയ യാത്രാക്ലേശമായിരുന്നു അക്കാലത്തുണ്ടായിരുന്നത്. വിമാനത്താവളം വന്നതോടെ സിയാലിന്റെ മുൻകൈയിൽ തെക്ക്-വടക്ക് പ്രദേശങ്ങളെ യോജിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള പൊതു പാതകളുണ്ടായി.

ചെങ്ങൽതോടിൽ ചെയ്യുന്നത്

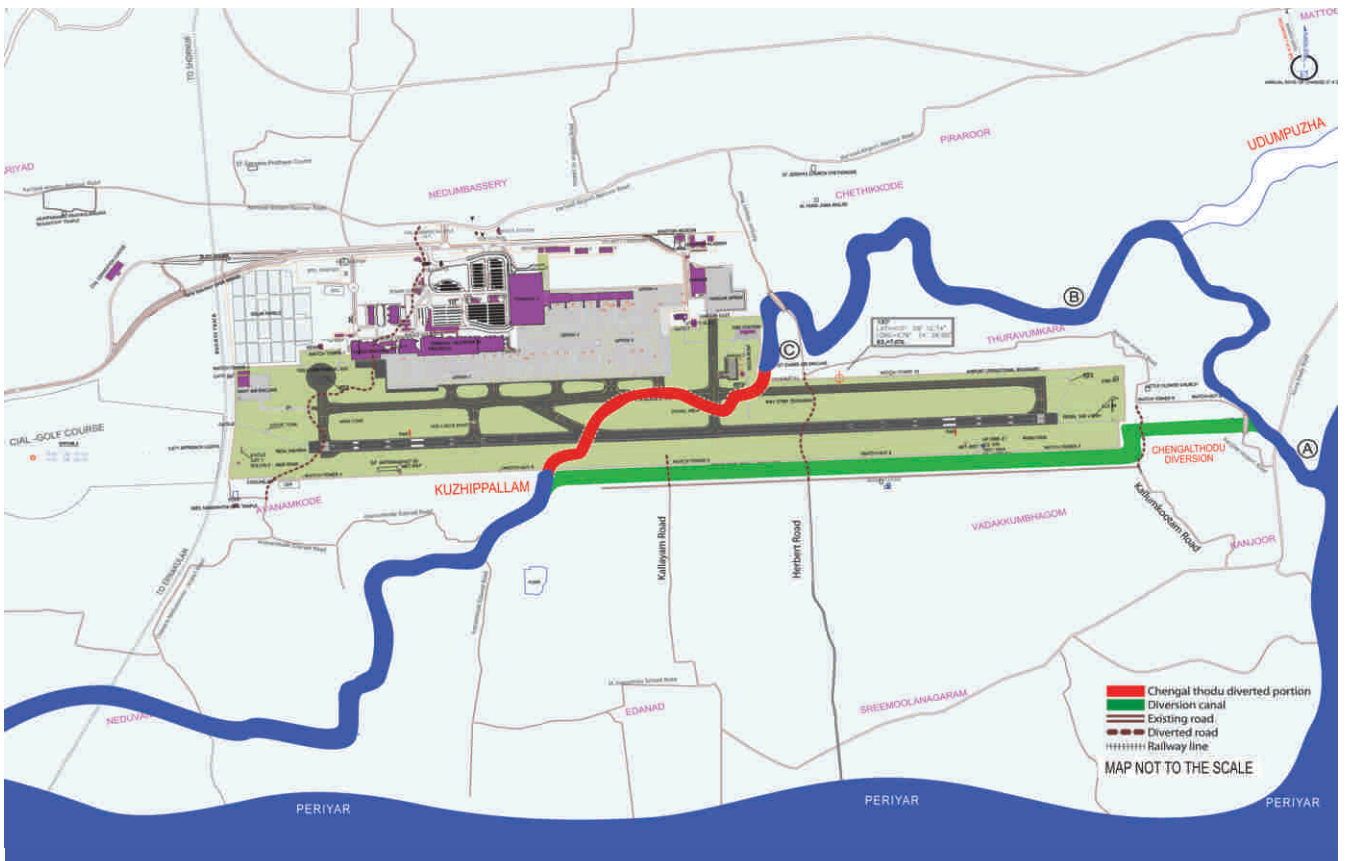
വിമാനത്താവള പരിസരത്ത് വെള്ളപ്പൊക്കം വരുമ്പോഴെല്ലാം ശ്രദ്ധാകേന്ദ്രമാകുന്ന ജലപാതയാണ് ചെങ്ങൽതോട്. റൺവെ നിർമ്മാണത്തിനായി ചെങ്ങൽതോട് കെട്ടിയടച്ചതാണ് മേഖലയിലെ വെള്ളപ്പൊക്കത്തിന് കാരണം എന്നതാണ് പ്രധാന ആരോപണം. പെരിയാറിൽ കാഞ്ഞൂർ ഭാഗത്ത് തുടങ്ങി, ചെങ്കൽ, തുറവുകര, ചെത്തിക്കോട്, കൊടിഞ്ഞിലി, കുഴിപ്പള്ളം, ആവണംകോട്, നെടുവണ്ണൂർ പ്രദേശത്തുകൂടി ഒഴുകി വീണ്ടും പെരിയാറിൽ വന്നുചേരുന്നതാണ് ചെങ്ങൽതോട്. റൺവെ പണികഴിപ്പിക്കാനായി നിലവിൽ കോസ്റ്റാർഡ് സ്റ്റേഷനുമുമ്പുള്ള ഭാഗം മുതൽ കുഴിപ്പള്ളം ഭാഗം വരെയുള്ള 600 മീറ്ററാണ് നികത്തേണ്ടിവന്നത്. പകരം ആറാം ഗേറ്റിന് സമീപം മുതൽ റൺവെയുടെ തെക്കുഭാഗത്തുള്ള ചുറ്റുമതിലിന് സ

ചെങ്ങൽത്തോടുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചില കാര്യങ്ങൾ പരിശോധിക്കാം. പലരും കരുതുന്നതുപോലെ പെരിയാറിൽ നിന്നുള്ള വെള്ളം ഒഴുക്കിവിടാനുള്ള സംവിധാനമല്ല ചെങ്ങൽ തോട്. യഥാർത്ഥത്തിൽ തിരിച്ചാണ്. നെടുമ്പാശ്ശേരി, നായത്തോട്, ചെത്തിക്കോട്, തുറവുകര ചെങ്ങൽ, പ്രദേശത്ത് മഴ പെയ്യുമ്പോൾ അധികമായി ഉണ്ടാകുന്ന ജലം പെരിയാറ്റിലേയ്ക്ക് ഒഴുക്കിവിടാനുള്ള സംവിധാനമാണ് ചെങ്ങൽത്തോട്. വിമാനത്താവള റൺവെ സമുദ്രനിരപ്പിൽ നിന്ന് 8 മീറ്റർ ഉയരത്തിലും പെരിയാർ 1 മീറ്റർ ഉയരത്തിലുമാണ് സ്ഥിതിചെയ്യുന്നത് എന്നത് മനസ്സിലാക്കിയാൽ ഇക്കാര്യം ബോധ്യപ്പെടും. മഴപെയ്യുമ്പോൾ, ജലം, ഉയരം കൂടിയ മേൽപ്പുറത്തു പ്രദേശങ്ങളിൽ നിന്ന് ഉയരം കുറഞ്ഞ സ്ഥലമായ പെരിയാറിലേയ്ക്ക് ഒഴുകുന്നു. മഴക്കാലത്ത് പെരിയാറിൽ വെള്ളപ്പൊക്കമുണ്ടാകുമ്പോൾ ഈ ഒഴുക്ക് വിപരീത ദിശയിലാകും. പെരിയാറിൽ നിന്നുള്ള വെള്ളം തിരികെ ചെങ്ങൽത്തോടിലേയ്ക്ക് പ്രവേശിക്കും. റൺവെ പണികഴിപ്പിക്കാനായി ചെങ്ങൽത്തോട് വഴി തിരിച്ചുവിട്ടു എന്നത് ശരിയാണ്. അപ്രകാരം ചെയ്യാതെ റൺവെ നിർമ്മിക്കാൻ പാശ്ചാത്യർ വെച്ചിരുനില്ല. 1999ൽ തന്നെ റൺവെയുടെ തെക്കുഭാഗത്തുകൂടി ഒഴുകുന്നതര

ഡൈവേർഷൻ കനാൽ

2018ലേത് നൂറ്റാണ്ടിന്റെ പ്രളയമാണ്. റൺവേ
 രൂപകൽപ്പന ചെയ്യുന്ന സമയത്ത് സിയാൽ
 എൻജിനീയറിങ്ങ് വിഭാഗം ചെങ്ങൽതോടി
 നെക്കുറിച്ച് വിശദമായി പഠിച്ചിരുന്നു. ഈ
 മേഖലയിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിരുന്ന പരമാ

വധി മഴ മണിക്കൂറിൽ 72 മി.മി ആണ്. ഇതനുസരിച്ച് 41.53 ക്യൂമെക്സ് ജലം ചെങ്ങൽതോടിലൂടെ പെരിയാറിലേക്ക് ഒഴുകും. ഇത് പരമാവധിയാണ്. വിമാനത്താവളം വരുന്നതിന് മുമ്പും ഇപ്പോഴും ഇതുതന്നെയാണ് തോടിന്റെ ശേഷി. എന്നാൽ 2018 ആഗസ്റ്റിലെ പ്രളയത്തിൽ പെരിയാറിലൂടെ ഒഴുകിയെത്തിയത് 6500 ക്യൂമെക്സ് ജലമാണ്. സാഭാവികമായും ഈ അധികജലം ചെങ്ങൽതോട് ഉൾപ്പെടെയുള്ള സമാന്തര ജലബഹിർഗമന സംവിധാനങ്ങളിലൂടെ ഒഴുകും. അവയിൽ വെള്ളപ്പൊക്കമുണ്ടാകും. പെരിയാറിൽ നിന്ന് നിന്ന് തുടങ്ങി പെരിയാറിൽ തന്നെ അവസാനിക്കുന്ന സമാന്തര സംവിധാനങ്ങളായ ഇത്തരം തോടുകളെ ഒക്കെ അപ്രസക്തമാക്കുന്ന തരത്തിലാണ് 2018ൽ പ്രളയം സംഭവിച്ചത്. ഇത്തരമാണ് ആവർത്തിച്ചാൽ തടഞ്ഞുനിർത്താൻ ഈ ജില്ലയ്ക്ക് തന്നെ കഴിയില്ല. അതേസമയം ചെറിയ രീതിയിലുള്ള വെള്ളപ്പൊക്കം തടയാനുള്ള ശ്രമങ്ങൾക്ക് സിയാൽ നേരത്തെത്തന്നെ തുടക്കമിട്ടിരുന്നു. ഡൈവേർഷൻ കനാലിന്റെ കല്ലുംകൂട്ടം ഭാഗത്ത് കരിങ്കല്ല് പൊട്ടിച്ച് ആഴംകൂട്ടുക, കനാലിന്റെ വശങ്ങൾ ബലപ്പെടുത്തുക, റിംഗ് റോഡ് ഉണ്ടാക്കുക, തുറവുപകരഭാഗത്ത് ഗേറ്റ് നമ്പർ-6 ന്റെ മുൻപായി പാലം പണിയുക തുടങ്ങിയ പ്രവൃത്തികൾ ഇതിന്റെ ഭാഗമായി വരുന്നു. ഇവയിൽ മിക്കവയും അവസാനഘട്ടത്തിലാണ്.



തുറവുകൾ മുതൽ കുഴിപ്പള്ളം വരെ മുന്നരകിലോമീറ്റർ ദൂരമുള്ള ഡൈവേർഷൻ കനാലിനായി 38 മീറ്റർ വീതിയിൽ സ്ഥലം സിയാൽ നേരത്തെ തന്നെ ഏറ്റെടുത്തിരുന്നു. 23 മീറ്റർ വീതിയുള്ള കനാൽ നിർമ്മിക്കാനായിരുന്നു ഉദ്ദേശ്യം. ഇത് നിർവഹിക്കാനായാൽ ഈ മേഖലയിലെ വെള്ളപ്പൊക്കത്തിന് ശാശ്വത പരിഹാരമാകും. ഈ പദ്ധതി അതീവ പ്രാധാന്യം നൽകി നടത്തുകയായിരുന്നു. എന്നാൽ കോവിഡ് വ്യാപനത്തെത്തുടർന്നുണ്ടായ ലോക്ഡൗൺ വലിയ പ്രതിസന്ധികൾ സൃഷ്ടിച്ചു. രണ്ടരമാസം ഒരു തരത്തിലുള്ള നിർമ്മാണ പ്രവൃത്തിയും നടന്നില്ല. തൊഴിലാളികളെയും യന്ത്രസാമഗ്രികളെയും എത്തിക്കുന്നതിൽ പ്രശ്നങ്ങൾ നേരിട്ടു. ഈ സമയനഷ്ടം ഇല്ലായിരുന്നെങ്കിൽ മൂൻ നിശ്ചയിച്ചതുപോലെ 23 മീറ്റർ വീതിയിൽ തന്നെ ഡൈവേർഷൻ കനാൽ പുനരുദ്ധരിക്കാമായിരുന്നു. ലോക്ഡൗൺ മാറിയതോടെ യുദ്ധകാലാടിസ്ഥാനത്തിൽ പ്രവൃത്തികൾ നടക്കുന്നുണ്ട്. ലോക്ഡൗൺ കാലത്തുണ്ടായ സമയനഷ്ടംമൂലം നിലവിൽ എട്ട് മീറ്റർ വീതിയിലാണ് ഡൈവേർഷൻ കനാൽ നവീകരിക്കുന്നത്. പാർശ്വഭിത്തി കെട്ടൽ ഉൾപ്പെടെയുള്ള സമഗ്രമായ പദ്ധതിയാണ് ഇവിടെ നടപ്പിലാക്കുന്നത്. അടുത്ത മഴക്കാലത്തിന് മുമ്പ് ഈ പദ്ധതി പൂർണ്ണരീതിയിൽ പൂർത്തിയാക്കുന്നതോടെ ഈ മേഖലയിൽ വെള്ളപ്പൊക്ക ഭീഷണി പൂർണ്ണമായും ഒഴിവാകും.

ചെങ്ങൽതോടിലെ വെള്ളക്കെട്ട്

വർഷത്തിൽ ഒമ്പതുമാസമെങ്കിലും ഏറെക്കുറെ വരണ്ട് കിടക്കുന്ന തോടാണിത്. ശക്തമായ മഴയുണ്ടാകുമ്പോൾ പെയ്ത്തുവെള്ളം ഇതിലെ ഒഴുകും. ചെറിയ കൈത്തോടുകളിൽ നിന്നുള്ള വെള്ളവും ചെങ്ങൽതോടിലേയ്ക്ക് ഇറങ്ങും. ചെങ്ങൽതോടിന്റെ നിരവധി ഭാഗങ്ങളിൽ തദ്ദേശസ്ഥാപനങ്ങളും നാട്ടുകാരും ചപ്പാത്തുകൾ നിർമ്മിച്ചിട്ടുണ്ട്. തുണുകൾ ഉയർത്തി സ്റ്റാമ്പ് വാർത്ത് പാലം പണികഴിപ്പിക്കുന്നതിന് പകരം തോടിൽ മണ്ണിട്ട് നികത്തിയാണ് ചെത്തിക്കോട്, ചെങ്ങൽ മേഖലകളിൽ ചപ്പാത്തുകൾ പണികഴിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഈ ചപ്പാത്തുകളിൽ ചെറിയ പൈപ്പുകൾ ഇട്ടിരുന്നു. ഈ പൈപ്പുകളിലൂടെയാണ് വർഷക്കാലത്ത് വെള്ളം ചെങ്ങൽതോടിലൂടെ പെരിയാറിലേയ്ക്ക് ഒഴുകിയിരുന്നത്. ഇക്കഴിഞ്ഞ രണ്ട് പ്രളയ കാലത്ത് അതിശക്തമായ മഴയുണ്ടായി. നെടുമ്പാശ്ശേരി, കാഞ്ഞൂർ മേഖലയിലെ പെയ്ത്തുവെള്ളം അതിവേഗത്തിൽ ഒഴുകിപ്പോകാൻ മേൽപ്പറഞ്ഞ ചപ്പാത്തുകൾ തടസ്സമായി. 2018-ലേത് നൂറ്റാണ്ടിലെ പ്രളയമായിരുന്നു. അതിന്റെ ആഘാതങ്ങൾ തടയാൻ ആർക്കും കഴിയുമായിരുന്നില്ല. എന്നാൽ ഈ ചപ്പാത്തുകളുടെ ഭാഗത്ത് ശാസ്ത്രീയമായ ജല ബഹിർഗമന മാർഗം ഉണ്ടായിരുന്നെങ്കിൽ 2019-ൽ ഈ മേഖലകളിൽ വെള്ളം കയറുമായിരുന്നില്ല. ഇവിടെ ഇപ്പോൾ സിയാൽ കോടിക്കണക്കിന് രൂപമുടക്കി പാലങ്ങൾ പണികഴിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്.

മാഞ്ഞാലിത്തോട്, എൻ.ഐ.ടി വസ്തുതകൾ

നെടുമ്പാശ്ശേരിയിൽ വിമാനത്താവളം നിലനിൽക്കണമെന്നത് എല്ലാവരുടേയും ആവശ്യമാണ്. റൺവെ നിർമ്മാണത്തിന് ചെങ്ങൽതോട് വഴിതിരിച്ചുവിട്ടതിന്റെ രീതിയിലാണ് ചിലർക്ക് പ്രശ്നം. ചെങ്ങൽതോടിനെ മാഞ്ഞാലിത്തോടായി ബന്ധിപ്പിക്കണം എന്നതാണ് മറ്റൊരു വിഭാഗത്തിന്റെ ആവശ്യം. നിരവധി കൂടിയാലോചനകൾ, എൻജിനീയറിങ് പഠനങ്ങൾ എന്നിവയ്ക്കു

ശേഷമാണ് ഡൈവേർഷൻ കനാലിന്റെ രൂപരേഖ നിശ്ചയിക്കപ്പെട്ടത്. ഏറ്റവും ഒടുവിൽ നാഷണൽ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് ടെക്നോളജി (എൻ.ഐ.ടി)യാണ് പഠനം നടത്തിയത്. നാട്ടുകാർ, ജനപ്രതിനിധികൾ, എൻജിനീയറിങ് വിദഗ്ധർ എന്നിവരുടെ കൂടി അഭിപ്രായങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തിയാണ് എൻ.ഐ.ടി പഠന റിപ്പോർട്ട് സമർപ്പിച്ചത്.

പാലങ്ങളുടെ നിർമ്മാണം, റോഡുകളുടെ പുനരുദ്ധാരണം, നിലവിലുള്ള ഡൈവേർഷൻ കനാലിന്റെ നവീകരണം എന്നിവയിലാണ് എൻ.ഐ.ടി പഠനത്തിൽ ഊന്നൽ നൽകിയിട്ടുള്ളത്. അവയൊക്കെ സിയാൽ ചെയ്യുന്നുണ്ട്. വിമാനത്താവളത്തിന്റെ വടക്ക്-കിഴക്ക് ഭാഗത്തുള്ള ചെങ്ങൽതോടിനെ വടക്കുപടിഞ്ഞാറേ ഭാഗത്തുള്ള മാഞ്ഞാലിത്തോടായി ബന്ധപ്പെടുത്തണമെന്ന് എൻ.ഐ.ടി. റിപ്പോർട്ടിൽ പറഞ്ഞിട്ടില്ല. ജില്ലയുടെ വടക്കുഭാഗത്തുകൂടി ഒഴുകുന്ന ചാലക്കുടി പുഴയുടെ കൈവഴിയാണ് മാഞ്ഞാലിത്തോട്. ചാലക്കുടി പുഴയിൽ വെള്ളംപൊങ്ങുമ്പോൾ മാഞ്ഞാലിത്തോടിലും വെള്ളപ്പൊക്കമുണ്ടാകും. ചെങ്ങൽതോടായി മാഞ്ഞാലിത്തോടിനെ ബന്ധിപ്പിച്ചാൽ, ഈ വെള്ളം ചെങ്ങൽതോടിലേയ്ക്കുമെത്തും. പെരിയാറിനെപ്പോലെ ചാലക്കുടിപ്പുഴയും ഭാവിയിൽ ഈ മേഖലയിൽ വെള്ളപ്പൊക്കഭീതി സൃഷ്ടിക്കുന്ന സ്ഥിതിവരുമെന്ന് പലർക്കും ആശങ്കയുണ്ട്.

രണ്ട് വലിയ നദീതടങ്ങൾ (പെരിയാറും ചാലക്കുടി പുഴയും) ബന്ധിപ്പിക്കുന്നത് ഭാവിയിൽ വലിയ പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കാനുള്ള സാധ്യതയും ചിലർ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചിട്ടുണ്ട്. പെരിയാറിലെ വെള്ളം മാഞ്ഞാലിത്തോടുവഴി ഒഴുകുമ്പോൾ കുന്നുകൾ, മാഞ്ഞാലി പ്രദേശങ്ങളിൽ വെള്ളപ്പൊക്കമുണ്ടായേക്കുമെന്ന ആശങ്ക ഇതിനോടകം തന്നെ കുന്നുകൾ, മാഞ്ഞാലി മേഖലയിൽ താമസിക്കുന്നവർ ഉന്നയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആയതുകൊണ്ട് ഹൈഡ്രോളജി വിദഗ്ധൻ ശ്രീ.മധുസൂദനന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ ഇതുസംബന്ധിച്ച പഠനം നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. നദീതടങ്ങളെ പരസ്പരം ബന്ധിപ്പി

ക്കുക എന്ന സങ്കീർണ്ണമായ നിർദ്ദേശമായതിനാൽ കുറഞ്ഞത് രണ്ട് സീസണുകളിലെ പഠനം ആവശ്യമാണ്. 2019 ലെ പഠനം പൂർത്തിയായി. 2020 പഠനം നടന്നുവരുന്നു. ഈ പഠന റിപ്പോർട്ട് കിട്ടിയശേഷം മാത്രമേ ചെങ്ങൽതോടിനെ മാഞ്ഞാലിത്തോടായി ബന്ധപ്പെടുത്തുന്ന പദ്ധതി സംബന്ധിച്ച് വിദഗ്ധർക്ക് ആധികാരികമായ തീരുമാനം കൈക്കൊള്ളാൻ കഴിയൂ.

വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണ പദ്ധതികൾ

2018ൽ സംഭവിച്ച പ്രളയത്തിന് ശേഷം, സമീപ പഞ്ചായത്തുകളായ കാഞ്ഞൂർ, ശ്രീമൂലനഗരം, ചെങ്ങമനാട്, നെടുമ്പാശ്ശേരി, അങ്കമാലി നഗരസഭ എന്നിവിടങ്ങൾക്ക് സഹായകമാകുന്ന തരത്തിൽ കൊച്ചിൻ ഇന്റർനാഷണൽ എയർപോർട്ട് ലിമിറ്റഡ് (സിയാൽ) താഴെപ്പറയുന്ന വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണ പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കിവരുന്നു. മൊത്തം 129.30 കോടി രൂപയാണ് വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണ പദ്ധതിയ്ക്കായി സിയാൽ ചെലവിടുന്നത്.

1. ഡൈവേർഷൻ കനാലിന്റെ പുനരുദ്ധാരണ പദ്ധതി

വിമാനത്താവളത്തിന്റെ തെക്കുവശത്തുള്ള ഡൈവേർഷൻ കനാലിന്റെ ആഴവും വീതിയും കൂട്ടുന്ന പദ്ധതിയാണിത്. 3.5 കി.മീ നീളമുണ്ട് ഈ തോടിന്. 63.77 കോടി രൂപ ചെലവിട്ട് 8 പാക്കേജുകളിലായി സിയാൽ പുനരുദ്ധാരണ പ്രവൃത്തി നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. കനാലിലെ കല്ലുംകൂട്ടം ഭാഗത്ത് നിറയെ പാറയാണ്. 120 മീറ്ററോളം നീളത്തിൽ പാറയുണ്ട്. ഇവ പൊട്ടിച്ച് ആഴം കൂട്ടൽ ശ്രമകരമായ ജോലിയാണ്. രണ്ട് ഘട്ടങ്ങളിലായി പാറപൊട്ടിക്കൽ പൂർത്തിയായി. സ്പോട്ചാർജ്ജ് ഉപയോഗിക്കാതെ അതീവസൂക്ഷ്മതയോടെയാണ് ഇത് ചെയ്യുന്നത്. ഇതിന് മാത്രം 5.79 കോടി രൂപ സിയാൽ ചെലവിട്ടു. ഡൈവേർഷൻ ക

നാലിൽ തുറവുകൾ, കല്ലുകൾ ഭാഗങ്ങളിൽ നടത്തിയ പുനരുദ്ധാരണ പദ്ധതി ഫ



▲ തുറവുകൾ തുടർപാലം (Gate No. 6)

ലം കണ്ടുതുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. തടസ്സമുണ്ടാക്കിയിരുന്ന ബണ്ടുകൾ പൊട്ടിക്കുകയും ചാലിന്റെ വീതികൂട്ടുകയും ചെയ്തതോടെ ഈ പ്രദേശങ്ങളിലെ പെയ്ത്തുവെള്ളം ഒഴുകിപ്പോകുന്നുണ്ട്.

2. ചെത്തിക്കോടിൽ ചെങ്ങൽത്തോടിന് കുറുകെ പാലം

ചെത്തിക്കോടിൽ ചെങ്ങൽത്തോടിന് കുറുകെ 45 മീറ്റർ നീളമുള്ള പാലം സിയാൽ പണികഴിച്ചു. 15 മീറ്റർ നീളമുള്ള മൂന്ന് സ്പാനുകളും ഇരുവശത്തുമായി 30 മീറ്റർ അപ്രോച്ചുമുള്ള പാലം 6.88 കോടി രൂപ ചെലവിട്ടാണ് നിർമ്മിച്ചത്. ഏഴര മീറ്റർ വീതിയാണ് പാലത്തിനുകുളിലുള്ളത്. ഒന്നരമീറ്റർ നടപ്പാതയുമുണ്ട്.



▲ ചെത്തിക്കോടി - മുൻപ് (കലുക്)



▲ ചെത്തിക്കോടി - ഇപ്പോൾ (പാലം)

3. എ.പി.വർക്കി റോഡിൽ ചെങ്ങൽത്തോടിന് കുറുകെ പാലം

എ.പി.വർക്കി റോഡിൽ ചെങ്ങൽത്തോടിന് കുറുകെ പാലം പണി പൂർത്തിയായി. 2020 ജൂൺ അവസാനവാരം പാലം പൊതുഗതാഗതത്തിന് തുറന്നുകൊടുത്തു.

60 മീറ്ററാണ് നീളം. 15 മീറ്റർ നീളമുള്ള നാല് സ്പാനുകൾ. 230 മീറ്റർ നീളമുള്ള അപ്രോച്ച് റോഡ്. 12.34 കോടി രൂപ മുടക്കിയാണ് സിയാൽ ഈ പാലവും അപ്രോച്ച് റോഡും നിർമ്മിച്ചത്.



▲ എ.പി.വർക്കി റോഡ് - മുൻപ് (കലുക്)



▲ എ.പി.വർക്കി റോഡ് - ഇപ്പോൾ (പാലം)

4. കുഴിപ്പള്ളത്ത് ചെങ്ങൽത്തോടിന് കുറുകെ പാലം

വിമാനത്താവളം വരുന്നതിന് മുമ്പ് ഈ ഭാഗത്ത് നാല് മീറ്റർ മാത്രം വീതിയുള്ള ഒരു കലുക് ഉണ്ടായിരുന്നു. വെള്ളപ്പൊക്കസമയത്ത് ചെങ്ങൽത്തോടിൽ നിന്നുള്ള വെള്ളം ഇതുവഴി സുഗമമായി ഒഴുകിയിരുന്നില്ല. ഇതിന് പകരമാണ് 8.62 കോടി രൂപമുടക്കി സിയാൽ 40 മീറ്റർ നീളമുള്ള പുതിയപാലം

കുഴിപ്പള്ളത്ത് നിർമ്മിച്ചു. വെള്ളപ്പൊക്കസമയത്ത് ചെങ്ങൽത്തോടിലെ വെള്ളം അതിവേഗം തെക്കുപടിഞ്ഞാറ് ഭാഗത്തേക്ക് ഒഴുകിപ്പോകുന്നതിന് ഈ പാലം സഹായകമാകും. തദ്ദേശവാസികളുടെ യാത്രാക്ലേശത്തിനും പരിഹാരമാകും. 2108-ലെ വെള്ളപ്പൊക്കത്തിൽ ഈഭാഗത്തെ റോഡ് തകർന്നിരുന്നു.പാലത്തിന് 12.65 മീറ്റർ നീളമുള്ള 3 സ്പാനുകളുണ്ട്. 45 മീറ്ററും 10 മീറ്ററുംനീളമുള്ള രണ്ട് അപ്രോച്ചുകളും നിർമ്മിക്കുന്നുണ്ട്. ജുലായ് അവസാനത്തോടെ പൊതുഗതാഗതത്തിന് തുറന്നുകൊടുത്തു.



▲ കുഴിപ്പള്ളം - മുൻപ് (കലുക്)



▲ കുഴിപ്പള്ളം - ഇപ്പോൾ (പാലം)

5. ചെങ്ങൽത്തോടിന്റെ ഉത്ഭവ സ്ഥാനത്ത് റെഗുലേറ്റർ കം ബ്രിഡ്ജ്

ചെങ്ങൽത്തോടി പെരിയാറുമായി ബന്ധപ്പെടുന്ന ഭാഗത്ത് റെഗുലേറ്റർ കം ബ്രിഡ്ജ് പണികഴിപ്പിക്കുന്നതിലൂടെ വെള്ളപ്പൊക്കത്തെ ഒരുപരിധിവരെ പ്രതിരോധിക്കാൻ കഴിയും. 40 കോടി രൂപ നിർമ്മാണച്ചെലവ് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. ഇതിന്റെ അനുബന്ധമായി നടത്താനുള്ള സിവിൽ ജോലികൾക്ക് അനുമതി നൽകി.

വിമാനത്താവളം, പരിസര ഗ്രാമങ്ങൾ എനിവയുടെ വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണ പദ്ധതിയിൽ ഏറ്റവും നിർണായകമാണ് റെഗുലേറ്റർ കം ബ്രിഡ്ജ്. ഇത് സ്ഥാപിക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽ പലവിധത്തിലുള്ള പ്രയോജനങ്ങളുണ്ടാകും. പെരിയാറിൽ വെള്ളം ഉയരുമ്പോൾ ഷട്ടർ താഴ്ത്തി നിയന്ത്രിതമായ അളവിൽ ചെങ്ങൽത്തോടിലൂടെ വെള്ളം ഒഴുക്കാൻ കഴിയും. ജലനിരപ്പ് കുറയുമ്പോൾ ഷട്ടർ പഴയ നിലയിലേക്ക്

തിരിച്ചുകൊണ്ടുവരാം. നാലുമീറ്റർ ഉയരമുള്ള കോൺക്രീറ്റ് ഭിത്തി കെട്ടി അതിന്റെ മുകളിലാണ് ഷട്ടർ സ്ഥാപിക്കുക. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ചെങ്ങൽതോടിൽ ഒരു തടയണ കെട്ടുന്നതിന്റെ ഫലം സംജാതമാകും. ചെങ്ങൽതോട്ടം എ.പി.വർക്കി റോഡിലും പഴയ ചപ്പാത്തുകൾ പൊളിക്കുന്നത് ചെങ്ങൽതോടിലെ ജലസാന്നിധ്യം കൂറയ്ക്കും എന്ന ആശങ്കയ്ക്കും ഇതോടെ പരിഹാരമാകും. പെയ്തവെള്ളം ചെങ്ങൽതോടിൽ തന്നെ നിർത്താനും അതേസമയം പെരിയാറിൽ വെള്ളമുയരുമ്പോൾ തടഞ്ഞുനിർത്താനും സാധ്യമാകുന്ന തരത്തിലുള്ള റെഗുലേറ്റർ കം ബ്രിഡ്ജ് പണികഴിപ്പിക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്. ഇതിനായി 40 കോടിയോളം രൂപ സിയാൽ ചെലവിടുന്നുണ്ട്. ആദ്യഘട്ടമായ സിവിൽ ജോലികൾക്കുള്ള 20 കോടി രൂപയുടെ ടെൻഡർ നൽകുകയും ചെയ്തു. എന്നാൽ കോവിഡ് ലോക്ഡൗൺ വന്നതോടെ പ്രവർത്തനം തുടങ്ങാനായില്ല. ഈ മഴക്കാലത്തിനു ശേഷം കാഞ്ഞൂർ പഞ്ചായത്തിന്റെ കൂടെ സഹകരണത്തോടെ റെഗുലേറ്റർ കം ബ്രിഡ്ജ് എന്ന നിർണായക വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണ സംവിധാനത്തിന്റെ പണി തുടങ്ങാൻ കഴിയുമെന്നാണ് സിയാലിന്റെ പ്രതീക്ഷ.

6. സംരക്ഷണഭിത്തി കെട്ടൽ

തുറവുകര-കാഞ്ഞൂർ ഭാഗത്ത് റോഡ് സുരക്ഷിതമാക്കാൻ ചെങ്ങൽതോടിന്റെ വശങ്ങളെ ബലപ്പെടുത്താൻ സംരക്ഷണഭിത്തി കെട്ടി. 125 മീറ്റർ നീളത്തിൽ കോൺക്രീറ്റ് ഭിത്തിയാണ് ഇവിടെ ഉയർത്തുന്നത്. 3.49 കോടി രൂപ സിയാൽ ഇതിനായി ചെലവിട്ടു.

7. കളപ്പാട്ട് ലിഫ്റ്റ് ഇറിഗേഷൻ പദ്ധതി

കാഞ്ഞൂർ കല്ലുംകുട്ടംഭാഗത്ത് ജലസേചന വകുപ്പിന്റെ ലിഫ്റ്റ് ഇറിഗേഷൻ പദ്ധതിയുടെ പുന:രുദ്ധാരണത്തിനായി സിയാൽ അഞ്ച് ലക്ഷം രൂപ ചെലവാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

8. തുറവുകരയിൽ തുടർപാലം

തുറവുകരയിൽ, ചെങ്ങൽതോട്/ലൈവേർഷൻ കനാൽ തുടങ്ങുന്ന ഭാഗത്ത് പുനരുദ്ധാരണ പദ്ധതികൾ പൂർത്തിയായി. ഇതുപൂർത്തിയാകുന്നതോടെ തോടിന് വീതിയും ആഴവും കൂടി. തോട് വലുതാകുമ്പോൾ, ആ വീതി കൂടി ഉൾക്കൊള്ളത്തക്ക വിധം തുടർപാലം നിർമ്മിച്ചു. 1.29 കോടി രൂപയാണ് ചെലവ്.

9. കുഴിപ്പള്ളം-പാനായിക്കടവ് ശുചീകരണം

കുഴിപ്പള്ളം മുതൽ പറമ്പയം വരെയുള്ള തോടിന്റെ ഭാഗങ്ങൾ ഫ്ളോട്ടിങ്

ജെ.സി.ബി ഉപയോഗിച്ച് സിയാൽ വൃത്തിയാക്കിയിരുന്നു. 24.68 ലക്ഷം രൂപ ചെലവിട്ട് 13 കിലോമീറ്ററാണ് ആദ്യഘട്ടത്തിൽ വൃത്തിയാക്കിയത്. ഇതൊരു തുടർ പ്രവർത്തനമാണ്. ഈവർഷം ഈ പ്രവൃത്തിയ്ക്കായി 29 ലക്ഷം രൂപ ചെലവിടുന്നുണ്ട്.

10. കൈതക്കാട്ടുചിറ തോട് ശുചീകരണം

കൈതക്കാട്ടുചിറ തോടിൽ ആവണംകോട് മുതൽ പറമ്പയം വരെയുള്ള 2.75 കി.മീ ഭാഗം ശുചിയാക്കി. 7.89 ലക്ഷം രൂപ ഇതിനായി സിയാൽ മുടക്കി. കപ്രശേരി നിവാസികളുടെ ദീർഘകാലത്തെ ആവശ്യമാണിത്.

11. ആവണംകോട്-നായത്തോട് ഓട പുനരുദ്ധാരണം

വിമാനത്താവളത്തിന്റെ വടക്ക്, പടിഞ്ഞാറ് ഭാഗങ്ങൾ ചുറ്റിവരുന്ന ആവണംകോട്-നായത്തോട് 2.5 കി.മീ നീളമുള്ള ഓട പുനരുദ്ധരിക്കുന്നു. ഉള്ളിൽ കോൺക്രീറ്റ് കൊണ്ട് ബലപ്പിച്ച് ചെയ്യുന്ന ഈ പ്രവൃത്തിയ്ക്കായി സിയാൽ 9.16 കോടി രൂപ ചെലവിട്ടു.

പെരിയാറിന്റെ സാമീപ്യം

പെരിയാറിൽ നിന്ന് വിമാനത്താവളത്തിലേയ്ക്കുള്ള ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ ദൂരം 700 മീറ്ററാണ്. സമുദ്രനിരപ്പിൽ നിന്ന് +1 മീറ്റർ വരെയാണ് ഈ മേഖലയിൽ പെരിയാറിന്റെ ശരാശരി ജലവിതാനം. +8 മീറ്റർ ഉയരത്തിലാണ് റബ്ബർ നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ളത്. വിമാനത്താവളത്തിന്റെ നിർമ്മാണ ജോലികൾ തുടങ്ങിയത് 1995 ലാണ്. 1999ൽ വിമാനത്താവളം പ്രവർത്തനസജ്ജമായി. പെരിയാറിലെ വെള്ളപ്പൊക്കം നിയന്ത്രിക്കുന്നതിൽ ഇടുക്കി ഡാമിന് നിർണായക പങ്കുണ്ട്. 1969 ലാണ് ഇടുക്കി ഡാം നിർമ്മാണം തുടങ്ങിയത്. 1973ൽ പൂർത്തിയായി. 1924ലെ വെള്ളപ്പൊക്കം കഴിഞ്ഞാൽ സംസ്ഥാനത്തെ ഏറ്റവും ഗുരുതരമായി ബാധിച്ച വെള്ളപ്പൊക്കങ്ങളിൽ ഒന്നാണ് 1961ലേത്. മധ്യകേരളത്തിൽ കാലവർഷം തീരാൻ ഒരുമാസം ബാക്കിയിരിക്കേ മുൻവർഷത്തെ അപേക്ഷിച്ച് 60 ശതമാനം അധിക മഴയാണ് അന്ന് പെയ്തത്. നദികൾ എല്ലാം കരകവിഞ്ഞ് ഒഴുകിയിരുന്നു. ഒഴുക്ക് അനിയന്ത്രിതമായതിനെത്തുടർന്ന് മധ്യകേരളത്തിലെ നദികൾ കടന്നുപോകുന്ന പ്രദേശങ്ങളിൽ വലിയ നാശമുണ്ടായി. എന്നാൽ ഇടുക്കി ഡാം നിർമ്മിച്ചതോടെ ഈ പ്രശ്നത്തിന് ഒരു പരിധിവരെ പരിഹാരമായി. പെരിയാറിന്റെ വാഹകശേഷിയ്ക്ക് അതിതമായി ഒഴുകിയിരുന്ന വെള്ളം മൂവാറ്റുപുഴ ആറിലൂടെ തിരിച്ചുവിടപ്പെട്ടു. അതുകൊണ്ടുതന്നെ പെരിയാർ കടന്നുപോകുന്ന ഈ മേഖല (ഇടുക്കി ഡാം നിർമ്മിച്ചശേഷം)യിൽ വെള്ളപ്പൊക്ക ഭീഷണി ഇല്ലായിരുന്നു.

1985ൽ ഇടമലയാർ അണക്കെട്ടിന്റെ നിർമ്മാണം കൂടി പൂർത്തിയായതോടെ പെരിയാറിലെ വെള്ളത്തിന്റെ ഒഴുക്കിന്മേൽ കൂടുതൽ നിയന്ത്രണം കൈവന്നു. ഈ പശ്ചാത്തലം ഉള്ളതുകൊണ്ടുതന്നെ വെള്ളപ്പൊക്ക ഭീഷണിയുള്ള സ്ഥലത്താണ് വിമാനത്താവളം നിർമ്മിച്ചതെന്ന വാദത്തിന് വസ്തുതകളുടെ പിൻബലമില്ല.

നിയമാനുസൃതവും അല്ലാതെയുമുള്ള മണൽവാരൽ കാരണം പെരിയാറിന് ആഴമുണ്ടായിരുന്നു. പതിറ്റാണ്ടുകളായുള്ള മണൽവാരൽ പെരിയാറിന്റെ ജലംഉൾക്കൊള്ളൽ ശേഷി വർദ്ധിപ്പിച്ചു. എന്നാൽ മണൽവാരലിന് ക്രമേണ നിയന്ത്രണങ്ങൾവന്നു. 2015-ൽ പെരിയാർ ഉൾപ്പെടെ ആറുനദികളിൽ എല്ലാവിധ മണൽവാരലും നിരോധിക്കപ്പെട്ടു. ഇതിനുശേഷം പെരിയാറിന്റെ ആഴം കൂറഞ്ഞു. മഴയിൽ വളരെ വേഗത്തിൽ കരകവിയുമെന്ന സ്ഥിതിയുണ്ടായി. വെള്ളപ്പൊക്കത്തെത്തുടർന്ന് 2018ൽ വിമാനത്താവളം 15 ദിവസം അടച്ചിടേണ്ടിവന്നു. ഒരാഴ്ച പെയ്ത അതിതീവ്രമായ മഴയും നിരവധി ഡാമുകളിൽ നിന്ന് ഒരേസമയം വെള്ളം കൂതിച്ചെത്തിയതും കാരണമായിരുന്നു 2018ൽ പ്രശ്നം ഉണ്ടായത്. ആ വർഷം സംസ്ഥാനത്തെ രണ്ട് ജില്ലകൾ ഒഴികെ എല്ലായിടവും വെള്ളത്തിൽ മുങ്ങി. നൂറ്റാണ്ടിന്റെ പ്രളയമെന്ന നിലയ്ക്കാണ് 2018ലെ വെള്ളപ്പൊക്കം വിലയിരുത്തപ്പെട്ടത്. അത്തരമൊരു സ്ഥിതിവിശേഷമുണ്ടായാൽ ഇനിയും നെടുമ്പാശ്ശേരി വിമാനത്താവളം എന്നല്ല, എറണാകുളം ജില്ലയിലെ മിക്കസ്ഥലങ്ങളും വെള്ളത്തിന് അടിയിലാകും.

കോവിഡിന്റെ പ്രത്യാഘാതം

2019 ഫെബ്രുവരിയിൽ മാത്രം അനുമതി കിട്ടിയ വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണപദ്ധതികളുടെ എൺപതു ശതമാനത്തോളം ഭാഗം 2020 മെയ് മാസത്തോടെ പൂർത്തിയാക്കി. 129.30 കോടി രൂപയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങളാണ് നടക്കുന്നത്. 26 പാക്കേജുകളിലായി 13 കോൺട്രാക്ടിങ് ഏജൻസികൾ, ഇരുന്നൂറിലധികം തൊഴിലാളികൾ, പലതരത്തിലുള്ള യന്ത്രസാമഗ്രികൾ, വിവിധ തദ്ദേശസ്ഥാപനങ്ങളുടെ അനുമതി സംവിധാനങ്ങൾ എന്നിവയുടെ ഏകോപനത്തിലൂടെയാണ് സിയാൽ ഇത്രയും വേഗത്തിൽ നിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തിവന്നിരുന്നത്. 2020 മെയ് മാസത്തിൽ മുഴുവൻ പദ്ധതികളും പൂർത്തിയാക്കുകയായിരുന്നു ലക്ഷ്യം. എന്നാൽ, 2020 മാർച്ച് അവസാനവാരത്തോടെ കോവിഡിനെത്തുടർന്നുള്ള ലോക്ഡൗൺ പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ടു. തൊഴിലാളികളിൽ ഭൂരിഭാഗവും സ്വന്തം സ്ഥലത്തേയ്ക്ക് പോയി. നെടുമ്പാശ്ശേരിയിൽ മാത്രമല്ല, രാജ്യത്തെത്തന്നെ നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ മുഴുവനും താറുമാറായി. രണ്ട് മാസത്തോളം നമുക്ക് നഷ്ടപ്പെട്ടു. ജൂണിൽ, കഴിയുന്നവിധത്തിൽ

ലുള്ള തൊഴിലാളികളെ സംഘടിപ്പിച്ച് ജോലികൾ പുനഃരാരംഭിക്കാനായി. ജൂലായ് അവസാനത്തോടെ മേൽപ്പറഞ്ഞ പദ്ധതികളിൽ മിക്കവയും തൊണ്ണൂറു ശതമാനത്തിലധികം പൂർത്തിയാക്കാൻ കഴിഞ്ഞു.

ജനങ്ങളുടെ സഹകരണം

വിമാനത്താവളത്തിന്റെ തുടക്കകാലം മുതൽക്കുതന്നെ ഇവിടെയുള്ള തദ്ദേശസ്ഥാപനങ്ങളും രാഷ്ട്രീയപ്രവർത്തകരും ജനപ്രതിനിധികളും പൊതുജനങ്ങളും ഈ പദ്ധതിയെ പിന്തുണച്ചുപോന്നിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോഴും ഈ സഹകരണം സിയാലിൻ പൊതുവെ കിട്ടുന്നുണ്ട്. ഈ പ്രദേശത്തെ ജനങ്ങളുടെ ക്ഷേമത്തിന് മുന്തിയ പരിഗണനയാണ് ഈ കമ്പനി നൽകിവരുന്നത്. ജനങ്ങളില്ലാതെ വികസനം വേണ്ട എന്ന കാഴ്ചപ്പാടാണ് സിയാലിനുള്ളത്. വിമാനത്താവളം വന്നതുകൊണ്ട് ഏറ്റവുമധികം പ്രയോജനം ലഭിച്ചതും ഈ നാട്ടുകാർക്കുതന്നെയാണ്. ഇവിടെയുള്ളവർ സിയാലിൻ അയൽക്കാർ മാത്രമല്ല, ഞങ്ങളുടെ ജീവനക്കാരും ഇവിടെ പ്രവർത്തിക്കുന്ന വലുതും ചെറുതുമായ സ്ഥാപനങ്ങൾ നടത്തുന്നവരും ഒക്കെയാണ്. അവർക്കൊക്കെ വേണ്ടിയാണ് ഈ സ്ഥാപനം നിലനിൽക്കുന്നതും. അതിന്റെ സ്നേഹം അവർ സിയാലിനോട് കാണിക്കുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ, കഴിഞ്ഞ കുറച്ചുനാളുകളായി, സിയാലിനെ പൊതുജനങ്ങളിൽ നിന്ന് അകറ്റി നിർത്താൻ ചിലർ ശ്രമിക്കുന്നു. വളരെ കുറച്ചുപേർ മാത്രമാണ് ഈ തരത്തിലുള്ളത്.

ഇനിയൊരു വെള്ളപ്പൊക്കം ഈ പ്രദേശത്തുണ്ടായാൽ, അതിന്റെ ഭവിഷ്യത്ത് അതീവ ഗുരുതരമാകും. വ്യോമയാന മേഖലയിലുള്ള സൽപേർ സിയാലിൻ നഷ്ടമാകും. വിമാനത്താവളത്തിൽ ട്രാഫിക് കുറയുന്നത്, സിയാലിനെ മാത്രമല്ല, ചുറ്റുമുള്ള പ്രദേശങ്ങളുടെ മുഴുവനും സാമ്പത്തിക നിലവാരത്തെ ബാധിക്കും. ഈ പ്രദേശങ്ങൾ വാസ

യോഗ്യമല്ലാതാകും. അതുകൊണ്ട് വെള്ളപ്പൊക്കം ഉണ്ടാകാതെ നോക്കേണ്ടത് സിയാലിനും നാട്ടുകാർക്കും ഒരുപോലെ പ്രാധാന്യമുള്ള കാര്യമാണ്. മറ്റൊരു കാര്യം, ചെങ്ങൽതോടിന്റെ തുടക്കഭാഗത്ത് റെഗുലേറ്റർ കം ബ്രിഡ്ജ് പണികഴിപ്പിക്കലാണ്. വെള്ളപ്പൊക്ക നിവാരണത്തിൽ നിർണായകമാകുന്ന പദ്ധതിയാണിത്. ഇക്കാര്യത്തിൽ ഇതുവരെ സമവായം ആയിട്ടില്ല. ഭൂരിഭാഗം ജനങ്ങളും പിന്തുണ അറിയിച്ചെങ്കിലും ചിലർ മുതലെടുപ്പ് നടത്തുന്നു. ഒട്ടേറെ പ്രതിസന്ധികൾ നമ്മുടെ സമൂഹം ഇപ്പോൾ നേരിടുന്നുണ്ട്. രൂക്ഷമായ തൊഴിലില്ലായ്മയും വികസന മുരടിപ്പും നമ്മെ തുറിച്ചുനോക്കുന്നു. ഒറ്റക്കെട്ടായി നിൽക്കുക എന്നതു മാത്രമാണ് പോംവഴി. സിയാലിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ നിങ്ങൾ ഓരോരുത്തരും സഹകരിക്കുമെന്നും നാടിന്റേയും നമ്മൾ ഓരോരുത്തരുടേയും നയ്ക്ക് അത് ഉതകുമെന്നും പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു.



സിയാൽ ജീവനക്കാർ രണ്ടു കോടി രൂപ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ദുരിതാശ്വാസ നിധിയ്ക്ക് നൽകി

കൊച്ചിൻ ഇന്റർനാഷണൽ എയർപോർട്ട് ലിമിറ്റഡിന്റെ (സിയാൽ) ജീവനക്കാർ രണ്ടു കോടിയോളം രൂപ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ദുരിതാശ്വാസനിധിയിലേയ്ക്ക് സംഭാവന ചെയ്തു. കൊച്ചിവിമാനത്താവളത്തിന്റെ ഇരുപത്തിയൊന്നാം വാർഷികദിനമായിരുന്നു മെയ് 25. കോവിഡ് പശ്ചാത്തലത്തിൽ വാർഷികാഘോഷം വേണ്ടെന്ന് വച്ചു. ആഘോഷത്തിനായി മാറ്റിവച്ച തുകയും ജീവനക്കാർ സ്വരൂപിച്ച തുകയും ചേർത്ത് 2.019 കോടി രൂപ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ദുരിതാശ്വാസനിധിയിലേയ്ക്ക് നൽകി.

സിയാൽ മാനേജിങ് ഡയറക്ടർ വൃകതി പരമായി രണ്ടുലക്ഷം രൂപ നൽകി. 2018 ലും 2019 ലും സർക്കാരിന്റെ പ്രളയ ദുരിതാശ്വാസനിധിയിലേയ്ക്ക് പത്തുകോടി രൂപ വീതവും ഓഫീ ദുരിതാശ്വാസനിധിയിലേയ്ക്ക് അഞ്ചുകോടിരൂപയും സിയാൽ സംഭാവന നൽകിയിരുന്നു. 2018-ലെ പ്രളയനന്തരം സിയാൽ ജീവനക്കാർ മൂന്നു കോടിയോളം രൂപ ദുരിതാശ്വാസ നിധിയിലേയ്ക്ക് നൽകിയിരുന്നു.

സിയാൽ വിശേഷങ്ങൾ



വിമാനത്താവളങ്ങളിലെ സുസ്ഥിര-ശുചിത്വ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് കേന്ദ്ര സിവിൽ വ്യോമയാനമന്ത്രാലയം ഏർപ്പെടുത്തിയ സ്വച്ഛതാ പക്വഡ-2019 പുരസ്കാരത്തിന് സിയാൽ അർഹമായി. കേന്ദ്രമന്ത്രി ഹർദീപ് സിങ് പുരിയിൽ നിന്ന് സിയാലിന് വേണ്ടി പുരസ്കാരം ഓപ്പറേഷൻസ് അസി. മാനേജർ ചെന്ന ആന്റണി സ്വീകരിക്കുന്നു.



എയർപോർട്ട് കൗൺസിൽ ഇന്റർനാഷണൽ ഏർപ്പെടുത്തിയ മികച്ച യാത്രാനുഭവത്തിനുള്ള 2019-ലെ എയർ പോർട്ട് സർവീസ് ക്വാളിറ്റി പുരസ്കാരം. ട്രോഫി, എയർ പോർട്ട് ഡയറക്ടർ എ.സി.കെ.നായർ മാനേജിങ് ഡയറക്ടർ വി.ജെ.കുര്യന് സമർപ്പിക്കുന്നു.

യാത്രയയപ്പ്



ജെസ്സി പോൾ, ഡിജിഎം, സിയാൽ സിവിൽ



മുരളീധരൻ ബി (സീനിയർ സൂപ്രണ്ട്-സ്പെഷൽ ഗ്രേഡ്- എ.ആർ.എഫ്.എഫ്)



അഞ്ചുവർഷത്തെ ഡെപ്യൂട്ടേഷൻ സേവനത്തിന് ശേഷം സിയാലിൽ നിന്ന് മാതൃ വകുപ്പായ കേരള പോലീസി-
ലേയ്ക്ക് മടങ്ങിപ്പോയ ചീഫ് സെക്യൂരിറ്റി ഓഫീസർ സോണി ഉമ്മൻ കോശി, മാനേജിങ് ഡയറക്ടർ
വി.ജെ.കുര്യനിൽ നിന്ന് സിയാലിന്റെ ഉപഹാരം സ്വീകരിക്കുന്നു.



അഷ്റഫ് കെ.വി (ഡ്രൈവർ-കാർഗോ)



അലക്സ് സി.ടി (സീനിയർ-സൂപ്രണ്ട് -സ്പെഷൽ ഗ്രേഡ് -എ.ആർ.എഫ്.എഫ്)



2020 സാമൂഹ്യസൗഹൃദ പരേഡിൽ സി.ഐ.എസ്.എഫിന്റെ പരേഡ്, സിയാൽ മാനേജിങ് ഡയറക്ടർ വി.ജെ.കുര്യൻ പരിശോധിക്കുന്നു



ഫ്ളയിങ് നെവർ സ്റ്റോപ്പ്സ്
(അക്രലിക് ഓൺ കാൻവാസ്)

ലിബിൻ എൻ. കെ.
ജൂനിയർ അസിസ്റ്റന്റ്,
സിയാൽ. എ.ആർ.എഫ്.എഫ്



സാമ്ര രത്നകുമാർ
പ്ലസ് ടു പരീക്ഷയിൽ മുഴുവൻ
വിഷയങ്ങൾക്കും എ.പ്ലസ് വാങ്ങി.
സിയാൽ സെക്യൂരിറ്റി സൂപ്രണ്ട്
രത്നകുമാർ സി. യുടെ മകൾ

ആദരാഞ്ജലികൾ



സീന വി.ജി (അറ്റൻഡന്റ്-കോമേഴ്സ്യൽ)
2020 മെയ് 18 ന് നിര്യാതയായി.



ഹരികൃഷ്ണൻ എൻ.പി. (ഡ്രൈവർ-സിയാൽ കാർഗോ)
2021 ഫെബ്രുവരി 13 ന് നിര്യാതനായി.

വിവാഹിതരായി



അമൽ നടരാജൻ (ജൂനിയർ അസിസ്റ്റന്റ്-സിയാൽ സെക്യൂരിറ്റി)- സ്മിത പ്രദീപ്



അഖിൽ പി (ജൂനിയർ അസിസ്റ്റന്റ്, സിയാൽ സെക്യൂരിറ്റി) പ്രവീണ വി.പി



ആൽഫി എൽദോയും (സിയാൽ ഇലക്ട്രിക്കൽ സീനിയർ സൂപ്രണ്ട് എൽദോ എം.എ.യുടെ മകൾ) ബേസിൽ ഷാജിയും

POEM

SCHOOL AT HOME

Hey Corona, Hey Corona
You locked me at home
You locked me and my freedom...
You think that you are the winner.

But we started everything from home
The technology helps us to survive
We really miss our school, teachers and friends.
But we started everything online.

Online classes, online purchases, online worships
And all comes in our line.
We never miss any chapters in our life or career
With the help of our smart teachers.

One day One day One day you Corona you will loose
everything success will be always with us.



Amala K Binoy
STD VI
D/O Binoy K Jose
Senior Supdt.
Electrical Dept.

ഒരു ഓൺലൈൻ നീചവൃത്തി!

EDITOR'S NOTE

സമവാക്യം

അഭിപ്രായ സ്വാതന്ത്ര്യം ഇന്ത്യൻ പൗരന്റെ അവകാശമാണ്. തെറ്റുകളാൽ വിമർശിക്കാനും ശരിയേതെന്ന് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാനും ഇന്ത്യയിലെ ഓരോ പൗരനും അവകാശമുണ്ട്. ഇന്ത്യൻ ജനാധിപത്യത്തിന്റെ അടിസ്ഥാന ശില തന്നെയാണ് അഭിപ്രായ സ്വാതന്ത്ര്യാവകാശം. നൂറുകണക്കിന് പത്രങ്ങളും ചാനലുകളും ഓൺലൈൻ മാധ്യമങ്ങളും പ്രവർത്തിക്കുന്നതും ഇതേ അവകാശം മുൻനിർത്തിയാണ്. അവയ്ക്കൊന്നും സവിശേഷ അധികാരങ്ങളില്ല. ഓരോ പൗരനും ഭരണഘടന ഉറപ്പുനൽകുന്ന അഭിപ്രായ സ്വാതന്ത്ര്യാവകാശത്തിലാണ് അവയും നിലനിൽക്കുന്നത്. എന്നാൽ, തങ്ങൾക്ക് ആരേയും പുലഭ്യം പറയാനുള്ള ഒരുവേദിയായി മാധ്യമ പ്രവർത്തനത്തെ കാണുന്നവരുണ്ട്. ആർക്കെതിരേയും അസഭ്യവർഷം നടത്താനുള്ള ഇടം. ഒരു ക്യാമറയും യൂട്യൂബിലോ ഫേസ്ബുക്കിലോ ഒരു അക്കൗണ്ടും ഉണ്ടെങ്കിൽ എന്ത് തോന്നാസവും ആർക്കെതിരേയും പറയാമെന്ന സ്ഥിതി. തെളിവ് വേണ്ട, രേഖകൾ വേണ്ട, വിമർശിക്കപ്പെടുന്നവർക്ക് പറയാനുള്ളത്



കേൾക്കേണ്ട, ചരിത്രം അറിയേണ്ട (പരമ്പരാഗത മാധ്യമ പ്രവർത്തനത്തിൽ ഇതൊക്കെ അടിസ്ഥാന ആവശ്യങ്ങളാണ്)...ഏത് സ്ഥാപനത്തിന് എതിരേയും ഏത് വ്യക്തികൾക്കെതിരേയും തോന്നാസവും അശ്ലീലവും പറയാം.

കൊച്ചിൻ ഇന്റർനാഷണൽ എയർപോർട്ട് ലിമിറ്റഡ് എന്ന സിയാൽ കഴിഞ്ഞ 25 വർഷമായി നിലനിൽക്കുന്ന സ്ഥാപനമാണ്. ലാഭം ഉണ്ടാക്കുന്നുണ്ട്. ഒരുപാട് പേർക്ക് തൊഴിലവസരം സൃഷ്ടിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ മേഖലയുടെതന്നെ വികസനത്തിന് ആക്കം പകർന്നിട്ടുണ്ട്. സിയാൽ വിമർശനത്തിന് അതീതമല്ല. എല്ലാത്തരം വിമർശനങ്ങളേയും ഈ സ്ഥാപനം സ്വീകരിച്ചിട്ടേയുള്ളൂ. ഇവിടുത്തെ എല്ലാ മാധ്യമസ്ഥാപനങ്ങളുമായും സന്തുലിതമായ ബന്ധം സിയാൽ പുലർത്തുന്നുണ്ട്. ഏതാണ്ട് എല്ലാ മാധ്യമസ്ഥാപനങ്ങളും സിയാലിന്റെ നേട്ടങ്ങളെ ഉയർത്തിക്കാണിക്കുന്നുണ്ട്. തെറ്റുപറ്റുമ്പോൾ വിമർശിക്കാറുമുണ്ട്. വിമർശനങ്ങളെ

സ്ഥാപനം സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നുമുണ്ട്. ഇത്തരമൊരു നിലപാട് ചരിത്രപരമായിത്തന്നെ ഈ സ്ഥാപനത്തെ പരിപോഷിപ്പിച്ചിട്ടേയുള്ളൂ. പത്രങ്ങളായാലും ചാനലുകളായാലും പ്രമുഖമായ ഓൺലൈൻ വാർത്താ പോർട്ടലുകളായാലും സിയാലിനോടും തിരിച്ചും ഇതേ സമീപനം തന്നെയാണ് പുലർത്തുന്നത്. അഭിനന്ദനത്തേയും വിമർശനത്തേയും സംയമനത്തോടെ കാണാനുള്ള പക്ഷത ഈ സ്ഥാപനം ആർജ്ജിച്ചിട്ടുണ്ട്. മുഖ്യധാരാ മാധ്യമങ്ങളെ സിയാൽ ആ നിലയ്ക്ക് ബഹുമാനിക്കുന്നു.

എന്നാൽ ഒരുതരം പ്രതിപക്ഷ ബഹുമാനവുമില്ലാതെയാണ് 'ഇന്നലെ മുളച്ച് ഓൺലൈൻ കിരാതൻമാർ അസഭ്യവർഷം നടത്തുന്നത്. അതും പത്രപ്രവർത്തനമാണത്രെ! ഭാഷാ ശുദ്ധിയോ, സാമാന്യമര്യാദയോ ഇല്ലെന്ന് പോകട്ടെ, തെളിവായി ഒരു കടലാസുപോലും ഇല്ലാതെ, അഭിപ്രായങ്ങളെ മഹാ വാർത്തകളായി മാറ്റുന്ന ജാലവിദ്യ. വസ്തുതകൾ അന്വേഷിക്കാനോ, സത്യമറിയാനോ മനക്കെടാതെ വായിൽ തോന്നുന്നത് വിളിച്ചുപറയുകയാണ് ഇവർ. പത്രങ്ങളായിരത്തോളം പേർ ജോലി ചെയ്യുന്ന വലിയ പ്രസ്ഥാനമാണ് ഈ വിമാനത്താവളം. 19,000-ൽ അധികം ഓഫീസ്യൂടമകൾ, കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ ഇമിഗ്രേഷൻ വിഭാഗം മുതൽ ടാക്സി സൊസൈറ്റി വരെ ഇരുന്നുറോളം അനുബന്ധ സ്ഥാപനങ്ങൾ, എയർലൈനുകൾ, ഗ്രൗണ്ട് ഹാൻഡ്ലിങ് കമ്പനികൾ ഇങ്ങനെ സങ്കീർണ്ണമായൊരു സമൂഹമാണ് ഇവിടെയുള്ളത്. മറ്റേതൊരു തൊഴിലിടത്തെയുംപോലെ, പ്രശ്നങ്ങൾ ഇവിടേയും ഉണ്ടാകാം. ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുന്ന പക്ഷം ഓരോ കാര്യവും അതിവേഗം പരിഹരിക്കാൻ ഈ സ്ഥാപനത്തിന്റെ മാനേജ്മെന്റ് ശ്രമിക്കുന്നുണ്ട്. സുശക്തമായ ചട്ടങ്ങൾക്കുള്ളിൽ നിന്ന് പ്രവർത്തിക്കുന്നതിനാൽ ഒരു സുപ്രഭാതത്തിൽ ഈ സ്ഥാപനത്തെ ആർക്കെങ്കിലും തീറെഴുതി നൽകാനോ ഉയർന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥർക്ക് തോന്നുംപടി പ്രവർത്തിക്കാനോ ആകില്ല. ഒരു ക്യാമറവച്ച് അതിന്റെ മുന്നിലിരുന്ന് തോന്നാസം പറയുന്നതാണ് അന്വേഷണാത്മക പത്രപ്രവർത്തനമെന്ന് കരുതുന്ന ചില ഓൺലൈൻ പോർട്ടലുകൾ (അവയെ മാധ്യമങ്ങൾ എന്നു വിളിക്കാൻ പോലും അർഹതയില്ല) ഇല്ലാക്കഥകൾ മെന്യുന്നതും വിചിത്രമായ കണ്ടുപിടിത്തങ്ങൾ നടത്തുന്നതും വ്യക്തിഹത്യ ചെയ്യുന്നതും ക്രിമിനൽ വാസനയുള്ളതുകൊണ്ടാണ്. എല്ലാത്തിനേയും നശിപ്പിക്കാനുള്ള വ്യഗ്രത. തങ്ങൾ ചെയ്യുന്നത് മാധ്യമപ്രവർത്തനമെന്ന തെറ്റിദ്ധാരണ അത് നീചബുദ്ധിയുടെ ഫലമാണ്. അത് തിരിച്ചറിയേണ്ടതും അവഗണിക്കേണ്ടതും അഭികാമ്യമാണ്. ഈ സ്ഥാപനത്തോട് കരുതലുള്ളവർ അങ്ങനെ ചെയ്യുമെന്ന് കരുതാം.



പി.എസ്.ജയൻ

NOW IT'S FLOATING

**CIAL commissions one of the
biggest Floating solar power
plants in the state**

