

ശ്രദ്ധക്ഷണിക്കൽ:

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പുനരുദ്ധാരണ പാക്കേജ്

ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ: സർ, കേരളത്തിലെ ജനകീയ സേവനത്തിൽ മഹത്തായ

പങ്കുവഹിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. അസാധാരണമായി

അഭിമുഖീകരിച്ചുവരുന്ന പ്രതിസന്ധിയെ അതിജീവിച്ചുകൊണ്ട്

2017-18 കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പുനരുദ്ധാരണ വർഷമായിരിക്കുമെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ച

എൽ.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ സമൂഹത്തോടുള്ള ഉത്തരവാദിത്വവും പ്രതിബദ്ധതയുമാണ്

പ്രകടമാക്കിയിട്ടുള്ളത്. സർക്കാർ വാക്കുകളെ പൊതുസമൂഹം

വിശ്വാസത്തിലെടുക്കുകയും പ്രതീക്ഷയോടെ വിശ്വാസമർപ്പിക്കുകയും

ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. പുനരുദ്ധാരണ നടപടികളിൽ വിജയം കൈവരിക്കാൻ

കഴിഞ്ഞാൽ കേരളത്തിലെ പൊതുമേഖലാ വ്യവസായ സംരംഭങ്ങളുടെ

പുനരുദ്ധാരണ ചരിത്രത്തിലെ ഏറ്റവും അവിസ്മരണീയമായ സംഭവമായിരിക്കും.

ഗവൺമെന്റ് നടത്തുന്ന സൃഷ്ടിപരവും ക്രിയാത്മകവുമായ എല്ലാ ദൗത്യവും

വിജയകരമായി തീരട്ടെ എന്നാഗ്രഹിക്കുന്നു. ഇന്ന് ഈ വ്യവസായത്തിന്റെ

സ്ഥിതിയിൽ ഗൗരവമേറിയ അസാധാരണമായ ഒരു പ്രതിസന്ധിയുടെ

പശ്ചാത്തലമുണ്ടെന്ന കാര്യം എല്ലാവർക്കുമറിയാം. 5962 ബസ്സുകളും ജൻറം-ന്റെ

ഭാഗമായി 679 ബസ്സുകളുമായി ആകെ 6641 ബസ്സുകളാണുള്ളത്. 5047-ഉം ജൻറം 667-മായി ആകെ 5714 ഷെഡ്യൂളുകളാണുള്ളത്. ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുന്ന ഷെഡ്യൂളുകൾ ജൻറം ഉൾപ്പെടെ 5170 ആണ്. സ്ഥിരം ജീവനക്കാർ 35075-ഉം എംപാനൽ ജീവനക്കാർ 8018-ഉം ആണ്. എംപാനൽ ജീവനക്കാർ ഉൾപ്പെടെ 43,093 സ്ഥിരം ജീവനക്കാരുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ കടബാധ്യത ഏതാനും മാസങ്ങൾക്കുമുമ്പ് വരെ 2936.60 കോടി രൂപയാണ്. സർക്കാർ കടം 1876.58 കോടി രൂപ കൂടാതെയാണിത്. ഒരു മാസത്തെ വരവ്-ചെലവ് അന്തരം ഗൗരവമുള്ളതാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ പ്രതിമാസ വരവ് ചെലവ് അന്തരം 112.23 കോടി രൂപയാണ്. ആകെ വരവ് 212.15 കോടി രൂപയും ആകെ ചെലവ് 314.38 കോടി രൂപയുമാണ്. അന്തരം 112.23 കോടി രൂപ. പെൻഷനവേണ്ടി സർക്കാർ മാറ്റിവച്ച 30 കോടി രൂപ ഒഴിവാക്കിയിട്ടുപോലും മാർച്ച് മാസത്തെ കടം 112.23 കോടി രൂപയാണ്. ഈ പശ്ചാത്തലത്തിൽ പ്രൊഫ. സുശീൽ ചെന്നയെ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് നിയോഗിക്കുകയും ഇടക്കാല റിപ്പോർട്ട് ഗവൺമെന്റിന് സമർപ്പിക്കുകയും അതിന്റെയടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള പുനരുദ്ധാരണ നടപടികൾക്ക് തുടക്കം കുറിക്കുകയും ചെയ്തുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഭരണപരമായ ഇന്നത്തെ കേന്ദ്രീകരണത്തിന്റെ സ്ഥാനത്ത് വികേന്ദ്രീകൃതവും ജനാധിപത്യപരവും എന്നാൽ

നിയന്ത്രിതവുമായ സംവിധാനം നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ളതായി മനസ്സിലാക്കുന്നു. ഉല്പാദനക്ഷമതയുടെ കാര്യത്തിൽ, ടയർ ലൈഫിന്റെ കാര്യത്തിൽ, ഒരുകാലത്ത് കേരളത്തിലായിരുന്നു ഏറ്റവും കൂടുതൽ ടയർ ലൈഫ് കിട്ടിയിരുന്നത്. ഇപ്പോൾ കേരളത്തിൽ 1,82,285 കിലോമീറ്റർ ലഭിക്കുമ്പോൾ തമിഴ്നാട്ടിൽ 22,29,902 കിലോമീറ്റർ ലഭിക്കുന്നു. ടയർ ലൈഫ് വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ കഴിയുക, ടയർ റീ-ട്രെയിംഗിന്റെ അനുപാതത്തിൽ പുരോഗതി കൈവരിക്കുക, ബോഡി ബിൽഡിംഗിന്റെ കാര്യത്തിൽ സൃഷ്ടിപരമായ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തുക, ഇന്ധനച്ചെലവ് ദേശീയ ശരാശരിയിലേയ്ക്ക് ഉയർത്തുക, വാഹന ഉപയോഗം 82 ശതമാനത്തിൽ നിന്നും 92 ശതമാനമാക്കി ഉയർത്തുക എന്നിവയൊക്കെ ഉയർന്നുവന്നിരിക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങളാണ്. ഡ്യൂട്ടി പാറ്റേൺ, ബസ് വാടകയ്ക്കെടുക്കൽ എന്നിവ സംബന്ധിച്ച് ഗൗരവകരമായ നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഉയർന്നുവന്നിട്ടുള്ളതായാണ് റിപ്പോർട്ടിന്റെ രത്നച്ചുരുക്കത്തിൽ നിന്നും മനസ്സിലാക്കുമ്പോൾ കഴിയുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ സംരക്ഷിക്കുകയും നിലനിർത്തുകയും വേണം. കടബാധ്യത ഒഴിവാക്കണം. വരുമാനത്തിന്റെ സിംഹഭാഗവും ഇപ്പോൾ കടം തിരിച്ചടവാണ്. എസ്ക്രോ സംവിധാനം വഴി 53 ഡിപ്പോകളിലെ വരുമാനം പൂർണ്ണമായും കടമെടുത്തതിന്റെ തിരിച്ചടവിനായി വിനിയോഗിക്കുന്നു. കടബാധ്യത

ഒഴിവാക്കുന്നതിന് കഴിയത്തക്ക വിധത്തിലുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഞാൻ കൂടുതൽ വിശദീകരണത്തിലേയ്ക്ക് പോകുന്നില്ല. എല്ലാ കാര്യങ്ങളും നമുക്കറിയാം. ഒരു സ്ഥാപനം കടഭാരത്തിലേയ്ക്ക് എങ്ങനെ മുങ്ങാം എന്നതിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ ഉദാഹരണമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എന്നാൽ കടഭാരത്തിലായ സ്ഥാപനം എങ്ങനെ പുനരുദ്ധരിക്കാം എന്നതിന്റെ ഉദാഹരണമായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ ഉയർത്തിക്കൊണ്ടുവരുന്നതിൽ സ്വീകരിക്കുന്ന നടപടികളിൽ തൊഴിലാളികളെക്കൂടി വിശ്വാസത്തിലെടുത്തുകൊണ്ട് വിജയകരമായി മുമ്പോട്ട് കൊണ്ടുപോകുന്ന നടപടികൾക്ക് വേഗത വർദ്ധിപ്പിക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെടുകയാണ്.

[അദ്ധ്യക്ഷവേദിയിൽ മി. ഡെപ്യൂട്ടി സ്പീക്കർ]

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. തോമസ് ചാണ്ടി): സർ, 2016-17 വർഷത്തെ ബഡ്ജറ്റിൽ 1000 പുതിയ CNG ബസ്സുകൾ നിരത്തിൽ ഇറക്കുന്നതിന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് 300 കോടി രൂപ പ്രത്യേക നിക്ഷേപ പദ്ധതിയിൽ നിന്നും 5 വർഷം കൊണ്ട് വായ്പയായി ലഭ്യമാക്കുമെന്ന് പ്രഖ്യാപനമുണ്ടായി. ആദ്യവർഷം 50 കോടി രൂപ ചെലവ് വകയിരുത്തുന്നു. ഇതുസംബന്ധിച്ച്

ഡീറ്റെയിൽഡ് പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് കിഫ്ബി മുമ്പാകെ സമർപ്പിച്ചു. ഇതിനുശേഷം 2017-18 വർഷത്തെ ബഡ്ജറ്റിൽ 3 വർഷത്തേക്ക് 3000 കോടി രൂപയുടെ സാമ്പത്തിക പാക്കേജ് പ്രഖ്യാപനം വരികയുണ്ടായി. CNG ബസ്സുകൾ നിരത്തിലിറക്കാൻ വിവിധ കാരണങ്ങളാൽ കാലതാമസം വരുമെന്ന് കാണുകയുണ്ടായി. ആയതിനാൽ 250 എ.സി. ബസ്സുകൾ ഉൾപ്പെടെ 900 ബസ്സുകൾ വാങ്ങുന്നതിനുള്ള 333 കോടി രൂപയുടെ ഡീറ്റെയിൽഡ് പ്രോജക്ട് റിപ്പോർട്ട് കിഫ്ബിയിലേക്ക് തയ്യാറാക്കി നൽകുന്നതിനായി കിറ്റ്കോയെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഇത്രയും വണ്ടികൾ വരുന്നതോടെ സംസ്ഥാനത്തിനകത്തും അയൽ സംസ്ഥാനങ്ങളിലേയ്ക്കും കൂടുതൽ സർവ്വീസുകൾ നടത്തുന്നതാണ്. അയൽ സംസ്ഥാനങ്ങളിലേയ്ക്ക് കൂടുതൽ വണ്ടികൾ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്ത് അവിടെ പഠിക്കുന്ന വിദ്യാർത്ഥികൾക്കും ജോലി ചെയ്യുന്നവർക്കും ഗതാഗത സൗകര്യമൊരുക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്. ഇതിലൂടെ കോർപ്പറേഷന്റെ വരുമാനവും ഗണ്യമായി വർദ്ധിക്കും. ആയതിലേയ്ക്കായി ദക്ഷിണേന്ത്യൻ സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിമാരുമായും ഉദ്യോഗസ്ഥരുമായും ഞാൻ ചർച്ച നടത്തുകയുണ്ടായി. അക്കാര്യത്തിലുള്ള പുരോഗതി ഉടൻതന്നെ ഉണ്ടാകുമെന്ന് പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു. റീ-സൂക്ചറിംഗിന്റെ ഭാഗമായി നിലവിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്കുള്ള ഏകദേശം

3000 കോടി രൂപയുടെ ചെറിയ കാലയളവിലേയ്ക്കുള്ള കടങ്ങൾ 20 വർഷം കൊണ്ട് 9 ശതമാനം പലിശ നിരക്കിൽ അടച്ചുതീർക്കുന്ന വിധത്തിൽ ബാങ്ക് കൺസോർഷ്യത്തിൽ നിന്നും ഗവൺമെന്റ് ഗ്യാരണ്ടിയോടുകൂടി വായ്പയെടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി കൈക്കൊണ്ടുവരുന്നു. കോർപ്പറേഷനിൽ പ്രൊഫഷണലിസം വരുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ യോഗ്യതയും പ്രവർത്തന പരിചയവുമുള്ളവരെ ജനറൽ മാനേജർ, ഡെപ്യൂട്ടി ജനറൽ മാനേജർ, ചാർട്ടേഡ് അക്കൗണ്ടന്റ് എന്നീ തസ്തികകളിൽ കരാറടിസ്ഥാനത്തിൽ നിയമിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ പുരോഗമിച്ചുവരുന്നു. കോർപ്പറേഷന്റെ പ്രവർത്തനം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നത് സംബന്ധിച്ച് പ്രൊഫ. സുശീൽ ഖന്നയുടെ പഠനം തുടർന്നുവരുന്നു. പഠനത്തിന്റെ ഭാഗമായി നൽകിയ പ്രാഥമിക നിർദ്ദേശങ്ങളിന്മേൽ പരിഷ്കരണ നടപടികളാരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ പുനരുദ്ധാരണത്തിന് തൊഴിലാളികളുടെ പങ്കാളിത്തം ഉറപ്പാക്കുന്നതിലേക്ക് അംഗീകൃത സംഘടനകളുടെയും രജിസ്റ്റേർഡ് സംഘടനകളുടെയും യോഗം ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി വിളിച്ചുചേർക്കുകയും വിശദാംശങ്ങൾ യൂണിയനുമായി ചർച്ച ചെയ്യുകയും അവരെ വിശ്വാസത്തിലെടുക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഡ്യൂട്ടി പരിഷ്കരണവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ജീവനക്കാർക്കുള്ള ബുദ്ധിമുട്ട് പരിഹരിക്കുന്നതാണ്.

സ്ഥിരം ജീവനക്കാരുടെ ജോലി സുരക്ഷിതത്വം ഉറപ്പാക്കിക്കൊണ്ട് സുരക്ഷാ പാക്കേജ് നടപ്പിലാക്കാനും കാലത്തിനനുസരിച്ചുള്ള പ്രൊഫഷണലിസം നടപ്പാക്കുന്നതിന് തൊഴിലാളികളുടെ പങ്കാളിത്തവും സഹകരണവും അനിവാര്യമാണ്.

ധനകാര്യവും കയറും വകുപ്പുമന്ത്രി (ഡോ. ടി. എം. തോമസ് ഐസക്):

ബഡ്ജറ്റിൽ സി.എൻ.ജി. (Compressed Natural Gas) ബസ്സുകളാണ് പറഞ്ഞിരുന്നത്. എന്നാൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി പറഞ്ഞ കാരണങ്ങൾകൊണ്ട് സി.എൻ.ജി. ബസ്സിനുപകരം ഡീസൽ ബസ്സുകൾ വാങ്ങുകയാണ് ചെയ്യേണ്ടതെന്ന് വ്യക്തമാക്കിക്കൊള്ളുന്നു.

ശ്രീ. എസ്. ശർമ്മ: പ്രൊഫ. സൂശീൽ ചെന്ന ഇടക്കാല റിപ്പോർട്ട് സർക്കാരിന്

സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടല്ലോ; ആ റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇതിനകം എന്തെങ്കിലും നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ; പുനരുദ്ധാരണ പാക്കേജ് എത്ര കാലംകൊണ്ട് പൂർത്തീകരിക്കാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്?

ശ്രീ. തോമസ് ചാണ്ടി: പ്രൊഫ. സൂശീൽ ചെന്നയുടെ പ്രാഥമിക റിപ്പോർട്ട്

മാത്രമേ ലഭിച്ചിട്ടുള്ളൂ. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി തൊഴിലാളികളുടെ യോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടി. അതിൽ ഡബിൾ ഡ്യൂട്ടിയെ സിംഗിൾ

ഡ്യൂട്ടിയായും ഒന്നര ഡ്യൂട്ടിയായും മാറ്റുന്നതിനെക്കുറിച്ച് വിവരിച്ചുകൊടുത്തു. ഡ്യൂട്ടി സംബന്ധിച്ച് എല്ലാവരും ഏകകണ്ഠേന മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ മുന്നിൽ സമ്മതിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതനുസരിച്ചുള്ള പരിഷ്കരണ പരിപാടികൾ ഇപ്പോൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഒരു വണ്ടിക്കുള്ള തൊഴിലാളിയുടെ ദേശീയ ശരാശരി 5.2-ഉം കേരളത്തിലേത് 8.7-ഉം ആണ്. അത് മാറ്റിയെടുക്കണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി 1000 ബസ്സുകൾ വാങ്ങുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കാമെന്ന് പറയുന്നുണ്ട്. അങ്ങനെയൊന്നെങ്കിൽ കുറച്ച് ജീവനക്കാരെ മാത്രം പുതിയതായി നിയമിച്ചാൽ മതിയാകും. അതുകൊണ്ട് ഡ്യൂട്ടി പാറ്റേൺ പരിഷ്കരിച്ചുകഴിഞ്ഞാൽ ഒരു വർഷത്തിനകം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ ലാഭത്തിലാക്കാമെന്ന് ഈ സഭയ്ക്ക് ഞാൻ ഉറപ്പുനൽകുന്നു.

(സബ്മിഷൻ)