

15 -ാം കേരള നിയമസഭ

5 -ാം സമ്മേളനം

നക്ഷത്ര ചിഹ്നം ഇല്ലാത്ത ചോദ്യം നം. 3559

14-07-2022 - ൽ മറുപടിയ്ക്ക്

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിലെ പ്രതിസന്ധി

ചോദ്യം	ഉത്തരം
<p align="center">ശ്രീ . ഐ .സി .ബാലകൃഷ്ണൻ , ശ്രീ സി ആർ മഹേഷ്, ശ്രീ റോജി എം. ജോൺ , ശ്രീ . ഷാഫി പറമ്പിൽ</p>	<p align="center">ശ്രീ ആന്റണി രാജു (ഗതാഗത വകുപ്പ് മന്ത്രി)</p>
<p>(എ) രണ്ട് വർഷത്തിനുള്ളിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ നഷ്ടത്തിൽ നിന്നും കരകയറ്റുമെന്ന മുൻസർക്കാരിന്റെ വാഗ്ദാനം പാലിക്കുന്നതിന് സാധിച്ചിട്ടുണ്ടോയെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ;</p>	<p>(എ) വരവും ചെലവും തമ്മിലുള്ള അന്തരം കുറച്ച് സ്ഥാപനത്തെ സുസ്ഥിരപ്പെടുത്തുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി പ്രൊഫ. സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ സമ്പൂർണ്ണ പുനരുദ്ധാരണം നടപ്പിലാക്കി വരുന്നു. ഇത്തരത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ബസ്സ് സർവ്വീസുകൾ പുനഃക്രമീകരിച്ചു വഴി കോവിഡിന് മുന്നെ പ്രതിദിന വരുമാനം 6.30 കോടി രൂപയായി വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഇതോടൊപ്പം സമ്പൂർണ്ണ പുനരുദ്ധാരണത്തിന്റെ ഭാഗമായി വിവിധ ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്നും കൂടിയ പലിശ നിരക്കിലും, കുറഞ്ഞ തിരിച്ചടവ് കാലയളവിലും എടുത്തിരുന്ന വായ്പകൾ പൊതുമേഖലാ ബാങ്കുകളുടെ കൺസോർഷ്യം രൂപീകരിച്ച് ലാഭകരമായി പുനഃക്രമീകരിക്കുകയും ചെയ്യുകയുണ്ടായി.</p> <p>ഇത്തരത്തിൽ പ്രതിദിന വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും വായ്പ തിരിച്ചടവ് ചെലവ് കുറയ്ക്കുകയും ചെയ്യുന്നതുവഴി ലഭ്യമായ തുക ഉപയോഗിച്ച് ജീവനക്കാർക്ക് കടിശ്ശികയുണ്ടായിരുന്ന മെഡിക്കൽ റീ ഇമ്പ്രൂവ്മെന്റ്, പ്രോവിഡന്റ് ഫണ്ട് എന്നിവയുടെ ചെറിയ ഭാഗവും കടിശ്ശിക ക്ഷാമബത്തയിൽ നിന്ന് ഒരു വിഹിതവും വിതരണം ചെയ്യാൻ കഴിയുന്ന സ്ഥിതിയിലേക്ക് കോർപ്പറേഷൻ എത്തുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ ടി സാഹചര്യത്തിൽ രാജ്യമൊട്ടാകെ കോവിഡ് മഹാമാരി പടർന്നുപിടിക്കുകയും തുടർന്നുണ്ടായ ലോക്ക്ഡൗണുകൾ നിമിത്തം സർവ്വീസുകൾ ഒന്നും ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യാൻ കഴിയാതെ കോർപ്പറേഷൻ കടുത്ത സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയിലേക്ക് കൂപ്പുകുത്തുകയും ചെയ്തു. ഇതേ തുടർന്ന് ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളം, പെൻഷൻ, കൺസോർഷ്യം വായ്പയുടെ തിരിച്ചടവ് എന്നിവയെല്ലാം 2020 മാർച്ച് മാസം മുതൽ 2021 സെപ്റ്റംബർ മാസം വരെ പൂർണ്ണമായും 2021 ഒക്ടോബർ മാസം മുതൽ നാളിതുവരെയും ഭാഗികമായും സർക്കാർ സഹായത്താലാണ് നടന്നുപോരുന്നത്.</p>
<p>(ബി) ഈ സർക്കാർ അധികാരത്തിൽ വന്ന് ഒരു വർഷം പിന്നിടുമ്പോൾ നഷ്ടത്തിൽ നിന്നും കരകയറ്റുന്നതിനോ</p>	<p>(ബി) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ സമ്പൂർണ്ണ പുനരുദ്ധാരണത്തോടനുബന്ധിച്ച്, പ്രൊഫ. സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ട് അനുസരിച്ചുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച് സ്ഥാപനത്തെ</p>

ജീവനക്കാർക്ക് കൃത്യമായി മാസശമ്പളം നൽകുവാനോ കഴിയാത്ത അവസ്ഥയിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എത്തി നിൽക്കുന്നുവെന്നത് വസ്തുതയാണോ; വിശദമാക്കുമോ?;

ലാഭനഷ്ടങ്ങളില്ലാത്ത സജ്ജീകൃതാവസ്ഥയിലേക്ക് നയിക്കുന്ന സാഹചര്യത്തിലാണ് രാജ്യമൊട്ടാകെ കോവിഡ് മഹാമാരി പടർന്നുപിടിച്ചത്. തുടർന്ന് കോവിഡ് മഹാമാരിയുടെ ഒന്നും, രണ്ടും തരംഗങ്ങൾ ഏൽപ്പിച്ച കടുത്ത സാമ്പത്തികഘാതത്തിനുശേഷം കോർപ്പറേഷൻ ഘട്ടംഘട്ടമായി കൂടുതൽ ബസ്സുകൾ നിരത്തിലിറക്കിയും, യാത്രാ ഫ്യൂവൽസ്, ബസ് ഓൺ ഡിമാന്റ്, ഷോപ്പ് ഓൺ വീൽസ്, ടൂർ പാക്കേജ് എന്നിങ്ങനെ നിരവധി നൂതന പദ്ധതികളിലൂടെ ടിക്കറ്റിതര വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിച്ചും കോർപ്പറേഷന്റെ പ്രതിദിന വരുമാനം ശരാശരി 6 കോടി രൂപയിൽ എത്തിക്കുകയുണ്ടായി. കോവിഡ് മഹാമാരിക്ക് മുമ്പ് കൈവരിച്ചിരുന്ന പ്രതിദിന വരുമാനം ഏകദേശം ആർജ്ജിച്ച സാഹചര്യത്തിൽ ദീർഘനാളായി മുടങ്ങിക്കിടന്നിരുന്ന ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പള പരിഷ്കരണം 2022 ജനുവരി മാസം മുതൽ നടപ്പിലാക്കുകയുണ്ടായി. ഇതുവഴി പ്രതിമാസം ഏകദേശം 13.50 കോടി രൂപയുടെ അധിക ബാധ്യത സൃഷ്ടിക്കപ്പെട്ടു. ഇതിനുപുറമെ, ദിനം പ്രതി ഡീസൽ വിലയിലുണ്ടാകുന്ന അനിയന്ത്രിതമായ വർദ്ധനവും, ഇന്ധന കമ്പനികൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഉൾപ്പെടെയുള്ള ബസ്സ് പർച്ചെയ്സർമാർക്ക് അനുവദിച്ചിരുന്ന ആനുകൂല്യങ്ങൾ അപ്പാടെ ഒഴിവാക്കിയതും നിമിത്തം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഭാരിച്ച ബാധ്യതാഭാരം പേറുകയാണ്. ഇത്തരത്തിൽ ഡീസൽ വില വർദ്ധനവും, ബസ്സ് പർച്ചെയ്സർ വിഭാഗങ്ങൾക്ക് നൽകിയിരുന്ന ആനുകൂല്യങ്ങൾ നിഷേധിക്കുകയും ചെയ്തതുവഴി കോർപ്പറേഷന് ഭാരിച്ച സാമ്പത്തിക ബാധ്യതയാണ് വന്നുചേർന്നിരിക്കുന്നത്. പ്രതിദിനമുള്ള കൺസോർഷ്യം വായ്പയുടെ തിരിച്ചടവ് പുനരാരംഭിക്കുകയും, ശമ്പള വിതരണത്തിനായി സർക്കാർ നൽകിയിരുന്ന പ്രതിമാസ സാമ്പത്തിക സഹായത്തിൽ കുറവ് വരുത്തുകയും ചെയ്ത നടപടിയും കോർപ്പറേഷന്റെ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയുടെ ആക്കം കൂട്ടിയിട്ടുണ്ട്. മേൽപ്പറഞ്ഞ അധിക ചെലവുകൾക്ക് അനുസൃതമായി വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ കഴിയാത്തതു നിമിത്തം ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പള വിതരണത്തിനായി ദൈനംദിന വരുമാനത്തിൽ നിന്നും തുകയൊന്നും മിച്ചം പിടിക്കാൻ കഴിയാത്ത സാഹചര്യമാണ് നിലവിലുള്ളത്. ടി സാഹചര്യത്തിൽ 2022 ജനുവരി മാസം മുതൽ സ്റ്റേറ്റ് ബാങ്ക് ഓഫ് ഇന്ത്യയിൽ നിന്നും 50 കോടി രൂപ ഓവർഡ്രാഫ്റ്റ് വായ്പ കൂടി ലഭ്യമാക്കിയാണ് വൈകിയെങ്കിലും ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പള വിതരണം നടത്തിവരുന്നത്. ടി ഓവർഡ്രാഫ്റ്റ് വായ്പ ഒരു മാസക്കാലയളവിനുള്ളിൽ തിരിച്ചടയ്ക്കേണ്ടതിനാൽ ദൈനംദിന വരുമാനത്തിൽ നിന്നുള്ള ഒരു വിഹിതം ഇതിലേക്കായും വകമാറ്റുകയാണ്. ഇത്തരത്തിൽ പ്രതിമാസ വരുമാനത്തിൽ നിന്നും ഡീസൽ, സ്പെയർ പാർട്സ്, കൺസോർഷ്യം / ഓവർഡ്രാഫ്റ്റ് വായ്പ തിരിച്ചടവ്, എൽ.ഐ.സി., പെൻഷൻ ആനുകൂല്യ വിതരണം, ജീവനക്കാരുടെ അലവൻസുകൾ, മറ്റ് ദൈനംദിന ചെലവുകൾ എന്നിവ നിർവ്വഹിച്ചശേഷം തുകയൊന്നും മിച്ചംപിടിക്കാൻ കഴിയാതെ ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളം പോലും നൽകാൻ കഴിയാത്ത സ്ഥിതിയാണ് സംജാതമായിരിക്കുന്നത്.

(സി) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നേരിടുന്നതായി

(സി) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നേരിടുന്ന കടുത്ത സാമ്പത്തിക

പറയപ്പെടുന്ന ഗുരുതരമായ സ്ഥിതിവിശേഷം തരണം ചെയ്യുന്നതിന് എന്തൊക്കെ ഇടപെടലുകളാണ് സർക്കാർ നടത്തുന്നത് ; വ്യക്തമാക്കാമോ?

പ്രതിസന്ധി കണക്കിലെടുത്ത്, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ വരവും, ചെലവും തമ്മിലുള്ള അന്തരം നികത്തുന്നതിനായി സർക്കാർ, 2021-22 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ വായ്പയായി 2037.51 കോടി രൂപ അനുവദിച്ച് നൽകിയിരുന്നു. ജീവനക്കാരുടെ ശമ്പളം, പെൻഷൻ എന്നിവയ്ക്ക് പുറമെ കോവിഡ് മഹാമാരിമൂലമുള്ള പ്രതിസന്ധി നിമിത്തം പ്രതിദിന തിരിച്ചടവ് മുടങ്ങിയ 3100 കോടി രൂപയുടെ കൺസോർഷ്യം വായ്പ തിരിച്ചടവിനുമായാണ് ടി വായ്പ ധനസഹായം സർക്കാർ പ്രധാനമായും അനുവദിച്ച് നൽകിയത്. ഇതിനുപുറമെ, 2021-22 സാമ്പത്തിക വർഷത്തിൽ നാല് (4) പദ്ധതികളുടെ പൂർത്തീകരണത്തിനായി 87.21 കോടി രൂപയും പദ്ധതി വിഹിതമായി സർക്കാർ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. ടി തുകയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി നൽകിയ 50 കോടി രൂപ വിനിയോഗിച്ച് സൂപ്പർ ക്ലാസ് ബസ്സുകൾ ഉൾപ്പെടെ 116 ബസ്സുകൾ വാങ്ങി, KSRTC-സിസ്റ്റം മുഖേന അന്തർ സംസ്ഥാന സർവ്വീസുകൾ ഉൾപ്പെടെ നിരവധി ദീർഘദൂർ സർവ്വീസുകൾ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുകയാണ്. ഇപ്രകാരം പുതിയ ബസ്സുകൾ നിരത്തിലിറക്കിയതുവഴി യാത്രക്കാർക്ക് മെച്ചപ്പെട്ട സൗകര്യങ്ങൾ പ്രദാനം ചെയ്യുന്നതോടൊപ്പം, വരുമാന വർദ്ധനവും കൈവരിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഈ സാമ്പത്തിക വർഷത്തിലെ ബഡ്ജറ്റിൽ സർക്കാർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യ്ക്ക് വായ്പ ധനസഹായമായി 1000 കോടി രൂപയും, പദ്ധതി വിഹിതമായി 106 കോടി രൂപയും വകയിരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. മാത്രമല്ല വായ്പ വിഹിതത്തിൽ നിന്നും നാളിതുവരെ 388.56 കോടി രൂപ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യ്ക്ക് സർക്കാർ അനുവദിച്ച് നൽകിയിട്ടുണ്ട്.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ നിലവിലെ രൂക്ഷമായ സാമ്പത്തിക പ്രതിസന്ധിയെത്തുടർന്ന് സ്വന്തം വരുമാനത്തിൽ നിന്നും പ്രതിമാസ പെൻഷൻ അനുവദിക്കാൻ കഴിയാതെ വരികയും, തൽഫലമായി പെൻഷൻ മുടങ്ങുന്ന സ്ഥിതിയും സംജാതമാവുകയുണ്ടായി. തദ്ദേശസരത്തിൽ സർക്കാർ മുൻകൈയെടുത്ത്, സഹകരണ വകുപ്പുമായി സഹകരിച്ച് പ്രാഥമിക കാർഷിക സഹകരണ സംഘങ്ങളുടെ ഒരു കൺസോർഷ്യം രൂപീകരിക്കുകയും പ്രസ്തുത കൺസോർഷ്യം വഴി നിലവിൽ പെൻഷൻ നൽകി വരുന്നുമുണ്ട്. ഇത്തരത്തിൽ പ്രാഥമിക കാർഷിക സഹകരണ സംഘങ്ങൾ വഴി നൽകുന്ന പെൻഷൻ തുക പലിശയുൾപ്പെടെ സർക്കാർ തന്നെ സഹകരണ ബാങ്കുകൾക്ക് അനുവദിക്കുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്.

പ്രതിവാഹന ജീവനക്കാരുടെ എണ്ണം ദേശീയ ശരാശരിയിൽ എത്തിക്കുന്നതിന് ശ്രമങ്ങൾ നടന്നു വരുന്നു. അധികമായി നോൺ പീക്ക് സമയത്ത് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്തിരുന്ന ട്രിപ്പുകൾ ക്രമീകരിക്കുകയും പീക്ക് സമയത്ത് പരമവധി ട്രിപ്പുകൾ ലഭിക്കുകയും ചെയ്യുന്ന രീതിയിൽ സിംഗിൾ ഡ്യൂട്ടികളും 12 മണിക്കൂർ സ്റ്റാൻ ഡ്യൂട്ടികളും മോട്ടോർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വർക്കേഴ്സ് ആക്ട് 1961 പ്രകാരം ക്രമീകരിച്ചു വരുന്നു. ഇപ്രകാരം സർവ്വീസ് ക്രമീകരിച്ചതിൽ സർവ്വീസുകളുടെ ഓപ്റ്റിമൈസേഷൻ സാദ്ധ്യമാവുകയും തദ്ദേശ ബസ് ഇ.പി.കെ.എം. വർദ്ധിക്കുകയും ബസ് സ്റ്റാഫ് റേഷ്യോ കുറയുകയും ചെയ്യുന്നതാണ്. സാങ്കേതികവിദ്യയുടെ സഹായത്താൽ എല്ലാ യൂണിറ്റുകളുടേയും

ടിപ്പ് വൈസ് കളക്ഷൻ പരിശോധിച്ച് ഡീസൽ തുക പോലും ലഭിക്കാത്ത ഡെഡ് ടിപ്പുകളുടെ എണ്ണത്തിൽ കുറവ് വരുത്തുവാൻ കഴിഞ്ഞു.

ഇത്തരത്തിൽ സമഗ്രമായ പഠനത്തിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ സിറ്റി ഷട്ടിൽ സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിച്ചു. കൂടുതൽ സ്ഥല സൗകര്യവും സൗകര്യപ്രദമായ വാതിലുകളും ഉയരം കുറഞ്ഞ പ്ലാറ്റ്ഫോമും ഉള്ള ലോ ഫ്ളോർ ബസ്സുകൾ ഉപയോഗിച്ചതിനാൽ കൂടുതൽ യാത്രക്കാർ ടി ബസ്സുകളെ ആശ്രയിക്കുകയും മറ്റ് ബസ്സുകൾ ഒറ്റപ്പെട്ട ഗ്രാമീണ റൂട്ടുകളിൽ ഉപയോഗിക്കുവാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്.

അനാവശ്യമായി യാത്രക്കാരില്ലാതെ റിട്ടേൺ ഡെഡ് ടിപ്പുകൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനും യാത്രക്കാരുടെ സൗകര്യത്തിനുമായി സിറ്റി റേഡിയൽ സർവ്വീസ് ആരംഭിച്ചു. സിറ്റിയ്ക്ക് വെളിയിലുള്ള രണ്ട് പ്രധാന സ്ഥലങ്ങളെ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുക വഴി യാത്രക്കാർക്ക് ഇറങ്ങി കയറുന്നത് ഒഴിവാക്കുകയും യാത്രക്കാർ കൂടുതലായി ഇത്തരം ബസ്സുകളെ ആശ്രയിക്കുകയും ചെയ്തതിനാൽ കട്ട് ടിപ്പുകൾ സിറ്റിയിലേയ്ക്ക് നടത്തിയിരുന്ന ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം കുറയ്ക്കുവാനും ചെലവ് കുറയ്ക്കുന്നതിനും കഴിഞ്ഞു.

യാത്രക്കാരുടെ ഡിമാന്റ് പരിശോധിച്ച് "ഒറിജിൻ-ഡെസ്റ്റിനേഷൻ" പൈലറ്റ് സ്റ്റഡി നടത്തി ഡിമാന്റ് അനുസരിച്ച് പരീക്ഷണാർത്ഥം നെയ്യാറ്റിൻകര - തിരുവനന്തപുരം റൂട്ടിലും എറണാകുളം - തിരുവനന്തപുരം റൂട്ടിലും നോൺ സ്റ്റോപ്പ്, ലിമിറ്റഡ് സ്റ്റോപ്പ് സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിച്ചതിൽ നിലവിലെ യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം വർദ്ധിക്കുകയുണ്ടായി. ഇത്തരം പഠനം നടത്തി കൂടുതൽ നോൺ സ്റ്റോപ്പ് ഡ്രൈവർ കം കണ്ടക്ടർ സർവ്വീസുകൾ ആരംഭിക്കുന്നത് വഴി ബസ്സുകളുടെയും ജീവനക്കാരുടെയും ഉപയോഗം വർദ്ധിപ്പിക്കുവാൻ കഴിയും. റൂട്ട് പുനഃക്രമീകരണത്തിലൂടെ സർവ്വീസുകൾ കൂടുതൽ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനായി DIMTS എന്ന സ്ഥാപനത്തെ പ്രോജക്ട് മാനേജ്മെന്റ് കൺസൾട്ടന്റായി നിയോഗിക്കുകയും പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടന്നു വരികയുമാണ്. ഇത്തരത്തിൽ ഡാറ്റാ പ്രോസസിംഗ് പൂർത്തിയാകുന്നോടെ വിവര സാങ്കേതിക വിദ്യയുടെ സഹായത്തോടെ റൂട്ടുകൾ പുനഃക്രമീകരിക്കുകയും ടിപ്പുകൾ കാര്യക്ഷമമാക്കുകയും നോൺ സ്റ്റോപ്പ്, ലിമിറ്റഡ് സ്റ്റോപ്പ് ബസ്സുകൾ കൂടുതൽ ആരംഭിച്ച് ജനോപകാരപ്രദമായും ജനാഭിലാഷം അനുസരിച്ചും ചെലവ് കുറച്ച് കാര്യക്ഷമമായി ഓപ്പറേഷൻ കൂടുതൽ സാധ്യമാക്കും.

നിലവിലെ ജീവനക്കാരെ ഉപയോഗിച്ച് പുതിയ അധിക സർവ്വീസ് നടത്തിയും പുനഃക്രമീകരണത്തിലൂടെയും ആദ്യഘട്ടത്തിൽ പ്രതിമാസ വരുമാനം 8 കോടി രൂപയിൽ എത്തിക്കുകയും ക്രമാനുഗതമായി പ്രതിദിന വരുമാനം 10 കോടി രൂപയിൽ എത്തിക്കുന്നതിനാണ് ലക്ഷ്യമിട്ടിരിക്കുന്നത്. ഇതിനായി ആവശ്യമായ സാങ്കേതിക സഹായവും നടപടികളും ദ്രുതഗതിയിൽ നടന്നുവരുന്നു.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ ശ്രീ ടയർ മെയിന്റനൻസ് സംവിധാനം നടപ്പിൽ വരുത്തുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി ബസ്സുകളുടെ

മെയിന്റനൻസ് 5 സെൻട്രൽ / റീജിയണൽ വർക്ക് ഷോപ്പുകൾ, 22 ജില്ലാ / സബ് ജില്ലാ വർക്ക് ഷോപ്പുകൾ കേന്ദ്രീകരിച്ച് നിർവ്വഹിക്കുന്നതിനും ഡിപ്പോ വർക്ക് ഷോപ്പുകളിൽ മെയിന്റനൻസ് പരിമിതപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള ക്രമീകരണങ്ങളിലൂടെ കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിച്ചു വരുന്നു. വർക്ക് ഷോപ്പുകളുടെ നവീകരണവും, നൂതന ഉപകരണങ്ങൾ ലഭ്യമാക്കുന്നതിനും സർക്കാർ സഹായത്തോടെ പ്രവർത്തനം നടത്തി വരുന്നു.

സർവീസ് ഓപ്പറേഷനിലൂടെ ലഭ്യമാകുന്ന വരുമാനം കോർപ്പറേഷന്റെ പ്രവർത്തനത്തിന് തികയാത്തതിനാൽ സർവീസിതര വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിലേക്കായി കൊമേഴ്സ്യൽ വിഭാഗം രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ടി വിഭാഗത്തിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ ബന്ധുക്കളിൽ പരസ്യം പതിപ്പിക്കൽ, ബന്ധുക്കൾ വാടകയ്ക്ക് നൽകൽ തുടങ്ങിയ പ്രവർത്തികൾ ചെയ്ത് സർവീസിതര വരുമാനം ലഭ്യമാക്കി കോർപ്പറേഷൻ നേരിടുന്ന ഗുരുതരമായ സാമ്പത്തിക സ്ഥിതി വിശേഷം ലഘൂകരിക്കുന്നതിനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ നടന്നു വരുന്നു.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സിയെ പുനരുദ്ധരിക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി Prof. Susheel Khannayുടെ പഠന റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കോർപ്പറേഷന്റെ മാനേജ്മെന്റ്, പ്രവർത്തനരീതി എന്നിവ പുനഃക്രമീകരിക്കുന്നതിനായി നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. വിശദവിവരങ്ങൾ ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

മാനേജ്മെന്റ് പ്രൊഫഷണലിസം

കെ.എസ്.ആർ.സി.യിലെ വിവിധ വിഭാഗങ്ങളിലേയ്ക്ക് അതാത് മേഖലകളിൽ യോഗ്യതയും പരിചയവുമുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ സേവനം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനായി ഓരോ വിഭാഗങ്ങളിലും വൈദഗ്ധ്യമുള്ളവരെ മതിയായ നിയമന നടപടി ക്രമങ്ങൾ പാലിച്ച് കരാർ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിയമിക്കുക വഴി മാനേജ്മെന്റ് ശാക്തീകരിക്കുന്നതിനു വേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

പ്രൊഫഷണലിസം കൊണ്ടു വരുന്നതിനായി സർക്കാർ തലത്തിൽ സെലക്ഷൻ കമ്മിറ്റി രൂപീകരിച്ച് ജനറൽ മാനേജർ (F&A), ഡെപ്യൂട്ടി ജനറൽ മാനേജർ (ഓപ്പറേഷൻസ്) എന്നീ തസ്തികകളിലേയ്ക്ക് തെരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട ജീവനക്കാരെ നിയോഗിച്ചിരുന്നു. ഐ.ടി., ഫിനാൻസ്, എച്ച്.ആർ. എന്നീ വിഭാഗങ്ങളിലേയ്ക്ക് ഡെപ്യൂട്ടി ജനറൽ മാനേജർമാർ, ജനറൽ മാനേജർ (ടെക്നിക്കൽ) എന്നീ തസ്തികകളിലും 3 ചാർട്ടേഡ് അക്കൗണ്ടന്റ് / കോസ്റ്റ് അക്കൗണ്ടന്റ് എന്നീ നിയമനങ്ങൾ നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ ജനറൽ മാനേജർ (ഫിനാൻസ്) തസ്തികകയിലേയ്ക്ക് നിയമനങ്ങൾ നടത്തുന്നതിന് വേണ്ട നടപടികൾ പുരോഗമിക്കുന്നു.

ഇത്തരത്തിൽ മാനവവിഭവശേഷി വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന്റെയും കോർപ്പറേഷനെ കൊമേർഷ്യലൈസ് ചെയ്യുന്നതിന്റെയും ഭാഗമായി പ്രാവീണ്യം തെളിയിക്കുന്നവരെ ഓപ്പൺ മാർക്കറ്റിൽ നിന്നും കരാർ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ട്.

പ്രൊഫ.സുശീൽ ഖനയുടെ റിപ്പോർട്ടിലെ പ്രധാന നിർദ്ദേശം കോർപ്പറേഷനെ മൂന്ന് (3) സ്വയം പര്യാപ്തമായ ലാഭ കേന്ദ്രങ്ങളാക്കി മാറ്റുക എന്നതാണ്. ആയതിൻ പ്രകാരം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ ചുവടെ ചേർത്തിരിക്കുന്ന തരത്തിൽ മൂന്ന് മേഖലകളാക്കി രൂപീകരിച്ചു.

പേര്	റവന്യൂ ജില്ല	ആസ്ഥാനം
സൗത്ത് സോൺ	തിരുവനന്തപുരം, കൊല്ലം, പത്തനംതിട്ട	സെൻട്രൽ വർക്ക് പാപ്പനംകോട്
സെൻട്രൽ സോൺ	ആലപ്പുഴ, കോട്ടയം, എറണാകുളം. ഇടുക്കി, തൃശൂർ	എറണാകുളം ബോട്ട് ജെട്ടി
നോർത്ത് സോൺ	മലപ്പുറം, പാലക്കാട്, കോഴിക്കോട്, വയനാട്, കണ്ണൂർ, കാസർഗോഡ്	കോഴിക്കോട്

വരുമാന വർദ്ധനവ് വരുത്തുക എന്നതിനോടൊപ്പം, കോർപ്പറേഷന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളുടെ ശാക്തീകരണമാണ് പ്രസ്തുത മേഖലകളുടെ രൂപീകരണം കൊണ്ട് ലക്ഷ്യമിട്ടിട്ടുള്ളത്.

സെക്ഷൻ ഓഫീസർ