മി. സ്പീക്കർ: ചോദ്യം നമ്പർ (*121)

കെ-സ്വിഫ്റ്റ്

(*121) ശ്രീമതി കെ. കെ. രമ:
ശ്രീ. ടി. ജെ. വിനോദ്:
ശ്രീമതി ഉമ തോമസ്: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ വിഭജിച്ച് കെ-സ്വിഫ്റ്റ് എന്ന പേരിൽ ഒരു ഗതാഗത കമ്പനി രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ വിശദാംശം വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(ബി) പ്രസ്തുത കമ്പനിയുടെ കീഴിൽ പുതിയ ബസ്സുകൾ വാങ്ങുന്നതിനും പുതിയ തസ്തികകൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നതിനും എന്തൊക്കെ നടപടികളാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്; വിശദാംശം നൽകാമോ;

(സി) നിലവിൽ നഷ്ടത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ ലാഭകരമാക്കുന്നതിനുപകരം കെ-സ്വിഫ്റ്റ് എന്ന പേരിൽ പുതിയ കമ്പനി രൂപീകരിച്ചത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ തകർച്ചയ്ക്ക് ആക്കം കൂട്ടുമെന്ന ആക്ഷേപം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ ഇക്കാര്യം പരിശോധിച്ചിട്ടുണ്ടോ എന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ആന്റണി രാജു): സർ,

(എ&ബി) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ വിഭജിച്ച് കെ-സ്വിഫ്റ്റ് എന്ന പേരിൽ ഒരു ഗതാഗത കമ്പനി രൂപീകരിച്ചിട്ടില്ല.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകൾ കാര്യക്ഷമമായി പ്രവർത്തിപ്പിക്കുക, കിഫ്ബി ലോൺ മുഖാന്തരവും പ്ലാൻ ഫണ്ട് ഉപയോഗിച്ചും വാങ്ങുന്ന പുതിയ ബസ്സുകൾ, നിലവിലെ ദീർഘദൂര ബസ്സുകൾ എന്നിവ ഒരു കേന്ദ്രീകൃത നിയന്ത്രണ സംവിധാനത്തിന് കീഴിൽ കാര്യക്ഷമമായി പ്രവർത്തിപ്പിക്കുക എന്നീ ഉദ്ദേശ്യലക്ഷ്യങ്ങളോടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി-സ്വിഫ്റ്റ് എന്ന സ്വതന്ത്ര കമ്പനി രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്.

2021-22 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ പദ്ധതി വിഹിതമായി വാഹന വ്യൂഹങ്ങളുടെ നവീകരണവും ആധുനികവത്ക്കരണവും എന്ന പദ്ധതിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി സർക്കാർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് അനുവദിച്ച 50 കോടി രൂപ വിനിയോഗിച്ച് ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകൾ നടത്തുന്നതിനായി 116 ബസ്സുകൾ വാങ്ങുകയുണ്ടായി. ഇത്തരത്തിൽ ലഭ്യമാക്കിയ ബസ്സുകൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റിന്റെ പേരിൽ രജിസ്ട്രേഷൻ നടപടികൾ പൂർത്തീകരിച്ച് അന്തർസംസ്ഥാന സർവ്വീസുകൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള ദീർഘദൂര

സർവ്വീസുകളുടെ നടത്തിപ്പിനായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സ്വിഫ്റ്റിന് കൈമാറുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അവയുടെ വിശദാംശം ചുവടെ ചേർക്കുന്നു.

20 എണ്ണം Semi Premium Fully Built AC -Seater ബസ്സുകളും 8 എണ്ണം Premium Class Fully Built Multi Axle AC-Sleeper ബസ്സുകളും 88 എണ്ണം Fully Built Non-AC Air Suspension ബസ്സുകളുമാണവ.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സ്വിഫ്റ്റ് 10 വർഷത്തേയ്ക്കുള്ള ഒരു താത്ക്കാലിക കമ്പനിയാണ്. ആയതിനാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സ്വിഫ്റ്റിൽ എല്ലാ നിയമനങ്ങളും കരാർ അടിസ്ഥാനത്തിൽ മാത്രമാണ്, യാതൊരു വിധത്തിലും സ്ഥിരനിയമനങ്ങൾ ഉണ്ടായിരിക്കുന്നതല്ല. മാനേജ്മെന്റ് തലത്തിലുള്ള പുതിയ 5 തസ്തികകൾ, 5 വർഷത്തെ കരാർ അടിസ്ഥാനത്തിൽ നിയമിക്കുന്നതിന് സ.ഉ.(കൈ) നം. 7/2021/TRANS തീയതി 19.02.2021 പ്രകാരം അനുമതി ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ബസ്സുകൾ ഓടിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ ഡ്രൈവർ കം കണ്ടക്ടർമാരെ ദിവസവേതനാടിസ്ഥാനത്തിൽ നിയോഗിക്കുന്നതിനാണ് തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇത് പ്രകാരം 489 ഡ്രൈവർ കം കണ്ടക്ടർമാരെ നിയോഗിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(സി) ആക്ഷേപം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടില്ല. എന്നാൽ KSRTC-യുടെ ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകൾ കാര്യക്ഷമമാക്കാനാണ് സ്വിഫ്റ്റ് രൂപീകരിച്ചത്. ഈ ബസ്സുകളിൽ നിന്നുള്ള വരുമാനം KSRTC-യുടെ അക്കൗണ്ടിലേയ്ക്കാണ് അടയ്ക്കുന്നത്.

<u>ശ്രീമതി കെ. കെ. രമ</u>: സർ, കെ-സ്വിഫ്റ്റ് പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ച് നാളുകൾ ഏറെയായിട്ടും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ലെ സർവ്വീസുകൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുകയോ പുനരുജ്ജീവന പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കുകയോ ചെയ്തിട്ടില്ല. അതേസമയം ലാഭത്തിൽ ഓടിയിരുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ദീർഘദൂര റൂട്ടുകൾ കെ-സ്വിഫ്റ്റിനായി പിടിച്ചെടുത്തതോടെ ഈ റൂട്ടുകൾ കൈകാര്യം ചെയ്തിരുന്ന ജീവനക്കാർ വെറുതെയിരുന്ന് ശമ്പളം വാങ്ങേണ്ട സാഹചര്യമാണ്. ഇത് സ്വാഭാവികമായി കോർപ്പറേഷൻ അടച്ച് പൂട്ടുന്നതിലേയ്ക്ക് നയിക്കുമോ; ഇല്ലെങ്കിൽ കോർപ്പറേഷൻ ലാഭത്തിലാക്കാൻ എന്തൊക്കെ നടപടികളാണ് സർക്കാർ സ്വീകരിക്കുക.

<u>ശ്രീ. ആന്റണി രാജു</u>: സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ ലാഭത്തിൽ കൊണ്ടുവരിക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടുകൂടിയാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സ്വിഫ്റ്റ് രൂപീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. കെ-സ്വിഫ്റ്റ് എന്നൊരു കമ്പനി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-

ക്കില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സ്വിഫ്റ്റാണുള്ളത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ആവറേജ് സാലറി പെർ പേഴ്സൺ 34,723/- രൂപയാണെങ്കിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സ്വിഫ്റ്റിന്റെ ആവറേജ് സാലറി പെർ പേഴ്സൺ 13,786/- രൂപയാണ്, അതായത് ഏതാണ്ട് മൂന്നിൽ ഒന്ന്. ക്രൂവേജസ് പെർ കി.മീറ്റർ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് 17.90 രൂപയാണെങ്കിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സ്വിഫ്റ്റിന് വെറും 5.9 രൂപയാണ്. പ്രൊഡക്ടിവിറ്റി അതായത് കി.മീറ്റർ റൺ ബൈ എ ക്രൂ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ൽ 1940 കി.മീറ്റർ പെർ പേഴ്സൺ ആണെങ്കിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സ്വിഫ്റ്റിൽ 2709 ആണ്. ആവറേജ് ബസ് യൂട്ടിലൈസേഷൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ൽ 340 കി.മീറ്റർ ഓടുമ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സ്വിഫ്റ്റിൽ 492 കി.മീറ്റർ ഓടുകയാണ്. ഭാവിയിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ഗുണകരമാകുന്നതിനുവേണ്ടിയാണ് ഇങ്ങനെയുള്ള മെച്ചപ്പെട്ട സംവിധാനം കൊണ്ടുവന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സ്വിഫ്റ്റിന്റെ എല്ലാ ലാഭവും ആസ്തിയും പത്ത് വർഷം കഴിയുമ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ലേയ്ക്ക്തന്നെ മടങ്ങും. നിലവിലുള്ള സംവിധാനമനുസരിച്ച് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ ലാഭകരമാക്കാനുള്ള സാധ്യത വളരെ പരിമിതമാണ്. കാരണം, നിലവിലുള്ള

സ്റ്റാഫ് ബസ് റേഷ്യോ വളരെ കൂടുതലാണ്. കർണ്ണാടകത്തിൽ സ്റ്റാഫ് ബസ് റേഷ്യോ 4.93 ആണെങ്കിൽ കേരളത്തിൽ 6.93 ആണ്. നാഷണൽ ആവറേജ് 5.5 ആണ്. മാത്രമല്ല ഇവിടെ യൂണിയനുകളുമായി ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള കരാറുകൾ അനുസരിച്ച്, ഒരുപക്ഷെ കേരളത്തിൽ ഒരു സ്ഥാപനത്തിനുമുണ്ടാകാത്ത വിധം... സാധാരണഗതിയിൽ സംസ്ഥാന ഭാരവാഹികളായ രണ്ടോമൂന്നോ പേർക്കാണ് ട്രേഡ് യൂണിയൻ പ്രൊട്ടക്ഷൻ കൊടുക്കുന്നത്. എന്നാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ൽ ഒരു യൂണിയനിലെ മൂന്ന് പേർക്ക് പ്രൊട്ടക്ഷൻ കിട്ടുന്നുണ്ട്. ഏതാണ്ട് നാനൂറോളം യൂണിയൻ നേതാക്കന്മാർക്ക് പ്രൊട്ടക്ഷൻ കൊടുത്താൽ എങ്ങനെയാണ് യൂണിറ്റ് തലത്തിൽ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്ക് പ്രവർത്തിക്കാൻ കഴിയുക. എന്തുചെയ്താലും അവർക്ക് പ്രൊട്ടക്ഷൻ ലഭിക്കുന്നുണ്ട്. അംഗീകൃത യൂണിയനുകൾക്കെല്ലാം പ്രൊട്ടക്ഷൻ കിട്ടുന്ന കേരളത്തിലെ ഏക സ്ഥാപനമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. അത്തരം കാര്യങ്ങളിൽ മാറ്റം വരുത്താനുള്ള ശ്രമം നടത്തികൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അതിനുള്ള ചർച്ചകൾ ഉടൻ ആരംഭിക്കും. നിലവിലുള്ള സംവിധാനത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ ഒരുദിവസംകൊണ്ട് അഴിച്ചുപണിയുക അത്ര എളുപ്പമല്ല.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ സർവ്വീസുകൾ മെച്ചപ്പെടുത്താനുള്ള ശ്രമത്തിന്റെ ഭാഗമായിട്ടാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സ്വിഫ്റ്റ് എന്നുള്ള സ്വതന്ത്ര കമ്പനി രൂപീകരിച്ച് പ്രവർത്തനം നടത്തിയിരിക്കുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സ്വിഫ്റ്റിൽ പരിപൂർണ്ണമായി കോൺട്രാക്ട് ബേസിസ്സിലാണ് ഡ്രൈവറെ നിയമിക്കുന്നത്. എട്ട് മണിക്കൂർ ഓടുന്നതിന് ഡ്രൈവർക്ക് 715/- രൂപയേ ലഭിക്കുന്നുള്ളൂ. ഒരു മണിക്കൂർ അധികം ഓടിയാൽ 75-100 രൂപയേ അധികമുള്ളൂ. ഇത്തരം വ്യവസ്ഥകൾ അംഗീകരിച്ചുകൊണ്ടാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സ്വിഫ്റ്റിൽ കോൺട്രാക്ട് അടിസ്ഥാനത്തിൽ തൊഴിലാളികളെ എടുക്കുന്നത്. ഇപ്രകാരമല്ലാതെ നമ്മുടെ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനമായ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ നിലനിർത്താനും ഈ അവസ്ഥയ്ക്ക് മാറ്റം വരുത്താനും കഴിയില്ല.

<u>ശ്രീമതി കെ. കെ. രമ</u>: സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സ്വിഫ്റ്റിനുവേണ്ടി 700 പുതിയ സി.എൻ.ജി. ബസ്സുകൾ വാങ്ങാൻ തീരുമാനമുണ്ടായതായി അറിയുന്നു. മറ്റ് പല സംസ്ഥാനങ്ങളിലും സി.എൻ.ജി. ബസ്സുകൾ നഷ്ടമെന്ന് കരുതി ഉപേക്ഷിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുമ്പോഴാണ് ഇരട്ടി എണ്ണം ഡീസൽ ബസ്സുകൾ വാങ്ങാവുന്ന വില കൊടുത്ത് സി.എൻ.ജി. ബസ്സുകൾ

വാങ്ങികൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. സി.എൻ.ജി. പമ്പുകളും ഇവിടെ സുലഭമല്ല. പുതിയതായി വാങ്ങുന്ന ബസ്സുകൾക്ക് സി.എൻ.ജി. ഇന്ധന ലഭ്യത ഉറപ്പാക്കുന്നതിനായി എന്തൊക്കെ നടപടികളാണ് സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്.

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, അടുത്ത ചോദ്യം സി.എൻ.ജി.-യെക്കുറിച്ചാണ്. ആ ചോദ്യത്തിനോടൊപ്പം ഇതിന് ഉത്തരം പറഞ്ഞാൽ മതിയോ?

മി. സ്പീക്കർ: അടുത്ത ചോദ്യത്തിന് പറയാനുള്ള ഉത്തരം അടുത്ത ചോദ്യത്തിന് നൽകുക. ഇതിന് ഉത്തരം പറയാനുണ്ടെങ്കിൽ ഇപ്പോൾ പറയുക.

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, ഇതിൽ സി.എൻ.ജി.-യുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ചോദ്യമാണ് ചോദിച്ചത്. സ്വിഫ്റ്റിനുവേണ്ടി 700 സി.എൻ.ജി. ബസ്സുകൾ വാങ്ങാനുള്ള തീരുമാനമെടുത്തെങ്കിലും നിർദ്ദേശം വന്ന 2021 ഡിസംബറിൽ സി.എൻ.ജി.-യുടെ വില 54.62 രൂപയായിരുന്നു. ആറ് മാസം കഴിഞ്ഞപ്പോൾ സി.എൻ.ജി.-യുടെ വില 83/- രൂപയായി. ആറ് മാസംകൊണ്ട് സി.എൻ.ജി.-ക്ക് പെർ കി.ഗ്രാമിന് 30/- രൂപയാണ് വർദ്ധിച്ചത്. അതേസമയം ഡീസലിന് ഈ കാലയളവിൽ വർദ്ധിച്ചത് വെറും

12/- രൂപയാണ്. നമ്മൾ ഇതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുന്ന സമയത്ത് 54/- രൂപയായിരുന്നത് ഇപ്പോൾ 83/- രൂപയായി. ഈ പ്രൊപ്പോസൽ വന്നപ്പോൾ വില വളരെ കുറവായിരുന്നു. അതുകൊണ്ട് ഞങ്ങൾ ഇപ്പോൾ ഇതിനെക്കുറിച്ച് ഗൗരവമായി പരിശോധിക്കുകയാണ്. ഇത് സി.എൻ.ജി.-യിലേയ്ക്ക് മാറുമ്പോൾ ഡീസലിനെക്കാൾ വിലയാണ് വരുന്നതെങ്കിൽ നഷ്ടമുണ്ടാകും. അങ്ങ് പറഞ്ഞതുപോലെ സി.എൻ.ജി. ബസ്സുകൾക്ക് ഡീസൽ ബസ്സുകളേക്കാൾ വില ഇരട്ടിയല്ല. ഡീസൽ ബസ്സുകൾക്ക് 30-35 ലക്ഷം രൂപയാണെങ്കിൽ സി.എൻ.ജി. ബസ്സുകൾക്ക് 37-40 ലക്ഷം രൂപ വരെയാണ്. ഇലക്ട്രിക്ക് ബസ്സുകൾക്കാണ് ഇരട്ടിയിൽ കൂടുതൽ വില വരുന്നത്.

<u>ശ്രീ. ടി. ജെ. വിനോദ്</u>: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ മറുപടിയിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ദീർഘദൂര ബസ്സുകളിൽ ലാഭകരമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന ബസ്സുകളാണ് ഇപ്പോൾ കെ-സ്വിഫ്റ്റ് എന്ന കമ്പനിക്ക് കൈമാറിയിട്ടുള്ളതെന്ന് പറഞ്ഞു. ഇതിലൂടെ കേരളത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ അതിന്റെ സ്വാഭാവിക മരണത്തിലേയ്ക്കാണ് ഗവൺമെന്റ് കൊണ്ടെത്തിച്ചിരിക്കുന്നത്.

കെ-സ്വിഫ്റ്റിലെ ഡ്രൈവർമാർക്ക് 750/- രൂപയാണ് സാലറി കൊടുക്കുന്നതെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിതന്നെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. ഇതുപോലെ പരിജ്ഞാനമുള്ള ഡ്രൈവർമാരുടെ സേവനം ലഭ്യമാകാത്തതുമൂലം എത്ര ബസ്സുകൾ അപകടത്തിൽപ്പെട്ടു; എത്രപേർ മരണപ്പെട്ടു? ഇതുമൂലം കെ-സ്വിഫ്റ്റ് കമ്പനിക്ക് നാളിതുവരെ എന്ത് നഷ്ടമാണുണ്ടായിട്ടുള്ളത് എന്നതാണ് എന്റെ ചോദ്യം.

<u>ശ്രീ. ആന്റണി രാജു</u>: സർ, ഇതൊക്കെ പെരുപ്പിച്ച് പറയുന്ന കണക്കുകളാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സ്വിഫ്റ്റ് പുതിയതായി റോഡിൽ ഇറങ്ങിയപ്പോൾ... കേരളത്തിൽ ബസ് അപകടങ്ങളുടെ കണക്ക് നോക്കിയാൽ, സ്വകാര്യ ബസ്സുകളുടെ അപകടവുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സ്വിഫ്റ്റ്, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സുകൾ അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നതിന്റെ എണ്ണം വളരെ കുറവാണ്. പക്ഷെ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എന്ന സംവിധാനം കേരളത്തിലെ സ്വകാര്യ ബസ്സുടമകളുടെ വരുമാനം കുറയ്ക്കുമെന്ന് കണ്ടപ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സ്വിഫ്റ്റിനെതിരെ പ്രചരണവുമായി ചില ശക്തികൾ രംഗത്തുവന്നു. ബസ്സിന്റെ മിററോ സൈഡോ ഒന്ന് തട്ടിയാൽ അത് പത്രത്തിന്റെ മുൻപേജ് വാർത്തയും

ചാനലുകളുടെ ബ്രേക്കിംഗ് ന്യൂസുമാകും. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ് മുഖേനയുള്ള അപകടത്തിൽ ഒന്നോ രണ്ടോ മരണം സംഭവിച്ചിട്ടുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സ്വിഫ്റ്റ് ബസ്സിന്റെ മുൻവശത്ത് ക്യാമറയുണ്ട്. അപകടത്തിൽപ്പെട്ട സ്വിഫ്റ്റ് ബസ്സിന്റെ ക്യാമറ പരിശോധിച്ചപ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സുപോയ പാതയിലൂടെ എതിർദിശയിൽ മറുവശത്തേയ്ക്ക് പോകേണ്ട കാർ ബസ്സിലേയ്ക്ക് വന്ന് ഇടച്ച് കയറുന്ന കാഴ്ചയാണ് കാണാൻ സാധിച്ചത്. ആ ദൃശ്യങ്ങൾ ചാനലുകളിലൂടെയെല്ലാം കണ്ടല്ലോ. ആരിടിച്ചാലും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-സ്വിഫ്റ്റ് ഇടിച്ചുവെന്ന വാർത്തയാണ് വരുന്നത്. മറ്റൊരു സംഭവം തൃശ്ശൂർ ജില്ലയിലുണ്ടായി. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. -യുടെ മുന്നിലൂടെപോയ ഒരു പിക്കപ്പ് വാൻ ഒരു വ്യക്തിയെ റോഡിൽ തട്ടിയിട്ടു. പിക്കപ്പ് വാനിന്റെ തൊട്ടുപുറകിലൂടെയാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റ് പോയത്. സ്വാഭാവികമായും പത്ത് മീറ്റർ ദൂരത്തിൽ പോകുന്ന ഒരു വാഹനത്തിന്റെ ബ്രേക്ക് എത്ര ചവിട്ടിയാലും നിൽക്കുകയില്ല. ഹൈവേകളിൽക്കൂടി പോകുന്ന വാഹനത്തിന്റെ കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് നമുക്കറിയാമല്ലോ; പിക്കപ്പ് വാനാണ് തട്ടിയിട്ടത്. എന്നാൽ വാർത്ത വന്നത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റിന്റെ പേരിൽ. ഇത്തരം

വ്യാജപ്രചരണങ്ങൾ വരുമ്പോൾ അതിനെയെല്ലാം ഉയർത്തിപ്പിടിച്ച് ആഘോഷിക്കാനും വിമർശിക്കാനും തുടങ്ങിയാൽ ഈ പൊതുമേഖല സ്ഥാപനം എങ്ങനെയാണ് നന്നാകുന്നത്; അതുകൊണ്ട് നമുക്കെങ്കിലും ഒരു ചിന്ത വേണ്ടേ; ഭരണം അങ്ങോട്ടുമിങ്ങോട്ടുമൊക്കെ മാറും. എന്നെക്കാളും പ്രഗല്ഭനായ ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർ ഭരിച്ചിട്ടും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഈ അവസ്ഥയിലല്ലേ എത്തിയത്; എന്നാലിപ്പോൾ അതിനെ നന്നാക്കിയെടുക്കാൻ നോക്കുമ്പോൾ.... അദ്ദേഹം ഇത്തരം ചോദ്യമൊന്നും ചോദിക്കില്ല. അദ്ദേഹത്തിന് നല്ലതുപോലെ അറിയാം. അതുകൊണ്ട് ഇപ്പോൾ മെച്ചപ്പെട്ട........

<u>ശ്രീ. തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ</u>: സർ, അങ്ങും ശ്രീ. എം. എം. മണിയുടെ ക്ലബിൽ ആണോ;........

<u>മി. സ്പീക്കർ</u>: അദ്ദേഹം ഒരവസരം ലഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി കാത്തിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങ് മറുപടി പറയൂ.......

<u>ശ്രീ. ആന്റണി രാജു</u>: സർ, അദ്ദേഹത്തിന് ഞാൻ മന:പൂർവ്വം അവസരം നൽകിയതാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ നന്നാക്കേണ്ടത് എല്ലാവരുടേയും ആവശ്യമാണ്. യൂണിയനുകൾ നിലനിൽക്കേണ്ടത്

യൂണിയനുകളുടെ ആവശ്യവും തൊഴിലാളികൾക്ക് ന്യായമായ വേതനം ലഭിക്കേണ്ടത് തൊഴിലാളികളുടെ ആവശ്യവുമാണ്. എന്നാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ നിലനിർത്തുക എന്നതാണ് ഗവൺമെന്റിന്റെ പ്രഥമ പരിഗണന. അത് നിലനിർത്താനുള്ള പരിശ്രമത്തിലാണ് സർക്കാർ.

ശ്രീമതി ഉമ തോമസ്: സർ, കെ-സ്വിഫ്റ്റ് സ്വകാര്യ കമ്പനിയാണെങ്കിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ഗ്യാരേജും ഫെസിലിറ്റീസും എങ്ങനെയാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്; കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് മാത്രമായി അനുവദിച്ചിരിക്കുന്ന ഇന്റർസ്റ്റേറ്റ് പെർമിറ്റുകൾ എങ്ങനെയാണ് മറ്റൊരു കമ്പനിയുടെ ബസ്സുകൾ ഉപയോഗിക്കുന്നത്; ആരെല്ലാമാണ് ഇതിന്റെ ഡയറക്ടർമാർ; ഇവയെല്ലാം വിശദമാക്കാമോ?

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റ് ഒരു സ്വകാര്യ കമ്പനിയല്ല. ഗവൺമെന്റിന്റെ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള ഒരു ഇൻഡിപെൻഡന്റ് കമ്പനിയാണ്. ഇത് സ്വകാര്യ കമ്പനിയാണെന്ന തെറ്റായ വാർത്ത നമ്മൾത്തന്നെ പ്രചരിപ്പിക്കരുത്. ഇതിന്റെ ഡയറക്ടർമാരെ നിശ്ചയിക്കുന്നത് ഗവൺമെന്റാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റിന്റെ

സി.എം.ഡി. എന്നുപറയുന്നത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ സി.എം.ഡി.യാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റിന്റെ ഡയറക്ടർമാർ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥരാണ്. ഇതൊരു സ്വകാര്യ കമ്പനിയാണെന്ന തെറ്റിദ്ധാരണയിലാണ് പല ആക്ഷേപങ്ങളും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്കെതിരെ പലരും ഉന്നയിക്കുന്നത്. അത്തരം കെണിയിൽ നമ്മളും വീണുപോകരുത്.

<u>ശ്രീ. കെ. പി. കുഞ്ഞമ്മദ് കുട്ടി മാസ്റ്റർ</u>: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതിയുടെ ഉത്തരവുപ്രകാരം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽനിന്നും പിരിച്ചുവിടപ്പെട്ട എംപാനൽ ജീവനക്കാരെ കെ-സ്വിഫ്റ്റിൽ ജോലിയിൽ പ്രവേശിപ്പിക്കുന്നതിന് നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ശ്രീ. ആന്റണി രാജു</u>: സർ, ഇത് കെ-സ്വിഫ്റ്റ് അല്ല, കെ.സ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റ് ആണെന്ന് ഞാൻ വീണ്ടും പറയുന്നു............ അത് തെറ്റായിട്ടാണ് വായിച്ചത്. ശരിയായി പരസ്യം വായിക്കാത്തതാണ് ഇവിടത്തെ പ്രശ്നം. ഇൻഡസ്ട്രീസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ പരസ്യമാണ് അങ്ങ് കണ്ടത്........ പരസ്യം വായിക്കുമ്പോൾ പൂർണ്ണമായി വായിക്കണം. വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ട ചോദ്യമാണ് അദ്ദേഹം ചോദിച്ചത്. എംപാനൽ ജീവനക്കാരെ

പുനരധിവസിപ്പിക്കുകയെന്ന ലക്ഷ്യം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റ് രൂപീകരിക്കുമ്പോൾ ഉണ്ടായിരുന്നു. അക്കാര്യം ഗവൺമെന്റ് ആദ്യം വ്യക്തമാക്കിയിരുന്നു. അതിനാണ് പ്രഥമപരിഗണന നൽകാൻ സർക്കാർ ആഗ്രഹിച്ചിരുന്നത്. എന്നാൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതിയുടെ നിലപാട് ഇതിന് പ്രതികൂലമാണ്. വളഞ്ഞ വഴിയിലൂടെ എംപാനലുകാരെ നിയമിക്കാൻ രൂപീകരിക്കുന്നതാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റ് എന്ന നിഗമനത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ അതിന്റെ പ്രവർത്തനങ്ങളുമായി മുന്നോട്ടുപോകുന്നതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട ഹൈക്കോടതി തടസ്സം നിൽക്കുകയാണ് ചെയ്തത്. അതേസമയം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റ് എന്നത് അനിവാര്യമായതുകൊണ്ട് അത്തരം തടസ്സങ്ങളുടെ മുന്നിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റ് നിലച്ചുപോകരുത്, അതിന്റെ പ്രവർത്തനം തുടങ്ങാൻ കഴിയാതെ പോകരുത് എന്നതുകൊണ്ട് സർക്കാർ ആ ഒരു ലക്ഷ്യത്തിന് പ്രഥമപരിഗണന നൽകുന്നതിനെ മാറ്റിവച്ചു. എന്നാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റിൽ കോൺട്രാക്ട് അടിസ്ഥാനത്തിൽ തൊഴിലാളികളെ നിയമിക്കുമ്പോൾ അർഹരായ ഏതെങ്കിലും എംപാനൽ ജീവനക്കാരനുണ്ടെങ്കിൽ അവർക്ക് ജോലി നൽകുന്നതിന് പ്രഥമപരിഗണന

നൽകുന്നുണ്ട്. യോഗ്യതയുള്ള ഡ്രൈവർ കം കണ്ടക്ടർമാർ എംപാനലിൽ കുറവാണ്. എന്നാൽ അപേക്ഷ സമർപ്പിച്ച യോഗ്യതയുള്ള മുഴുവൻ എംപാനൽ ജീവനക്കാരെയും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റിൽ നിയമിക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. വി. ഡി. സതീശൻ: സർ, ഇതൊരു സർക്കാർ ഇൻഡിപെൻഡന്റ് കമ്പനിയാണെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഉത്തരത്തിലൂടെ വ്യക്തമാക്കിയത്. അതിന്റെ സ്റ്റാറ്റസ് എനിക്ക് ഇതുവരെ മനസ്സിലായിട്ടില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഏറ്റവും വലിയൊരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമാണ്. തൊഴിൽ സ്ഥിരതയില്ലായ്മയുണ്ടാക്കുന്ന പുതിയ കോർപ്പറേറ്റ് നയത്തെ, ശൈലിയെ രൂക്ഷമായി വിമർശിക്കുന്ന ആളുകളാണ് നമ്മളെല്ലാവരും. ഇവിടെ ഉണ്ടായത് എന്താണ്; കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എന്ന പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനത്തിലെ ഏറ്റവും ലാഭകരമായ ദീർഘദൂര സർവ്വീസുകളെ മാറ്റി കമ്പനി രൂപീകരിക്കുകയാണ് ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. അവിടെ നിയമിക്കുന്നത് മുഴുവൻ സ്ഥിരതയില്ലാത്ത കരാർ തൊഴിലാളികളെയും. per labour-ന് 34,000/- രൂപ കൊടുത്തിരുന്ന സ്ഥാനത്ത് 13,000/-രൂപയായി കുറച്ചിരിക്കുന്നുവെന്ന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി അഭിമാനത്തോടുകൂടി പറഞ്ഞു.

ഒരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനത്തെ ദുർബ്ബലപ്പെടുത്തി തൊഴിലാളി വിരുദ്ധ, തൊഴിൽ സ്ഥിരതയില്ലാതാക്കുന്ന ഈ നയം കമ്മ്യൂണിസ്റ്റ് പാർട്ടി നേതൃത്വം കൊടുക്കുന്ന ഇടതുപക്ഷ മുന്നണിയുടെ നയമാണോ?

<u>ശ്രീ. ആന്റണി രാജു</u>: സർ, ഇത് സർക്കാർ രൂപീകരിച്ചിട്ടുള്ള ഒരു സ്വതന്ത്ര കമ്പനിയാണ്. സർക്കാരാണ് ഇതിന്റെ ഡയറക്ടർമാരെ നിശ്ചയിക്കുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നിലനിന്നാലല്ലേ തൊഴിലാളികളുള്ളൂ. ഇവിടെ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനം നിലനിൽക്കണ്ടേ; കെ-സ്വിഫ്റ്റ് ബസ്സ് ഓടിക്കുന്നത് മുതലാളിമാരല്ല, അവിടെ ജോലി ചെയ്യുന്നത് തൊഴിലാളികളാണ്. ഇന്നത്തെ സേവന-വേതന വ്യവസ്ഥവച്ചുകൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് മുന്നോട്ടുപോകാൻ കഴിയില്ലെന്നത് യാഥാർത്ഥ്യമാണ്. ആ യാഥാർത്ഥ്യത്തിന്റെ മുമ്പിൽ മറ്റുവർത്തമാനം പറഞ്ഞിട്ട് കാര്യമുണ്ടോ; കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നിലനിൽക്കണ്ടേ; കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ നിലനിൽപ്പാണ് പ്രധാനം. കോടിക്കണക്കിന് ജനങ്ങൾക്ക് പൊതുഗതാഗത സൗകര്യം ഒരുക്കി കൊടുക്കുകയെന്നതാണ് പ്രധാന ലക്ഷ്യം. മറ്റുകാര്യങ്ങളൊക്കെ അതിന് അനുബന്ധമായി വരുന്നതാണ്. തൊഴിലാളികളുടെ വേതനത്തിനും

സ്ഥിരതയുമാണ് പ്രാധാന്യം നൽകുന്നതെങ്കിൽ അതിന് നമുക്ക് വേറെ മാർഗ്ഗങ്ങളുണ്ടാക്കാം. അതിന്റെ പേരിൽ കേരളത്തിലെ കോടിക്കണക്കിന് ജനങ്ങൾക്ക് ഉപകാരപ്രദമായ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തെ നമുക്ക് തുലയ്ക്കാൻ കഴിയുമോ; അതിന്റെ നിലനിൽപ്പാണ് പ്രധാനം. എന്നുമാത്രമല്ല, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റിലൂടെ ഉണ്ടാക്കുന്ന മുഴുവൻ വരുമാനവും പത്തുവർഷം കഴിയുമ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ലേയ്ക്ക് തിരിച്ചുവരുന്നതോടുകൂടി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കൂടുതൽ ശക്തിപ്പെടുകയാണ് ചെയ്യുന്നത്. ഈയൊരു കാലഘട്ടത്തിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ തകർച്ചയിൽനിന്നും രക്ഷിക്കാൻ ഇതല്ലാതെ മറ്റുമാർഗ്ഗമില്ലെന്ന് കണ്ടതുകൊണ്ടാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റ് രൂപീകരിച്ചത്. ദീർഘദൂര സർവ്വീസിനുമാത്രമല്ല കിഫ്ബിപോലുള്ള ഏജൻസികൾ ഫണ്ട് ചെയ്യുന്ന ബസ്സുകൾ ഉപയോഗിച്ച് നഷ്ടത്തിലോടുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ സിറ്റി ബസ്സുകളും ഓർഡിനറി ബസ്സുകളും ഓടുന്ന റൂട്ടുകളിൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.സ്വിഫ്റ്റ് ഓടിച്ച് ലാഭത്തിലാക്കാൻ പരിശ്രമിക്കും. അതുകൊണ്ട് ലാഭത്തിലോടുന്ന റൂട്ടുകൾ മാത്രമെടുത്ത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റ് ഓടിക്കുകയും നഷ്ടത്തിലോടുന്ന റൂട്ടുകളെല്ലാം......... അത്തരമൊരു

ധാരണ വേണ്ട. സിറ്റി സർക്കുലറിലേയ്ക്ക് പുതിയ 50 ഇലക്ട്രിക് ബസ്സുകൾ വാങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ചരിത്രത്തിൽ ആദ്യമായിട്ടാണ് സ്വന്തമായി ഇലക്ട്രിക് ബസ്സുകൾ വാങ്ങുന്നത്. ഭീമമായ നഷ്ടത്തിൽ പണ്ട് ഇലക്ട്രിക് ബസ്സുകൾ വാടകയ്ക്ക് എടുത്തിട്ടുണ്ട്. ഞാൻ അതിലേയ്ക്ക് കടക്കുന്നില്ല. സിറ്റി സർക്കുലർ അങ്ങനെയൊരു ലാഭത്തിൽ എത്തിയിട്ടില്ലെങ്കിലും കൂടുതൽ മെച്ചപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ആദ്യകാലങ്ങളിൽ ആയിരംപേർ മാത്രം യാത്ര ചെയ്തിരുന്ന സിറ്റി സർക്കുലറിൽ കഴിഞ്ഞ ദിവസത്തെ കണക്ക് പരിശോധിച്ചപ്പോൾ 28,000 പേർ യാത്ര ചെയ്തിരിക്കുന്നു. ഇത് വലിയ മാറ്റമല്ലേ; കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റിന്റെ കീഴിൽ ഇലക്ട്രിക് ബസ്സുകൾ സിറ്റി സർക്കുലറിലേയ്ക്ക് വരികയാണ്. ലാഭം നേടുക മാത്രമല്ല, മികച്ച സേവനം നൽകുന്നതിനും ലാഭകരമാക്കാനും എന്തെല്ലാം ചെയ്യാമോ അത് മുഴുവൻ ചെയ്യുന്നതിനാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സ്വിഫ്റ്റ് രൂപീകരിച്ചത്. ഇതൊരു സ്വകാര്യ ഏർപ്പാടാണെന്ന ധാരണ മാറ്റണം.

ശ്രീ. ഇ. കെ. വിജയൻ: സർ, കോവിഡ് കാലയളവിൽ ബസ് സർവ്വീസുകൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കട്ട് ചെയ്തിരുന്നു. ലാഭകരമായി ഓടുന്ന മേഖലകളിൽപോലും പിന്നീട് ബസുകൾ ഓടുന്നില്ലായെന്ന നിലയുണ്ട്. എന്റെ

അനുഭവത്തിൽ കേരളത്തിൽ ഏറ്റവും കൂടുതൽ ലാഭമുണ്ടാക്കിയ ഒരു യൂണിറ്റാണ് തൊട്ടിൽപ്പാലം ഡിപ്പോ. ജനങ്ങളുടെ അഭിലാഷത്തിന്റെ ഭാഗമായി പഞ്ചായത്ത് മുൻകയ്യെടുത്ത് സൗജന്യമായി നൽകിയതാണ് ആ ഡിപ്പോ സ്ഥിതിചെയ്യുന്ന രണ്ടേക്കർ സ്ഥലം. ഇപ്പോൾ ഈ ഗ്യാരേജും ഓഫീസുമൊക്കെ മാറുന്നുണ്ടെന്ന് സൂചിപ്പിക്കുന്നു. എല്ലാമാസവും എം.എൽ.എ.-യുടെ നേതൃത്വത്തിൽ പൊളിറ്റിക്കൽ പാർട്ടികൾ, ട്രേഡ് യൂണിയനുകൾ എന്നിവരെ ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള മോണിറ്ററിംഗ് കമ്മിറ്റികൾ കൃത്യമായി ചേരുകയും ചെയ്തിരുന്നു. പക്ഷേ കോവിഡിനുശേഷം വലിയതോതിൽ ബസുകൾ കട്ട് ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. മലയോര മേഖലയിലെ തൊഴിലാളികൾ, ജീവനക്കാർ, വിദ്യാർത്ഥികൾ, രോഗികൾ എന്നിവർക്കുള്ള ആശ്രയം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സാണ്. അതിൽ ഏതെങ്കിലും റൂട്ടിന് ലാഭം കുറവുണ്ടെങ്കിൽ അത്യാവശ്യ സമയങ്ങളിൽ അതായത്, രാവിലെയും വൈകിട്ടും ഒരു സർവ്വീസ് എന്ന നിലയ്ക്ക് ഈ മേഖലകളിലേയ്ക്ക് ബസുകൾ ഓടിക്കണ്ടേ; അതിനൊരു പരിഹാരമുണ്ടാക്കാനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാക്കണമെന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത്.

<u>ശ്രീ. ആന്റണി രാജു</u>: സർ, സാമൂഹിക പ്രതിബദ്ധതയുള്ള റൂട്ടുകളിലെ ഒരു ബസ് സർവ്വീസുപോലും നിർത്തരുതെന്നുള്ള കർശനമായ നിർദ്ദേശം നൽകിയിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ ഇവിടെ പറഞ്ഞല്ലോ, ഇല്ല......ഞാൻ പറയട്ടെ.....

<u>മി. സ്പീക്കർ</u>: മന്ത്രി മറുപടി പറയുകയല്ലേ; സഭയിൽ ഒരു രീതിയുണ്ട്. നിങ്ങൾ എല്ലാവരുംകൂടി കൂട്ടത്തോടെ സംസാരിക്കുകയാണോ...

<u>ശ്രീ. ആന്റണി രാജു</u>: സർ, കോവിഡിനുമുമ്പ് 28 ലക്ഷം മുതൽ 30 ലക്ഷംവരെ യാത്രക്കാരാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസിനെ ആശ്രയിച്ചിരുന്നത്. എന്നാൽ കോവിഡിനുശേഷം അത് വെറും 18 ലക്ഷം യാത്രക്കാർ, ഏതാണ്ട് പകുതി അല്ലെങ്കിൽ മൂന്നിൽ രണ്ടായി കുറഞ്ഞു. മൂന്നിലൊന്ന് യാത്രക്കാർ പിന്മാറുകയാണുണ്ടായത്. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ പല ബസുകൾക്കും നേരത്തെയുള്ള വരുമാനം ഇല്ല. ബസുകളുടെ എണ്ണം കുറയ്ക്കുന്നത്, റൂട്ടുകൾ കട്ട് ചെയ്യുന്നത് വെറുതെ എന്തിന്റെയെങ്കിലും ഒരു ശിപാർശയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിലല്ല. Earnings per kilometer (EPKM) ആണ് നോക്കുന്നത്. ഓരോ ബസിന്റെയും/റൂട്ടിന്റെയും വസ്തുതകൾ ശാസ്ത്രീയമായി അവലോകനം ചെയ്യാറുണ്ട്. ഡീസലിനുപോലും പണം

കണ്ടെത്താൻ കഴിയാത്ത സർവ്വീസ് റൂട്ടുകളിൽ ബസ് ഓടിക്കാൻ സാധിക്കില്ല. എം.എൽ.എ.-മാർക്കും ലോക്കൽ ബോഡികൾക്കും അങ്ങനെയൊരു താൽപ്പര്യമുണ്ടെങ്കിൽ എന്ത് നഷ്ടം സഹിച്ചും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സർവ്വീസ് നടത്താൻ തയ്യാറാണ്, 'ഗ്രാമവണ്ടി' പദ്ധതിയിൽ അംഗമായാൽ മതി, ഏത് റൂട്ടിലേയ്ക്കും ബസ് സർവ്വീസ് നടത്താൻ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. തയ്യാറാണ്.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യ്ക്ക് സി.എൻ.ജി. ബസ്സുകൾ

(*122) ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീൻ:
ശ്രീ. എം. മുകേഷ്:
ശ്രീ. പി. നന്ദകുമാർ:
ശ്രീ. പി. വി. ശ്രീനിജിൻ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. വാങ്ങുന്ന ഡീസലിന് വിപണി വിലയെക്കാൾ എത്ര രൂപ അധികമായി നൽകേണ്ടി വരുന്നുണ്ടെന്നും പ്രതിമാസം ശരാശരി എത്ര രൂപയുടെ അധിക ചെലവാണ് ഈ ഇനത്തിൽ ഉണ്ടാകുന്നതെന്നും അറിയിക്കാമോ;

(ബി) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സുകൾക്ക് സ്വകാര്യ പമ്പുകളിൽ നിന്ന് ഇന്ധനം നിറയ്ക്കുന്ന കാര്യം പ്രായോഗികമാണോയെന്ന് വെളിപ്പെടുത്താമോ;

(സി) കിഫ്ബി ഫണ്ടുപയോഗിച്ച് പുതിയ സി.എൻ.ജി. ബസ്സുകൾ വാങ്ങാൻ തീരുമാനമായിട്ടുണ്ടോ;

(ഡി) നിലവിലുള്ള ഡീസൽ ബസ്സുകൾ സി.എൻ.ജി.യിലേക്ക് മാറ്റുന്ന കാര്യം പരിഗണിക്കുന്നുണ്ടോയെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ആന്റണി രാജു): സർ,

(എ) കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബൾക്ക് കൺസ്യൂമർ എന്ന വിഭാഗത്തിലാണ് വരുന്നത്. 2022 ഫെബ്രുവരിക്കുമുമ്പുവരെ ബൾക്ക് കൺസ്യൂമറിന് എണ്ണക്കമ്പനികൾ ഡീസൽ നൽകിയിരുന്നത് വിപണി വിലയെക്കാൾ കുറഞ്ഞ നിരക്കിലായിരുന്നു. 2022 ഫെബ്രുവരി മാസം മുതൽ ബൾക്ക് കൺസ്യൂമേഴ്സിന് നൽകുന്ന ഡീസലിന് വിപണി വിലയെക്കാൾ കൂടിയ നിരക്കാണ് ഈടാക്കിവരുന്നത്. ജനവരിയിൽ ലിറ്ററിന് 84.74 രൂപയ്ക്ക് ലഭിച്ചുകൊണ്ടിരുന്ന ഡീസലിന്റെ വില നിലവിൽ ലിറ്ററിന് 16-06-2022-ലെ നിരക്ക് 132.94 രൂപ. 84.74 രൂപയിൽ നിന്ന് 132.94 രൂപയായി ഉയർന്നത് കഴിഞ്ഞ ആറുമാസം കൊണ്ടാണ്. അതായത് ലിറ്ററിന് 48.20 രൂപ വർദ്ധനവ് ഉണ്ടായത് ആറുമാസങ്ങൾക്കുള്ളിലാണ്. ഏകദേശം പ്രതിദിനം മൂന്ന് ലക്ഷം ലിറ്റർ ഡീസൽ വാങ്ങുന്ന

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യ്ക്ക് ഈ കാരണത്താൽ പ്രതിമാസം 43.38 കോടി രൂപയുടെ അധിക സാമ്പത്തിക ബാദ്ധ്യതയുണ്ടാകുമായിരുന്നു. എന്നാൽ അധിക സാമ്പത്തിക ബാദ്ധ്യത നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനായി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ നിലവിലുള്ള യാത്രാ ഫ്യൂവൽസ് റീട്ടെയിൽ ഔട്ട്‌ലെറ്റുകളിൽനിന്നും സ്വകാര്യ പമ്പുകളിൽനിന്നും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ഇന്ധനം ലഭ്യമാക്കുന്നതിനുള്ള ക്രമീകരണം ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

(ബി) സ്വകാര്യ പമ്പുകളിൽനിന്ന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസുകൾക്ക് ഇന്ധനം നിറയ്ക്കുന്നത് പല കാരണങ്ങൾകൊണ്ടും പ്രായോഗികമല്ല. പ്രധാനമായും അളവിലെ കൃത്യതയും ഗുണനിലവാരവും ഉറപ്പാക്കാൻ പ്രയാസമാണ്. കൂടാതെ സ്വകാര്യ പമ്പുകളിൽ പോയി ഡീസൽ നിറയ്ക്കുവാൻ അധിക ദൂരം വാഹനം ഓടിക്കേണ്ടിവരുമ്പോൾ പാഴ്ചെലവുകളും ഉണ്ടാകുന്നു. ഇതുകൂടാതെ മുൻകൂർ തുക അടച്ചാൽ മാത്രമേ യാത്രാ ഫ്യൂവൽസിലായാലും സ്വകാര്യ പമ്പുകളിലായാലും ഇന്ധനം ലഭ്യമാക്കാൻ സാധിക്കൂ. കൺസ്യൂമർ പമ്പിൽ ലഭിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ക്രഡിറ്റ് സൗകര്യം ഇത്തരത്തിൽ ഇന്ധനം വാങ്ങുമ്പോൾ ലഭ്യമല്ല.

(സി) 1010 ബസ്സുകൾക്കുള്ള ലോൺ ലഭ്യമായിട്ടുണ്ട്. KSRTC-SWIFT-ന് വേണ്ടി 455 കോടി രൂപയും കിഫ്ബി വായ്പ ഉപയോഗിച്ച് 705 CNG bus കൾ വാങ്ങുന്നതിന് സ.ഉ.(കൈ) 25/2022/Trans dated 23-05-2022 പ്രകാരം ഭരണാനുമതി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. എന്നാൽ CNG-യുടെ വലിയ വില വർദ്ധനവ് കാരണം അന്തിമ തീരുമാനം കൈക്കൊണ്ടിട്ടില്ല.

(ഡി) ഡീസൽ ബസുകൾ സി.എൻ.ജി.-യിലേയ്ക്ക് മാറ്റി പ്രവർത്തനം വിലയിരുത്തുന്നതിന്റെ മുന്നോടിയായി പരീക്ഷണാർത്ഥം ബസുകൾ സി.എൻ.ജി.-യിലേയ്ക്ക് പരിവർത്തനം ചെയ്യുന്നതിന് ടെണ്ടർ ക്ഷണിച്ചു. അതിൻപ്രകാരം വർക്ക് ഓർഡർ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഒരു ഡീസൽ ബസ് സി.എൻ.ജി.-യിലേയ്ക്ക് പരിവർത്തനം നടത്തി 09-06-2022 മുതൽ ആലുവ യൂണിറ്റിൽ പരീക്ഷണാർത്ഥം സർവ്വീസ് നടത്തിവരികയാണ്. വിവിധ ശ്രേണിയിലുള്ള അഞ്ച് ബസുകൾ സി.എൻ.ജി.-യിലേയ്ക്ക് മാറ്റാനാണ് ഓർഡർ നൽകിയിരിക്കുന്നത്.

<u>ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീൻ</u>: സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ബൾക്ക് പർച്ചേസർ എന്ന നിലയ്ക്കുള്ള ഇന്ധന കമ്പനികളുടെ കൊള്ള കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് വലിയ പ്രയാസങ്ങൾ സൃഷ്ടിച്ചിട്ടുണ്ട്. നേരത്തെ

ഒരു ചോദ്യത്തിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം മറുപടി പറഞ്ഞപ്പോൾ, കിഫ്ബി സഹായത്തോടുകൂടിയുള്ള സി.എൻ.ജി. ബസുകളിലേയ്ക്ക് പോകുമ്പോൾ സി.എൻ.ജി.-യുടെ വിലയും ക്രമാധീതമായി ഉയരുകയാണ്. അത് പുനരാലോചനയിലേയ്ക്ക് പോകുന്ന ഘട്ടത്തിൽ കിഫ്ബിയുടെ ഈ സഹായം ഡീസൽ ബസുകൾ വാങ്ങിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഉറപ്പുവരുത്താൻ എന്തെങ്കിലും ആലോചന ഉണ്ടോ എന്നുള്ളതാണ് എന്റെ ചോദ്യം?

<u>ആന്റണി രാജു</u>: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ചത് വളരെ ശരിയാണ്. സി.എൻ.ജി.-യുടെ ഇപ്പോഴത്തെ വില ഒരു കിലോയ്ക്ക് 83 രൂപയാണ്. അത് വാങ്ങുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കുന്ന സമയത്ത് 54 രൂപയായിരുന്നു. ഇപ്പോഴത്തെ ഡീസലിന്റെ ബൾക്ക് പർച്ചേസിന്റെ വില 138 രൂപയാണ്. റീട്ടെയിൽ വില 96.2 രൂപയാണ്. ഡീസലിനെക്കാൾ സി.എൻ.ജി.-ക്ക് നിലവിൽ 13.7 ശതമാനം വില കുറവാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ സി.എൻ.ജി.-യുടെ വില ക്രമാതീതമായി വർദ്ധിച്ചുവരികയാണ്. ചുരുങ്ങിയ കാലയളവിനുള്ളിൽ 30 രൂപ വർദ്ധിച്ചു. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ സി.എൻ.ജി. ബസുകൾ വാങ്ങുന്ന നടപടി അത്ര ശുഭകരമാകുമെന്ന പ്രതീക്ഷയല്ല ഇപ്പോഴുള്ളത്. കാരണം ഈ രീതിയിലാണ്

പോകുന്നതെങ്കിൽ സി.എൻ.ജി. ബസുകൾ വാങ്ങുന്നത് അത്ര ഗുണകരമാകില്ല. ആയതിനാൽ ഇപ്പോഴത്തെ ഒരു സാഹചര്യത്തിൽ ഇലക്ട്രിക്ക് ബസുകൾ വാങ്ങുന്നതിനെക്കുറിച്ചാണ് ആലോചിക്കുന്നത്. അതിനുവേണ്ടി സർക്കാർതലത്തിൽ കൂടുതൽ ചർച്ചകൾ വേണ്ടിവരും. ബസിന്റെ വില നോക്കുകയാണെങ്കിൽ ഡീസൽ ബസുകൾക്ക് ഏകദേശം 30 ലക്ഷം മുതൽ 35 ലക്ഷം രൂപവരെ ആകുമ്പോൾ സി.എൻ.ജി. ബസുകൾക്ക് 37 ലക്ഷം മുതൽ 40 ലക്ഷം രൂപ വരെ വിലയുണ്ടാവും. ഇലക്ട്രിക്ക് ബസുകൾക്ക് എ.എം.സി. ഉൾപ്പെടെ ഏതാണ്ട് 90 ലക്ഷം രൂപയിൽ കൂടുതൽ വരും. ഈ വസ്തുതകളെല്ലാം വിലയിരുത്തിക്കൊണ്ടുമാത്രമേ കൂടുതൽ ബസുകൾ വാങ്ങുന്നതിനുള്ള നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടുപോകുകയുള്ളൂ. അതിനുള്ള പരീക്ഷണാടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഡീസൽ എൻജിൻ കൺവെർട്ട് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള ഒരു പഠനം നടത്തുന്നതും പുതിയ ബസ്സുകൾ ഓടിച്ച് ട്രയൽ നടത്തുന്നതും. ശരിയായ അവലോകനം നടത്തി ഇതിന്റെ ലാഭനഷ്ടങ്ങൾ വിലയിരുത്താതെ ഒറ്റയടിയ്ക്ക് 700 ബസുകൾ വാങ്ങിച്ചിട്ടാൽ ഭീമമായ നഷ്ടം ഭാവിയിൽ ഉണ്ടാകാൻ ഇടയുണ്ട്. എൽ.എൻ.ജി.-ക്കാണെങ്കിൽ ഇതുവരെ

കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് വില നിശ്ചയിച്ചിട്ടുമില്ല. ഈ വസ്തുതകളെല്ലാം മുന്നിൽ നിൽക്കുമ്പോൾ ഈ യാഥാർത്ഥ്യത്തിന്റെ നടുവിൽനിന്നുകൊണ്ടുമാത്രമേ, സി.എൻ.ജി.ആണോ, എൽ.എൻ.ജി. ആണോ ഇലക്ട്രിക് ആണോ ഡീസൽ ആണോ എന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ അന്തിമതീരുമാനം എടുക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. പക്ഷേ ആറ് മാസത്തിനുള്ളിൽ ഉണ്ടാകുന്ന ക്രമാതീതമായ മാറ്റം ശരിയായ ഒരു പഠനത്തിന് വിധേയമാക്കിയതിനുശേഷം മാത്രമേ അന്തിമ തീരുമാനം കൈക്കൊള്ളാൻ കഴിയൂ.

ശ്രീ. എ. സി. മൊയ്തീൻ: സർ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ലാഭമുണ്ടാക്കാൻവേണ്ടിമാത്രമുള്ള ഒരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമല്ല, അതൊരു സേവനം കൂടിയാണ്. ആ സേവനങ്ങൾ ഒരുപാട് നൽകുന്നുമുണ്ട്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ ഇന്നത്തെ ഈ അവസ്ഥയിൽ ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് എന്തൊക്കെ സാമ്പത്തിക സഹായമാണ് ലഭ്യമാക്കിയിട്ടുള്ളത്; അതുപോലെ ടിക്കറ്റിതര വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ എന്ത് നടപടികളാണ് സർക്കാർ സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളതെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ?

ആന്റണി രാജു: സർ, ടിക്കറ്റിതര വരുമാനത്തിൽനിന്ന് പ്രതിമാസം ഏതാണ്ട് 11 കോടി രൂപയോളം രൂപ ലഭിച്ചു. ഇത് റെക്കോർഡ്

കളക്ഷനാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഗവൺമെന്റിൽനിന്ന് ഇത്തരമൊരു സാമ്പത്തിക സഹായം ലഭിച്ച വേറൊരു കാലഘട്ടം ഉണ്ടായിട്ടില്ല. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാരുടെ പെൻഷൻ അതാത് മാസമെങ്കിലും കൊടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞത് ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനുശേഷം മാത്രമാണ്. ആ പെൻഷൻ ഗവൺമെന്റ് നേരിട്ടാണ് കൊടുക്കുന്നത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ജീവനക്കാർക്ക് പെൻഷൻ കൊടുക്കുന്ന ഇന്ത്യയിലെ ഒന്നോ രണ്ടോ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ഒന്നാണ് കേരളം. കഴിഞ്ഞവർഷം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് 2037 കോടി രൂപയാണ് ഗവൺമെന്റ് നൽകിയത്, ഇത് റെക്കോർഡാണ്. ഒരുപക്ഷേ ഇടതുപക്ഷ ജനാധിപത്യമുന്നണി ഗവൺമെന്റിന് ഒരു തുടർഭരണം വന്നതുകൊണ്ടുമാത്രമാണ് ഇന്ന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നിലനിൽക്കുന്നത്. അത്രയേറെ സാമ്പത്തിക സഹായം കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-ക്ക് ഗവൺമെന്റ് ചെയ്യുന്നുണ്ട്. എന്നാൽ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പിണറായി സർക്കാർ നൽകിയ വാഗ്ദാനം, ഈ പ്രതിസന്ധിയിലും ശമ്പളപരിഷ്കരണം നടത്തിയ സർക്കാരാണ് ഇടതുമുന്നണി സർക്കാർ. പതിമൂന്നര കോടിരൂപയാണ് പ്രതിമാസം ഈ ജനുവരി മുതൽ

ശമ്പളപരിഷ്കരണത്തിനായി അധികം കണ്ടെത്തേണ്ടിവരുന്നത്. എവിടെയാണ് ഇതെല്ലാം താളം തെറ്റുന്നത്; കഴിഞ്ഞ ആറുമാസംമുമ്പ് ബൾക്ക് പർച്ചേസിലേയ്ക്ക് മാറിയാൽ 43 കോടി രൂപ അധികംവരുന്ന ഒരു സംവിധാനത്തിലേയ്ക്ക് മാറുന്നു. റീട്ടെയിൽ പർച്ചേസ് ചെയ്യുമ്പോഴും ചെലവ് കൂടുന്നു, സ്പെയർപാർട്സിന് വില കൂടുന്നു. അപ്രതീക്ഷിതമായി ഉണ്ടാകുന്ന ചെലവുകളാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യുടെ കണക്കുകൂട്ടലുകളെ താളംതെറ്റിക്കുന്നത്. അല്ലാതെ മാനേജ്മെന്റിന്റെ കുഴപ്പമോ ഗവൺമെന്റിന്റെ സപ്പോർട്ട് കുറവുകൊണ്ടോ മാത്രമല്ല. ഗവൺമെന്റിന്റെ സപ്പോർട്ട് ഉള്ളതുകൊണ്ട് മാത്രമാണ് ഇന്ന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നിലനിൽക്കുന്നത്.

ശ്രീ. എം. മുകേഷ്: സർ, ഡീസൽ ബസുകളുമായി താരതമ്യം ചെയ്യുമ്പോൾ സി.എൻ.ജി. ബസുകളുടെ പ്രവർത്തനച്ചെലവ് എപ്രകാരമാണ്; സി.എൻ.ജി. യുടെ ലഭ്യതക്കുറവ് ബസ് സർവ്വീസുകളെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുമെന്ന് കരുതുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, ഡീസൽ ബസുകൾക്ക് ഒരു കിലോമീറ്ററിന് ഏകദേശം 27 മുതൽ 29 രൂപവരെ ചെലവ് വരും. എന്നാൽ സി.എൻ.ജി ബസുകൾക്ക് ഒരു കിലോമീറ്ററിന് 20 മുതൽ 22 രൂപവരെയാണ് ചെലവ്.

ഇലക്ട്രിക് ബസുകളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം കിലോമീറ്ററിന് 17 മുതൽ 18 രൂപവരെയാണ് ചെലവ്. ഇതാണ് ഇതിന്റെ താരതമ്യം.

<u>ശ്രീ. പി. നന്ദകുമാർ</u>: സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ യൂണിയൻ ഭാരവാഹികൾക്ക് യൂണിറ്റടിസ്ഥാനത്തിൽ പ്രൊട്ടക്ഷനുണ്ടെന്ന് പറയുകയുണ്ടായി. അക്കാര്യം എഗ്രിമെന്റിലുണ്ടോയെന്ന കാര്യം വ്യക്തമാക്കാമോ? രണ്ടാമത്തെ ചോദ്യം സി.എൻ.ജി. ക്ക് ഇപ്പോൾ വില വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. സി.എൻ.ജി. ബസുകൾക്കും വിലക്കൂടുതലാണ്. ഈ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ധൃതിപിടിച്ച് അതിലിടപെടാതെ സിറ്റി, കോസ്റ്റൽ, മലയോരം എന്നിങ്ങനെ മൂന്ന് മേഖലയായി തിരിച്ച്... മലയോരത്ത് ഫ്യൂയൽ കൺസപ്ഷൻ കൂടും. സ്വാഭാവികമായും അവിടെ ഡീസലിനാണ് സാദ്ധ്യതയുള്ളത്. ഡീസൽ, ഇലക്ട്രിക്കൽ, സി.എൻ.ജി എന്നിങ്ങനെ മൂന്ന് മേഖല തിരിച്ച് ഏതാണ് ലാഭകരമെന്ന് മനസ്സിലാക്കി ആ രൂപത്തിലാക്കാനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാക്കാൻ തയ്യാറുണ്ടോ?

<u>ശ്രീ. ആന്റണി രാജു</u>: സർ, ഇവിടെ യൂണിയനുകളുടെ പ്രൊട്ടക്ഷൻ വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടൊരു ചോദ്യമാണ്. Long Term agreement-ന്റെ ഭാഗമായി വളരെക്കാലമായി നിലനിൽക്കുന്നൊരു വ്യവസ്ഥയാണ്

അംഗീകൃത ട്രേഡ് യൂണിയനുകളുടെ ഭാരവാഹികൾ നിശ്ചയിക്കുകയും, മാനേജ്മെന്റ് എഴുതിക്കൊടുക്കുകയും ചെയ്യുന്നയാളുകൾക്ക് ഓരോ അംഗീകൃത യൂണിയനും ഓരോ പ്രതിനിധി. ഇപ്പോൾ സി.ഐ.റ്റി.യു., ഐ.എൻ.റ്റി.യു.സി., ബി.എം.എസ്. എന്നിങ്ങനെ മൂന്ന് അംഗീകൃത യൂണിയനുകളാണുള്ളത്. ഓരോ അംഗീകൃത യൂണിയനും ഓരോ ആളുവീതം ഓരോ യൂണിറ്റിലും പ്രൊട്ടക്ഷനാണ്. 92 യൂണിറ്റുകളിലായി ഏകദേശം 300 ഓളം നേതാക്കന്മാർക്കിപ്പോൾ ഓരോ യൂണിറ്റിലും അവർക്ക് പ്രൊട്ടക്ഷനാണ്. ഇവരാണ് അവിടെ ഇപ്പോൾ ഭരിക്കുന്നത്. കാരണം ഇവർ അവിടെ സ്ഥിരമാണ്. ഇവരെ മാറ്റാൻ സാധിക്കുകയില്ല. എ.റ്റി.ഒ., ഡി.റ്റി.ഒ., മറ്റ് ആളുകൾ, ക്യാന്റീൻ എടുക്കുന്ന കോൺട്രാക്ടർ എന്നിവർ മാറും, പക്ഷേ ഇവർക്ക് മാത്രം മാറ്റമില്ല. ഇത് കേരളത്തിൽ ഒരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനത്തിലുമില്ല. ഇലക്ട്രിസിറ്റി ബോർഡിൽ ഓരോ സ്റ്റേഷനിലും, ഓഫീസുകളിലും പ്രൊട്ടക്ഷൻ നൽകാൻ തുടങ്ങിയാൽ എന്തായിരിക്കും അവസ്ഥ. ഇത് മാറാതെ ഈ പ്രസ്ഥാനത്തെ നന്നാക്കിയെടുക്കാൻ ബുദ്ധിമുട്ടാണ്. ഇക്കാര്യത്തിൽ ഗൗരവമായ ഇടപെടൽ നടത്തുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഗവൺമെന്റ് ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

സി.എൻ.ജി, എൽ.എൻ.ജി., കോസ്റ്റൽ ഏരിയ, മലയോരം അങ്ങനെ വേർതിരിക്കാൻ ബുദ്ധിമുട്ടാണ്. ദീർഘദൂര ബസുകൾ ഒരറ്റത്തുനിന്നും മറ്റേയറ്റത്തേക്കാണ് പോകുന്നത്. ശ്രീ. സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ടിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ഇതിനെ...

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. പിണറായി വിജയൻ): സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞവസാനിപ്പിക്കാൻ നോക്കിയ വാചകമാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ സംരക്ഷിക്കേണ്ടതാണെന്ന പൊതുവികാരമാണുള്ളത്. അത് തന്നെയാണ് സർക്കാറിനുമുള്ളത്. അവിടെയുള്ള പ്രശ്നം കാര്യങ്ങൾ പഠിച്ച് വിശദമായൊരു റിപ്പോർട്ട് ശ്രീ. സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ടെന്ന പേരിൽ നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. പി. നന്ദകുമാറിന്റെ ചോദ്യമാണ് മറുപടി പറയാൻ എന്നെ പ്രേരിപ്പിച്ചത്. സുശീൽ ഖന്ന റിപ്പോർട്ടിലുള്ള ശിപാർശകൾ നടപ്പിലാക്കുകയെന്നത് വളരെ പ്രധാനമാണ്. അത് നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടുമാത്രമേ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ സംരക്ഷണം ശരിയായ രീതിയിൽ ഉറപ്പുവരുത്താനാവുകയുള്ളൂ. നേരത്തെ അതിനായൊരു ശ്രമം നടത്തിയിരുന്നു. പക്ഷേ, പൂർണ്ണ വിജയത്തിലെത്തിയില്ല. അത് വീണ്ടും ആരംഭിക്കേണ്ടതുണ്ട്.

ഈയൊരു ഘട്ടത്തിൽ ഗവൺമെന്റ് അതിന് വളരെ മുൻഗണന നൽകുകയാണ്. എല്ലാ തൊഴിലാളി സംഘടനകളുമായും വീണ്ടും ചർച്ച ചെയ്യണമെന്നുതന്നെയാണ് ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. കൃത്യമായി ആ റിപ്പോർട്ടിലെ ശിപാർശകൾ നടപ്പാക്കിക്കൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ സംരക്ഷിക്കുന്ന നടപടികൾ മുന്നോട്ട് കൊണ്ടുപോകേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്.

<u>ശ്രീ. പി. വി. ശ്രീനിജൻ</u>: സർ, നഷ്ടം സഹിച്ചാണെങ്കിലും കേരളത്തിലെ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തിന് താങ്ങും തണലുമായി നിൽക്കുന്ന കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ പ്രത്യേകം അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. എന്റെ ചോദ്യം നേരത്തെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഏകദേശം 20 ലക്ഷം ആളുകൾ ആവറേജ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. സർവ്വീസ് ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ട്. ഇത്തരം ആളുകൾക്ക് ഒരു വർഷം കേരളത്തിലെവിടെയും ട്രാവൽ ചെയ്യാനായി അഡ്വാൻസായി ഒരു ഗിഫ്റ്റ് കാർഡ്..., ഉദാഹരണത്തിന് കൈത്തറിയെ സഹായിക്കാനായി വ്യവസായ വകുപ്പെടുത്തതുപോലൊരു തീരുമാനം സർക്കാർ ഉദ്യോഗസ്ഥരും, കുട്ടികളുമടക്കമുള്ള ആളുകൾക്ക് ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുന്ന തരത്തിൽ ഗിഫ്റ്റ് കാർഡ് അവതരിപ്പിക്കുകയാണെങ്കിൽ... 1000 രൂപ വച്ച് 20

ലക്ഷമാണെങ്കിൽ 200 കോടി രൂപ സമാഹരിക്കാൻ കഴിയും. അത്തരത്തിലെന്തെങ്കിലുമൊരു പദ്ധതി കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.-യിൽ ആവിഷ്ക്കരിക്കാൻ കഴിയുമോ?

ശ്രീ. ആന്റണി രാജു: സർ, ഇത്തരമൊരു പദ്ധതിയെക്കുറിച്ചുള്ള പഠനവും അത് നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുള്ള പരിശ്രമവും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യിൽ നടന്നുവരികയാണ്. ഇത് നടപ്പിലാക്കണമെങ്കിൽ ഇ.ടി.എം. (The Electronic Ticketing Machine) മെഷീനുകളിൽ അതനുസരിച്ചുള്ള സോഫ്റ്റ് വെയർ ഡെവലപ്പ് ചെയ്യാനുണ്ട്. ഇ.ടി.എം.മെഷീൻ ആ രീതിയിൽ പുന:ക്രമീകരിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. അതൊരു ബൃഹത്തായ പദ്ധതിയാണ്. ഇപ്പോൾ നമ്മൾ പുതിയതായി വാങ്ങുന്ന ഇ.ടി.എം. മെഷീനുകളിൽ ഇത്തരത്തിലുള്ള ക്രമീകരണം നടത്തിയതിനുശേഷം മാത്രമേ ഇത്തരം കാർഡുകളെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ. എങ്കിലും ഘട്ടംഘട്ടമായി സിറ്റി സർക്കുലറിൽ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അത് മറ്റ് മേഖലകളിൽ വ്യാപിപ്പിക്കുന്ന കാര്യത്തിലുള്ള പരിശ്രമം നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

മി. സ്പീക്കർ: ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇക്കാര്യത്തിൽ

നയപരമായിട്ടുള്ള വസ്തുത വ്യക്തമാക്കിയതുകൊണ്ട് ഇനി ഈ ചോദ്യങ്ങളുടെ ഉപചോദ്യത്തിലേയ്ക്ക് പോകേണ്ട കാര്യമുണ്ടെന്ന് തോന്നുന്നില്ല. അടുത്ത ചോദ്യത്തിലേയ്ക്ക് കടക്കാം.

ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ പരിഷ്കാര കമ്മീഷൻ

(*123) ശ്രീ. പ്രമോദ് നാരായൺ:
ശ്രീ. ജോബ് മൈക്കിൾ:
ഡോ. എൻ. ജയരാജ്:
ശ്രീ. സെബാസ്റ്റ്യൻ കുളത്തുങ്കൽ: താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ-സാമൂഹ്യനീതി വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസത്തിന്റെ ഘടനയും ഉള്ളടക്കവും പരിഷ്കരിക്കുന്നതിന് ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ പരിഷ്കാര കമ്മീഷനെ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ പ്രസ്തുത കമ്മീഷന്റെ പഠന റിപ്പോർട്ടുകൾ ലഭ്യമാണോ; വിശദമാക്കാമോ;

(ബി) ക്ലാസുകളിൽ നേരിട്ടുള്ള വിദ്യാഭ്യാസവും കോവിഡ് കാലത്ത് നടത്തിയ ഓൺലൈൻ വിദ്യാഭ്യാസവും സംയോജിപ്പിച്ചുള്ള ടീച്ചിങ് -ലേണിങ് സമ്പ്രദായം പഠനാനുഭവത്തെ എങ്ങനെ ബാധിക്കുമെന്ന് പഠിക്കാൻ പ്രസ്തുത കമ്മീഷനോട് ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; വ്യക്തമാക്കാമോ;

(സി) ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിലെ പരിഷ്കരണത്തിലൂടെ

അദ്ധ്യാപകർക്കും വിദ്യാർത്ഥികൾക്കും വിഷയ-ശാഖാന്തരമില്ലാതെ അറിവും നൈപുണ്യവും നേടിയെടുക്കാവുന്ന വിധത്തിൽ പാഠ്യപദ്ധതി രൂപപ്പെടുത്തുന്നതിന് ലക്ഷ്യമിട്ടിട്ടുണ്ടോ; വ്യക്തമാക്കാമോ;

(ഡി) യൂ ട്യൂബ് വഴിയുള്ളത് ഉൾപ്പെടെ ഓൺലൈനായി ക്ലാസുകൾ ലഭ്യമാകുന്നത് ക്ലാസ് മുറികളിലെ നേരിട്ടുള്ള അദ്ധ്യാപനത്തെ എങ്ങനെയെല്ലാം സ്വാധീനിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് കണ്ടെത്തുവാൻ പ്രസ്തുത കമ്മീഷന് നിർദ്ദേശം നൽകുമോ?

ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ-സാമൂഹ്യനീതി വകുപ്പുമന്ത്രി (ഡോ. ആർ. ബിന്ദു): സർ,

(എ) സംസ്ഥാനത്ത് ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസത്തിന്റെ ഘടനയും ഉള്ളടക്കവും പരിഷ്കരിക്കുന്നതിന് ഡോ. ശ്യാം ബി. മേനോൻ അദ്ധ്യക്ഷനായി ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ പരിഷ്കരണ കമ്മീഷനെ നിയമിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ പരിഷ്കരണ കമ്മീഷൻ അതിന്റെ ഇടക്കാല റിപ്പോർട്ട് സർക്കാരിന് സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. അന്തിമറിപ്പോർട്ട് ഉടൻ സമർപ്പിക്കുമെന്ന് കമ്മീഷൻ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(ബി) ഡോ. ശ്യാം ബി. മേനോൻ ചെയർമാനായ ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ

പരിഷ്കരണ കമ്മീഷനോട് പരമ്പരാഗത പഠന-ബോധന രൂപങ്ങളും അവയുടെ ഓൺലൈൻ രൂപങ്ങളും പഠിതാവിന്റെ അറിവുൽപാദന ലക്ഷ്യങ്ങൾക്ക് ഏറ്റവും യോജിച്ച വിധത്തിൽ സംയോജിപ്പിക്കുന്നതിന് യുക്തിസഹമായ നിർദ്ദേശങ്ങൾ സമർപ്പിക്കാൻ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്.

(സി & ഡി) ഒന്നിലധികം വിഷയങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തി മൾട്ടി മേജർ കോഴ്സുകളിലെ വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് അതിലേത് വിഷയവും പഠിക്കാൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിൽ നിയമങ്ങൾ ലഘൂകരിക്കുന്ന കാര്യവും യു.ജി.സി-യുടെ മാനദണ്ഡങ്ങൾക്കനുസരിച്ച് പരിശോധിക്കാനായി കമ്മീഷൻ ശിപാർശ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇൻറർഡിസിപ്ലീനറിയായി കൂടുതൽ കോഴ്സുകൾ ആരംഭിക്കാനും അതിനനുസൃതമായ രീതിയിൽ പാഠ്യപദ്ധതി രൂപപ്പെടുത്താനും കമ്മീഷൻ ശിപാർശ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി സംസ്ഥാനത്തെ മുഴുവൻ സർവ്വകലാശാലകളും സമഗ്രമായ കരിക്കുലം സിലബസ് പരിഷ്കരണം നടത്താൻ കമ്മീഷൻ ശിപാർശ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കരിക്കുലം പരിഷ്കരിക്കുന്നതിനുള്ള സമഗ്രപരിപാടികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ കൗൺസിലിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്നതാണ്. ക്ലാസ് റൂമുകളിൽ മെച്ചപ്പെട്ട ഡിജിറ്റൽ

സംവിധാനങ്ങൾ ഒരുക്കാൻ കമ്മീഷൻ ശിപാർശ ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. LMS അടക്കമുള്ള സംവിധാനങ്ങളിൽ അദ്ധ്യാപകരെ പരിശീലിപ്പിക്കുന്ന പരിപാടികൾ ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ കൗൺസിലിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ശ്രീ. പ്രമോദ് നാരായൺ: സർ, ന്യൂ നോർമൽ എന്ന് വിശേഷിപ്പിക്കാവുന്ന കോവിഡാനന്തര വിദ്യാഭ്യാസ കാലഘട്ടത്തിൽ ഓഫ് ലൈൻ വിദ്യാഭ്യാസത്തോടൊപ്പം സെൽഫ് ലേണിങ്ങും ഓൺലൈൻ ലേണിങ്ങുമാണ് ഇനി ലോകത്തിന്റെ വഴി. ഇതിനാവശ്യമായ ഡിജിറ്റൽ ഉള്ളടക്കത്തിന്റെ നിർമ്മിതിയിൽ ഇന്ത്യയിലെ മറ്റേത് സംസ്ഥാനത്തെക്കാളും മുന്നിൽ വരാൻ കേരള ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പിന്റെ ഇച്ഛാശക്തിയോടുള്ള ഇടപെടലാൽ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. പ്രധാനപ്പെട്ട പ്രശ്നം നമ്മുടെ കോളേജ് അദ്ധ്യാപകർ രൂപപ്പെടുത്തുന്ന ഡിജിറ്റൽ ഉള്ളടക്കത്തിന്റെ ശേഖരണമാണ്. ഇതിനാവശ്യമായിട്ടുള്ള സർവ്വർ സ്പേസ് കണ്ടെത്തുക എന്നത് ഭാരിച്ച പണച്ചിലവുള്ളൊരു കാര്യമാണ്. സ്റ്റേറ്റ് ഡാറ്റാ സെന്ററിന് മാത്രം ഇതിന്റെ ഉള്ളടക്കത്തെ ശേഖരിക്കാൻ കഴിയില്ല. നമ്മുടെ കോളേജുകളെ സഹായിക്കുന്ന തരത്തിൽ അമൂല്യമായ സൃഷ്ടിപരമായ ഈ വിവരങ്ങൾ

ശേഖരിക്കാൻ ഒരു കോമൺ സർവ്വർ സ്പേസ് സജ്ജമാക്കാൻ ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പ് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ഡോ. ആർ. ബിന്ദു: സർ, അദ്ധ്യാപകർ തയ്യാറാക്കുന്ന കോഴ്സ് മെറ്റീരിയൽസ് സമാഹരിച്ച് ശേഖരിക്കുന്നതിന് ഒരു ഡിജിറ്റൽ റിപ്പോസിറ്ററി ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ കൗൺസിലിന്റെ ആഭിമുഖ്യത്തിൽ രൂപീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഇന്ന് ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യുന്ന ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ ശാക്തീകരണ കർമ്മപദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി അതും ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യപ്പെടുകയാണ്. 3500-ലേറെ കോഴ്സ് മെറ്റീരിയൽസ് ഇതിനകം ലഭ്യമായിട്ടുണ്ട്. തുടർന്നും സംസ്ഥാനത്തെ വിവിധ കോളേജുകളിലും സർവ്വകലാശാലകളിലും പഠിപ്പിക്കുന്ന അദ്ധ്യാപകർ തയ്യാറാക്കുന്ന കോഴ്സ് മെറ്റീരിയൽസ് റെപ്പോസിറ്ററിയിലേയ്ക്ക് സമാഹരിക്കാൻ കഴിയും. അതിനുള്ള സാങ്കേതികമായ എല്ലാ കാര്യങ്ങളും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ബ്ലൻഡഡ് ലേണിംഗ് മോഡിൽ മുന്നോട്ടുപോകാൻ തന്നെയാണ് തീരുമാനം. അതിനാവശ്യമായ ക്രമീകരണങ്ങൾ കരിക്കുലം ഫ്രയിംവർക്കിലും തുടർന്ന് സിലബസിലും ഉണ്ടാക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതിനുള്ള ശ്രമങ്ങൾ ആരംഭിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. പ്രമോദ് നാരായൺ: സർ, ലോകമെമ്പാടുമുള്ള വിദ്യാർത്ഥികളെ

ആകർഷിക്കുന്നതരത്തിൽ നോളഡ്ജ് ഹബ്ബായി മാറുകയെന്നത് കേരളത്തിന്റെ സ്വപ്നവും ഇനിയുള്ള സഞ്ചാരപാതയുമാണ്. ആവശ്യമായ തരത്തിൽ എല്ലാ സർവ്വകലാശാലകളുടെയും കോളേജുകളുടെയും കോഴ്സുകളുടെ ഡിസൈനിംഗ് പ്രധാനമാണ്. സയൻസിലും മറ്റ് വൈജ്ഞാനിക ശാഖകളിലും മാനവശേഷിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഗവേഷണ സംവിധാനവും പ്രധാനമാണ്. യു.ജി.സി.-യുടെ ആക്സിലറേറ്റർ മാതൃകയിൽ അന്തർസർവ്വകലാശാലകളെയെല്ലാം സഹായിക്കാൻ കഴിയുന്നൊരു പൊതുകേന്ദ്രം സജ്ജമാക്കാൻ ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ വകുപ്പ് നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ഡോ. ആർ. ബിന്ദു</u>: സർ, ഇപ്പോൾ ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ കൗൺസിലാണ് വിവിധ സർവ്വകലാശാലകളെയും കോളേജുകളെയും ഏകോപിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചതുപോലുള്ള കേന്ദ്രങ്ങളെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കാവുന്നതാണ്. ബഡ്ജറ്റ് അവതരണവേളയിൽ അതിലേയ്ക്കുള്ള സൂചനകൾ തീർച്ചയായും ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അത് മുന്നോട്ടുകൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയുമെന്നുതന്നെയാണ് കരുതുന്നത്. ഇന്റർഡിസിപ്ലിനറിയായതും ഏറ്റവും

നൂതനവുമായ വൈജ്ഞാനിക ശാഖകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കോഴ്സുകൾ കുട്ടികൾക്ക് നൽകാൻ കഴിയണമെന്നുതന്നെയാണ് സർക്കാർ ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. ഇന്റർഡിസിപ്ലിനറി റിസർച്ചിനുള്ള കേന്ദ്രങ്ങൾ മികവിന്റെ കേന്ദ്രങ്ങളെന്ന രീതിയിൽ 30 എണ്ണം ആരംഭിക്കണമെന്നാണ് സർക്കാർ പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ളത്. അതിൽ 6 എണ്ണം ഉടനെ ആരംഭിക്കാൻ സജ്ജമായിട്ടുണ്ട്.

<u>ശ്രീ. ജോബ് മൈക്കിൾ</u>: സർ, ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിൽ ഈ ഗവൺമെന്റ് നടത്തുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ ജനങ്ങൾ വലിയ പ്രതീക്ഷയാണ് അർപ്പിക്കുന്നത്. ഉന്നത വിദ്യഭ്യാസ മേഖലയുടെ ഉന്നമനത്തിനായി 1000 കോടി രൂപയാണ് ഈ ബഡ്ജറ്റിൽ വകയിരുത്തിയിരിക്കുന്നത്. ഈ മേഖലയിൽ ഉന്നതനിലവാരം പുലർത്തുന്ന ചങ്ങനാശ്ശേരി സെന്റ് ബെർച്ചമെൻസ് കോളേജ് പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചിട്ട് 100 വർഷങ്ങൾ പിന്നിടുകയാണ്. കേരളത്തിന് അകത്തും പുറത്തും അനവധി പ്രഗത്ഭരെ സൃഷ്ടിച്ച ഈ കോളേജിനെ റൂസ-3-ൽ (Rashtriya Uchchatar Shiksha Abhiyan-3) ഉൾപ്പെടുത്തി ഗവേഷണരംഗത്ത് അന്താരാഷ്ട്ര നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് ഉയർത്താൻവേണ്ട നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാമോ?

<u>ഡോ. ആർ. ബിന്ദു</u>: സർ, തീർച്ചയായും. ചങ്ങനാശ്ശേരി എസ്.ബി. കോളേജ് വളരെ ശ്ലാഘനീയമായ പാരമ്പര്യമുള്ള 100 വർഷത്തിലേറെക്കാലത്തെ മഹിതമായ ചരിത്രമുള്ള ഒരു കലാലയം തന്നെയാണ്. റൂസാ 3-ാം സൈക്കിളിൽ തീർച്ചയായും കോളേജിന്റെ ഗവേഷണപരമായ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് സഹായം ചെയ്യാൻ കഴിയും. റൂസാ പദ്ധതി പ്രകാരം സ്വകാര്യ കോളേജുകൾക്കും എയ്ഡഡ് കോളേജുകൾക്കും സഹായം നൽകാൻ കഴിയുമെന്ന സാദ്ധ്യത ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് ഗവേഷണാത്മകമായ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് ആ കലാലയത്തെ സഹായിക്കാൻ കഴിയും.

<u>ഡോ. എൻ. ജയരാജ്</u>: സർ, ഡോ. ശ്യാം ബി. മേനോന്റെ നേതൃത്വത്തിലുള്ള കമ്മീഷൻ ഒരു ഇടക്കാല റിപ്പോർട്ട് ഗവൺമെന്റിന് സമർപ്പിച്ചുകഴിഞ്ഞുവെന്ന് ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. വളരെ പ്രധാനപ്പെട്ടതും ഘടനാപരവും കരിക്കുലവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട മാറ്റങ്ങളാണ് പ്രധാനമായും വരുന്നത്. വിവിധ സർവ്വകലാശാലകളുടെ നിയമങ്ങൾ യഥാർത്ഥത്തിൽ ക്രോഡീകരിച്ച രീതിയിലല്ല. പലതും വ്യത്യസ്തമായ നിയമങ്ങളായും നിൽക്കുകയാണ്. അതിന്റേതായ ബുദ്ധിമുട്ടുകളും

ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. പുതിയ കേന്ദ്രവിദ്യാഭ്യാസനയം വരുന്നതോടുകൂടി നിലവിലുള്ള സർവ്വകലാശാലകളുടെ സ്വഭാവത്തിൽ മാറ്റമുണ്ടാകാൻ പോകുകയാണ്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ കേരള സർവ്വകലാശാലകളിലെ നിയമങ്ങളിലും അതിനനുസൃതമായ ഭേദഗതികൾ വരുത്തേണ്ടതുണ്ട്. ഈ റിപ്പോർട്ടുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അത്തരത്തിലുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ റിപ്പോർട്ടിന്റെ ഭാഗമായി ഗവൺമെന്റിന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും സമർപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടോ?

ഡോ. ആർ. ബിന്ദു: സർ, അംബേദ്കർ സർവ്വകലാശാലയുടെ സ്ഥാപക വൈസ് ചാൻസലറും സെൻട്രൽ ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് എഡ്യൂക്കേഷനിലെ പ്രൊഫസർ ഓഫ് എഡ്യൂക്കേഷനുമായ ഡോ. ശ്യാം ബി. മേനോനാണ് ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ പരിഷ്കരണ കമ്മിറ്റിയുടെ ചെയർമാനായി പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. ആ കമ്മീഷനിലെ അംഗങ്ങളൊക്കെ വിദ്യാഭ്യാസരംഗത്ത് വളരെയധികം അനുഭവ സമ്പത്തുള്ളവരാണ്. അവർ വച്ച നിർദ്ദേശങ്ങൾ പരിഗണിച്ചുകൊണ്ട് നിലവിൽ സർവ്വകലാശാലകളുമായി ബന്ധപ്പെട്ട നിയമങ്ങളിലെ അപര്യാപ്തതകൾ പരിഹരിക്കുന്ന വിധത്തിൽ കാലാനുസൃതമായി അവയെ പരിഷ്കരിക്കാനുതകുന്ന രീതിയിൽ ഒരു

നിയമപരിഷ്കരണ കമ്മിഷനെക്കൂടി അതേസമയം നിയോഗിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. ഈ നിയമപരിഷ്കരണ കമ്മീഷൻ വളരെ വിശദമായ റിപ്പോർട്ടാണ് തയ്യാറാക്കിയിരിക്കുന്നത്. ഏതാണ്ട് 1500-ഓളം പേജുകളുള്ള ആ റിപ്പോർട്ട് ഉടൻതന്നെ സർക്കാരിന് സമർപ്പിക്കുമെന്നാണ് കമ്മീഷൻ അറിയിച്ചിട്ടുള്ളത്. NUALS-ന്റെ മുൻ വൈസ് ചാൻസലറായിരുന്ന ഡോ. എൻ. കെ. ജയകുമാറാണ് അതിന്റെ അദ്ധ്യക്ഷൻ. നിയമരംഗത്ത് വളരെയധികം അനുഭവസമ്പത്തുള്ള വ്യക്തികളാണ് ആ കമ്മീഷന്റെ അംഗങ്ങൾ. കേരള സർവ്വകലാശാല നിയമങ്ങൾ കാലഹരണപ്പെട്ട സ്ഥിതിയാണ് ഇന്നുള്ളത്. അതിനെ ഇന്നത്തെ കാലത്തിനനുസൃതമായ രീതിയിൽ മാറ്റിയെഴുതാൻ നല്ല രീതിയിലുള്ള മുൻകൈ ആണ് ആ കമ്മീഷന്റെ ഭാഗത്തുനിന്നും ഉണ്ടായിട്ടുള്ളത്.

<u>ശ്രീ. സെബാസ്റ്റ്യൻ കുളത്തുങ്കൽ</u>: സർ, ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്ത് നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് ആദ്യത്തെ ഡിജിറ്റൽ സർവ്വകലാശാല വരെ രൂപീകരിച്ചുകൊണ്ട് നടത്തുന്ന ശ്രദ്ധേയമായ ഇടപെടലുകൾ ഏറെ അഭിനന്ദനാർഹമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയെയും വകുപ്പിനെയും പ്രത്യേകമായി അഭിനന്ദിക്കുന്നു. കേന്ദ്ര വിദ്യാഭ്യാസ പരിഷ്കരണങ്ങളുടെ

ഭാഗമായി നാഷണൽ കൗൺസിൽ ഫോർ ടീച്ചർ എഡ്യുക്കേഷൻ ഇപ്പോൾ നിർദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്നത് ബി.എഡ്. അദ്ധ്യാപക യോഗ്യതാ കോഴ്സ് നാലുവർഷ ഇന്റഗ്രേറ്റഡ് കോഴ്സായി മാറ്റാനാണ്. ഇക്കാര്യം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; അത് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നടപ്പിലാക്കാൻ ആലോചനയുണ്ടോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ എന്നത്തേയ്ക്ക്; അതിന്റെ നടപടിക്രമമെന്താണെന്ന് വിശദമാക്കാമോ?

ഡോ. ആർ. ബിന്ദു: സർ, നാലുവർഷത്തെ കോഴ്സ് ആരംഭിക്കേണ്ടത് അനിവാര്യമായ കാര്യമാണ്. അതിനായി കരിക്കുലം റീ-ഡിസൈനിംഗ് അനിവാര്യമാണ്. ഇപ്പോൾ പഠിക്കുന്ന കുട്ടികൾക്ക് അംഗീകാരത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ പ്രശ്നമില്ല. പക്ഷെ നാലുവർഷത്തെ കോഴ്സാക്കി മാറ്റുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് ആലോചനകൾ നടത്തേണ്ടതുണ്ട്. അതിനെക്കുറിച്ചുള്ള ആലോചനകൾ നടത്തിവരികയാണ്. അടുത്തവർഷമാകുമ്പോൾ വ്യക്തമായ ദിശാബോധം ഇക്കാര്യങ്ങളിലുണ്ടാക്കി എല്ലാ കാര്യങ്ങളിലും സുനിശ്ചിതമായ നിലപാട് സ്വീകരിച്ച് കുട്ടികൾക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടില്ലാത്ത വിധത്തിൽ അത് കൈകാര്യം ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്.

പ്രൊഫ. ആബിദ് ഹുസൈൻ തങ്ങൾ: സർ, ഉന്നതവിദ്യാസ രംഗത്ത്

വലിയ മാറ്റങ്ങൾക്ക് ഇടവരുത്തുന്ന തരത്തിലുള്ള മാറ്റങ്ങൾ വരുത്താൻ ശ്രമിക്കുന്നുവെന്ന് ഇന്നലെയും ഇന്നും ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ആവർത്തിക്കുന്നു. ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും ഇന്നലെ അക്കാര്യം സൂചിപ്പിച്ചു. അങ്ങനെ വരുമ്പോഴും നമ്മുടെ യൂണിവേഴ്സിറ്റികളിൽ ഒരുപാട് പ്രശ്നങ്ങൾ നിലനിൽക്കുകയാണ്. പി.എച്ച്.ഡി. രജിസ്ട്രേഷനായി കുട്ടികൾ അപേക്ഷ നൽകുമ്പോൾ അവിടത്തെ ഗൈഡും ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റും അപേക്ഷ സ്വീകരിച്ച് ഷോർട്ട് ലിസ്റ്റുണ്ടാക്കി അതിൽനിന്നാണ് അവരെ തെരഞ്ഞെടുക്കുന്നത്. അങ്ങനെ തെരഞ്ഞെടുക്കുമ്പോൾ പിന്നാക്ക വിഭാത്തിൽപ്പെട്ട കുട്ടികൾക്ക് അവഗണന നേരിടേണ്ടി വരുന്ന ഒരവസ്ഥ മഹാത്മാഗാന്ധി യൂണിവേഴ്സിറ്റിയിലും കാലിക്കട്ട് യൂണിവേഴ്സിറ്റിയിലും കണ്ടു. യഥാർത്ഥത്തിൽ അവർക്കതിൽ സംവരണമുണ്ട്. ആ സംവരണം പാലിച്ചുകൊണ്ട് കൃത്യമായും പാലിക്കുന്നുണ്ടോയെന്ന് മോണിറ്റർ ചെയ്ത് അവരുടെ അപേക്ഷ സ്വീകരിച്ച് അവർക്കത് ലഭിക്കുന്നതിനുവേണ്ടിയുള്ള കൃത്യമായൊരു ഇടപെടലും നടപടികളുമുണ്ടായാൽ ഈ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കാൻ കഴിയും. അതിനുള്ള ഒരു നിലപാട് ഗവൺമെന്റ് സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ഡോ. ആർ. ബിന്ദു</u>: സർ, ഈ വിഷയത്തെ സാമാന്യവത്കരിച്ച്

പറയാൻ കഴിയില്ല. ഒറ്റപ്പെട്ട കേസ്സുകളിൽ നീതി നിഷേധമുണ്ടായിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ തീർച്ചയായും പരിശോധിക്കാം. സാമൂഹ്യനീതിക്ക് പ്രാധാന്യം കൊടുത്തുകൊണ്ടുള്ള ഒരു നിലപാടാണ് സർക്കാരിനുള്ളത്. ഏതെങ്കിലും വിധത്തിൽ പോരായ്മകളുണ്ടെങ്കിൽ പരിഹരിക്കാനുള്ള നിലപാട് തീർച്ചയായുമുണ്ടാകും.

ശ്രീ. കെ. എം. സച്ചിൻദേവ്: സർ, പുതിയ ദേശീയ വിദ്യാഭ്യാസ നയം ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്തെ കച്ചവടകേന്ദ്രമാക്കി മാറ്റുമെന്നും അതിലൂടെ കേരളം ഇതുവരെ നേടിയ സാമൂഹ്യനീതിയുടെ അടിത്തറ ഇല്ലായ്മ ചെയ്യപ്പെടുമെന്നുള്ളത് ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; അത്തരം സാഹചര്യത്തിൽ സാമൂഹ്യനീതിയിൽ ഊന്നിയ വിദ്യാഭ്യാസം ഉറപ്പുവരുത്താൻ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് എന്തെല്ലാം നടപടികളാണ് സ്വീകരിക്കുന്നത്?

ഡോ. ആർ. ബിന്ദു: സർ, ദേശീയ വിദ്യാഭ്യാസ നയം 2020 സംബന്ധിച്ച് വിശദമായ പഠനവും പരിശോധനയും പ്രൊഫ. പ്രഭാത് പട്നായിക് അദ്ധ്യക്ഷനായി 6 അംഗ സമിതി നടത്തുകയും 'ദേശീയ വിദ്യാഭ്യാസ നയവും കേരളവും' എന്ന ശീർഷകത്തിൽ ഒരു റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കിയിട്ടുമുണ്ട്. സാമൂഹ്യനീതി നിഷേധത്തിന്റെ ഭാഗം വളരെ

കൃത്യമായി പരിശോധിച്ചുകൊണ്ടാണ് കേരളം നിലപാട് സ്വീകരിക്കുന്നത്. സംസ്ഥാനത്ത് കേന്ദ്ര നയത്തിന് വ്യത്യസ്തമായ പ്രാന്തവൽകൃത വിഭാഗങ്ങളെ മുൻനിരയിലേയ്ക്ക് കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിലുള്ള ക്രമീകരണങ്ങളെടുക്കാനാണ് സർക്കാർ ശ്രദ്ധിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇതിന്റെ ഭാഗമായി കേന്ദ്ര വിദ്യാഭ്യാസ നയത്തിൽ 'റിസർവേഷൻ' എന്ന പദം പോലുമില്ലായെന്നത് വളരെ പ്രാധാന്യത്തോടുകൂടി നാം കാണേണ്ടതുണ്ട്.

<u>ശ്രീ. സനീഷ്കുമാർ ജോസഫ്</u>: സർ, തൃശ്ശൂർ ജില്ലയിലെ വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിൽ പ്രചോദനമാകേണ്ട ചാലക്കുടിയിലെ ശാസ്ത്രസാങ്കേതിക മ്യൂസിയം നിർമ്മാണ തകരാറുമൂലം ചോർന്നൊലിക്കുന്ന അവസ്ഥയിലാണ്. രണ്ടുവർഷം മുമ്പ് ഇറക്കുമതി ചെയ്ത പ്ലാനിറ്റോറിയത്തിന്റെ 7 കോടി രൂപ ചെലവുവന്ന ഉപകരണങ്ങൾ ഗ്യാരന്റി കാലാവധി തീരുന്ന അവസ്ഥയിലാണ്. ടി മ്യൂസിയത്തിന്റെ പണി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

<u>ഡോ. ആർ. ബിന്ദു</u>: സർ, പ്രസ്തുത മ്യൂസിയവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രശ്നങ്ങൾ നിരവധി യോഗങ്ങൾ ചേർന്ന് പരിഹരിക്കാനുള്ള ശ്രമങ്ങളിലൂടെ മുന്നോട്ട് പോയിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. യന്ത്രങ്ങൾ ഇൻസ്റ്റോൾ ചെയ്തതിനുശേഷം

മാത്രമാണ് വാറന്റി പീരീഡ് ആരംഭിക്കുന്നത്. അതിനാൽ അത്തരത്തിലുള്ള സാങ്കേതിക പ്രശ്നമില്ല.

ശ്രീമതി ദെലീമ: സർ, ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്ത് സംസ്ഥാന സർക്കാർ അഭിനന്ദനാർഹമായ പ്രവർത്തനങ്ങളാണ് ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. ചേർത്തല ഐ.എച്ച്.ആർ.ഡി. കോളേജിലെ ആൺകുട്ടികൾക്ക് ഹോസ്റ്റൽ സൗകര്യം കുറവാണ്. കൂടാതെ ടോയ്‌ലറ്റ് സൗകര്യത്തിന്റെ അഭാവവുമുണ്ട്. ഇക്കാര്യം അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; പ്രസ്തുത വിഷയം പരിഹരിക്കാനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ?

ഡോ. ആർ. ബിന്ദു: സർ, ഇക്കാര്യം പരിശോധിച്ച് ആവശ്യമായ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കും.

ദേശീയ വിദ്യാഭ്യാസ നയം

(*124) ശ്രീ. കെ. ബാബു (നെന്മാറ):
ശ്രീ. എച്ച്. സലാം:
ശ്രീ. ഐ. ബി. സതീഷ്: താഴെക്കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ-സാമൂഹ്യനീതി വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ പുതിയ ദേശീയ വിദ്യാഭ്യാസ നയത്തിന്റെ

ഫലമായി ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസം പണമുള്ളവർക്ക് മാത്രമായി പരിമിതപ്പെടുത്തുന്നുവെന്ന ആശങ്ക നിലനിൽക്കുന്നതായി ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ പ്രസ്തുത സാഹചര്യത്തിൽ പുതിയ നയത്തിന്റെ ചുവടുപിടിച്ച് യു.ജി.സി. പുറത്തിറക്കിയിരിക്കുന്ന മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശങ്ങൾ പരിശോധന വിധേയമാക്കിയിരുന്നോ;

(ബി) അക്കാദമിക് ബാങ്ക് ഓഫ് ക്രെഡിറ്റ് സംവിധാനം എല്ലാ കോളേജുകളെയും സർട്ടിഫിക്കറ്റ് അനുവദിക്കാൻ അധികാരത്തോടുകൂടിയ സ്വയംഭരണ കോളേജുകളായി പരിവർത്തിപ്പിക്കാൻ നിർബന്ധിതമാക്കുമെന്ന ആശങ്ക ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;

(സി) നാല് വർഷ ബിരുദം ആരംഭിക്കുന്നതും ഏത് സമയവും കോഴ്സ് പൂർത്തിയാക്കാതെ പുറത്തുപോകാമെന്നതും അത്തരക്കാർക്ക് സർട്ടിഫിക്കറ്റോ ഡിപ്ലോമയോ ലഭിക്കുമെന്നതും താഴ്ന്ന വരുമാനക്കാർ കോഴ്സ് പൂർത്തിയാക്കാതെ കൊഴിഞ്ഞുപോകുന്ന നിരക്ക് വർദ്ധിപ്പിക്കാനിടയാക്കുമെന്ന ആശങ്ക ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ പ്രസ്തുത നയം തിരുത്താൻ ആവശ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; വ്യക്തമാക്കാമോ?

ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ-സാമൂഹ്യനീതി വകുപ്പുമന്ത്രി (ഡോ. ആർ. ബിന്ദു): സർ, (എ) ദേശീയ വിദ്യാഭ്യാസ നയത്തെ സമഗ്രമായി പരിശോധിക്കുന്നതിനും പഠനം നടത്തുന്നതിനും പ്രൊഫ. പ്രഭാത് പട്നായിക് അദ്ധ്യക്ഷനായി **6** അംഗ സമിതിയെ നിയോഗിക്കുകയും 'ദേശീയ വിദ്യാഭ്യാസ നയവും കേരളവും' എന്ന ശീർഷകത്തിൽ ഒരു റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. കൂടാതെ, 04-05-2022-ൽ വിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്തെ വിദഗ്ദ്ധർ, വിവിധ യൂണിവേഴ്സിറ്റികളിലെ വൈസ് ചാൻസലർമാർ, യൂണിവേഴ്സിറ്റികളിലേയും കോളേജുകളിലേയും സർവ്വീസ് സംഘടനാ പ്രതിനിധികൾ, വിദ്യാർത്ഥി സംഘടനാ പ്രതിനിധികൾ എന്നിവരെയുൾപ്പെടുത്തി ദേശീയ വിദ്യാഭ്യാസ നയം 2020-വും യു.ജി.സി. നിർദ്ദേശങ്ങളും സംബന്ധിച്ച ശില്പശാല സംഘടിപ്പിച്ചിരുന്നു.

(ബി) ഈ വിഷയം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അക്കാദമിക് ബാങ്ക് ഓഫ് ക്രെഡിറ്റ് നടപ്പിലാക്കുന്നതുമൂലം വിദ്യാഭ്യാസ രീതിയിലുണ്ടാകുന്ന സമൂലമായ മാറ്റങ്ങൾ ശില്പശാലയിൽ ചർച്ച ചെയ്തിരുന്നു. ഇതുസംബന്ധിച്ച മേൽ നടപടികൾ പരിശോധിച്ചുവരുകയാണ്.

(സി) നിലവിൽ പ്രൊഫഷണൽ പ്രോഗ്രാമുകൾ മിക്കവാറും 4 വർഷ ദൈർഘ്യമുള്ളവയാണ്. 4 വർഷ ഡിഗ്രി കോഴ്സുകൾക്കാവശ്യമായ കരിക്കുലം ചട്ടക്കൂട്/സിലബസ് യു.ജി.സി. നിർദ്ദേശങ്ങളുടെയും മറ്റും അടിസ്ഥാനത്തിൽ സർവ്വകലാശാലകൾ രൂപകല്പന ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. നിലവിലെ 3 വർഷ ബിരുദ പ്രോഗ്രാമുകൾ 4 വർഷ ബിരുദ പ്രോഗ്രാമുകളായി യാന്ത്രികമായി മാറ്റാൻ കഴിയില്ല. ഇതിനാവശ്യമായ അക്കാദമിക് പശ്ചാത്തല സൗകര്യങ്ങൾ സർവ്വകലാശാലകളിലും കോളേജുകളിലും അധികമായി കണ്ടെത്തേണ്ടിവരും. ഇത് വിദ്യാർത്ഥികളുടെ പഠനചെലവ് വർദ്ധിക്കാനും പഠനം പൂർത്തീകരിക്കാതെയുള്ള വിദ്യാർത്ഥികളുടെ കൊഴിഞ്ഞുപോക്കിനും ഇടയാക്കിയേക്കാം.

<u>ശ്രീ. കെ. ബാബു (നെന്മാറ)</u>: സർ, കേന്ദ്രം ഭരിക്കുന്ന എൻ.ഡി.എ. സർക്കാർ ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിലുൾപ്പെടെ വർഗ്ഗീയ-കോർപ്പറേറ്റ്-വരേണ്യവത്കരണം നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ അതിന് ബദലായി ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിലുൾപ്പെടെ ജനാധിപത്യ രൂപത്തിൽ എല്ലാവർക്കും വിദ്യാഭ്യാസമെത്തിക്കാൻ നടത്തുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങളെ ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുന്നു. കോളേജുകളെ സ്വയംഭരണ കോളേജുകളാക്കി മാറ്റി

അഫിലേഷൻ രീതിയിൽ പൂർണ്ണമായും അവസാനിപ്പിക്കുകയെന്നതാണ് ദേശീയ വിദ്യാഭ്യാസ നയത്തിലെ ഒരു പ്രധാന നിർദ്ദേശം. എന്നാൽ അങ്ങനെ സംഭവിച്ചാൽ പിന്നോക്കം നിൽക്കുന്ന പ്രദേശങ്ങളിലടക്കം വിദ്യാഭ്യാസം എത്തിക്കുന്നതിൽ അഫിലിയേറ്റഡ് കോളേജ് വഹിച്ച പങ്ക് നഷ്ടപ്പെടുത്തി അത്തരം പ്രദേശങ്ങളിൽ ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ സൗകര്യം ഇല്ലാതാകുന്നതിന് കാരണമാകുമെന്നുള്ളത് അങ്ങയുടെ ശ്രദ്ധയിപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; അത് അനുവദിക്കാൻ സർക്കാർ തയ്യാറാകുമോ?

ഡോ. ആർ. ബിന്ദു: സർ, ഇക്കാര്യം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. 2030-ഓടെ അഫിലിയേഷൻ സമ്പ്രദായം പൂർണ്ണമായും ഡിസ്മാന്റിൽ ചെയ്യണമെന്നുള്ളതാണ് കേന്ദ്ര വിദ്യാഭ്യാസ നയം ആവശ്യപ്പെടുന്നത്. അത്തരമൊരു അവസ്ഥയുണ്ടാകുമ്പോൾ മലയോര മേഖലയിലും തീരദേശമേഖലയിലുമുള്ള പാവപ്പെട്ട കുട്ടികളും ആദിവാസി കുഞ്ഞുങ്ങളും ആശ്രയിക്കുന്ന കൊച്ചുകലാലയങ്ങൾ ഇല്ലാതായി തീരുമെന്നുള്ള ഒരു സ്ഥിതിയാണുണ്ടാകുന്നത്. അതിന്റെ ഭാഗമായി, സാമൂഹ്യനീതി നിഷേധത്തിന്റെ തലങ്ങൾ വളരെ ശക്തമായിത്തന്നെ ഉയർന്നുവരും. അഫിലിയേറ്റിംഗ് സംവിധാനം പെട്ടെന്ന് നിർത്തുകയെന്നുള്ളത് കേരളത്തെ

പോലുള്ള സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ പ്രതിലോമകരമായിട്ടുള്ള സ്ഥിതിയുണ്ടാക്കുമെന്നുതന്നെയാണ് കരുതുന്നത്. പ്രാന്തവത്കൃത വിഭാഗങ്ങളെ എങ്ങനെയാണ് സമൂഹത്തിന്റെ മുഖ്യധാരയിലേയ്ക്കും നേതൃനിരയിലേയ്ക്കും കൊണ്ടുവരേണ്ടത് എന്നതിനെ സംബന്ധിച്ച് യാതൊരു പരിശോധനയോ നിർദ്ദേശങ്ങളോ കേന്ദ്ര വിദ്യാഭ്യാസ നയത്തിലില്ല. അതിന്റെ നേരെ എതിർ ദിശയിൽ ഈയൊരു കാര്യത്തിന് വലിയ പരിഗണന കൊടുത്തുകൊണ്ടുള്ള സമീപനമാണ് നാം ഇതുവരെ സ്വീകരിച്ചിട്ടുള്ളത്. ഇനിയും അങ്ങനെതന്നെയാണ് മുന്നോട്ടുപോകാൻ ശ്രമിക്കുന്നത്.

<u>ശ്രീ. കെ. ബാബു (നെന്മാറ)</u>: സർ, ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിലെ അഖിലേന്ത്യാ എൻറോൾമെന്റ് റേഷ്യോ ശരാശരി 26 ശതമാനവും കേരളത്തിന്റേത് 37 ശതമാനവുമാണ്. എൻറോൾമെന്റ് റേഷ്യോ 75 ശതമാനമായി ഉയർത്തുമെന്ന സർക്കാർ പ്രഖ്യാപനത്തെ അഭിനന്ദിക്കുന്നു. അതിനാവശ്യമായ എന്തെല്ലാം പ്രവർത്തനങ്ങളാണ് 2021-22-ലും തുടർന്നുള്ള വർഷങ്ങളിലും നടപ്പിലാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിട്ടുള്ളത്?

<u>ഡോ. ആർ. ബിന്ദു</u>: സർ, എല്ലാ മേഖലയിലും കുട്ടികൾക്ക് സൗകര്യപ്രദമായ വിധത്തിൽ ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങൾ അക്സസിബിളാകാൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിൽ വ്യാപകമായി സ്ഥാപനങ്ങളും പുതിയ കോഴ്സുകളും ഉണ്ടാകണമെന്നുതന്നെയാണ് സർക്കാർ ആഗ്രഹിക്കുന്നത്. സംസ്ഥാനത്തെ വിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാ ഏജൻസികളും കൃത്യമായും കാര്യക്ഷമമായും ഭൗതീക സാഹചര്യങ്ങളും പഠനാന്തരീക്ഷവും ഒരുക്കാൻ തയ്യാറാകുന്ന എല്ലാ വിദ്യാഭ്യാസ ഏജൻസികൾക്കും പിന്തുണനൽകാൻ സർക്കാർ തയ്യാറാണ്. ലോകോത്തര സ്ഥാപനങ്ങളടക്കം ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ മേഖലയിലുണ്ടാക്കിയെടുക്കുകയും എല്ലാ ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങളെയും മികവിന്റെ കേന്ദ്രങ്ങളാക്കി മാറ്റുകയും ചെയ്യുകയെന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെ കൂടുതൽ കുട്ടികളെ ഉൾക്കൊള്ളാൻ കഴിയുന്ന രീതിയിൽ അവയുടെ സൗകര്യങ്ങൾ വികസിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഇതിനായി നടപടി സ്വീകരിക്കാമെന്നാണ് കരുതുന്നത്. ഇതുവരെയില്ലാത്ത മേഖലകളിൽക്കൂടി കോഴ്സുകൾ ആരംഭിക്കാവുന്ന രീതിയിലുള്ള നടപടികളും സ്വീകരിക്കേണ്ടതുണ്ട്.

<u>ശ്രീ. എച്ച്. സലാം</u>: സർ, ദേശീയ വിദ്യാഭ്യാസ നയത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഉന്നത വിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്തെ നിയന്ത്രിക്കുന്ന നിയമങ്ങൾ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് സ്ഥാപിക്കുന്ന ഏജൻസികൾ നിക്ഷിപ്തമാകുന്ന സാഹചര്യമാണ്. ഫെഡറൽ ഘടനയിലൂടെയുള്ള കടന്നുകയറ്റമായ ഈ ആക്ഷേപം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ; അത് മറികടക്കാൻ സർക്കാരിന് എന്തെല്ലാം കാര്യങ്ങളാണ് ചെയ്യാൻ കഴിയുന്നത്?

<u>ഡോ. ആർ. ബിന്ദു</u>: സർ, തീർച്ചയായും. അങ്കണവാടി മുതൽ റിസർച്ച് വരെയുള്ള എല്ലാ പഠന പ്രവർത്തനങ്ങളെയും കേന്ദ്രീകരിക്കുന്ന നിലയിൽ നിയന്ത്രിക്കുന്ന സമിതിയെന്നുള്ള നിലയിൽ പ്രധാനമന്ത്രി അദ്ധ്യക്ഷനായിട്ടുള്ള രാഷ്ട്രീയ ശിക്ഷാ ആയോഗിനെ ചുവടെ കൊണ്ടുവരണമെന്നുള്ള രീതിയിലുള്ള സമീപനമാണ് കേന്ദ്ര വിദ്യാഭ്യാസ നയരേഖയ്ക്കുള്ളത്. തീർച്ചയായും അത് വലിയ രീതിയിലുള്ള കേന്ദ്രീകരണത്തിനും ഫെഡറൽ തത്വങ്ങളുടെ ലംഘനത്തിനും വഴിതെളിക്കുമെന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരുതർക്കവുമില്ല. റിസർച്ചിനുപോലും റെഗുലേറ്റിംഗ് അതോറിറ്റിയെന്നുള്ള രീതിയിൽ റിസർച്ച് കൗൺസിൽ അതിൽ പ്രൊപ്പോസ് ചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഏത് വിഷയമാണ് ഗവേഷണം

ചെയ്യേണ്ടതെന്നുപോലും ആ സമിതി നിർദ്ദേശിക്കുമെന്നുള്ള രീതിയിലാണ് റിപ്പോർട്ടിനുള്ളിൽ പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ളത്. തീർത്തും നിർഭാഗ്യകരമായിട്ടുള്ള കാര്യമാണത്. എല്ലാ രീതിയിലും അമിതമായിട്ടുള്ള കേന്ദ്രീകരണ പരിശ്രമങ്ങൾക്കുള്ള നീക്കമാണ് കേന്ദ്ര വിദ്യാഭ്യാസ നയത്തിലുള്ളത്. ഓരോ സർവ്വകലാശാലയ്ക്കും അതിന്റേതായ ജൈവ പ്രകൃതിയുണ്ട്. പ്രദേശിക ജനതയുടെ ആവശ്യങ്ങളോട് സംവദിച്ചുകൊണ്ട് മാത്രമേ സർവ്വകലാശാലകൾക്കും കലാലയങ്ങൾക്കും നിലനിൽപ്പുള്ളൂ. അതിനൊക്കെ വിഘാതം സൃഷ്ടിക്കുന്ന രീതിയിലുള്ള പരാമർശങ്ങളാണ് കേന്ദ്ര വിദ്യാഭ്യാസ നയത്തിലുള്ളത്. അതിനെ മറികടക്കാൻ കഴിയുന്ന രീതിയിലുള്ള നിലപാടുകൾ സ്വീകരിക്കാനാണ് കേരളം ശ്രമിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. ഐ. ബി. സതീഷ് ചുമതലപ്പെടുത്തിയതുപ്രകാരം (<u>ശ്രീ. കെ. എം. സച്ചിൻദേവ്</u>): സർ, ദേശീയ വിദ്യാഭ്യാസ നയത്തിന്റെ ഭാഗമായി ഉന്നതവിദ്യാഭ്യാസ രംഗത്തെ നിയന്ത്രിക്കുന്ന നിയമങ്ങൾ കേന്ദ്ര സർക്കാർ സ്ഥാപിക്കുന്ന ഏജൻസികളിൽ നിക്ഷിപ്തമാകുന്നത് ഫെഡറൽ ഘടനയോടുള്ള കടന്നുകയറ്റമാണെന്ന ആക്ഷേപം ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ;

സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എന്തെല്ലാം നടപടികളാണ് സ്വീകരിച്ചുവരുന്നത്?

ഡോ. ആർ. ബിന്ദു: സർ, പ്രസ്തുത ചോദ്യത്തിനുള്ള മറുപടിയാണ് ഞാൻ നേരത്തെ പറഞ്ഞത്. വളരെ വലിയ രീതിയിലുള്ള കേന്ദ്രീകരണ പരിശ്രമങ്ങളാണ് വിദ്യാഭ്യാസ നയരേഖയുടെ ഭാഗമായി മുന്നോട്ടുവച്ചിട്ടുള്ളത്. എല്ലാ കാര്യങ്ങൾക്കും കേന്ദ്രീകൃത സമിതിയുടെ അംഗീകാരം വേണമെന്ന നിലയും ആ കേന്ദ്രീകൃത സമിതിയുടെ നിർദ്ദേശങ്ങൾക്കനുസൃതമായി പ്രീ-പ്രൈമറി തലം മുതൽ ഗവേഷണ തലംവരെ എല്ലാ വിശദാംശങ്ങളും ആ സമിതിയുടെ നിർദ്ദേശങ്ങൾക്കനുസരിച്ച് ചെയ്യണമെന്നുള്ള രീതി വരുമ്പോൾ അത് തീർച്ചയായും വലിയ രീതിയിൽ ഏകശിലാ രൂപിയായിട്ടുള്ള ഒരു ഘടനയായി ഉന്നതവിദ്യാഭസ മേഖലയെ മാറ്റും.

(ചോദ്യോത്തര സമയം കഴിഞ്ഞു.)