● കെഎസ്ആർടിസി: ഏറ്റവും മോശമായി നടത്തപ്പെടുന്ന പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനം

മാർഗങ്ങളുണ്ട്, രക്ഷയ്ക്ക്

ഡോ. ബി.എ. പ്രകാശ്

നോട്ടം

ഒരു പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനത്തെ എത്ര മോശമായി നടത്താം എന്നതിന്റെ ഉദാഹരണമാണു കെഎസ്ആർടിസി. നഷ്ടത്തിൽനിന്നു വൻനഷ്ടത്തിലേക്കു കുതിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. 2008-09ൽ വാർഷികനഷ്ടം 114.43 കോടിയായിരുന്നത് 2011-12ൽ 379.97കോടിയായി. 2012 വരെയുള്ള മൊത്തം നഷ്ടം 2397 കോടി രൂപയാണ്.

താങ്ങാനാവാത്ത പെൻഷൻ - വായ്പ ബാധ്യതകളാണു കോർപറേഷനെ തകർച്ചയിലേക്കു നയിക്കുന്ന മുഖ്യഘടകങ്ങൾ. 37,000 വരുന്ന പെൻഷൻകാർക്കു പ്രതിമാസം പെൻഷൻ നൽകാൻ 37 കോടി രൂപ വേണം. സ്ഥാപനത്തിന്റെ കടബാധ്യത 1300 കോടി രൂപയാണ്. പ്രതിമാസം വായ്പ തിരിച്ചടവിനും പലിശയ്ക്കുംകൂടി 42 കോടി രൂപ ചെലവാകുന്നു.

വിവിധ യാത്രാസൗജന്യങ്ങൾ മൂലമുള്ള വരുമാനനഷ്ടം വൻതുകയാണ്. വികലാംഗർ, ബുദ്ധിമാന്ദ്യമുള്ളവർ, അന്ധർ, മൂകർ, സ്വാതന്ത്ര്യസമരസേനാനികൾ. എംഎൽഎ, എംപി., മുൻഎംഎൽഎ., മുൻ എംപി തുടങ്ങിയവർക്കു സൗജന്യ യാത്ര നൽകുന്നു.

ഇതിനു പുറമേ നിലവിലുള്ള നിരക്കിന്റെ ഏതാണ്ട് 85 ശതമാനം യാത്രാസൗജന്യം വിദ്യാർഥികൾക്കു നൽകുന്നു. ഇതുമൂലം കോർപറേഷന് ഉണ്ടാകുന്ന പ്രതിവർഷ വരുമാനനഷ്ടം 217.57 കോടി രൂപയാണ്. പ്രതിദിനം ശരാശരി 16 ലക്ഷം കിലോമീറ്റർ സർവീസ് നടത്തുകയും 33 ലക്ഷം പേർക്കു യാത്രാസൗകര്യം നൽകുകയും ചെയ്യുന്ന കോർപറേഷന്റെ പ്രവർത്തനം എല്ലാം രംഗത്തും പൊതുവിൽ മോശമാണ്.

ഈ പ്രതിസന്ധിക്കു പ്രതിവിധി ചർച്ചചെയ്യുക എളുപ്പമുള്ള കാര്യമല്ല. എങ്കിലും ഈ സ്ഥാപനത്തിന്റെ ധനസ്ഥിതിയും പ്രവർത്തനവും മെച്ചപ്പെടുത്താൻ സഹായകരമായ ചില നിർദേശങ്ങൾ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

1. പ്രവർത്തനം വർധിപ്പിക്കുന്നതിനുപകരം സർവീസുകൾ പുനഃക്രമീകരിക്കുകയാണു വേണ്ടത്. സംസ്ഥാനാന്തര റൂട്ടുകൾ, ദീർഘദൂര സർവീസുകൾ, ജില്ലാതലസ്ഥാനവും പ്രധാന സ്ഥലങ്ങളും ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന റൂട്ടുകൾ തുടങ്ങി ലാഭകരമായ സർവീസുകൾ മാത്രം നടത്തുക.

2. സൗജന്യയാത്ര അനുവദിക്കുന്നതിനു കർശനമായ നിയന്ത്രണം നടപ്പാക്കുക. വികലാംഗർ, അന്ധർ ഒഴിച്ച് എല്ലാ വിഭാഗങ്ങളുടെയും സൗജന്യയാത്ര അവസാനിപ്പിക്കുക, വിദ്യാർഥികളുടെ യാത്രക്കൂലി നിലവിലുള്ള ബസ് ചാർജിന്റെ മൂന്നിൽ ഒന്നായി വർധിപ്പിക്കുക.

3. കോർപറേഷന്റെ പ്രവർത്തനം എത്ര മെച്ചപ്പെട്ടാലും 37,000 വരുന്ന പെൻഷൻകാർക്കു പെൻഷൻ നൽകാനുള്ള ധനസ്ഥിതി ഉണ്ടാവില്ല. ഈ സാഹചര്യത്തിൽ പ്രതിവർഷ പെൻഷൻ ചെലവിന്റെ പകുതിവരുന്ന തുക സംസ്ഥാന സർക്കാർ പെൻഷൻ ഗ്രാന്റായി കോർപറേഷനു നൽകണം.

4. തൊഴിലാളികളുടെ ഉൽപാദനക്ഷമത വർധിപ്പിക്കുക. ഒരു ബസിന് 6.96 തൊഴിലാളികൾ എന്ന അവസ്ഥ ന്യായീകരിക്കാവുന്നതല്ല. ഓരോ തൊഴിലാളിയും ഒരുദിവസം ചെയ്യേണ്ട ജോലി കൃത്യമായി നിശ്ചയിച്ചു കർശനമായി നടപ്പാക്കുക.

5. ചില ജോലികൾ ചെയ്യാൻ സ്ഥിരം തൊഴിലാളികളെ നിയമിക്കുന്നതിനു പകരം പുറംകരാർ നൽകുക. വർക്ക്ഷോപ്പുകളിൽ അപ്രന്റിസ് പദ്ധതിവഴി ട്രെയ്നികളെ എടുക്കുക, കണ്ടക്ടർ, ഡ്രൈവർ, മെക്കാനിക് എന്നീ തസ്തികകളിൽ റിട്ടയർ ചെയ്തവരെ ദിവസക്കൂലിക്കു നിയമിക്കുക.

6. ഇന്ധനക്ഷമത, ബസിന്റെ ഉപയോഗം, വരുമാനം എന്നിവ വർധിപ്പിക്കാൻ പഴക്കംകൂടിയ ബസുകൾ മാറ്റി പുതിയവ നിരത്തിലിറക്കുക. ബസ് പ്ലാറ്റ് ആധുനികീകരിക്കുക.

താങ്ങാനാവാത്ത പെൻഷൻ – വായ്പ ബാധ്യതകളാണു കോർപറേഷനെ തകർച്ചയിലേക്കു നയിക്കുന്ന മുഖ്യഘടകങ്ങൾ. വിവിധ വിഭാഗം ജനങ്ങൾക്കു നൽകുന്ന യാത്രാ സൗജന്യം മൂലമുള്ള വരുമാന നഷ്ടവും വൻതുകയാണ്

7. കോർപറേഷനെ ആധുനിക വ്യവസായ സ്ഥാപനമായി കണ്ട് അതിനെ കാര്യക്ഷമമായി നടത്താൻ പ്രാപ്തിയുള്ള പ്രഫഷനൽ മാനേജർമാരെ എല്ലാ വകുപ്പുകളിലും നിയമിക്കണം. ഇതോടൊപ്പം കോർപറേഷന്റെ എല്ലാ പ്രവർത്തനമേഖലകളിലും 'ഇ-ഗവേണൻസ്' നടപ്പാക്കണം.

8. ജനപ്രതിനിധികൾ തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ എന്നിവരുടെ ആവശ്യാനുസരണം നടത്തുന്ന സർവീസുകളിലെ നഷ്ടം നികത്താൻ സംവിധാനം ഉണ്ടാകണം. എംഎൽഎ ഫണ്ട്, തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ ഫണ്ട് എന്നിവ ഇതിന് ഉപയോഗിക്കണം.

9. കടബാധ്യത കുറയ്ക്കാൻ നടപടി വേണം. എ: ഇപ്പോൾ ഉയർന്ന പലിശയ്ക്ക് എടുത്തിരിക്കുന്ന വായ്പകൾ കുറഞ്ഞ പലിശയുള്ള വായ്പകളായി മാറ്റണം. ബി: കോർപറേഷന്റെ ഉടമസ്ഥതയിലുള്ള ഭൂമിയുടെ വില കമ്പോളവിലയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ പുനർനിർണയം ചെയ്ത് ആസ്തിമൂല്യം വർധിപ്പിക്കണം. സി: സർക്കാർ കുറഞ്ഞ പലിശനിരക്കിൽ കോർപറേഷനു ദീർഘകാല വായ്പകൾ നൽകണം.

10. കോർപറേഷന്റെ പ്രവർത്തന നഷ്ടംമൂലം ഉണ്ടായിട്ടുള്ള ബാധ്യത തീർക്കാൻ ഫണ്ട് രൂപീകരിക്കണം. ഇതിനായി യാത്രക്കാരിൽനിന്ന് ഒരു വർഷത്തേക്കു സെസ് ചുമത്തണം.

11. ബസ് ചാർജിനു പുറമേയുള്ള വരുമാനം വർധിപ്പിക്കാൻ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. കെട്ടിടവാടക, പരസ്യം, കച്ചവട സമുച്ചയങ്ങൾ പണിതു വാടകയ്ക്കു നൽകുക, പഴയ ബസുകളും ഉപയോഗശൂന്യമായ സ്ക്രാപ്പുകളും വിൽക്കുക തുടങ്ങിയവ.

(ലേഖകൻ സംസ്ഥാന സർക്കാരിന്റെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഫെയർ റിവിഷൻ കമ്മിറ്റി അംഗമാണ്)