

ചരിത്രം കട്ടപ്പുറത്ത് (ബി. അജിത്രാജ്) Mathrubhumi

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പട്ടണത്തല്ലെ ഭേദമെന്ന് ഒടുവിൽ കോടതി ചോദിക്കുന്നു. പൊതുസമൂഹത്തിന് മൊത്തം നഷ്ടംവരുത്തിവെച്ചുകൊണ്ട് എന്തിന് ഇങ്ങനെയൊരു സ്ഥാപനം എന്ന് സാധാരണ ജനങ്ങൾപോലും ചിന്തിക്കുന്ന അവസ്ഥ. പതിറ്റാണ്ടുകളായി ജനലക്ഷങ്ങൾ ആശ്രയിക്കുന്ന യാത്രാശങ്കടം കടുത്ത പ്രതിസന്ധിയിലാണിത്. സർക്കാർ വജനാവിൽനിന്ന് മാസന്തോറും പണം നൽകുന്നതല്ലാതെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. കൊണ്ട് പൊതുസമൂഹത്തിന് കാര്യമായ പ്രയോജനമൊന്നുമില്ലെന്ന രൂക്ഷവിമർശമാണ് കോടതി നടത്തിയത്. എവിടെയാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. എന്ന പ്രസ്ഥാനത്തിന് അടിയെറ്റിയത്? ബി. അജിത്രാജ് എഴുതുന്ന അന്വേഷണപരമ്പര 'ചരിത്രം കട്ടപ്പുറത്ത്' ഇന്ന് തുടങ്ങുന്നു...

1938 ൽ തിരുവിതാംകൂറിലെ സ്റ്റേറ്റ് മോട്ടോർ സർവീസ് കാലം മുതൽ തുടങ്ങിയതാണ് മലയാളി യുടെ നിരത്തിലൂടെയുള്ള പൊതുവാഹനയാത്ര ശ്രീ ചിത്തിരതിരുനാൾ ബാലരാമവർമയുടെ കാലത്ത്. 1965ൽ അത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യായി. അതിന് കടുത്ത പ്രതിസന്ധിയിലാണ്. ഒരടച്ചുപൂട്ടലിന്റെ വക്കത്ത്. നമുക്കതിനെ രക്ഷിക്കാനാവുമോ

- * പെൻഷൻ മുടങ്ങിയിട്ട് മൂന്നുമാസം
- * പ്രതിമാസനഷ്ടം 90 കോടി
- * അഴിമതിയും ധൂർത്തും തുടരുന്നു
- * ടിക്കറ്റ് നിരക്ക് കുട്ടിയിട്ടും വരുമാനവർധനയില്ല
- * 1500ഓളം ബസ്സുകള് കട്ടപ്പുറത്ത്

താൽകാലികക്കാർ ഉള്പ്പെടെ 44,000 പേരുടെ ഉപജീവനമാർഗമായ, പ്രതിദിനം 31 ലക്ഷം യാത്രക്കാരുള്ള പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തിന്റെ തകർച്ച പൊതുസമൂഹത്തിലും ആശങ്ക പടർത്തുകയാണ്

പ്രതിദിനനഷ്ടം മൂന്നരക്കോടി രൂപ. ശമ്പളവും പെൻഷനും നൽകാൻ കടംവാങ്ങേണ്ട ഗതികേട്. സംസ്ഥാനത്തെ ഏറ്റവും വലിയ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നഷ്ടത്തിലേക്ക് കുപ്പുകുത്തുകയാണ്. ജൂണിലെ ശമ്പളം നൽകാൻ കടംവാങ്ങിയത് 40 കോടി രൂപ. പെൻഷൻ വിതരണം നിലച്ചിട്ട് മൂന്നുമാസം കഴിയുന്നു. ആസ്ഥാനമന്ദിരമായ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഭവന് മുന്നില് പെൻഷൻകാരുടെ സമരം തുടരുന്നു. കൊള്ളപ്പലിശയ്ക്ക് വാങ്ങിയ 1,300 കോടി രൂപയുടെ തിരിച്ചടവ്, ഉള്ള വരുമാനംപോലും ചോർത്തുന്നു. പുനരുദ്ധാരണ പാക്കേജ് സർക്കാർ ചർച്ചകള്ക്കൊടുവില് കോള്ഡ് സ്റ്റോറേജില്. ഒരുവശത്ത് തിരിച്ചടികള് തുടരുന്നതിനിടെ സ്വകാര്യബസ് ഓപ്പറേറ്റർമാരില് നിന്ന് കോര്പ്പറേഷന് കിട്ടേണ്ട സൂപ്പർക്ലാസ് പെര്മിറ്റുകളും വിവാദത്തില് കുരുങ്ങി. ഇതില് പ്രതിഷേധിച്ച് ജീവനക്കാർ സമരത്തിലേക്ക് നീങ്ങുന്നു. ആഗസ്റ്റ് 28, 29 തീയതികളില് 48 മണിക്കൂർ പണിമുടക്കിന് തൊഴിലാളി യൂണിയന് നോട്ടീസ് നല്കിക്കഴിഞ്ഞു.

സ്പെയർപാർട്ട്സില്ലാതെ വർക്ക്ഷോപ്പില് കയറിയ ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം 1500 കഴിഞ്ഞു. കഴിഞ്ഞ മെയില് രാജ്യത്തെ ഏറ്റവും ഉയർന്ന ബസ് ടിക്കറ്റ് നിരക്ക് അടിച്ചേല്പ്പിക്കാൻ സംസ്ഥാനസർക്കാറിനെ പ്രേരിപ്പിച്ചത് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യുടെ ദയനീയതയായിരുന്നു. ഡീസലിലെ ഉയർന്നപ്പോള് ടിക്കറ്റ് നിരക്ക് വർധനയ്ക്കുവേണ്ടി ആദ്യം മുറവിളി ഉയർത്തിയത് കോര്പ്പറേഷനായിരുന്നു. വർഷങ്ങളായി ഈ പതിവ് തുടരുകയാണ്. സ്വകാര്യബസ്സുകാർക്ക് സമരഭീഷണി ഉയർത്തേണ്ട ആവശ്യമില്ല. ഒരോ പ്രാവശ്യവും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ രക്ഷിക്കാൻ വേണ്ടി സർക്കാർ നിരക്ക് ഉയർത്തിക്കൊടുക്കും. ഇത്തവണയും ചാർജ്ജ് കുട്ടി.

മിനിമം ചാർജ്ജ് ഉള്പ്പെടെ ഭീമമായ നിരക്ക് വർധന നടപ്പിലാക്കിയിട്ടും കോര്പ്പറേഷന്റെ വരുമാനത്തില് പ്രതിഫലിച്ചില്ല. കഴിഞ്ഞവർഷം 4.20 കോടി രൂപ പ്രതിദിന വരുമാനം നേടിയിരുന്ന കോര്പ്പറേഷന് ഇന്ന് ലഭിക്കുന്നത് 4.77 കോടി രൂപമാത്രം. 15 ശതമാനമായിരുന്നു ചാർജ്ജ് വർധന. കോര്പ്പറേഷന് മാനദണ്ഡങ്ങള് പ്രകാരം നടപ്പാക്കിയപ്പോള് അത് 16 ശതമാനം വരെയായിമാറി. മുമ്പ് ലഭിച്ചിരുന്ന നാലേകാല് കോടിയുടെ 15 ശതമാനം വർധന കണക്കാക്കിയാല് കോര്പ്പറേഷന്റെ പ്രതിദിനവരുമാനം ആറുകോടി രൂപയെങ്കിലും എത്തണം. ടിക്കറ്റ് നിരക്ക് വർധിപ്പിച്ചിട്ടും കോര്പ്പറേഷന് ഫലമുണ്ടായിട്ടില്ല. പ്രതിമാസ നഷ്ടം 90 കോടി രൂപയായി ഉയരുന്നു.

മാസവരുമാനം 144 കോടിരൂപ. ശമ്പളവും പെൻഷനുമായി 94 കോടി രൂപ. ഡീസലിന് 70 കോടി രൂപ. വായ്പ തിരിച്ചടവ് 40 കോടി, നഷ്ടപരിഹാരം 14 കോടി, സ്പെയർപാർട്ട്സുകള്ക്ക് 11 കോടി. ജീവനക്കാരുടെ പി.എഫ്. ആനുകൂല്യങ്ങള് 54 ലക്ഷം ഒരുമാസം കഴിച്ചുകൂട്ടാൻ കോര്പ്പറേഷന് കുറഞ്ഞത് 234 കോടി രൂപവേണം. വരവും ചെലവും തമ്മിലുള്ള അന്തരം ഇപ്പോള് 90 കോടി രൂപ കടക്കുന്നു.

നിരക്കുവർധനയ്ക്കുവേണ്ടി നിലവിളിച്ച കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഇപ്പോള് സർക്കാറിന് മുന്നില് സഹായനത്തിനായി കേഴുകയാണ്. പെൻഷന് പ്രശ്നം തീർക്കാനും നിലനില്ക്കാനും പൊതുവജനാവില്നിന്ന് കുറഞ്ഞത് 1,200 കോടി രൂപയെങ്കിലും വേണമെന്നാണ് കോര്പ്പറേഷന്റെ നിവേദനം. പരിവേദനങ്ങള് പഴയതുതന്നെ. ശമ്പളംനൽകാൻ പണമില്ല. പെൻഷന് നല്കണം. വായ്പ തിരിച്ചടയ്ക്കണം. കട്ടപ്പുറത്ത് വിശ്രമിക്കുന്ന ബസ്സുകള് നിരത്തിലിറക്കാൻ സ്പെയർപാർട്ട്സ് വാങ്ങണം, പുതിയ ബസ്സുകള് വാങ്ങണം.

സാമ്പത്തികപ്രതിസന്ധിയില് നട്ടം തിരിയുന്ന സംസ്ഥാനസർക്കാറിന്റെ വജനാവ് സൂക്ഷിപ്പുകാരായ ധനകാര്യവിഭാഗത്തിന് പണ്ടേ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.യെ ഇഷ്ടമല്ല. വജനാവില് നിന്ന് എത്ര പണമൊഴുക്കിയാലും കോര്പ്പറേഷൻ രക്ഷപ്പെടില്ല. കിട്ടിയത്

ധൂർത്തടിച്ചു നശിപ്പിച്ചു വീണ്ടും സർക്കാറിന് മുന്നിൽ കൈനീട്ടും. ഇന്നേവരെ പതിവ് മുടക്കിയിട്ടില്ല. 1965 ലെ വിഡ്ഢിദിനത്തിൽ ജനിച്ച കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ധനകാര്യവകുപ്പിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഒരിക്കലും തീരാത്ത ബാധ്യതയാണ്. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് മാത്രമായി പ്രത്യേക സാമ്പത്തികപരിഗണന നൽകാനാകില്ല. സർക്കാറും പ്രതിസന്ധിയിലാണ്. വായ്പയെന്ന പേരിൽ സർക്കാർ കാലങ്ങളായി നൽകിയ തുക പിന്നീട് സർക്കാറിന്റെ സംഭാവനകളായി മാറുകയായിരുന്നു.

ഒടുവിൽ മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ അധ്യക്ഷതയിൽ നടന്ന ചർച്ചയിൽ കോർപ്പറേഷൻ 240 കോടി രൂപ നൽകാൻ തീരുമാനമെടുത്തു. നവീകരണ പാക്കേജിന്റെ പേരിലാണ് സഹായധനം. നടപ്പാക്കാൻ വേണ്ടിയല്ലാത്ത ഒരു പാക്കേജ് തട്ടിക്കൂട്ടി നൽകി 240 കോടി രൂപ വാങ്ങാനുള്ള ഒരുക്കത്തിലാണ് കോർപ്പറേഷൻ. ഇപ്പോള് നൽകുന്ന 240 കോടി രൂപ കൊണ്ട് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി., പെൻഷൻ കൂടിശ്ശിക തീർക്കാൻ ശ്രമിക്കുകയാണെന്ന് ധനവകുപ്പിനും അറിയാം. സഹായധനം നൽകാൻ മറ്റ് മാർഗ്ഗമില്ലാത്തതിനാൽ നവീകരണ പാക്കേജിനെ മറയാക്കുന്നുവെന്ന് മാത്രം.

താൽകാലികക്കാർ ഉള്പ്പെടെ 44,000 പേരുടെ ഉപജീവനമാർഗ്ഗമായ, പ്രതിദിനം 31 ലക്ഷം യാത്രക്കാരുള്ള പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തിന്റെ തകർച്ച പൊതുസമൂഹത്തിലും ആശങ്ക പടർത്തുകയാണ്.

പുട്ടിപ്പോയ പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ എണ്ണം സംസ്ഥാനത്ത് കൂടിയ ചരിത്രമേ കേരളത്തിലുള്ളൂ.

പൊന്നുംവിലയുള്ള 418 ഏക്കർ സ്ഥലവും 94 ഡിപ്പോകളും 6084 ബസ്സുകളുമുള്ള കോർപ്പറേഷൻ നഷ്ടത്തിലെത്തിയതിന്റെ ഉത്തരവാദി കാലങ്ങളായി അതിനെ നയിച്ചവർ തന്നെയാണ്. ഇന്നത്തെ പ്രതിസന്ധി പെൻഷന്റെ രൂപത്തിലാണ് കോർപ്പറേഷൻ മുന്നിലുള്ളത്.

സ്ഥിരം ജീവനക്കാരെക്കാളേറെ പെൻഷൻകാർ. 40 കോടിരൂപ മാസത്തോറും കണ്ടെത്തണം. വരുമാനത്തിൽ നിന്നുമാത്രം പെൻഷൻ നൽകി ആർക്കും നിലനിൽക്കാനാകില്ല.

നഷ്ടക്കയത്തിന്റെ കഥ

പോലീസിന്റെയും മോട്ടോർവാഹന വകുപ്പിന്റെയും പരിശോധനകള്, റോഡ്‌ടാക്സ്, ഇൻഷുറൻസ്, മെച്ചപ്പെട്ട പെർമിറ്റ് ഇല്ലാത്ത സാഹചര്യം. പ്രതികൂലഘടകങ്ങളെ ഏറെയുണ്ടായിട്ടും സംസ്ഥാനത്തെ സ്വകാര്യബസ് വ്യവസായം ലാഭത്തിലാണ്. പക്ഷേ, എല്ലാം അനുകൂലമായിട്ടും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.മാത്രം നഷ്ടത്തിലേക്ക് നീങ്ങുന്നു.

ജന്റം പദ്ധതിയിൽ ലഭിച്ചിട്ടുള്ള 320 ബസ്സുകളെ ഒഴിവാക്കിയാൽ 5764 ബസ്സുകളുള്ള കോർപ്പറേഷന്റെ 30 ശതമാനം ബസ്സുകളെ മാത്രമാണ് ലാഭത്തിലോടുന്നത്. ഓർഡിനറി ബസ്സുകളിൽ പകുതിയിലധികം നഷ്ടത്തിലാണ്. ഇതിൽ 3,500 രൂപവരെ ദിവസവരുമാനമുള്ള ബസ്സുകളുണ്ട്. സാമൂഹികപ്രതിബദ്ധതയുടെ പേരിൽ നടത്തുന്നുവെന്ന് കോർപ്പറേഷൻ അവകാശപ്പെടുമ്പോഴും ഇവയിൽ നല്ലൊരു ശതമാനം ഓടുന്നത് തിരക്കേറിയ നഗരങ്ങളിലാണ്. മറ്റ് യാത്രാമാർഗ്ഗങ്ങളില്ലാത്ത ഗ്രാമപ്രദേശങ്ങളിലെ സർവീസുകളെ ന്യായീകരിക്കാം. പക്ഷേ, നഗരങ്ങളിൽ കാലിയായി ഓടുന്ന ബസ്സുകളോ.

സംസ്ഥാനത്താകെ 8,000ത്തിൽ താഴെ മാത്രം വരുമാനമുള്ള 900 ബസ്സുകളെ കോർപ്പറേഷനുണ്ട്. യൂണിറ്റുകളുടെ പ്രവർത്തനം അവലോകനം ചെയ്യാൻ എല്ലാമാസവും ജനപ്രതിനിധിയുടെ സാന്നിധ്യത്തിൽ യോഗം ചേരാറുണ്ട്. പക്ഷേ, നഷ്ടത്തിലോടുന്ന ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം കുറയാറില്ല. എം.എല്.എ.മാരുടെ നിർബന്ധത്തിന് വഴങ്ങി ഓടിക്കേണ്ടിവരുന്ന ബസ്സുകളെ മിക്കതും നഷ്ടത്തിലാണെന്ന് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ഉദ്യോഗസ്ഥർ പറയുന്നു. പക്ഷേ, ഇതിന്റെ പേരിൽ നഷ്ടത്തിലുള്ള സർവീസുകളെല്ലാം എം.എല്.എ.മാരുടെ പേരിൽ കെട്ടിവെച്ച് രക്ഷപെടാൻ ഉദ്യോഗസ്ഥരും ശ്രമിക്കുന്നുണ്ട്.

ഓർഡിനറി, സിറ്റി സർവീസുകളുടെ നടത്തിപ്പിൽ സംഭവിക്കുന്ന പാളിച്ച സൂപ്പർക്ലാസ് സർവീസുകളിലും കാണാം. കൂടുതൽ സൂപ്പർക്ലാസ് പെർമിറ്റുകൾ ആവശ്യപ്പെടുമ്പോഴും കൈയിലുള്ളവ കൃത്യമായി നടത്തിക്കൊണ്ടുപോകാൻ ഭരണനേതൃത്വത്തിന് കഴിയുന്നില്ല. സൂപ്പർ ഡീലക്സ് (50), സൂപ്പർഎക്സ്പ്രസ് (95), സൂപ്പർ ഫാസ്റ്റ് (311), ഫാസ്റ്റ് (1134) എന്നിങ്ങനെ 1799 സൂപ്പർക്ലാസ് സർവീസുകളെ ഉള്ളതിൽ 1000 ബസ്സുകളെ മാത്രമാണ് ലാഭത്തിലോടുന്നത്. 13,000 മുതൽ 24,500 രൂപവരെ പ്രതിദിന കളക്ഷൻ നേടുന്ന ബസ്സുകളെ ഇതിലുണ്ട്. അതേസമയം, 11,000 രൂപയ്ക്ക് താഴെ കളക്ഷൻ നേടുന്ന 700ഓളം ബസുകളെ കോർപ്പറേഷൻ നഷ്ടം സമ്മാനിക്കുന്നുണ്ട്. ട്രിപ്പ് മാനേജ് മെന്റിൽ കോർപ്പറേഷൻ സംഭവിക്കുന്ന പാളിച്ചയാണിത്.

ദീർഘദൂര ബസ്സുകളെ കടലിലെ മീൻകൂട്ടം പോലെ ഒരുമിച്ചാണ് എത്തുന്നതെന്ന് യാത്രികർ പരാതിപ്പെടുന്നു. കോർപ്പറേഷൻ മേധാവിത്വം പുലർത്തുന്ന തിരുവനന്തപുരം കോട്ടയം, തിരുവനന്തപുരം എറണാകുളം പാതയിൽ തിരക്കുള്ള സമയങ്ങളിൽ പോലും ഈ പ്രതിഭാസം അരങ്ങേറുന്നുണ്ട്. സ്റ്റോപ്പുകളിൽ കാത്തുനിന്നാൽ അരമണിക്കൂർ ഇടവേളകളിൽ അഞ്ച് ഫാസ്റ്റും അതിനൊപ്പം ഒരു സൂപ്പർ എക്സ്പ്രസും എത്തും. ഇവയ്ക്ക് മുന്നോടിയായി പൈലറ്റ് വാഹനമെന്നോണം ഒരു സമാന്തരവാഹനവും ഉണ്ടാകും. ആദ്യത്തെ രണ്ട് ബസ്സുകളിൽ തിരക്കുണ്ടാകും. പിന്നാലെയുള്ളവ കാലിയായി ഓടിച്ച് പോകും. വിവിധ ഡിപ്പോകളിൽ നിന്നയയ്ക്കുന്ന ബസ്സുകളെ വഴിയിൽ നിയന്ത്രിക്കാൻ മാർഗ്ഗമില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് ബസ്സുകളുടെ കോണോയ് രൂപപ്പെടുന്നത്. ഇതൊഴിവാക്കണമെങ്കിൽ ജി.പി.എസ്. സംവിധാനം വേണം. എന്നാൽ, കോർപ്പറേഷൻ ആവഴിക്ക് ചിന്തിച്ചിട്ടില്ല.