

പൊതുഗതാഗതം; ഇനിയും ഇടപെട്ടില്ലെങ്കിൽ സംസ്ഥാനത്തെ കാത്തിരിക്കുന്നത് വൻ ദുരന്തം – Azhimukham

azhimukham.com/automobile-why-public-transport-system-should-be-reformed-ccpr-article-by-sarajohn/

April 4, 2018



പൊതു ഗതാഗതവും അടിസ്ഥാനസൗകര്യ വികസനവും വികസനത്തിന്റെയും ആധുനികീകരണത്തിന്റെയും ഒഴിച്ചുകൂടാനാകാത്ത ഘടകങ്ങളാണ്. ഭരണകൂടത്തിന്റെ മറ്റ് ലക്ഷ്യങ്ങളുണ്ടെന്ന്, വിദൂര പ്രദേശങ്ങളെ പരസ്പരം ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതിലൂടെയും ഇതുവഴി നഗരപ്രദേശങ്ങളിലെ തൊഴിലവസരങ്ങളു് പ്രാപ്യമാക്കുന്നതിലൂടെയും ഗതാഗത, അടിസ്ഥാനസൗകര്യ വികസനം സഹായിക്കുന്നു. സാർവത്രിക വിദ്യാഭ്യാസവും എല്ലാവർക്കും ആരോഗ്യരക്ഷയും എന്ന ലക്ഷ്യങ്ങളു് ആവശ്യമായ ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങളു് ഇല്ലാതെ നേടുന്ന കാര്യം ചിന്തിക്കാനാകില്ല.

ഏത് നഗരത്തിലും പൊതു ഗതാഗതം വളർത്തുന്നതിൽ സ്വകാര്യ മേഖലയ്ക്ക് പ്രധാന പങ്ക് വഹിക്കാനാകും. സ്വകാര്യ മേഖലയുടെ മൂലധന ചെലവ് പൊതുമേഖലയെക്കാളു് കൂടുതലാണെങ്കിലും, പണത്തിന്റെ കൂടുതൽ മൂല്യം പ്രദാനം ചെയ്യുന്ന തരത്തിലുള്ള ആവശ്യമായ സാമ്പത്തിക നിക്ഷേപത്തിനുള്ള ശേഷിയും കൂടുതൽ ആഴത്തിലുള്ള അനുഭവപരിചയവും സ്വകാര്യമേഖലയ്ക്കുണ്ട് (Boeuf, 2003). നടത്തിപ്പിലെ വൈദഗ്ധ്യം, സാമ്പത്തിക ശേഷി, കാര്യക്ഷമത എന്നിവ പരിഗണിക്കുമ്പോളു് പൊതു ഗതാഗതത്തിൽ സ്വകാര്യമേഖലയുടെ പങ്കാളിത്തം ഒഴിച്ചുകൂടാനാവാത്തതാണ്. ഇന്ത്യയിലും വിഭവ ദാരിദ്ര്യം മാത്രമല്ല സ്വകാര്യ മേഖലയുടെ പങ്കാളിത്തം പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള കാരണം. സ്വകാര്യ മേഖലയുടെ പങ്കാളിത്തമില്ലാതെ ഗതാഗത സേവനങ്ങളുടെ കാര്യക്ഷമത മെച്ചപ്പെടുത്താനാവില്ല എന്നതുകൂടിയാണ് അതിന്റെ കാരണം. എന്നാൽ നിക്ഷേപത്തിന് കൂടുതൽ അപായസാധ്യതകളുണ്ടാക്കുന്ന വിപണി തടസങ്ങളും നയപരിപാടികളും മൂലം സ്വകാര്യമേഖലയുടെ പങ്ക് പരിമിതമാണ്.

കേരളത്തിലെ പൊതുഗതാഗതം രാജ്യത്തെ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളേക്കാളും വ്യാപകവും വിപുലവുമാണ്. ഗ്രാമീണ പൊതുഗതാഗതം പോലും മറ്റ് മെട്രോകളെക്കാള് വിപുലമാണ്. 2011-ലെ സെന്സസ് അനുസരിച്ച് കേരളത്തിലെ ബസ്, തീവണ്ടി ശൃംഖല, സംസ്ഥാനത്തെ വ്യവസായ, സേവന മേഖലകളിലെ തൊഴിലുടമയുടെ 31.3 ശതമാനത്തിന്റെ ഗതാഗത ആവശ്യങ്ങളു് നിറവേറ്റുന്നു. ദേശീയതലത്തില് ഇത് 14.9 ശതമാനം ആണ്. സംസ്ഥാനത്തെ ജനങ്ങളുടെ യാത്രാ ആവശ്യങ്ങളു് നിറവേറ്റുന്നതില് സ്വകാര്യ ബസുകളുടെ പങ്ക് ഒഴിച്ചുനിര്ത്താനാവില്ല.

രാജ്യത്തെ പൊതുതാല്പര്യങ്ങളു്കായി സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തം സേവനം നല്കുന്ന ഉദാഹരണങ്ങളിലൊന്നായി കേരളത്തിലെ പൊതു ഗതാഗതത്തെ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാം. സ്വകാര്യ ബസുകളുടെ പ്രവര്ത്തനത്തിന്റെ സാമ്പത്തിക നിലനില്പ്പും സുസ്ഥിരതയും അന്തിമമായി സംസ്ഥാന സര്ക്കാരിന്റെ നിയന്ത്രണ സംവിധാനത്തെ ആശ്രയിച്ചിരിക്കുന്നു. പല നയങ്ങളിലും പൊതുമേഖല ഗതാഗത സംവിധാനത്തിനോടു കൂടുതല് ആനുകൂല്യം പ്രകടിപ്പിക്കുന്ന രീതി പ്രകടമാണ്. പൊതുഗതാഗതത്തിലെ സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തത്തിനും നിക്ഷേപത്തിനും ഇത്തരം വിവേചനങ്ങളു് എത്രത്തോളം പ്രതികൂല അന്തരീക്ഷം സൃഷ്ടിക്കുന്നു എന്നാണ് ചോദ്യം.

കേരളത്തിലെ കർഷകരെ തകര്ത്തത് സര്ക്കാരുകളു്: ഭൂപരിഷ്കരണം മുതല് തുടങ്ങുന്നു ആ ചരിത്രം

കേരള മോട്ടോര് വാഹന നികുതിയിടാക്കല് നിയമം അനുസരിച്ച്, സംസ്ഥാനത്ത് ഉപയോഗത്തിലുള്ളതോ, ഉപയോഗിക്കാന് സൂക്ഷിക്കുന്നതോ ആയ എല്ലാ മോട്ടോര് വാഹനങ്ങളു്ക്കും, വാഹനത്തിന്റെ തരം പോലെ നികുതി ഈടാക്കുന്നു. സര്ക്കാരിന് നികുതി നിരക്ക് കാലാകാലങ്ങളില് വര്ദ്ധിപ്പിക്കാനുള്ള അധികാരമുണ്ട്. സ്വകാര്യ ബസുടമകളില് നിന്നും ഒരു വര്ഷം 750 കോടി രൂപയാണ് സര്ക്കാരിന് നികുതിയിനത്തില് ലഭിക്കുന്നത്. ഓരോ സ്വകാര്യ ബസില് നിന്നും ശരാശരി 1,20,000 രൂപയോളം ലഭിക്കുന്നു.

Stage Carriers-ല് നിന്നും റോഡ് നികുതി ത്രൈമാസാടിസ്ഥാനത്തിലാണ് ഈടാക്കുന്നത്. നേരത്തെ ഒരു ബസിലെ സീറ്റുകളുടെ എണ്ണത്തെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയായിരുന്നു നികുതി നിശ്ചയിച്ചിരുന്നത്. എന്നാലിപ്പോള്, 2016-17-ലെ സംസ്ഥാന ബജറ്റില് അത് വാഹനങ്ങളുടെ തറ വിസ്തൃതിയെ അടിസ്ഥാനമാക്കിയാണ് ഈടാക്കുന്നത്. കേന്ദ്ര സര്ക്കാരിന്റെ പുതിയ Bus Body Code അനുസരിച്ച് യാത്രക്കാര്ക്ക് കൂടുതല് സൗകര്യം നല്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി, സീറ്റുകളുടെ എണ്ണം കുറച്ചത് സംസ്ഥാനത്തിന് വരുമാനനഷ്ടം ഉണ്ടാക്കുമെന്നാണ് ഇതിന് കാരണമായി പറഞ്ഞത്. ഈ പുതിയ പരിഷ്കാരം മൂലം പുതുതായി രജിസ്റ്റര് ചെയ്ത ബസുകളു് ഓരോ ത്രൈമാസ നികുതിയിലും 10,000 രൂപ അധികമായി നാല്കേണ്ടിവരുന്നു എന്നാണ് സ്വകാര്യ ബസുടമ സംഘം പറയുന്നത്. ഈ പുതിയ നികുതി പരിഷ്കാരമാണ് പുതിയ സ്വകാര്യ ബസുകളുടെ എണ്ണം കുറയാന് കാരണമെന്നും, സ്വകാര്യ ബസുകളു് ഓടിക്കുന്നത് ഒട്ടും ലാഭകരമല്ലെന്നും അവര് ചൂണ്ടിക്കാട്ടുന്നു.

തൊഴിലുടമയോ, സര്ക്കാരോ? ശിശുസംരക്ഷണ കേന്ദ്രങ്ങളു് ആരുടെ ഉത്തരവാദിത്തമാണ്?

കഴിഞ്ഞ ഒരു പതിറ്റാണ്ടിനുള്ളില് ഒരു ബസ് നിരത്തിലിറക്കാനുള്ള തുക 10 ലക്ഷം മുതല് 25 ലക്ഷം വരെ കൂടിയിട്ടുണ്ട്. ഇന്ധന വിലയിലെ വര്ദ്ധന, ജീവനക്കാരുടെ വേതനത്തിലെ വര്ദ്ധനവ് (കുറഞ്ഞ കൂലി നിയമം, 1948-ഉം 2017-ലെ കരട് തൊഴില് ഭേദഗതിയുടെ നിര്ദ്ദേശങ്ങളും പറയുന്നത് കേരളത്തില് ഒരു തൊഴിലാളിയുടെ കുറഞ്ഞ ദിവസക്കൂലി 600 രൂപയായി വര്ദ്ധിപ്പിക്കണം എന്നാണ്), വിദ്യാര്ത്ഥികളുടെ കുറഞ്ഞ യാത്ര നിരക്ക്, മറ്റ് നടത്തിപ്പ് ചെലവുകള് എന്നിവ നിയന്ത്രണങ്ങളും മത്സരവുമുള്ള വിപണിയില് പിടിച്ചുനില്ക്കുക

എന്നത് സ്വകാര്യ നിക്ഷേപകരെ സംബന്ധിച്ച ബുദ്ധിമുട്ടാക്കുന്നു. ഒരു പതിറ്റാണ്ടു മുമ്പ് 25,000 സ്വകാര്യ ബസുകള് ഉണ്ടായിരുന്നതില് നിന്നും 2013-ല് എത്തിയപ്പോള് 14,500 ബസുകളായി 48 ശതമാനത്തിന്റെ കുറവാണ് ഉണ്ടായത്.

സ്ത്രീകള് തൊഴില് ചെയ്യാന് തയ്യാറാണെങ്കില് രാത്രി വിലക്ക് എന്തിന്?

നഷ്ടത്തിലോടുന്ന പൊതുമേഖല സ്ഥാപനമായ കെ എസ് ആര് ടി സിക്ക് (Kerala State Road Transport Corporation) സംസ്ഥാനത്തെ ജനങ്ങളുടെ യാത്രാവശ്യങ്ങളു് നിറവേറ്റാനാകില്ല എന്നതൊരു വസ്തുതയാണ്. 2014-17 കാലത്ത് കെ എസ് ആര് ടി സി ബസുകളുടെ ഓട്ടത്തിന്റെ എണ്ണപ്പട്ടികയില് 3 ശതമാനം കുറവുണ്ടായി. ബസുകളുടെ എണ്ണത്തില് കേവലം 7 ശതമാനം വര്ധനവാണുണ്ടായത്. സ്വകാര്യ ബസുകള് അടക്കേണ്ടി വരുന്ന റോഡ് നികുതി അടക്കേണ്ടതില്ലാതിരുന്നിട്ടും കെ എസ് ആര് ടി സി നഷ്ടത്തിലോടുന്നതില് നിന്നും അതിന്റെ കാര്യക്ഷമതയില്ലായ്മ വെളിപ്പെടുന്നുണ്ട്.

ഈ സാഹചര്യത്തില്, സ്വകാര്യ ബസുകള്ക്ക് മേല് കൂടുതല് നിയന്ത്രണങ്ങളു് വിവേചനപരമായി ഏര്പ്പെടുത്തുന്നത് തൊഴില് നഷ്ടവും അതിനെ ആശ്രയിക്കുന്നവര്ക്കുള്ള വരുമാന നഷ്ടവും മാത്രമല്ല, സംസ്ഥാനത്തെ പൊതു ഗതാഗത സംവിധാനത്തെ പ്രതികൂലമായും ബാധിക്കും. ഇത് ഉദ്ദേശിക്കാത്ത പല പ്രത്യാഘാതങ്ങളു്ക്കും വഴിവെക്കും.

കെഎസ്ആര്ടിസിക്ക് ചികിത്സ വേണം; നല്ലരീതിയില് നടത്തിയാല് രക്ഷപ്പെടുകയും ചെയ്യും

സംസ്ഥാന സാമ്പത്തിക സര്വ്വ-2016, കാണിക്കുന്നത് 2008-16 കാലത്ത് മോട്ടോര് വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണത്തില് 130 ശതമാനം വര്ധനവു് ഉണ്ടായെന്നാണ്. സംസ്ഥാനത്ത് സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം കുത്തനെ ഉയരുകയാണ്. പ്രതിദിനം 2360 വാഹനങ്ങളാണ് പുതുതായി രജിസ്റ്റര് ചെയ്യുന്നത്. ഇതില് 70 ശതമാനത്തോളം ഇരു ചക്ര വാഹനങ്ങളും 20.53 ശതമാനം മോട്ടോര് കാറുകളുമാണ്. 2015-16-ലെ വാഹന രജിസ്ട്രേഷന് കണക്കുകള് കാണിക്കുന്നത്, 64 ശതമാനം ഇരുചക്ര വാഹനങ്ങളാണെന്നും ഒരു ശതമാനം മാത്രമാണു ബസുകള് എന്നുമാണ്. കേരളത്തില് മൂന്നിലൊരാള്ക്ക് മോട്ടോര് വാഹനമുണ്ടെന്നാണ് കണക്ക്.

ഓരോ വര്ഷവും ഗതാഗതം 10 മുതല് 11 ശതമാനം വരെ കൂടുന്നുണ്ടെങ്കിലും പാതകളുടെ അടിസ്ഥാന സൗകര്യവികസനം ഇതിന് ആനുപാതികമായി ഉണ്ടാകുന്നില്ല. ഇത് ഗതാഗത കുരുക്കുകളും നിലവിലെ പാതകളില് വലിയ സമ്മര്ദ്ദവും ഉണ്ടാക്കുന്നു. സംസ്ഥാനത്ത് വാഹനാപകടങ്ങളു് കൂടാനും ഇത് കാരണമാകുന്നു. 2014-15 കാലത്ത് പാതകളിലെ അപകടങ്ങളില് 53 ശതമാനം ഇരുചക്രവാഹനങ്ങളു് ഉള്പ്പെട്ടതാണെന്നും കണക്കുകള് കാണിക്കുന്നുണ്ട്.

ആനവണ്ടി കട്ടപ്പനത്ത്, യാത്രക്കാര് പെരുവഴിയില്; നിലപ്പ് യാത്ര നിരോധിച്ച കോടതിവിധിയും കീഴാറ്റൂരും തമ്മിലെന്ത്?

വലിയ തോതിലുള്ള നഗരവത്കരണവും, ഉയര്ന്ന ജനസാന്ദ്രതയും ഭാവിയില് കേരളം വലിയ വാഹനങ്ങളു് മൂലമുള്ള വായു മലിനീകരണം നേരിടുന്നതിനുള്ള സാധ്യതകളു് വ്യക്തമാക്കുന്നു. ഫോസില് ഇന്ധനങ്ങളു് ഗതാഗതത്തിനും വ്യവസായങ്ങളു്ക്കും ഉപയോഗിക്കുന്നത് അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണത്തിന് ഇടയാക്കും. കേന്ദ്ര മലിനീകരണ സമിതിയുടെ മാനദണ്ഡങ്ങളു്ക്കുള്ളില് നഗരങ്ങളിലെ അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണ നിരക്ക് നിര്ത്തിയിരിക്കുന്ന ഏക സംസ്ഥാനം കേരളമാണ്. എന്നാല് ലോകാരോഗ്യ സംഘടനയുടെ മാനദണ്ഡങ്ങളേക്കാള് മുകളിലാണ് ഈ മലിനീകരണ നിരക്ക്. വേണ്ടവിധത്തില് നേരിട്ടില്ലെങ്കില് സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളുടെ വര്ധന, സംസ്ഥാനത്തെ അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം വര്ധിപ്പിക്കും.

വാഹന നികുതി സർക്കാരിന്റെ വരുമാനത്തിലെ ഒരു സുപ്രധാന ഘടകമാണ്. പക്ഷേ യാത്രാക്കൂലി കൂട്ടുന്നത് സംസ്ഥാനത്തെ സ്വകാര്യ ബസുകളുടെ പ്രവർത്തനം നിലനിർത്താനുള്ള ശരിയായ വഴിയല്ല. പൊതുഗതാഗതത്തെ നിലനിർത്തുന്നതിന് പൊതുജനം വലിയ ഭാരം ചുമക്കേണ്ടി വന്നാൽ, അവരത് ഉപയോഗിക്കുന്നതിൽ നിന്നും വിട്ടുനില്ക്കും. അല്ലെങ്കിൽ യാത്രാനിരക്ക് കൂട്ടുന്നതിനൊപ്പം പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തിന്റെ വൈവിധ്യവും സൗകര്യങ്ങളും ഒപ്പം കൂട്ടണം. സ്വകാര്യ ബസുകൾ ഓടിക്കുന്നത് ലാഭകരമല്ലാതാക്കുന്നതും, നിക്ഷേപ സൗഹൃദമല്ലാത്തതുമായ വിവേചനപരമായ നയങ്ങളുമാറ്റുകയും, നികുതിയിളവുകൾ നൽകുകയുമാണ് ഇപ്പോൾ അടിയന്തരമായി ചെയ്യേണ്ടത്.

(Azhimukham believes in promoting diverse views and opinions on all issues. They need not always conform to our editorial positions)

| കീഴാറ്റൂർ: ബദലുകളുണ്ട്. കേരള ശാസ്ത്ര സാഹിത്യ പരിഷത്ത് നടത്തിയ പഠനത്തിന്റെ പൂർണ്ണരൂപം

| നമ്മുടെ ആനവണ്ടികളുടേ: അവരുടെ ശത്രുക്കളുടേ